

Masterplan

De

Entree



Sleutelgebied voor
de schaalsprong van Zoetermeer



gemeente

Zoetermeer

Gemeente Zoetermeer
Markt 10
2711 CZ Zoetermeer
T 14 079
www.zoetermeer.nl

Met bijdragen van:

BURTONHAMFELT
URBAN ARCHITECTURE



De gemeente heeft getracht de gebruikte bronnen zorgvuldig te vermelden en auteursrechten te respecteren. Mocht in dit document iets niet juist zijn vermeld, dan kunt u dat ons laten weten, zodat alsnog de juiste bronvermelding kan worden opgenomen.

Voorwoord

Zoetermeer is een prachtige stad om in te wonen. De geschiedenis van de stad als groeikern heeft een stad gevormd met aangename woonwijken, prettige plekken om te werken en te ontspannen, en een levendig stadscentrum. De komende jaren maakt Zoetermeer een nieuwe schielsprong. Niet langer groeien we door te bouwen in het buitengebied, maar steeds meer benutten we kansen om de bestaande stad te versterken.

De Entree is een gebied waar kansen liggen om de stad te versterken. We willen van De Entree hét visitekaartje maken van het nieuwe Zoetermeer. Een gebied waar we zoeken naar ruimte voor 4.500 woningen in een groen en stedelijk woonmilieu. Een plek waar Zoetermeesters trots op kunnen zijn en waar ze het gevoel hebben thuis te komen.

Met De Entree als levendige stadswijk voorziet Zoetermeer in de behoefte van bestaande en nieuwe Zoetermeesters. Jongeren blijven graag in hun stad wonen, maar vinden het lastig een betaalbare woning te vinden. Senioren ruilen graag hun gezinswoning in voor een appartement vol gemak en luxe. Stedelijke gezinnen zoeken een plek met levendigheid en voorzieningen om de hoek.

Zo slaan we in De Entree twee vliegen in één klap: we vullen een behoefte in aan woningen die in Zoetermeer moeilijk te vinden zijn en tegelijkertijd laten we hier het nieuwe Zoetermeer zien. Niet langer een jonge groeistad, maar de derde stad van Zuid-Holland met een eigen rol en een eigen toekomst in de Metropoolregio.

Samen met de marktpartijen die het gebied tot ontwikkeling willen brengen hebben we gewerkt aan dit Masterplan. Zij staan klaar om te investeren binnen de kaders die de gemeente in dit Masterplan stelt. De Entree biedt zo kansen voor bestaande en nieuwe generaties Zoetermeesters die verder willen bouwen aan hun stad.

Marc Rosier
Wethouder Entree

In De Entree komt Zoetermeer thuis in de toekomst

Inhoud

1. Inleiding	6
Van gebiedsvisie naar Masterplan	8
Positie van De Entree	10
Plangebied	12
2. Opgaven & Kansen voor De Entree	14
Doel van dit Masterplan	16
Woningen bouwen voor land, regio en stad	18
Toekomstbestendige stad en wijk	20
Groen, stedelijk en aantrekkelijk	22
De stad en het station verbinden	24
3. De identiteit van De Entree	26
De Identiteit van De Entree: eigenschappen	28
1. Uitnodigend	30
2. Actief	32
3. Verbindend	34
4. Vernieuwend	36
5. Gezond	38
4. Principes voor De Entree	40
Acht Principes: geven de Entree vorm	42
1. Een wijk met stedelijke allure	44
2. Stadsstraat als ruggengraat	46
3. Ankers als stedelijke hoogtepunten	48
4. Duidelijke ruimtelijke opbouw	50
5. Dwarsverbindingen	52
6. Groen als drager	54
7. Klimaatbestendig en zelfvoorzienend	56
8. In beweging met nieuwe mobiliteit	58
5. Ruimtelijk-programmatische verkenning	60
Programma en dichtheid	62
Voorzieningen in De Entree	64
Indicatieve inpassing programma	66
Impressies woonmilieus in verschillende dichtheden	68
Openbare ruimte en groen	70
Een nieuwe Afrikaweg, de stadsstraat	72
De groene loper en groen in binnengebieden	74
De groene kraag en omliggende parken	76
Verkeer en mobiliteit	78
Verkeerssysteem	80
Mobiliteit & parkeren	82
Ontwikkeling van de stationsomgeving	84

1.

Inleiding

Richting geven aan
een gebied vol kansen



Van Gebiedsvisie naar Masterplan

Zoetermeer groeit en werkt zelfbewust aan een nieuwe schaa sprong: van groeikern naar volwassen stad. Deze nieuwe positionering en de invulling die daarvoor nodig is komen samen in De Entree. Daarvoor is het niet alleen nodig om woningen toe te voegen, maar vooral om een gebied te creëren met samenhang en identiteit. In dit Masterplan zet de gemeente Zoetermeer de kaders neer om de kansen in dit gebied te benutten. De Entree wordt zo één van de sleutelprojecten voor de toekomst van Zoetermeer.

In 2017 heeft de Zoetermeerse gemeenteraad de 'Visie Entreegebied Zoetermeer' vastgesteld. In die visie wordt een toekomstbeeld geschetst van het gebied rond de Afrikaweg en zijn bepalende keuzes gemaakt. Op basis van een aantal kwalitatieve criteria zijn er drie pijlers voor de gebiedsvisie geformuleerd:

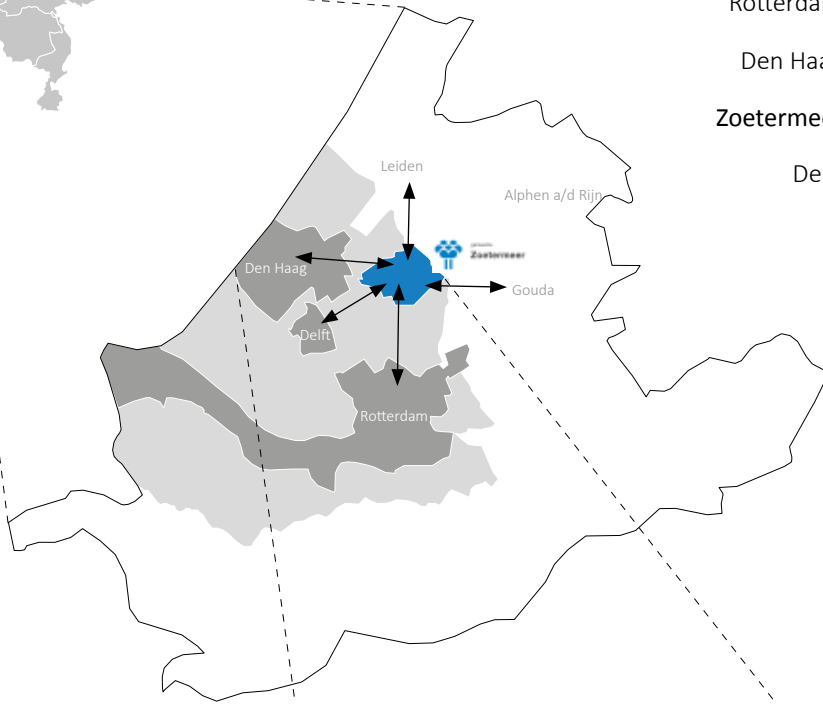
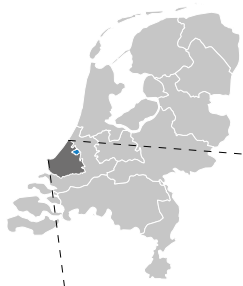
1. Dit gebied ontwikkelen tot een hoogwaardige, groene en kwalitatief aantrekkelijke stadswijk met een mix van wonen en stedelijk programma.
2. Een zeer aantrekkelijk openbaar vervoersknooppunt realiseren dat als overstapmachine goed functioneert, de stadswijken Meerzicht, Driemanspolder en Rokkeveen met elkaar verbindt en het visitekaartje van De Entree van Zoetermeer is.
3. Dit alles zal gebeuren rondom de nieuwe geprofileerde stadsstraat Afrikaweg met daarin aandacht voor groen, verdichting en sociale samenhang.

De gemeenteraad heeft, bij de vaststelling van de Visie, het college opdracht gegeven om een masterplan op te stellen.

Vervolgens is er tijdens een stadsbrede samenspraak in september 2017 besproken wat de stad belangrijk vindt in het gebied. Daarnaast is er het afgelopen jaar tijdens themabijeenkomsten met de adviesgroep (bestaande uit geïnteresseerden en omwonenden) gesproken over de eigenschappen en principes van het gebied. Er is met elkaar gekeken hoe er in dit gebied op een gezonde en duurzame wijze een goede mix van functies gerealiseerd kan worden. Ook is met diverse eigenaren de Visie verder uitgewerkt tot dit Masterplan. Uit deze gesprekken en themasessies blijkt dat er veel steun is voor de getoonde ambities. De ambities, eigenschappen en principes van het Masterplan zijn vervolgens in november 2018 onder grote belangstelling met de stad gedeeld in een tweede grote samenspraakbijeenkomst.

In dit Masterplan komt aan de orde wat de gemeente en de marktpartijen in het gebied willen bereiken. Met het benoemen van belangrijke eigenschappen en het vastleggen van ruimtelijke en programmatische principes voor de ontwikkeling worden de kaders neergezet waarbinnen de marktpartijen en de overheid het gebied verder kunnen ontwikkelen.

De ontwikkeling van een aantrekkelijk openbaar vervoersknooppunt heeft zijn eigen dynamiek. In dit Masterplan wordt alleen op hoofdlijnen ingegaan op die ambitie. In de vervolgfase zal deze ambitie verder uitgewerkt worden. Hier zijn andere partijen betrokken, zoals Rijkswaterstaat, Provincie Zuid Holland, Metropoolregio Rotterdam Den-Haag (MRDH), Nationale Spoorwegen (NS), Haagsche Tramweg-Maatschappij (HTM) en ProRail.



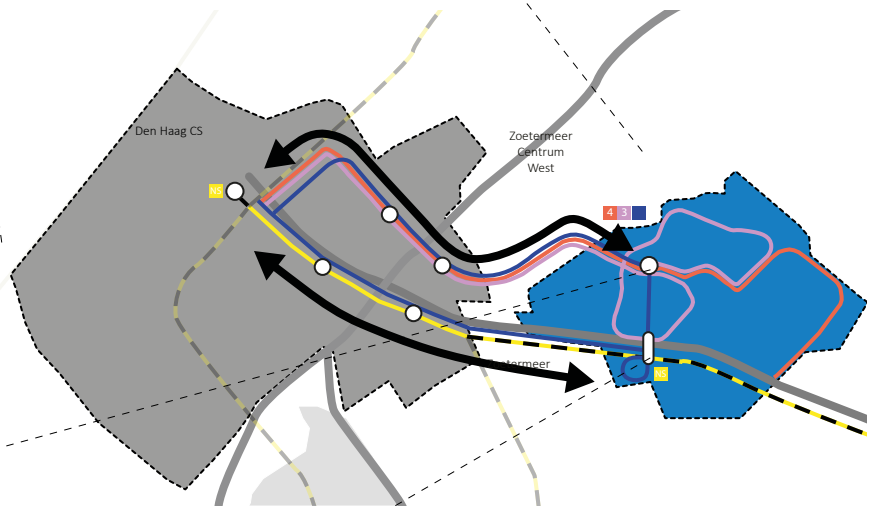
Zoetermeer in Metropoolregio Rotterdam - Den Haag

Inwoners (2015)

MRDH	2,3 mln
Rotterdam	623.000
Den Haag	526.000
Zoetermeer	124.000
Delft	100.000

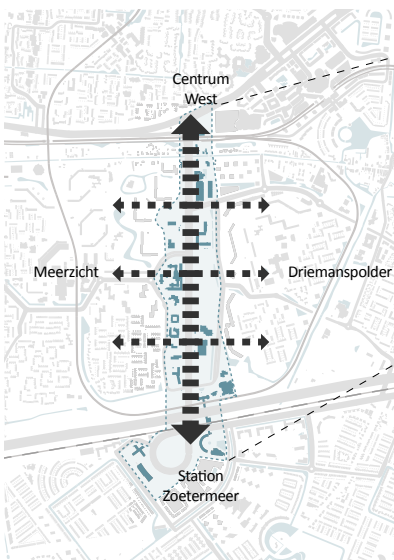
Reisduur Den Haag (in minuten)

	Openbaar vervoer	15-25
	Auto	20



Sterke verbinding met Den Haag

Te verbeteren verbinding binnen Zoetermeer



Positie van De Entree

De Entree is in potentie het best bereikbare woongebied in één van de best bereikbare stedelijke regio's van Nederland.

De Entree in de regio

De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag is met 2,3 miljoen inwoners, het politieke hart van Nederland, het maritieme hart van Europa en een plek van recht en vrede in de wereld, een regio van grote betekenis. Binnen deze regio is Zoetermeer als grootste stad na Rotterdam en Den Haag zeer centraal gelegen.

Ontwikkeld als groeistad die met name Den Haag moest ondersteunen, is Zoetermeer op haar beurt nu zelf een grote stad geworden. Als onderdeel van het stedelijk netwerk profiteert de stad van de agglomeratievoordelen van de gehele regio, zoals bijvoorbeeld een grote geïntegreerde arbeidsmarkt, uitwisseling en ontwikkeling van kennis en een steeds beter geïntegreerd vervoerssysteem waarmee Zoetermeer steeds meer centraal in de regio komt te liggen.

Zoetermeer heeft in de regio een belangrijke rol als bereikbaar alternatief voor de twee grote steden. Bereikbaar zowel vanuit mobiliteitsoogpunt als vanuit het oogpunt van betaalbaarheid voor iedereen, zowel voor bewoners als ondernemers. De economische kracht van de stad zit vooral in de logistieke sector, de IT-sector en de bredere zakelijke dienstensector. Daarnaast biedt de stad 'quality of life' door de grote hoeveelheid groen en mogelijkheden tot ontspanning.

Voor uniek hoger onderwijs op het gebied van IT kunnen studenten uit Zoetermeer en de rest van Nederland terecht bij de Haagsche Hogeschool op het Dutch Innovation Park in de gemeente Zoetermeer. Voor andere opleidingsrichtingen maken Zoetermeesters gebruik van het aanbod van de omliggende steden.

De Entree in de stad

Binnen Zoetermeer verbindt De Entree de belangrijkste knooppunten in de stad: Station Zoetermeer, Centrum-West, met snelbushaltes van en naar Leiden en Rotterdam en de RandstadRail haltes Centrum-West en Driemanspolder. Ook is De Entree verbonden door de Afrikaweg die de verbinding met de A12 maakt. Ook is het gebied direct aangesloten op een regionale snelfietsroute. Dit betekent dat de potentie en aantrekkingskracht als plek om te wonen en te werken groot is. De plekken rond de twee OV-knooppunten zullen een rol spelen in het stedelijke en regionale netwerk, terwijl het gebied tussen die knooppunten vooral een nieuwe plek voor Zoetermeesters zal zijn. De Entree is in eerste instantie een woongebied, maar in een stedelijke vorm waar ook ruimte is voor werken en voorzieningen. De potentie van de plek is groot, de precieze invulling zal in de komende periode steeds duidelijker worden.

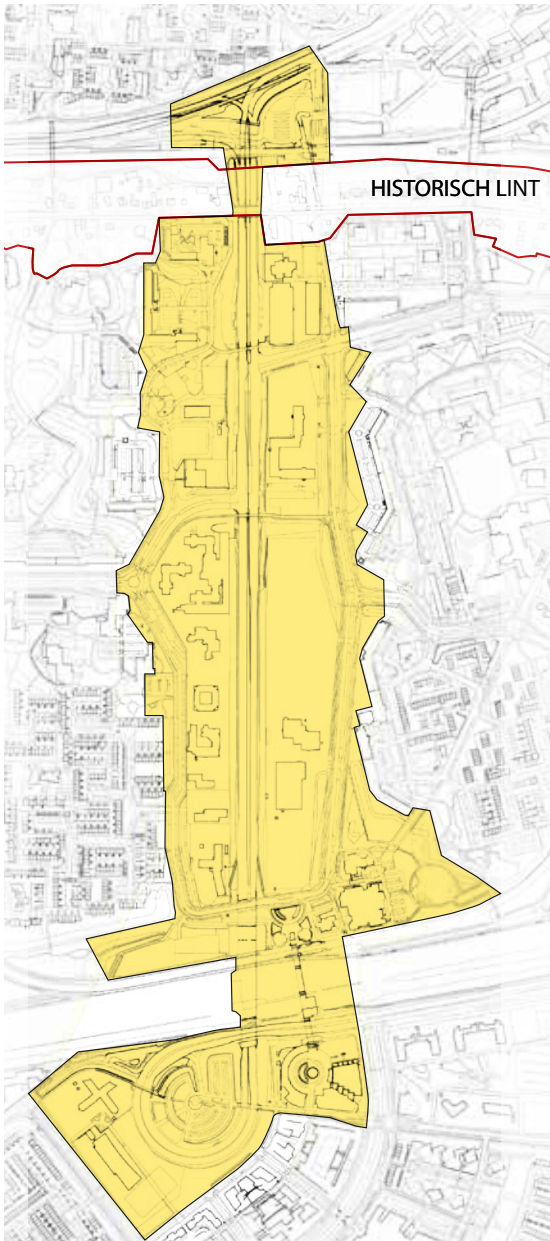
De Entree en de omliggende wijken

Met het Masterplan voor De Entree wordt het stedelijk weefsel van de stad hersteld. Belangrijk bij deze invulling is dat niet alleen een prettig woongebied ontstaat voor nieuwe bewoners, maar dat ook bewoners van omliggende wijken (Meerzicht, Driemanspolder, Rokkeveen en de binnenstad) zich in De Entree welkom voelen.

De huidige invulling van het gebied bestaat uit grote brede wegen en gesloten percelen. De wegen hebben met name in de noord-zuid richting een verbindende werking. Tegelijkertijd is er in de oost-west richting een barrièrewerking. De ontwikkeling die dit Masterplan voorstelt zorgt voor een verbetering van de verbindingen.

Uit onderzoek bij de actualisatie van het detailhandelsbeleid is gebleken dat bestaande winkelcentra in Driemanspolder en Meerzicht een impuls nodig hebben, de nieuwe bewoners van De Entree kunnen hier aan bijdragen. Zo ontstaat een wisselwerking die De Entree aan Driemanspolder en Meerzicht verbindt.

Plangebied



Dynamiek en deelgebieden



Plangebied

Het plangebied omvat aan de noordzijde Centrum-West en het kruispunt Afrikaweg –Amerikaweg – Europaweg. Aan de westzijde wordt het gebied begrensd door Abdissenbos en Bredewater. Aan de oostzijde wordt het gebied begrensd door de Boerhaavelaan (tot aan de voet van de bestaande flats) en de Ierlandlaan. Aan de zuidzijde omvat het plangebied het stationsgebied, de Ius Zuidweg, en Plein van de Verenigde Naties.

Centrum-West

Het noordelijk deel van het plangebied rondom Centrum-West is de verbindende schakel tussen De Entree en de binnenstad. De planontwikkeling in dit gebied vindt plaats in het kader van het programma binnenstad. Bij de ontwikkeling van dit gebied vindt afstemming plaats met de principes uit dit Masterplan om een goede aansluiting tussen De Entree en binnenstad te waarborgen, ruimtelijk, programmatisch en qua verbinding.

Midden

In het centrale deel van het plangebied, gelegen tussen Bredewater en Boerhaavelaan, is de dynamiek het grootst. De eigenaren van het vastgoed in dit deel van het plangebied zijn in overleg met de gemeente bezig met het opstellen of voorbereiden van ontwikkelplannen voor hun eigendom. Deze eigenaren zijn betrokken bij het opstellen van dit Masterplan.

Stationsgebied

Bij de ontwikkeling van het zuidelijk deel van het plangebied is de inpassing van de OV-knoop maatgevend. De opgave is complex vanwege de noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur. Bovendien zijn behalve de vastgoedeigenaren ook andere partijen betrokken zoals Rijkswaterstaat, Provincie Zuid-Holland, MRDH, NS, HTM en ProRail.

De principes uit het Masterplan zijn ook voor dit gebied van toepassing maar procesmatig wordt voor dit deel van het plangebied een apart traject gestart. Hierin wordt zowel op de korte als op de lange termijn naar optimalisaties gezocht.

Stadsstraat

De stadsstraat vormt het verbindend element tussen de verschillende delen van het plangebied, vanaf Rokkeveen aan de zuidkant tot aan de binnenstad aan de noordzijde. De aansluiting op en ontwikkeling van de stadsstraat staat in elk deelgebied centraal.

2.

Opgaven
& kansen
voor
De Entree

Van verkeersader naar gemengd stedelijk milieu



Doel van dit Masterplan

Zoetermeer zal in de komende jaren een grote schaa sprong maken. De Entree is een belangrijke plek waar dit zichtbaar wordt. In de Visie Entreegebied Zoetermeer is vastgelegd dat De Entree een nieuw gemengd stedelijk gebied wordt met een mix van wonen, werken en voorzieningen. Een programma dat voldoet aan de behoeften binnen de zuidelijke Randstad, de regio en de stad.

De opgave voor De Entree is niet zozeer het oplossen van grote problemen, maar vooral het benutten van kansen. Zoetermeer heeft economisch de wind mee, private partijen staan klaar om te investeren en het stadsbestuur heeft ambities die in De Entree waargemaakt kunnen worden. Maar allereerst is het nodig om:

- Ambities te formuleren die door zowel de gemeente als de markt worden gedeeld;
- Vast te leggen welke principes en kaders worden gehanteerd bij de ontwikkeling van De Entree;
- Te zorgen voor samenhang binnen het gebied zodat de verschillende ontwikkelingen samen een geheel vormen als nieuwe aantrekkelijke stadswijk.

De stad is klaar voor een volgende stap in haar verstedelijkingsambities, De Entree is de plek waar deze ambities samenkomen, het momentum is daar.



Woningbouw komt weer op gang, maar ligt achter op de vraag



Grote bouwopgave vraagt om verdichting

Woningen bouwen voor stad en regio

In Nederland en vooral in de Randstad is momenteel een groot tekort aan woningen. De MRDH waar Zoetermeer deel van uitmaakt heeft de ambitie vastgelegd om 240.000 woningen te bouwen. Gemeente Zoetermeer heeft afgesproken 10.000 woningen te gaan bouwen en vervolgens een onderzoek te doen voor nog eens 6.000 woningen.

In het Coalitieakkoord Gemeente Zoetermeer 2018-2022 wordt een zoekopgave van 4.500 nieuwe woningen genoemd voor het gebied aan weerskanten van de Afrikaweg en rond de Mandelabrug als onderdeel van een nieuw gemengd stedelijk milieu. Naast een kwantitatieve schaa sprong ligt in De Entree ook de opgave voor een kwalitatieve schaa sprong waardoor er een meer gebalanceerd woningaanbod ontstaat.

Er zal straks voor veel verschillende soorten huishoudens en inkomens plaats zijn in De Entree. Om dit te bereiken moet het woningaanbod een gezonde mix tussen huur/koop, middelduur en duur vertegenwoordigen. Het in de Versnellingsagenda Woningbouw op 8 oktober 2018 door de gemeenteraad vastgestelde doelgroepen- en bouwsegmentenbeleid geldt daartoe als uitgangspunt.

De Versnellingsagenda legt het accent op een aantal primaire doelgroepen voor Zoetermeer. Het gaat hier om jongeren die veelal in Zoetermeer zijn opgegroeid, maar die onvoldoende kans hebben op de huidige Zoetermeerse woningmarkt, middeninkomens die geen sociale huurwoningen mogen huren of geen geschikte woning kunnen kopen en emptynesters die graag hun eengezinswoning vervuilen voor een appartement met alle stedelijke voorzieningen om de hoek. Naast deze primaire doelgroepen dient er ook ruimte te zijn voor andere groepen. Het betreft in het bijzonder huishoudens met een zorgvraag, starters, dynamische netwerkstedelingen (in de stationsomgeving) en nieuwe Zoetermeerders.

Wat betreft de bouwsegmenten – die nadrukkelijk beogen om genoemde doelgroepen goed te faciliteren – zijn in de Versnellingsagenda de volgende percentages vastgelegd:

- 27% Goedkope huur, dit zijn woningen die worden verhuurd onder de landelijke grenzen van sociale huur. Hiervoor wordt op basis van prijspeil 2018 een bovengrens van € 710 gehanteerd.
- 25% huur in het middensegment, hiervoor wordt op basis van prijspeil 2018 een bovengrens van € 970 gehanteerd.
- 48% koop en vrije sector huur.



Nieuwe voorzieningen en nieuwe ontmoetingsplekken passend bij nieuwe woonconcepten



Groen als aantrekkelijk element voor zowel verblijfsfuncties als klimaatadaptiviteit

Toekomstbestendige stad en wijk

Zoetermeer staat aan de vooravond van grote veranderingen. Technologische, maatschappelijke en klimatologische veranderingen vereisen innovatieve ingrepen in de gebouwde omgeving. De Entree speelt hier als grote ontwikkeling van Zoetermeer een belangrijke rol in. De schaal van deze gebiedsontwikkeling maakt het mogelijk intelligente oplossingen grootschalig toe te passen om het behalen van doelstellingen te bespoedigen. Dit biedt de mogelijkheid om hier ambities waar te maken die als voorbeeld kunnen dienen voor de bestaande wijken.

Mobiliteit

De Entree is nu ingericht als functionele toegang tot Zoetermeer. Het gebied mist een herkenbare identiteit en de sfeer die er nu hangt is onaantrekkelijk. Het gebied is groot en leeg, met veel ruimte voor de auto, een overmaat aan ongedefinieerd groen en een lage verblijfskwaliteit. Dat bepaalt voor veel mensen de eerste indruk van Zoetermeer. Tegelijkertijd zijn op het gebied van mobiliteit veel ontwikkelingen gaande. Door toenemende inwonersaantallen in de regio zullen autowegen, spoorlijnen en fietspaden intensiever gebruikt worden. Ook de manieren van gebruik zijn aan verandering onderhevig. Frequenter en beter toegankelijk OV, elektrische fietsen, elektrische auto's, deelauto's en zelfrijdende auto's hebben allen een specifieke sociale en ruimtelijke impact. De bebouwde en openbare ruimte moet flexibel genoeg zijn om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen.

Woningtypen

De vraag naar woningtypen verandert. Zo wonen ouderen langer zelfstandig, waarbij deze doelgroep woningen zoekt die hiervoor geschikt zijn, en hebben starters en studenten behoefte aan betaalbare woonruimte om hun eerste stappen op de woningmarkt te zetten.

Een grote diversiteit aan woningtypen in combinatie met flexibele en aanpasbare bebouwing draagt bij aan een wijk die toekomstbestendig is.

Duurzaamheid en klimaat

Om zowel de lokale als de internationaal vastgelegde doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en klimaat te kunnen halen is een bijzonder grote inspanning vereist. Zeker bij een nieuwe gebiedsontwikkeling zoals De Entree zal hier maximaal op moeten worden ingezet om een duurzame ontwikkeling te bereiken. Het gas wordt vaarwel gezegd, woningen worden anders verwarmd en beter geïsoleerd. Energie wordt zoveel mogelijk binnen het gebied opgewekt. In de loop der tijd zullen steeds meer innovatieve oplossingen beschikbaar komen om daarmee de ambitie van een CO2 neutrale ontwikkeling daadwerkelijk te kunnen realiseren.

Door klimaatverandering zal het vaker fors warmer en natter worden. Dit vereist een aangepaste inrichting van de openbare ruimte, bijvoorbeeld door het toevoegen van groen en water, groene gevels en groene daken en zorgen voor voldoende schaduwrijke plekken. Ook in de bebouwing zal rekening moeten worden gehouden met klimaatverandering, bijvoorbeeld door extra aandacht te besteden aan het voorkomen van hittestress.



Ruimte voor ontspanning



Een plek waar iets te doen en te zien is

Groen, stedelijk en aantrekkelijk

De rol van Zoetermeer in de regio is steeds meer die van een complete en volwaardige stad in een stedelijk netwerk geworden. Nieuwe verbindingen positioneren de stad in het hart van de Metropoolregio. Stedelijk en bereikbaar, maar toch steeds verbonden met de kwaliteiten van het groene hart en de groene structuur van Zoetermeer zelf. Een stad die door een groot aanbod aan voorzieningen (Stadshart, SnowWorld, Silverdome etc.) en verschillende woonmilieus voor iedereen iets te bieden heeft en waar allerlei verschillende groepen zich thuis voelen.

Indruk maken

De eerste indruk van Zoetermeer moet het karakter van de stad laten zien. De Entree zal transformeren van een doorgangsgebied naar een nieuwe stedelijke plek waar Zoetermeer laat zien dat het een stad is met ambitie en toekomst. De inrichting van de weg, de bebouwing, de architectuur en de openbare ruimte moeten een samenspel vormen dat de toekomst van Zoetermeer belichaamt: aantrekkelijk, dynamisch, groen, gemengd en stedelijk. Hiervoor is het nodig om ook niet-woonfuncties een plek te geven. Juist de reuring van horeca, winkeltjes en werklocaties geven een plek karakter.

Alles dichtbij

Een steeds grotere groep mensen woont graag in stedelijke en goed bereikbare locaties. Openbaar vervoer, wandelen en fietsen en een ruim aanbod aan

voorzieningen in de buurt is voor hen belangrijk. Niet perse in het centrum, maar wel overal dichtbij. Deze groep geeft de voorkeur aan een groene en gebruiksvriendelijke openbare ruimte in plaats van het 'uitzicht op de auto'. De kwaliteit van het wonen wordt immers niet alleen door de woning zelf bepaald, maar ook door welke voorzieningen in het gebouw en in de buurt aanwezig zijn. Het delen van voorzieningen en het actief gebruiken van de buitenruimte kan voor jongeren, maar juist ook voor senioren zorgen voor sociale contacten en een gevoel van gemeenschap die het woongenot onderstrepen. De binnenstedelijke ligging met de nabijheid van het station Zoetermeer, Zoetermeer Centrum-West, het Stadshart en de Dorpsstraat maakt dat De Entree aantrekkelijk is voor deze stedelijke doelgroepen.

Op de juiste plek

De Entree is bovendien een zeer geschikt gebied voor specifieke voorzieningen en functies. Hierbij gaat het om functies en voorzieningen die baat hebben bij goede bereikbaarheid en een levendige stedelijke omgeving (juiste functie op de juiste plek). Dit draagt bij aan de gewenste dynamiek en levendigheid in het gebied, maar biedt ook mogelijkheden om op de vrijkomende locatie nieuwe woningen te realiseren die voor de wijk- en buurt waardevol zijn.



Huidige monofunctionele voorraad van kantoren, waar verkeer met een grote bocht omheen moet



Huidige inrichting benadrukt afstand en barrièrewerking

De stad en het station verbinden

Station Zoetermeer en de Mandelabrug vormen een herkenningspunt langs de A12. Helaas heeft het station een geïsoleerde ligging in de stad. Vooral voor voetgangers en fietsers is het slecht op de omgeving aangesloten via onaantrekkelijke en onlogische routes. De verspreide ligging en onaantrekkelijke onderlinge verbinding, van verschillende soorten van OV die in het gebied aanwezig zijn, maken het gebied uitgestrekt en onoverzichtelijk.

De uitstraling van station en directe omgeving is absoluut niet op een niveau dat past bij een stad van meer dan 120.000 inwoners. Ook de vervoerswaarde van het OV-knooppunt is door de geïsoleerde ligging en de slechte bereikbaarheid niet optimaal. Het station moet beter worden aangesloten op de stad. Dat kan door betere verbindingen, een aantrekkelijk ingerichte omgeving en het situeren van woningen, werkgelegenheid en voorzieningen rondom het station.

De Afrikaweg, de A12, het spoor en de Zuidweg zorgen niet alleen voor de goede bereikbaarheid van de stad, maar zijn ook barrières. De plannen voor De Entree bieden een kans om deze barrières om te zetten in verbindingen tussen de verschillende delen van Zoetermeer.

Noord-Zuid: van Rokkeveen, via het station, langs de Afrikaweg naar de binnenstad kan een logische en aangename verbinding voor langzaam verkeer gecreëerd worden die de verschillende gebieden aan elkaar knoopt met een prettig stedelijk weefsel. De binnenstad en het station worden zo beter op elkaar en hun omgeving aangehecht en komen minder geïsoleerd te liggen.

Oost-West: Driemanspolder en Meerzicht kunnen door De Entree dichter naar elkaar toe groeien. Voor deze twee wijken wordt De Entree een verbinding in plaats van een barrière. Ook kan De Entree de missende schakel vormen tussen de verschillende parken in de omgeving; Arianepark, Westerpark, park Meerzicht en Willem Alexanderplantsoen.

Dit alles draagt bij aan het anders gebruiken van de vervoerssystemen van Zoetermeer, waarbij het accent vooral ligt op het OV en nieuwe vormen van deelmobiliteit en minder op de (privé) auto.

3.

De identiteit van De Entree





De identiteit van De Entree

Zoetermeer heeft de ambitie om van De Entree een levendige stadswijk te maken. Dat kan alleen worden bereikt met een gebiedsgerichte integrale aanpak, een plan waarbij aan alles is gedacht. Vertrekpunt voor zo'n gebiedsgerichte aanpak is het formuleren van een aantal eigenschappen dat gezamenlijk het wezen, de identiteit en eigenheid van het gebied bepaalt.

Deze eigenschappen worden in eerste instantie niet gebruikt als toetskader, maar juist om richting te geven aan nieuwe initiatieven. Ze kunnen worden gebruikt om te bezien hoe en in welke mate een initiatief bijdraagt aan en passend is bij de kwaliteit en identiteit van het gebied.

De eigenschappen zijn vervolgens uitgewerkt in een aantal principes die in het volgende hoofdstuk worden geïntroduceerd.

De vijf eigenschappen voor De Entree zijn:

1. UITNODIGEND
2. ACTIEF
3. VERBINDEND
4. VERNIEUWEND
5. GEZOND





UITNODIGEND

Welkom in Zoetermeer! Dat is wat De Entree uitstraalt. Hier heet Zoetermeer bewoners en bezoekers welkom en laat de stad zich van haar beste kant zien. De stad schudt het imago van functionele groeikern van zich af en toont hier haar zelfbewuste gezicht als stad met ambitie. Maar tegelijkertijd laat De Entree ook zien dat groen, bereikbaarheid en ontspannen wonen nog steeds in het nieuwe Zoetermeer passen – aansluitend en voortbouwend op de kwaliteiten die de stad traditioneel kenmerken en die de stad succesvol maken.

Of je nu aankomt met de trein, RandstadRail, fiets of auto, je beleeft hier het nieuwe Zoetermeer. Een eigentijdse uitstraling, stedelijk en gemengd – het draagt daarmee bij aan de verandering van het imago van Zoetermeer. Daarbij past ook een aanbod aan aantrekkelijke maatschappelijke en commerciële voorzieningen die passen bij een goed ontsloten stedelijk gebied. Voorzieningen die helpen uitdragen dat je hier een aantrekkelijke stad, met een hoog voorzieningenniveau, binnen komt waar iets te doen is en waar je interessante plekken ziet om te bezoeken.

De Entree is er voor iedereen. Dit betekent dat in het wonen ook een mix aan doelgroepen bediend wordt, ook doelgroepen die minder te besteden hebben. Jongeren en senioren krijgen aandacht, maar ook voor stedelijke gezinnen is ruimte. Een gunstige prijs-kwaliteitsverhouding onderscheidt Zoetermeer van Den Haag en Rotterdam.

Hoewel Zoetermeer verandert, blijven de karakteristieke eigenschappen groen en toegankelijk altijd belangrijk. De Entree zal voor iedereen toegankelijk zijn, ook voor mensen met een functiebeperking. Dit zijn prominente onderdelen van de uitnodigende uitstraling van De Entree.





ACTIEF

De goede vrijetijdsvoorzieningen in de stad en de grote hoeveelheid groene openbare ruimte bieden in Zoetermeer de gelegenheid voor een actieve leefstijl. De Entree helpt Zoetermeer om dit op een nieuwe en speelse manier uit te dragen. Mensen die vanaf het vernieuwde OV-knooppunt naar de binnenstad wandelen en fietsen geven het gebied extra energie.

De mix van wonen, werken en voorzieningen en de aantrekkelijke openbare ruimte zorgen voor beweging en levendigheid op straat: lopen of fietsen naar voorzieningen en werk in de buurt, de mobiliteitshubs gebruiken, een yoga-les volgen in de buitenlucht, een wandeling maken met de hond, op een terrasje zitten met een kop koffie. De beweging en bedrijvigheid zijn een aanvulling op de Zoetermeerse rust en maken een echte levendige stadswijk.

De Afrikaweg wordt een echte stadsstraat en is niet meer alleen een autoweg; mensen wonen aan de straat en eigenen zich hun straat toe, de plinten zijn open en transparant en er is levendigheid op straat. Er is altijd wat te zien en te doen. Goede verbindingen met de parken nodigen bewoners uit om eropuit te trekken.

De aantrekkelijke openbare ruimte in De Entree wordt zo ingericht dat bewegen en ontmoeten logisch zijn. Bewoners, werknemers en bezoekers worden aangemoedigd te lopen en te fietsen. In de openbare ruimte wordt volop gesport en gespeeld, maar er zijn ook plekken om op een bankje tot rust te komen in de luwte van het groen. Bewoners nemen liever de trap dan de lift en wandelen naar de voorzieningen en mobiliteitshubs (Zie verkenningen) in de buurt.



VERBINDEND

De Entree verbindt mensen. Het wonen en werken in De Entree is op alle manieren gericht op interactie. De inrichting van het hele gebied nodigt uit tot bewegen, ontmoeten en verblijven. Dit wordt bewerkstelligd door goede positionering van entrees, knusse pleintjes op de goede plekken en prettige uitzichten door het hele gebied. Buren maken een praatje in de gemeenschappelijke tuin en de koffiebar op de hoek is de plek waar mensen afspreken voor een snelle kop koffie of om gezellig wat langer te gaan zitten. Hier hechten bestaande en nieuwe Zoetermeerders zich aan een nieuw stuk stad. Een stadswijk waar niet alleen bewoners, maar zeker ook bezoekers zich thuis voelen.

De stationsomgeving wordt naadloos opgenomen in De Entree en wordt daarmee onderdeel van het stelsel van openbare ruimtes en routes. Hierdoor wordt Zoetermeer niet alleen functioneel, maar ook qua gevoel met de regio verbonden. De Entree zorgt straks voor een soepele verbinding tussen Rokkeveen, Driemanspolder, Meerzicht en de binnenstad. De Afrikaweg wordt de route die in Noord-Zuid richting de verschillende stadsdelen met elkaar verbindt. Een route met volop ruimte voor voetgangers en fietsers met een natuurlijk verloop over het spoor en de A12, en een prettige ruimte langs de Afrikaweg waar het stedelijk leven zich concentreert. In de Oost-West richting verbindt De Entree Driemanspolder aan Meerzicht door nieuw groen, nieuwe routes en voorzieningen waarvan ook bestaande bewoners gebruik gaan maken.







VERNIEUWEND

De Entree biedt een nieuw woonmilieu. Juist in de menging tussen wonen en werken is De Entree anders dan andere wijken van de stad. Door de slimme combinatie van stedelijk en groen kunnen vernieuwende woonmilieus ontstaan, die elders in de Randstad en in Zoetermeer nog niet te vinden zijn.

De Entree sluit aan bij een nieuwe vraag naar wonen, werken en ondernemen. Dit betekent aandacht voor doelgroepen en leefstijlen die nu in Zoetermeer nog maar moeilijk aan bod komen. Appartementen voor jongeren en studenten, woningen speciaal voor ouderen, maar ook stadswoningen en appartementen voor stedelijke gezinnen. Dit biedt ruimte aan starters en doorstromers uit Zoetermeer en aan nieuwkomers van buiten de stad.

Vernieuwing is ook van toepassing op de manier waarop omgegaan wordt met duurzaamheid, mobiliteit, klimaatadaptatie en natuurinclusief bouwen. Hier liggen stevige ambities en uitdagingen die met steeds weer nieuwe technologieën aangepakt kunnen worden. Het voortdurend streven naar maximaal resultaat maakt dat de nieuwste ontwikkelingen hier een plek kunnen krijgen en hier in De Entree ervaringen worden opgedaan die waardevol zijn voor ontwikkelingen elders in de stad.

De focus wordt hier gelegd op energieprestatie, klimaatadaptatie en nieuwe mobiliteit. We integreren deze thema's met de inrichting en gebruik van de gebouwde en openbare omgeving, door bijvoorbeeld de introductie van daklandschappen en een openbaar gebied dat uitnodigt tot wandelen en fietsen. Ook het oprichten van mobiliteitshubs, die onder andere ruimte bieden aan deelauto's, kan bijdragen aan een nieuwe, meer efficiënte manier van ruimtegebruik en hoe mensen zich verplaatsen.





GEZOND

Gezond leven in de stad is één van de belangrijkste trends in het wonen en is ook een leidend thema in De Entree. De leefomgeving waarin mensen wonen, werken, recreëren en elkaar ontmoeten heeft invloed op hun gezondheid. Een gezonde leefomgeving wordt als prettig ervaren, nodigt uit tot gezond gedrag en heeft positieve invloed op de fysieke en mentale gezondheid.

Door alle facetten van de ontwikkeling van De Entree wordt gezondheid als rode draad geweven. Gezondheid is meer dan alleen de afwezigheid van ziekte, het gaat ook om sociaal welbevinden. Een goede gezondheid is een belangrijke voorwaarde voor maatschappelijke participatie. Andersom geldt ook dat een goed sociaal netwerk en meedoen aan de maatschappij bijdraagt aan een goede gezondheid.

Groen speelt een belangrijke rol in de aantrekkelijke leefomgeving die in De Entree ontstaat. De aanwezigheid van groen blijkt uit steeds meer onderzoeken een positieve invloed op de fysieke en psychische gezondheid te hebben. Groen kan bovendien helpen verkoeling te bieden om hittestress te voorkomen en helpt bij het zuiveren van lucht en water.

Het thema gezondheid wordt met een vergrijzende bevolking steeds urgenter. De verwachting is dat de vraag naar woningen waar zorg en ondersteuning geleverd kunnen worden voor deze doelgroep zal toenemen. Gezondheid zal ook als thema in de voorzieningen terugkomen, waar zorg en sportvoorzieningen hand in hand gaan met het gezond stedelijk leven.

4.

Principes voor De Entree



Acht Principes: geven De Entree vorm

Om in De Entree het gewenste kwaliteitsniveau en samenhang binnen het gebied te borgen zijn de, in voorgaande hoofdstukken genoemde eigenschappen, vertaald naar principes die ruimtelijk en programmatisch omschrijven hoe De Entree vorm krijgt. Deze principes vormen de basis en het toetsingskader voor de ontwikkeling van De Entree. Deze principes gelden voor het gehele gebied.

De acht Principes:

1. Een wijk met stedelijke allure
2. Stadsstraat als ruggengraat
3. Ankers
4. Duidelijke ruimtelijke opbouw
5. Dwarsverbindingen
6. Groen als drager
7. Klimaatbestendig en zelfvoorzienend
8. In beweging met nieuwe mobiliteit



Beschutte comfortabele plekken



Diversiteit in bebouwingsbeeld



Impressie van een levendige stadswijk

1. Een wijk met stedelijke allure

Wonen in De Entree wordt anders dan wonen op andere plekken in Zoetermeer. Het gebied wordt stedelijker en hoger in dichtheid, waarin kwaliteit zowel in de woning als in de woonomgeving van groot belang is. Wonen of werken in De Entree betekent bewust kiezen voor een stedelijke omgeving.

Diversiteit

Belangrijke kenmerken van een kwalitatief hoogwaardige en levendige stadswijk zijn de mix aan functies (wonen, werken, voorzieningen), multifunctioneel gebruik van gebouwen en openbaar gebied, woningen voor verschillende doelgroepen en een aantrekkelijke en een zeer gevarieerde gebouwde omgeving en openbare ruimte. Daarnaast is de interactie tussen bewoners, bezoekers en passanten een belangrijk kenmerk. Een grote variatie aan woningtypen binnen De Entree zorgt voor een afwisselend beeld in gebouvvolumes en gevelindeling. Dit speelse beeld draagt bij aan de levendige stadswijk die De Entree gaat worden.

De hoofdfunctie in het gebied is wonen, maar overal wordt een deel van het programma bestemd voor niet-woonfuncties. Hiervoor zijn met name de plinten van gebouwen belangrijk. Deze spelen, doordat ze onder andere ruimte bieden aan bedrijvigheid, een belangrijke rol in de stedelijke beleving. De begane grond heeft daarom voldoende hoogte. Dit maakt dat in deze ruimten allerlei functies kunnen passen. Dat bevordert multifunctionaliteit en flexibiliteit zodat de invulling kan meedemen met de behoefte, en het woonwerk- en leefklimaat nog beter tot zijn recht komt.

In De Entree wordt geen traditioneel wijkwinkelcentrum gepland. Juist de kleinschalige horeca, werkplekken, bedrijfsverzamelgebouwen, gezondheidswinkels, beweegstudio's en andere functies geven het gebied karakter en levendigheid. Deze functies worden vooral geclusterd in drie ankers (principe 3), maar zijn ook dooraderd in het gebied. De programmamix vormt een integraal deel van de stadswijk en brengt leven op straat.

Dichtheid

Een belangrijke voorwaarde om de gewenste levendigheid en diversiteit te bereiken is een hoge dichtheid. De combinatie van goede voorzieningen en veel mensen in een gebied leidt tot voldoende interactie tussen bewoners, bezoekers en passanten waardoor er een levendig gebied ontstaat.

Tegelijkertijd moet het niet te dicht worden, een goede balans tussen stedelijkheid en groene beschutte buitenruimtes maken De Entree voor toekomstige bewoners een aangename en onderscheidende plek in de regio. De openbare ruimte krijgt daarom een speels en groen karakter. Naast ruimte voor actieve vrijetijdsbesteding zijn er ook rustige beschutte plekken waar de stadsnatuur zich laat horen en zien.

Kenmerken

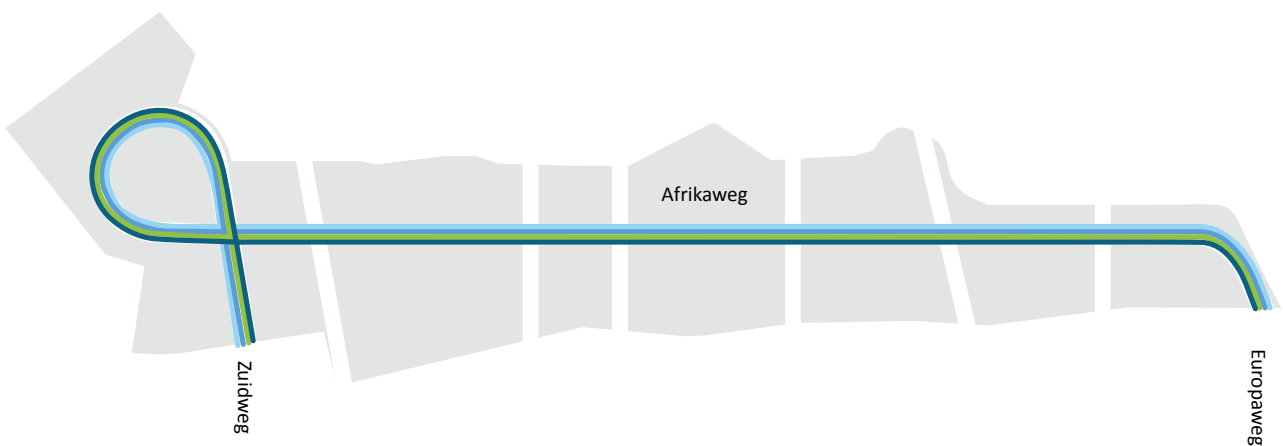
- Differentiatie in woontypologie en woonmilieus.
- Een niet-woonprogramma dat bijdraagt aan de identiteit en levendigheid in het gebied.
- Differentiatie op het niveau van de hele Entree, maar ook binnen de kavels.
- Hoge dichtheid in De Entree is een voorwaarde om voldoende voorzieningen, levendigheid, diversiteit en interactie in het gebied te kunnen realiseren.
- Differentiatie in programma wordt weerspiegeld in de bebouwing: variatie in bouwtypologie.
- De openbare ruimte heeft een groen karakter en er is voldoende ruimte voor rustige en beschutte plekken.



Stadsstraat met berm



Groene stadsstraat



Stadsstraat - een goedwerkende stadsstraat voor verschillende verkeersstromen

2. Stadsstraat als ruggengraat

Hier laat Zoetermeer een nieuw, stedelijk gezicht zien. De Afrikaweg wordt een stadsstraat en vormt de ruggengraat voor de ontwikkeling van De Entree. De snelheid gaat terug van 70 naar 50 km per uur. Ventwegen langs de Afrikaweg zorgen dat de gebouwen goed bereikbaar zijn voor bezoekers, bewoners en bezorgers.

Groene uitstraling

De stadsstraat wordt begeleid door een doorlopende groenzone, de groene loper. Hier presenteert Zoetermeer zich als groene en actieve stad waar het goed verblijven en verplaatsen is, te voet en met de fiets. In de groene loper vind je bijvoorbeeld speelplekken voor jong en oud, terrassen en outdoor fitness. Door de concentratie van woningen, functies en bewegingen onderscheidt de stadsstraat zich binnen Zoetermeer. Terwijl de groene inrichting maakt dat de stadsstraat zich binnen de regio onderscheidt als echt Zoetermeers.

Herkenbaar

De lange lijn maakt de stadsstraat herkenbaar in de stedelijke structuur. De stadsstraat wordt een belangrijke plek op de 'mental map' van bewoners en bezoekers van Zoetermeer. Hier ervaren Zoetermeeders dat ze thuis komen.

De stadsstraat vormt straks de stedelijke verbinding tussen het Stadshart en het Station, maar ook tussen Zoetermeer ten noorden en ten zuiden van de A12, waarbij met name Rokkeveen middels een aantrekkelijke route voor voetgangers en fietsers beter met de rest van de stad verbonden wordt.

Mobiliteit

Naast auto's en fietsers faciliteert de stadsstraat ook voetgangers en OV. Door alle verbindingen krijgt de stadsstraat een prominente plaats in de Zoetermeerse verplaatsingspatronen. Op een aantal plaatsen komt er een gelijkvloerse oversteek voor voetgangers.

Entrees langs de route

De Afrikaweg is te lang om over de hele lengte een levendige of commerciële plint te hebben, maar wel een route waarlangs veel gebeurt. Om functies langs de stadsstraat te kunnen situeren is het belangrijk dat gebouwen op de stadsstraat gericht zijn, ze hebben er hun voordeuren. De begane grond heeft bovendien voldoende hoogte zodat er naast wonen ook gewerkt of gewinkeld kan worden. Langs de stadsstraat is tevens plek voor bedrijvigheid en horeca.

De voorzieningen zijn geconcentreerd in de Ankers (zie principe 3), maar ook daartussen moet regelmatig 'iets' gebeuren. Een koffiebar, een winkel of een bijzonder object in de openbare ruimte. Dit sluit aan bij principe 1 en creëert een prettige route die levendig en stads is. Door deze functies is de stadsstraat niet alleen een gebied waar mensen doorheen gaan, maar ook een gebied dat mensen trekt.

Kenmerken

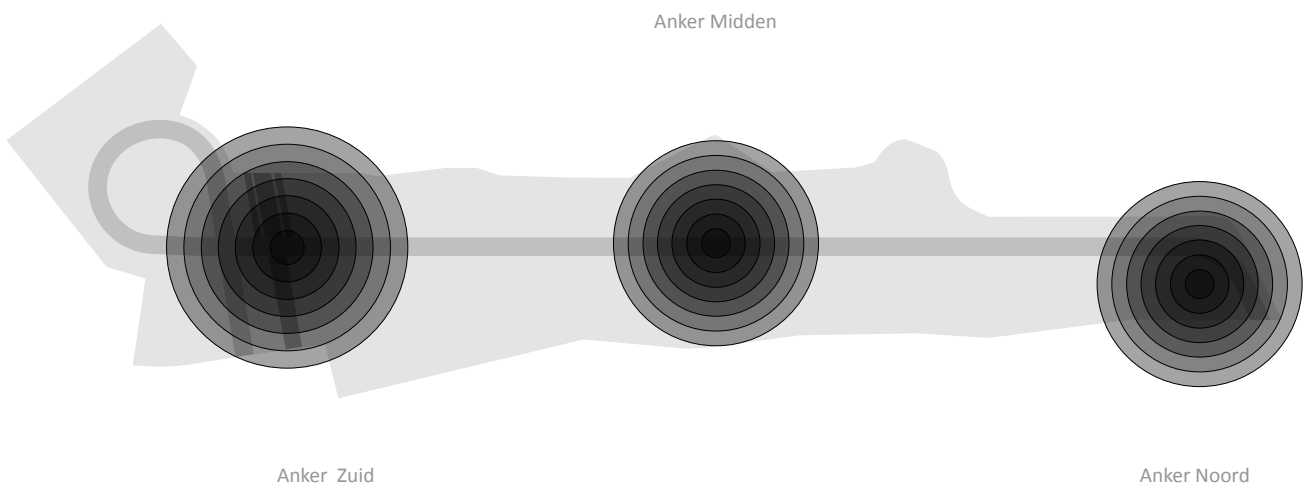
- De stadsstraat is voor auto's, OV, voetgangers en fietsers.
- Langs de straat komt een groene loper.
- De snelheid op de Afrikaweg wordt teruggebracht van 70 naar 50km/uur.
- Er zijn gelijkvloerse oversteeken voor voetgangers over de Afrikaweg.
- Op regelmatige afstanden bevindt zich een functie, (kunst-)object of plein met bijzondere inrichting.
- De plinten aan de stadsstraat hebben voldoende hoogte voor verschillende functies.
- Aan de stadsstraat zijn entrees gesitueerd.



Anker van afstand herkenbaar



Bijzondere openbare ruimte



Stedelijk ankers - sterke ankers en clusters met voorzieningen

3. Ankers als stedelijke hoogtepunten

In het gebied zijn drie ankers gedefinieerd: Zuid, Midden en Noord. Deze ankers zijn de plekken waar levendigheid en drukte geconcentreerd zijn. In alle ankers is volop plek voor wonen, maar naast het wonen wordt de sfeer vooral bepaald door de niet-woonfuncties. Bij de ankers zijn voorzieningen geconcentreerd, daarom bestaat in die kavels een extra groot deel van het programma uit niet-woonfuncties. Deze zijn herkenbaar aanwezig en spelen een prominente rol in de sfeer van de plek.

De drie ankers zijn zowel programmatisch als visueel onderscheidend. Het zijn letterlijk en figuurlijk de hoogtepunten van het gebied. De ankers zijn niet hetzelfde, maar hebben ieder een onderscheidende identiteit met bijpassende functies.

Anker Zuid: Regionale knoop

Het vernieuwde OV-knooppunt bij het station is niet alleen een plek waar je makkelijk in-, uit- en overstapt, maar het is belangrijk dat het ook een intieme stedelijke ruimte wordt die uitnodigt tot verblijf en ontmoeting, een plek met verblijfskwaliteit. Een gebouwde omgeving met een sterk iconische uitstraling geeft het nieuwe 'welkom in Zoetermeer' een gezicht. Ook voor de wijk Rokkeveen is dit anker een logisch verbindingspunt met de rest van Zoetermeer.

Programmatisch zal er een mix aan functies komen. Wonen geeft de plek meer een thuisgevoel en meer karakter, maar de regionale betekenis van de plek maakt ook een programma met kantoren en bijzondere functies mogelijk en noodzakelijk, dit zou bijvoorbeeld de vestiging van een grote instelling voor voortgezet of hoger onderwijs kunnen zijn of een onderzoeksinstituut. Anker Zuid is bovendien interessant voor full-service kantoorruimten die veel flexibiliteit bieden. Bij een dergelijke plek horen ontmoetingsplekken (horeca) en een openbare ruimte met een goede verblijfskwaliteit.

Anker Midden: Hart van de nieuwe stadswijk

In het midden van De Entree ligt het anker waar de Afrikaweg de Meerzichtlaan kruist. Hier wordt het hart van de nieuwe Entree gerealiseerd; midden in de stadswijk en sterk verbonden met de omliggende wijken. De routes die hier uitkomen zijn goed ingericht voor voetgangers en fietsers.

In dit anker zullen zorgvoorzieningen geconcentreerd worden die zowel bewoners van De Entree als andere Zoetermeesters bedienen en zo ook bijdragen aan De Entree als plek voor gezond stedelijk leven. Te denken valt aan huisartsen, tandartsen, fysiotherapeut, apotheek en gespecialiseerde kleinschalige klinieken en verspreide winkels met een focus op gezondheid en vitaliteit. Deze worden bij voorkeur geclusterd zodat ze elkaar versterken.

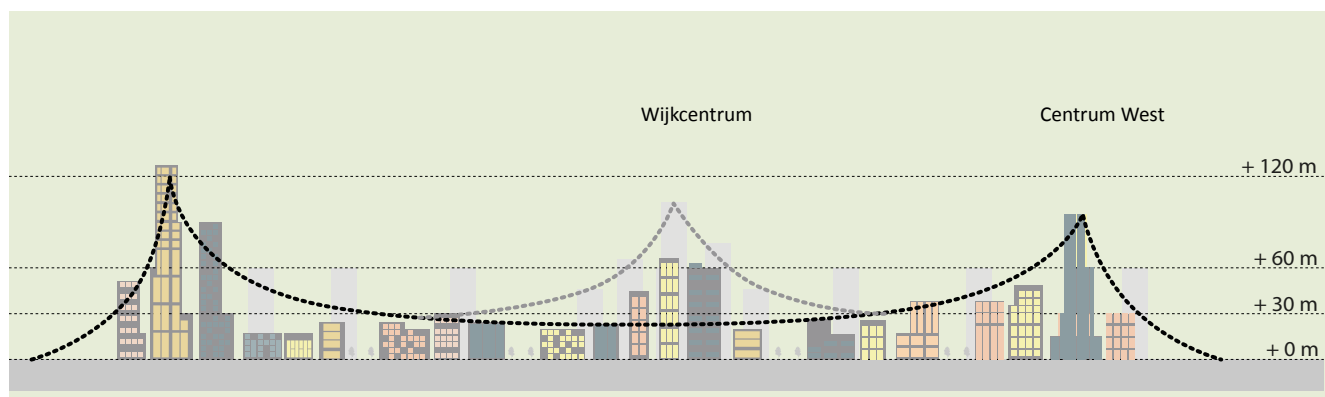
Anker Noord : Aansluiten op het Stadshart

Het noordelijke anker verbindt de stadsstraat met het stadshart. Centrum-West is hierin het schakelpunt. De RandstadRail-halte en het winkelgebied worden met de stadsstraat verbonden. Dit anker heeft een entreefunctie voor de binnenstad en sluit qua programma aan op het Stadshart. In de verdere uitwerking en fasering is dit anker onderdeel van het programma binnenstad.

Kenmerken

- De bebouwing is op deze punten onderscheidend qua hoogte, bouwmassa en architectuur.
- Niet-woonprogramma in De Entree is vooral geconcentreerd in de ankers.
- Bij de ankers is de openbare ruimte gericht op verblijfskwaliteit.
- Vanuit de ankers is De Entree goed aangesloten op de omgeving en op het OV.

Langsdoorsnede stadsstraat



Dwarsdoorsnede stadsstraat



Dwarsdoorsnede met aanliggende wijken



4. Duidelijke ruimtelijke opbouw

De opbouw van bouwvolumes, bouwhoogtes en dichtheden maken De Entree logisch leesbaar en beleefbaar. Dit betekent voor de grote schaal dat sprake moet zijn van een duidelijke structuur die van afstand herkenbaar is. Op kleinere schaal is van belang dat elke plek zijn eigen identiteit heeft, afwisseling in beeld en volume helpen dit te realiseren. Om een duidelijke ruimtelijke opbouw te realiseren is een zonering opgesteld die aangeeft waar de bebouwing hoger of lager en opener of dichter is.

In de ankers

De drie ankers hebben een speciale rol. Hier zijn hoogte-accenten mogelijk en wenselijk zodat de ankers zich onderscheiden van de rest van het gebied en van afstand duidelijk herkenbaar zijn. In de stationsomgeving is een hoogte tot ca. 120 meter mogelijk. Bij de inpassing van hoogbouw zal rekening gehouden worden met effecten op uitzicht en bezonning.

Langs de stadsstraat

Aan de stadsstraat is de bebouwing hoger en dichter dan aan de buitenranden van het gebied. De ankers zijn langs de stadsstraat herkenbaar, maar tussen de ankers is de bebouwing duidelijk lager met een hoogte tot ca. 30 meter. Er zijn binnen de bouwkavels hoogte-accenten mogelijk tot een hoogte van ca. 60 meter.

Haaks op de stadsstraat

Hier is sprake van een duidelijk gradiënt in bouwhoogte en dichtheid: direct langs de stadsstraat staat grotere, hogere en representatieve bebouwing met een adres direct aan de straat, aan de groene kraag (principe 6) is de bebouwing lager en gevarieerder.

Ter hoogte van de ankers is de bebouwing ook aan de groene kraag onderscheidend ten opzichte van de rest van het gebied, dit helpt de aansluiting op omliggende gebieden herkenbaar vorm te geven.

Langs de groene kraag

Hier is bebouwing duidelijk lager en opener dan in de rest van het gebied. Hoogte en positionering van gebouwen wordt afgestemd op de omliggende bebouwing en structuren.

Afwisseling

Afwisseling wordt op alle niveaus nagestreefd. De stadsstraat krijgt niet een aaneengesloten strakke wand van 1,8 kilometer. Afwisseling houdt de stadsstraat behapbaar en interessant. Ze zorgt voor een menselijke maat die het prettig maakt op verschillende snelheden door het gebied te bewegen. De gebouwen staan als verticale eenheden naast elkaar waardoor een afwisselend beeld ontstaat.

Oud en nieuw

De transformatie van enkele bestaande gebouwen biedt een kans voor bijzondere programma's. Juist het contrast tussen oud en nieuw en de vervlechting van beide kan bijdragen aan een afwisselend beeld.

Kenmerken

- Variatie in hoogte en breedte van de bebouwing.
- Diversiteit in architectuur en openbare ruimte.
- Differentiatie in woontypologie en woonmilieus.
- Variatie in voorgevelrooilijn.

Aan de stadsstraat:

- Bouwhoogte aan de stadsstraat ca. 30 meter.
- Aan de stadsstraat zijn hoogteaccenten van ca. 60 meter mogelijk.
- De ankers onderscheiden zich qua hoogte, volume en architectonische expressie.

Aan de groene kraag:

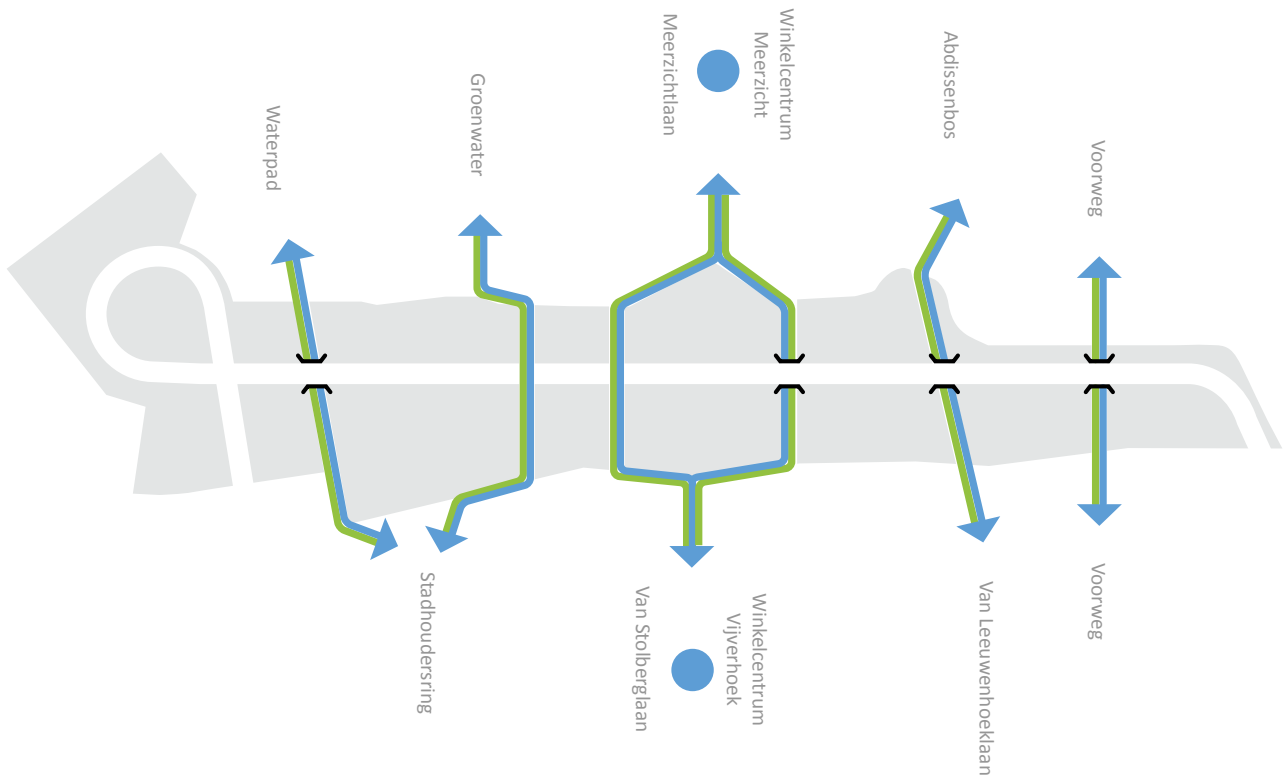
- De bebouwing heeft een open karakter.
- Bouwhoogte aan het Bredewater ca. 15 meter.
- Bouwhoogte aan de Boerhaavelaan ca. 25 meter.
- Incidenteel zijn hoger accenten mogelijk.



Informele verbindingen voor langzaam verkeer



Verblijfsplekken langs dwarsverbindingen



Aansluiting - een nieuw woon- en werkgebied verbonden met de stad

5. Dwarsverbindingen

De dwarsverbindingen zorgen voor geleiding in dit langgerekte gebied. Ze maken het gezicht aan de stadsstraat interessanter door de onderbrekingen in de bebouwing. De dwarsverbindingen maken de stadsstraat toegankelijk voor bewoners van De Entree en de omliggende wijken. Ze bieden omwonenden ook toegang tot de openbare ruimte en functies die zich verspreid door De Entree bevinden. Ook zorgen ze voor prettige routes naar bestaande wijkwinkelcentra in Meerzicht en Driemanspolder.

Verbonden sferen

Dwarsverbindingen verbinden de stedelijke stadsstraat met de rustige wereld daarachter en hebben zelf ook een groene uitstraling. Er is in het profiel genoeg ruimte voor groen en bomen. In oost-west richting verandert het karakter van de dwarsverbinding, van openheid aan de groene kraag (zie principe 6), naar knusse beslotenheid in het middengebied en naar stedelijkheid aan de stadsstraat. De positie van de dwarsverbindingen wordt afgestemd op de fasering van de bouwplanontwikkelingen en de kavelgrenzen.

Heldere routes

De hoeken van de dwarsverbindingen worden verbijzonderd. Zij geven de dwarsverbinding extra nadruk. Deze hoeken zijn, vanwege de samenkomende routes ook interessanter voor functies 'op de hoek'.

Sommige dwarsverbindingen zijn alleen bedoeld voor voetgangers en fietsers, deze dwarsverbindingen zijn ingericht met specifieke aandacht voor stadsnatuur. Andere dwarsverbindingen zijn uitgevoerd als straat en zijn vanaf de ventweg ook voor auto's toegankelijk. Parkeergarages onder de bebouwing zijn via dwarsstraten te bereiken.

Verbonden stadsstraat

Gelijkvloerse voetgangersoversteekplaatsen verbinden beide zijden van de Afrikaweg en de omliggende buurten. In de uitgesproken vormgeving van de oversteek wordt voor de (auto-)bezoeker van Zoetermeer duidelijk dat de stad hier begint. Behalve de nieuwe gelijkvloerse oversteekplaatsen worden de ongelijkvloerse (fiets-) verbindingen gehandhaafd, ze worden aantrekkelijker en overzichtelijker gemaakt.

Kenmerken

- Gelijkvloerse voetgangersoversteekplaatsen verbinden beide zijden van de stadsstraat.
- Dwarsverbindingen lopen voor voetgangers nooit dood.
- Dwarsverbinding zijn aangesloten op de interne groenstructuur van de woonmilieus.
- Dwarsverbindingen voor auto's zijn zo'n 15 meter breed waardoor ze aan te passen zijn aan mogelijke veranderingen die in de toekomst nodig of wenselijk kunnen zijn.
- Parkeergarages worden in principe via de dwarsverbindingen bereikt.



Veilige speelplekken en divers groen



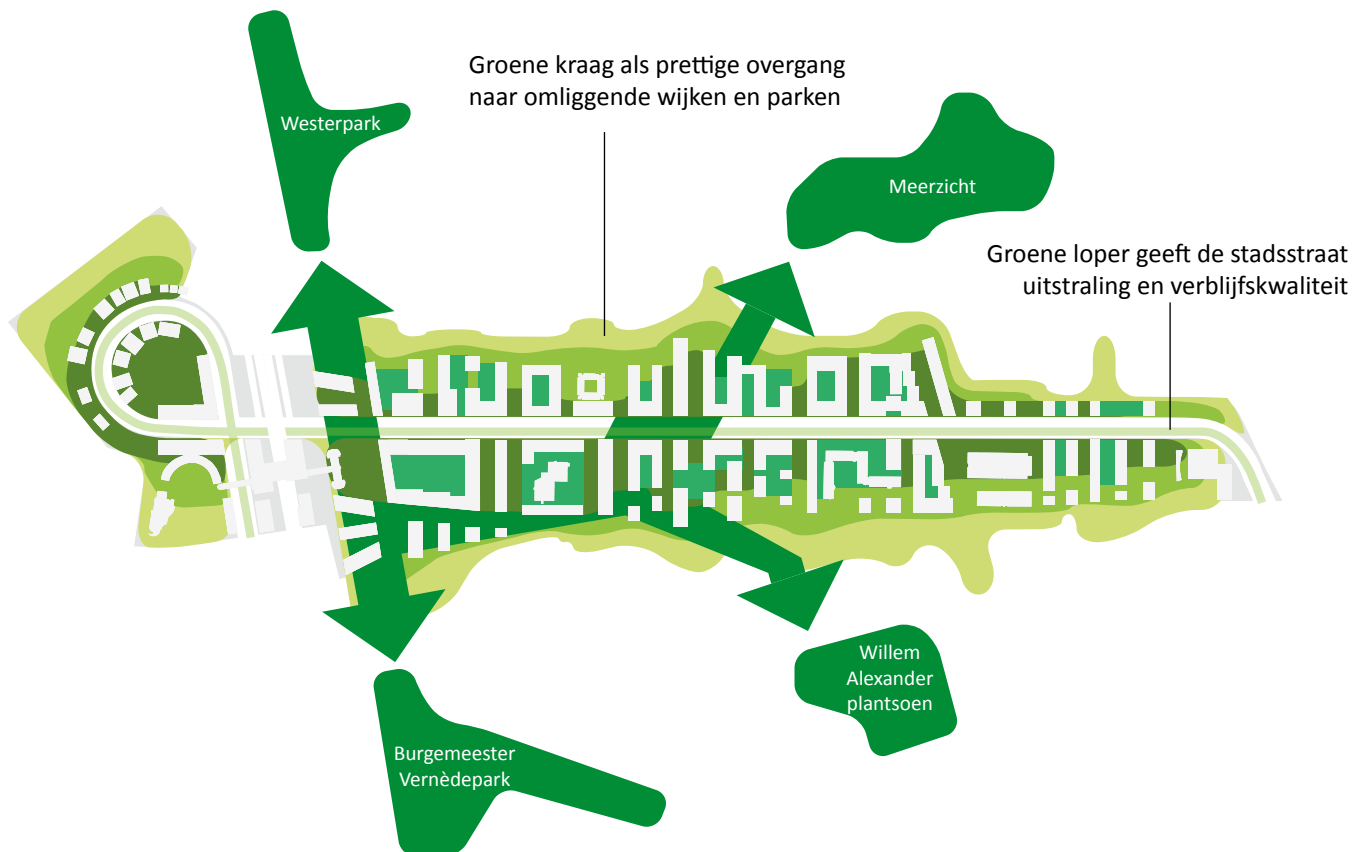
Asfalt voert niet de boventoon



Woonkwaliteit door groene hoven



Groen als onderdeel van de architectuur



Twee kanten - harde rand aan de Afrikaweg - zachte rand naar de omgeving

6. Groen als drager

In De Entree woon, werk, beweeg en ontspan je in het groen. Dit is een belangrijke kwaliteit waarmee De Entree zich van andere stedelijke gebieden onderscheidt. Het groen is open aan de rand van het gebied en wordt richting de stadsstraat geconcentreerder en intiemer.

Groen

Groen is een belangrijke kwaliteit van Zoetermeer en krijgt een belangrijke rol in De Entree. Groen is een veelkleurig iets, ook water (blauw) en een veelheid aan kleuren van bloeiende planten zijn onderdeel van het groen in De Entree. Hierdoor draagt groen bij aan de biodiversiteit in de stad en aan de ecologische structuur van Zoetermeer.

Groene kraag

Aan de randen van het gebied wordt De Entree door zijn groene kraag verbonden met zijn omgeving. De groene kraag vormt een landschappelijke overgang tussen De Entree, de omliggende wijken en stedelijke groenstructuren: de uitloper van het Westerpark, het groengebied rond de flats in Meerzicht, het Prinses Arianepark, het Willem Alexanderplantsoen en het Burgemeester Vernèdepark. Daardoor is de groene kraag een kwalitatieve toevoeging voor zowel De Entree als voor de wijken Meerzicht en Driemanspolder. De Boerhaavelaan en het Bredewater zijn onderdeel van de groene kraag.

Groene vingers

Vanuit de groene kraag lopen groene vingers door tot in het woongebied en bieden aantrekkelijke binnengebieden voor bewoners en bezoekers. In de woongebieden aan de groene vingers zijn gebouwen en groen zo ontworpen dat gradaties tussen openbaar en privé ontstaan. Bewoners ervaren dat ze op een stedelijke plek wonen in het groen. Het groen is openbaar toegankelijk, maar veelal in collectief eigendom van aanwonenden.

Groene loper

In de groene loper langs de stadsstraat is het groen het meest geconcentreerd. Gebruikswaarde, beleving en uitstraling staan in de groene loper centraal. Het groen wordt zo ingericht dat het een actieve en gezonde leefstijl bevordert. Onderdeel hiervan kunnen hardlooproutes zijn, maar ook sport en speeltoestellen ('urban leisure' programma's), stedelijke plekken die mensen uitnodigen tot (actieve) ontspanning.

Groen op en aan gebouwen

Bijzonder aan De Entree is het groen op en aan de bebouwing. Groene gevels, groene daken en balkons of terrassen met een groene aankleding creëren een stedelijke omgeving met een groene uitstraling.

Kenmerken

- De groenstructuur vormt de ecologische verbinding tussen de parken in de omgeving.
- Het groen wordt ontworpen met het oog op meerdere soorten gebruik, door mens en dier.
- De groene uitstraling wordt versterkt door een zo groen mogelijke invulling van daken en gevels (natuurinclusief bouwen).
- In de groenstructuur is voldoende ruimte voor water. Water is een integraal onderdeel van het groensysteem.
- Parkeren is ondergronds en wordt afgedekt met groene daktuinen, voorzien van een grondlaag en overwegend onverhard.
- Bomen spelen in de binnengebieden een belangrijke rol (ze staan op de daken van parkeergarages).



Divers groen



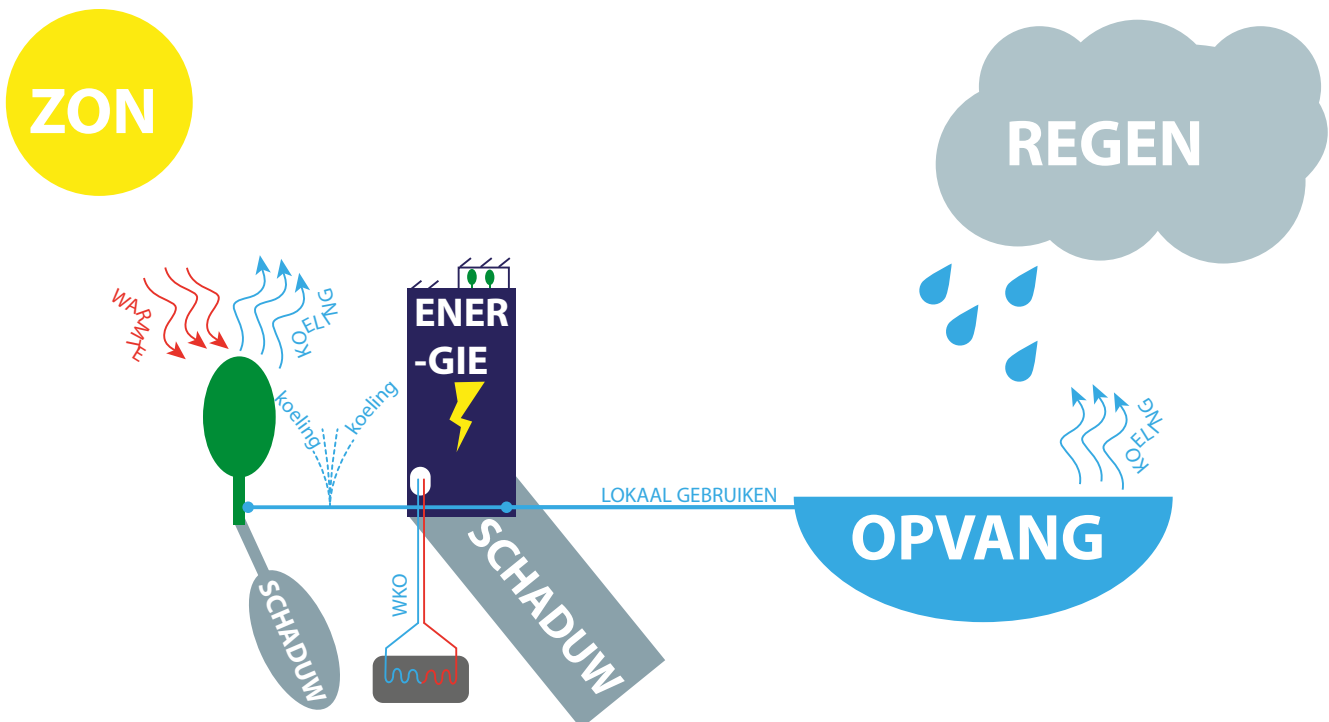
Openbare ruimte als waterberging



Groene gevels



Groen zonnedak



Lokale oplossingen voor energieopwekking en klimaatadaptatie

7. Klimaatbestendig en zelfvoorzienend

Het wordt vaker heel nat, maar ook vaker warmer en droger. Hier moet de stad mee om kunnen gaan. Daarnaast komt steeds meer inzicht hoe op duurzamer wijze energie en (bouw-)materialen geproduceerd kunnen worden. Nieuwe manieren van bouwen, inrichten, opwekken en produceren zijn nodig om gevolgen van klimaatverandering het hoofd te kunnen bieden en te voldoen aan de doelstellingen van het klimaatakkoord.

Ontwikkeling

De Entree maakt gebruik van de ontwikkeling van kennis op het gebied van klimaatadaptatie om de openbare ruimte hierop te ontwerpen. Ook in de gebouwen wordt rekening gehouden met nieuwe manieren van bouwen die door klimaatverandering en landelijk beleid noodzakelijk zijn.

Ambities

Het grote aantal woningen in een gemengde setting wordt ingezet om een grote stap te zetten in het realiseren van Zoetermeerse duurzaamheidsambities en te komen tot een energieneutraal gebied. De ontwikkelingen in de technologie die duurzaamheid mogelijk maakt gaan snel, terwijl het daadwerkelijk realiseren van vastgoed meer tijd kost. De Entree zet zich in om bij te dragen aan deze ontwikkelingen.

Op het moment dat ontwikkelingen worden omgezet in bouwplannen wordt gekeken naar de actuele eisen en richtlijnen uit het bouwbesluit, het nationale overheidsbeleid, en de gemeentelijke ambities. Vervolgens wordt gekeken waar dit op kavelniveau en gebiedsniveau verder aangescherpt kan worden.

Op kavelniveau moet de in- en uitstroom van elektriciteit en water zoveel mogelijk beperkt worden, zodat de infrastructuur

voor elektriciteit, water en riolering zo min mogelijk wordt belast en het gebied zoveel mogelijk op zichzelf functioneert. Het gebruik van een buurtbatterij, 'slimme' groene daken en het beperken van verharding in het openbaar gebied zijn ideeën die in de verdere uitwerking worden onderzocht.

Op gebiedsniveau streeft de gemeente naar een energieneutraal gebied, maar bij de uitwerking moet ook rekening worden gehouden met klimaatadaptatie omdat er soms conflicterende eisen kunnen zijn: moet een dak worden gebruikt voor zonnepanelen (energie) of juist voor verblijfskwaliteit, groen en waterberging (leefklimaat) en in hoeverre zijn deze met elkaar te combineren? Ook het gebruik van bodemenergie, om duurzaam te verwarmen, in deze dichtbebouwde omgeving vraagt aandacht. Er wordt gezocht naar afstemming: de ambitie om klimaatbestendig en zelfvoorzienend te zijn maakt dat nauwe samenwerking tussen ontwikkelende partijen en gemeente in De Entree noodzakelijk is.

Kenmerken

- De Entree wordt gasloos.
- Nieuwe ontwikkelingen in de Entree gaan mee met nieuwe ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid en klimaatadaptatie.
- Met name op lagere daken (tot 20 meter) ligt het accent op groen in verband met uitzicht en mogelijk gebruik als dakterrassen.
- Regenwater wordt zoveel mogelijk in het gebied vastgehouden en waar nodig vertraagd afgevoerd.
- Energie neutraal op gebiedsniveau waarbij per ontwikkeling een beargumenteerde afweging gemaakt wordt tussen energieprestatie en ruimtelijke kwaliteit.
- Energie die in De Entree wordt opgewekt wordt zoveel mogelijk in De Entree gebruikt.
- In het kader van voorkoming van hittestress wordt in het ontwerpen van de openbare ruimte rekening gehouden met schaduwrijke plekken en de verkoelende werking van groen.



Aantrekkelijke ruimte voor fietsers en voetgangers



Auto delen



Aantrekkelijke en uitdagende buitenruimte



Hubs - het gebied wordt door vele modaliteiten ontsloten, in hubs zijn overstapmogelijkheden optimaal

8. In beweging met nieuwe mobiliteit

In De Entree wordt anders omgegaan met mobiliteit dan in Zoetermeer gebruikelijk is. Er wordt ingezet op optimaal comfort voor fietsers en voetgangers, deze zijn in de binnengebieden dominant. In De Entree wordt geanticipeerd op de mobiliteit van de toekomst waarbij de toegang tot mobiliteit leidend is en niet het bezit van het voertuig zelf.

Openbaar vervoer en deelmobiliteit

Belangrijk in De Entree is dat wordt ingezet op frequent en goed toegankelijk OV en vernieuwende vormen van (deel-) mobiliteit. Verschillende vormen van OV, elektrische fietsen, elektrische auto's, deelfietsen, deelauto's en zelfrijdende auto's hebben allen een specifieke sociale en ruimtelijke impact. De gebouwde en openbare ruimte moet flexibel genoeg zijn om hier mee om te gaan.

De Entree is bereikbaar met alle modaliteiten. De kwaliteit van de openbare ruimte die in De Entree wordt nagestreefd is echter niet gebaat bij een grote hoeveelheid auto's in de verblijfsgebieden. In De Entree wordt betaald parkeren ingesteld. Omdat het gebruik van andere vervoermiddelen wordt gestimuleerd - een privé-auto niet zonder meer vanzelfsprekend is - kan worden volstaan met minder parkeerplaatsen dan gebruikelijk.

Op zoek naar mobiliteitsoplossingen

Er wordt gezocht naar nieuwe mobiliteitsoplossingen die bijdragen aan een lager privé-autobezit. Hierbij staan aan de preventiekant het vermijden van overlast voor omliggende wijken en het beperken van de aanzuigende werking centraal. Tegelijkertijd is het ook belangrijk dat mobiliteitsoplossingen een positieve uitstraling hebben zodat mensen worden verleid ze te gebruiken, dit geldt zowel voor mensen binnen als buiten De Entree. Bij nieuwe oplossingen zullen de effecten gemonitord worden zodat indien nodig kan worden bijgestuurd.

Kenmerken

- De fietser en voetganger staan centraal.
- Nieuwe mobiliteitsoplossingen verleiden mensen binnen en buiten De Entree om ze te gebruiken.
- Geen overaanbod aan parkeerplaatsen.
- Geen parkeeroverlast voor omliggende wijken.
- Nieuwe mobiliteitsoplossingen worden in De Entree verkend en gemonitord: De Entree als test zone.

5.

Ruimtelijk- programmatische verkenningen

Programma en dichtheid

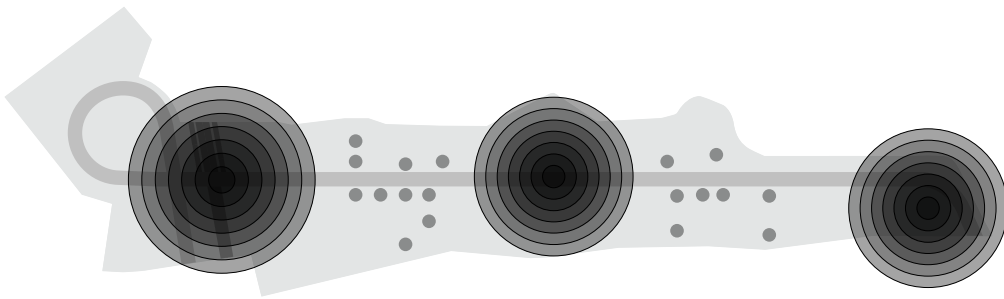
In de ruimtelijk- programmatische verkenningen is onderzocht wat de vaststelling van eigenschappen en principes uit dit Masterplan ruimtelijk en programmatisch zou betekenen.

Programma

In de komende pagina's wordt meer inzicht gegeven in de mogelijk voorzieningen die in De Entree kunnen landen. Hierbij wordt ook een indicatie gegeven van hoe dit programma zich over De Entree zou kunnen verspreiden.

Dichtheid

Aan de hand van referentieprojecten wordt een indruk gegeven van de dichtheid die in De Entree zal ontstaan. Hierbij wordt ook inzicht gegeven van omvang en kwaliteit van de groene ruimte tussen de bebouwing. Het is dus mogelijk dat met een hoge dichtheid in De Entree een groen stedelijk woonmilieu ontstaat. Een woonmilieu dat baat heeft bij concentratie van mensen, voorzieningen en OV.



Voorzieningen in De Entree

In De Entree zijn voorzieningen gesitueerd op strategische plekken 'op de hoek' langs routes waar levendigheid gewenst en kansrijk is. Langs de Afrikaweg is meer ruimte voor bedrijfsruimten in de plint of in hoogwaardige bedrijfsverzamelgebouwen. Dit kan ook een kantoor zijn of een bedrijf aan huis, bijvoorbeeld als atelierwoning. De ruimtelijke opbouw van de straat en de hoogte van de plint maken het mogelijk om hier kleinschalige bedrijvigheid te vestigen.

Bij de ankers zijn voorzieningen en werkgelegenheid geconcentreerd, hier bestaat een extra groot deel van het programma uit niet-woonfuncties. Hier zijn voorzieningen mogelijk die passen bij een levendige stadswijk met centrale ligging en een goed bereikbaarheidsprofiel, waaronder OV. Niet alleen bewoners, maar ook werkenden, bezoekers en passanten hebben zo allemaal een plek in De Entree.

Ruim aanbod

In De Entree wonen straks zo'n 7.000 – 8.000 mensen. Een ruim aanbod aan voorzieningen is nodig om de levendigheid en differentiatie te realiseren die bij de stadswijk De Entree hoort. In het gebied wordt een zichtbaar deel van het programma bestemd voor niet-woonfuncties. In De Entree is plek voor onder meer:

Een terrasje, een koffiezaak of een goed buurtcafé kunnen de kwaliteit van een gebied maken. Winkels die voorzien in de behoefte van de bewoners van het gebied. Een buurtwinkel op de hoek of bijvoorbeeld een kleinschalige biologische supermarkt. Specialistische of ambachtelijke winkels die bijdragen aan het karakter van het gebied. Sport- en wellnessvoorzieningen zoals een goede sportschool, een yogastudio en andere voorzieningen die bijdragen aan het welzijn van het gebied. Het aanbieden van deze voorzieningen in de eigen wijk is belangrijk. Op korte afstand van de woning zijn ze lopend of fietsend bereikbaar.

Aanvullend aanbod

Er wordt geen traditioneel wijkwinkelcentrum gepland. In de omgeving zijn verschillende winkelcentra die kunnen profiteren van de nieuwe bewoners van De Entree. Door het verschil in soorten winkels en functies tussen De Entree en de omliggende wijken vullen zij elkaar aan en versterken zij elkaar.

Gezien de centrale ligging binnen Zoetermeer en de goede verbondenheid met de regio is in De Entree mogelijk ook ruimte voor grootschaliger voorzieningen. Hierbij valt te denken aan grootschalig hoger of voortgezet onderwijs, bedrijfsverzamelgebouwen, plek voor culturele evenementen, maar ook voor bijvoorbeeld goed bereikbare congressentra.

Kunst en cultuur

Als onderdeel van het nieuwe gezicht van Zoetermeer moet in De Entree ook plek zijn voor kunst en cultuur. Ruimte voor culturele en creatieve activiteiten geven een buurt extra karakter, ze dragen bij aan de identiteit en herkenbaarheid van het gebied. Een bijzonder kunstobject in de openbare ruimte, een galerie langs de Afrikaweg of atelierwoningen voor kunstenaars zorgen voor leven in de brouwerij.

Beeldende kunst zorgt ook voor meer kwaliteit en beleving van de leefomgeving, omdat vaak de wisselwerking ontstaat tussen kunst, openbare ruimte en de toeschouwers. Het maakt het wonen en leven in de stadswijk leuker. Het lokt reacties uit, als bewoner en bezoeker word je aan het denken gezet: je hebt er meteen een mening over. Een kunstwerk is ook een ontmoetingsplek, een markant punt dat iedereen kent en herkent.

Kavelindeling



Indicatieve inpassing programma

Stedelijkheid en dichtheden

De gemeente Zoetermeer ambieert met De Entree een groen en stedelijk gebied te realiseren met ruimte voor 4.500 woningen en bijbehorende commerciële en maatschappelijke voorzieningen.

Om te beoordelen in hoeverre deze opgave realistisch is en past binnen de geambieerde stedelijkheid, is inzichtelijk gemaakt hoeveel ruimte er is in het gebied. Hiervoor wordt gebruikt gemaakt van berekeningen op basis van Floor Space Index (FSI). De FSI geeft aan hoeveel bruto vloeroppervlak er gerealiseerd kan worden ten opzichte van het aanwezige grondvlak, dit is exclusief de ondergrondse parkeergarages.

De afbakening van het grondvlak is in deze verkenning cruciaal. De verschillen wanneer gerekend wordt met bruto dan wel netto grondvlakken kunnen erg groot zijn.

Netto bouwkvavels

In de berekening is uitgegaan van netto bouwkvavels: de netto bouwkvavel is het grondvlak dat ontstaat op basis van bestaande kavelgrenzen en na aftrek van dwarsverbindingen. De netto bouwkvavels kunnen dus volledig worden ingezet om een ensemble van gebouwen met bijbehorende groenvoorziening te realiseren. Netto bouwkvavels geven hierom een goed beeld van te realiseren programma op een specifieke plek.

Gewenste stedelijkheid

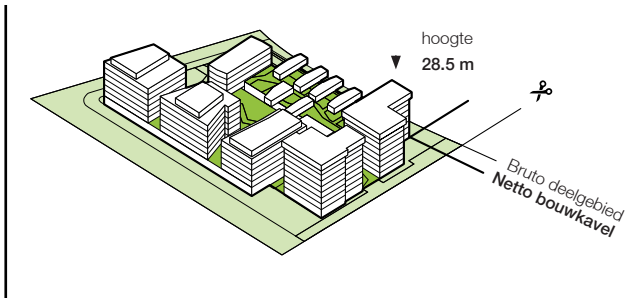
Met het gewenste programma van 4.500 woningen en aanvullende voorzieningen en de in de verkenningen omschreven programmamix wordt op netto bouwkvavelniveau een FSI van tussen de 2,5 en 3,5 verlangd. In de ankers wordt een FSI hoger dan 4 verlangd. De hier gevraagde dichtheid is hoger dan in de rest van de netto bouwkvavels. Dit helpt de ankers zich visueel te onderscheiden en maakt dat er daar meer ruimte voor programma ontstaat.

Op de volgende pagina is een aantal referentieprojecten weergegeven waarvan de FSI op netto bouwkvavelniveau is berekend. Bij evaluatie van deze projecten wordt duidelijk dat met de hierboven benoemde FSI's prettige stedelijke milieus te realiseren zijn.

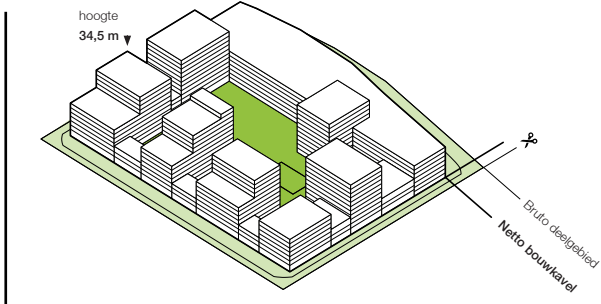
Er is ook een voorbeeld uit Palenstein opgenomen. Dit deel van Palenstein kent een FSI van 2,1. Indien in De Entree een gelijke FSI zou worden gebruikt als in Palenstein dan zouden er ongeveer 3.500 woningen gerealiseerd kunnen worden. Voor de gewenste stedelijke allure en levendigheid, en voor de ontwikkeling van De Entree als centrale as tussen OV-knooppunt en Stadshart, is hogere dichtheid noodzakelijk. Hogere dichtheid maakt dat meer mensen in het gebied kunnen wonen, werken of de functies in het gebied kunnen bezoeken. Ook voor de gewenste stedelijke uitstraling die De Entree dient te krijgen, als visitekaartje van de stad, is een hogere dichtheid gewenst. Hierdoor is een hogere FSI en dus bebouwingdichtheid gelegitimeerd.

Impressies woonmilieus in verschillende dichtheden

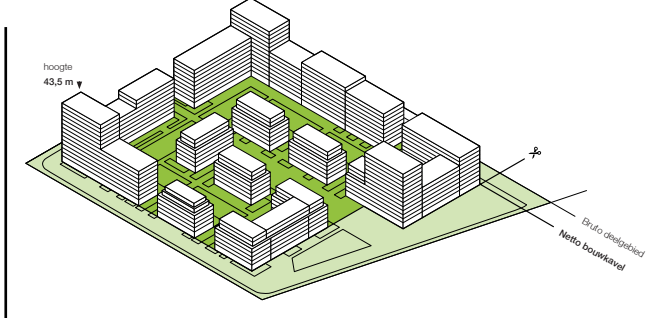
Eco-quartier Ginko, Bordeaux.
Netto bouwkavel fsi: 3,1



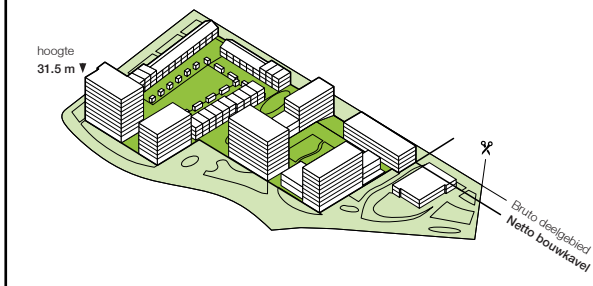
Westerdok, Amsterdam
Netto bouwkavel fsi: 5,2



Andreas Ensemble, Amsterdam
Netto bouwkavel fsi: 3,4



Palensteijn, Zoetermeer
Netto bouwkavel fsi: 2,1



In Bordeaux is door een groene inrichting en voldoende afstand tussen gebouwen een ontspannen en afwisselende wijk ontstaan. Desalniettemin is met een fsi van 3,1 op netto bouwkavelniveau sprake van een forse dichtheid.

Het Westerdok in Amsterdam kent een zeer stedelijke uitstraling, de fsi van 5,2 onderschrijft dat. Desalniettemin is door toepassing van groen, die een centrale rol speelt in openbare ruimte en op de gevels, een ontspannen en herbergzame sfeer gecreëerd.

De binnentuin van het Andreas Ensemble heeft door zijn maat en de hoogwaardige beplanting een aantrekkelijke uitstraling. In de afbeelding is ook af te lezen wat het doorbreken van rechte lijnen (in gevelbeeld en terreininrichting) toevoegd aan de kwaliteit van de uitstraling van de openbare ruimte.

In het vernieuwde Palenstein is een mix van gestapelde en grondgebonden bebouwing toegepast. De combinatie van voordeuren op maaiveld en gestapelde bouw maken dat een aantrekkelijke buitenruimte met meerdere lagen woonoppervlak kan worden gecombineerd. Met name de ruimte die door parkeerplaatsen wordt ingenomen is in

De Entree, onder andere door ondergronds parkeren, efficiënter te benutten. Waardoor fsi hier hoger uit zal komen.

Openbare ruimte en groen

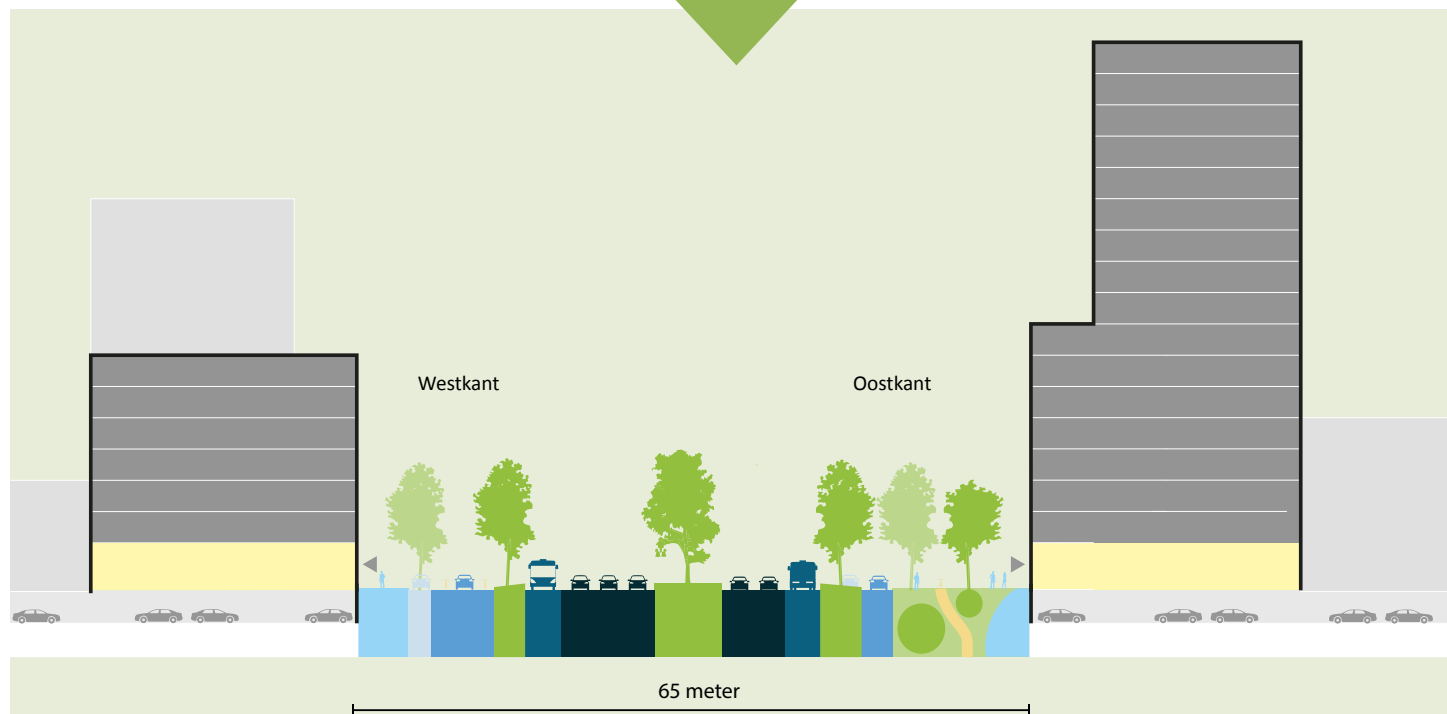
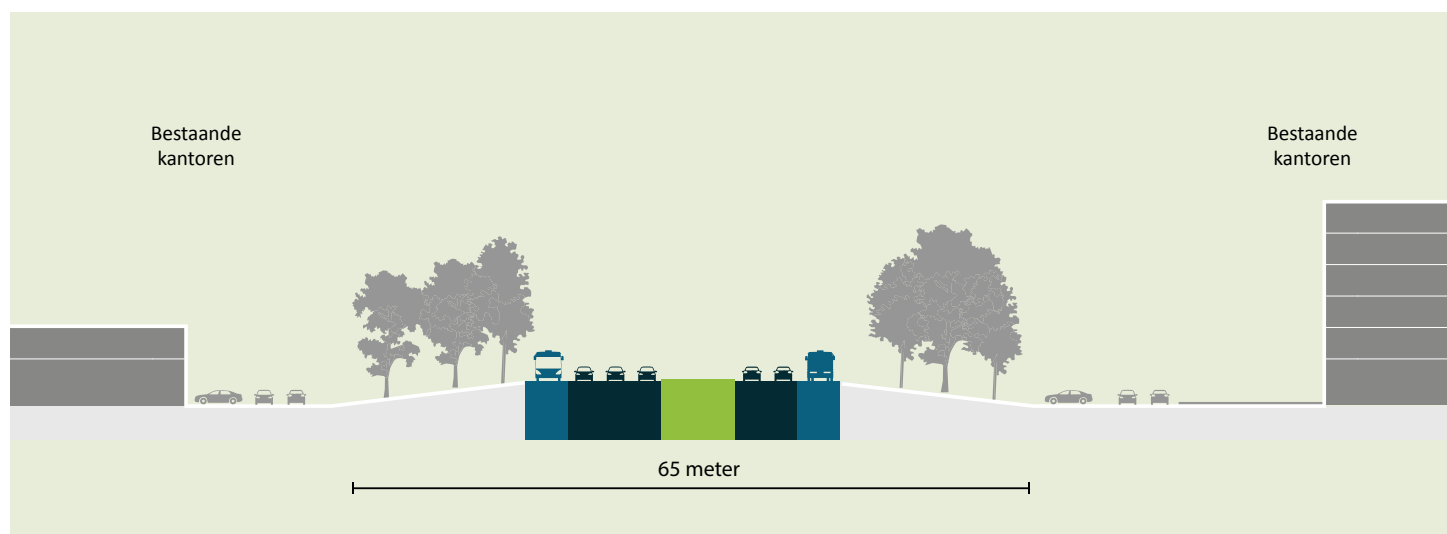
De groene kwaliteit van Zoetermeer is een van de belangrijkste redenen voor bewoners om te kiezen voor Zoetermeer als woonplaats. Groen heeft altijd centraal gestaan in de ontwikkeling van de stad. Ook in de Entree blijft groen centraal staan. Zoetermeer ziet groen als een nutsvoorziening die meerdere doelen dient. Het draagt bij aan een prettige woonomgeving en een goed vestigingsklimaat, het bevordert de gezondheid en sociale cohesie, het vergroot de biodiversiteit, het bevordert de actieve recreatie en het vermindert de effecten van de klimaatverandering. Daarom is het doel een aantrekkelijke, actieve, natuurvriendelijke en klimaatbestendige groenblauwe dooradering van de stad te realiseren. Zo kan voor iedereen natuur toegankelijk en makkelijk bereikbaar worden én kan de kwaliteit in ontwerp en inrichting van de buitenruimte worden verhoogd.

De openbare ruimte in De Entree is drager voor de identiteit van het gebied. Het groen kent verschillende verschijningsvormen, steeds afgestemd op de stedelijke context waarin het gelegen is. In de Entree is dit vertaald in drie verschillende typen groen: de groene loper langs de stadsstraat, de binnengebieden en de groene kraag.

De groene loper speelt een prominente rol in de inrichting van de stadsstraat. Deze wordt ingericht met aandacht voor groen en verblijven. Het nieuwe profiel van de Afrikaweg zorgt voor een stedelijke uitstraling, en maakt soepele verwerking van autoverkeer mogelijk, maar de stadsstraat biedt ook ruimte aan voetgangers, fietsers en passanten. In de binnengebieden van De Entree ligt de focus veel meer op kleinschaligheid en interactie tussen publiek en privé, deze groene gebieden bieden een aanvulling op de woningen er omheen. Aan de randen van De Entree, in de groene kraag en de verbindingen met de omliggende parken is het groen opener en vindt De Entree aansluiting bij de omliggende wijken en parken.

Op de volgende pagina's wordt een verkenning gedaan naar hoe de openbare ruimte en het groen in en om De Entree er uit kan komen te zien. Na vaststelling van dit Masterplan zullen in afstemming met ontwikkelaars en, met name aan de randen, met bewoners deze beelden concreter worden.

Van een overgedimensioneerde uitrit Naar een stadsstraat met ruimte voor groen en langzame vervoersmiddelen



Een nieuwe Afrikaweg, de stadsstraat

De Afrikaweg verandert van een doorgaande verkeersweg in een prettige stadsstraat waar auto's langzamer rijden en waar mensen wonen, werken, bewegen en verblijven.

De Afrikaweg is op een aantal plaatsen gelijkvloers oversteekbaar voor voetgangers. Op deze manier worden de twee kanten van de Afrikaweg met elkaar verbonden en is er ruimte voor levendigheid aan beide zijden van de straat.

Het aantal rijbanen voor auto's en bussen wordt gehandhaafd. Om de omgevingskwaliteit te verhogen wordt een maximumsnelheid van 50 km/u ingevoerd waarbij de rijbanen iets worden versmald en groen worden ingepakt. Dit maakt geluiddempende maatregelen direct naast de rijbaan mogelijk (zoals een verhoogde berm) en zorgt bovendien dat het gebied niet meer wordt beleefd als autosnelweg maar als groengebied waar ook auto's rijden. Alle tussenbermen zijn groen ingericht, met bomen en andere beplanting.

Naast de hoofdrijbanen is aan beide zijden ruimte voor een ventweg die de nieuwe woningen en voorzieningen bereikbaar maakt. Betaald parkeren is hier mogelijk. Op de ventweg geldt een maximum snelheid van 30 km/u.

Voor fietsers en voetgangers is veel ruimte. Naast overstapmogelijkheden voor voetgangers is aan beide kanten van de weg een breed trottoir van minstens 5 meter aanwezig. Fietsers maken aan de westkant gebruik van de ventweg die is ingericht als fietsstraat (auto te gast). Aan de oostkant is het fietspad opgenomen in een brede groene looper, daarmee sluit het optimaal aan op Centrum-West en station Zoetermeer.

Bebouwing langs de Afrikaweg

De stadsstraat wordt geflankeerd door bebouwing met een hoge plint, markante entrees, ruimte voor bedrijvigheid op de begane grond en een gevarieerd bebouwingsbeeld.

Aansluiting op station en Stadshart

De langzaamverkeersverbindingen die door de groene looper lopen verbinden De Entree in het noorden met het Stadshart en in het zuiden met het station en met de wijk Rokkeveen. Deze aansluitingen zullen in een volgende fase verder uitgewerkt worden, maar de invulling zal zoveel mogelijk gelijkvloers plaatsvinden.

De groene looper

Aan de oostzijde wordt een groene looper aangelegd. Dit is een breed en groen ingericht verblijfsgebied met daarin verschillende interessante plekken en een comfortabel fietspad dat het stadshart met het stationsgebied en Rokkeveen verbindt. Over de groene looper op de volgende pagina meer.

Strook met groen en voorzieningen

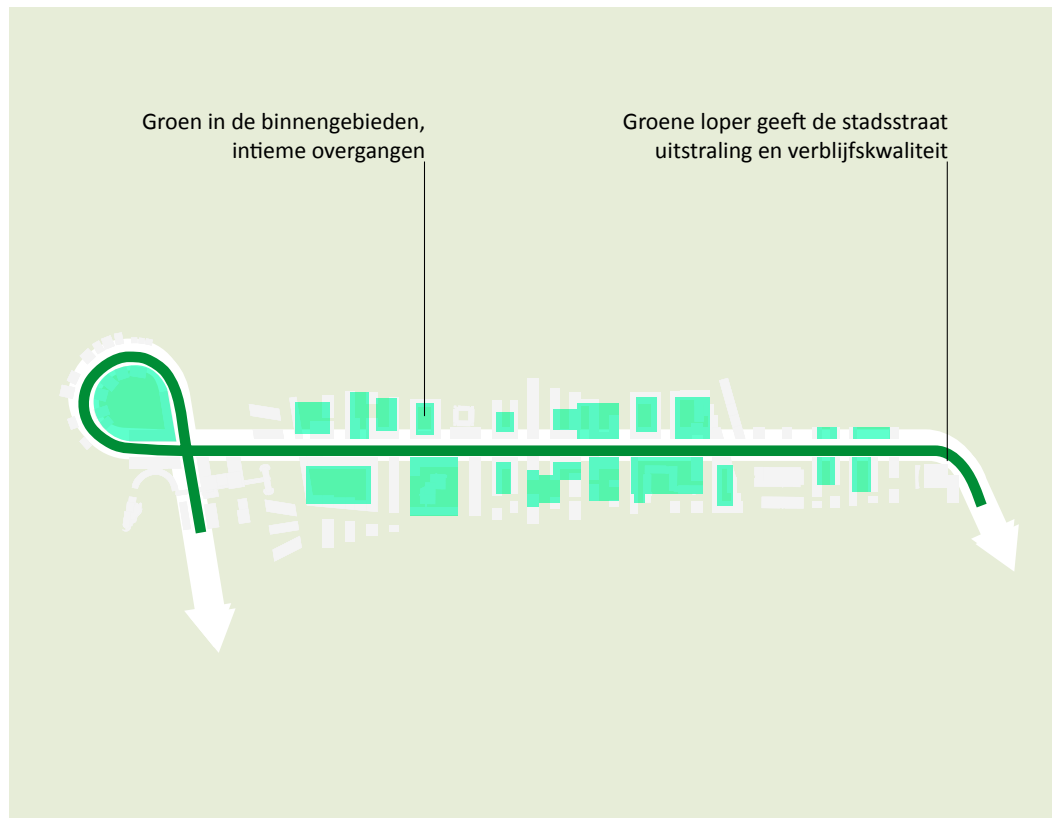


Impressie groene looper, oostzijde

Ontspannen groene buitenruimte



intiem groen binnengebied



De groene looper en groen in binnengebieden

Groene Loper

De groene looper, langs de oostzijde van de stadsstraat, speelt een belangrijke rol in de beleving van De Entree. De hoge concentratie groen in de groene looper is onderdeel van het nieuwe visitekaartje van Zoetermeer. Een aantrekkelijk en groen verblijfsgebied waar de stad zich aan haar bewoners en bezoekers presenteert. De groene looper zorgt ervoor dat langs de stadsstraat een prettig verblijfsgebied ontstaat.

Door de ruime opzet van de groene looper is het mogelijk om te variëren in de inrichting. Bovendien kunnen gebouwen aan de groene looper soms iets verder naar achteren staan waardoor intiemere plekken kunnen ontstaan met een eigen microklimaat.

In de groene looper vind je veel bomen en andere planten, maar ook terrassen, speelplekken, kunstobjecten en bijvoorbeeld een fontein. De groene looper biedt een aangenaam vormgegeven beweegruiimte en verblijfsgebied voor bewoners, bezoekers en passanten.

De belangrijkste fietsroute in noord-zuidrichting in De Entree loopt straks door de groene looper. Deze route sluit op een prettige manier aan op Centrum-West en op de stationsomgeving. Ook voor voetgangers is in de groene looper ruimte, comfortabele voetpaden langs interessante plekken om iets te doen, iets te bekijken of om rustig te aanschouwen wat er om je heen gebeurt.

Binnengebieden

Groene binnengebieden in De Entree bieden een prettige uitbreiding van de woonmilieus van de bewoners. Via de groene vingers vormen zij de verbindingen tussen de groene looper en de groene kraag. Het zijn aantrekkelijke ruimtes tussen de woningen waar de bewoners kunnen ontspannen en elkaar kunnen ontmoeten. Deze binnengebieden verminderen, door de inrichting met veel groen, de kans op hittestress, vormen hotspots voor onder andere vogels en bijen en bieden ruimte voor de opvang en het vasthouden van regenwater. Groene daken, gevels en balkons versterken dit effect.



Meerzicht

Afrikaweg

Driemanspolder

Ontspannen overgang tussen groen en wijk



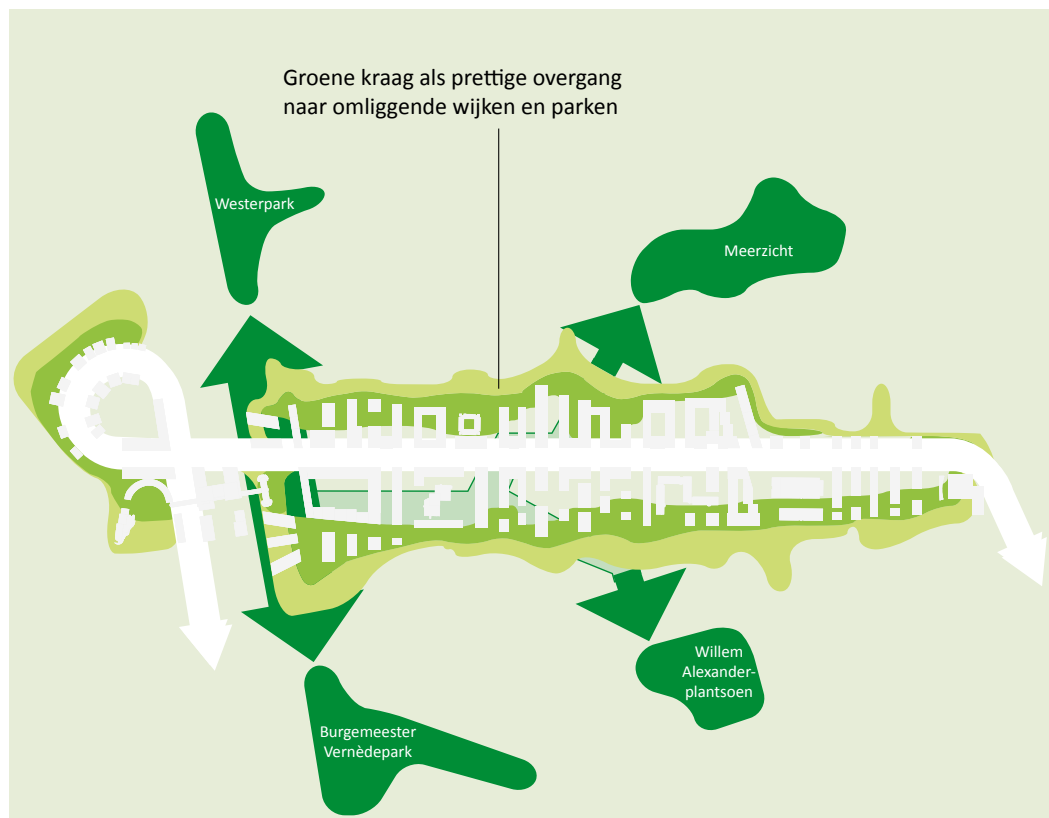
Brede, interessante groenzone



Ruimte voor activiteit



Ontmoetingsplek voor de wijken



De groene kraag en omliggende parken

Groene kraag

In de groene kraag komen de omliggende wijken met De Entree samen. Deze zone is daarom geschikt om een sociale rol spelen, als ruimte voor initiatieven en als ontmoetingsplek tussen nieuwe en bestaande bewoners. De inrichting van de brede groene kraag is van groot belang om deze verbinding goed te kunnen maken. Hierbij is afstemming met de omliggende buurten belangrijk.

Het groen in de groene kraag vervult bovendien een verbindende rol in de ecologische structuur van de stad. In de inrichting van de groene kraag zal net als in de andere groene gebieden van De Entree rekening gehouden worden met de vele aspecten van groen. Het gaat hier dus niet alleen om 'kijkgroen', maar ook variatie in foerageer- en leefgebieden en schuilmogelijkheden, om water en oevers en planten die bloeien op verschillende tijden in het seizoen. Daarmee vervult De Entree een belangrijke rol in het verder stimuleren van de biodiversiteit in Zoetermeer.

De wegen, Boerhaavelaan en Bredewater worden op een vriendelijke manier in de brede groene kraag ingepast. Met name de Boerhaavelaan is momenteel erg ruim opgezet en nodigt uit tot autorijden. Een smaller profiel (voor de Boerhaavelaan het deel ten zuiden van de aansluiting op de Van Stolberglaan) biedt meer ruimte voor groen, voor fietsen en voor prettige voetpaden. De snelheid gaat hierbij terug naar 30 km per uur waardoor de auto minder dominant wordt.

Omliggende parken

De randen van De Entree lopen dicht langs grote stads- en wijkparken. Het hier aanwezige groen kan in De Entree met elkaar verbonden worden zodat leefgebieden en recreatiemogelijkheden vergroot kunnen worden.

Ook voor bewoners, bezoekers en passanten die gebruik maken van de parken ontstaan nieuwe routes. Het grote en voornamelijk ontoegankelijke of onaantrekkelijke gebied in en om De Entree biedt hiervoor kansen.





Verkeer en mobiliteit

De ontwikkeling van De Entree als levendige stadswijk langs de Afrikaweg heeft gevolgen voor de uitstraling en het gebruik van het gebied. Dit heeft ook gevolgen voor de mobiliteit in het gebied. Op de komende pagina's worden onderzochte maatregelen omschreven die een positieve invloed hebben op de bereikbaarheid en doorstroming op en om de stadsstraat. Hierin is rekening gehouden met toename in mobiliteit die door de 10.000-16.000 extra woningen in Zoetermeer (dus ook buiten De Entree) ontstaat.

Ook is een concept verkeerssysteem dat een overzicht geeft van aanpassingen in het gebied opgenomen. Over nieuwe mobiliteit en parkeren in De Entree worden voorwaarden en aanknopingspunten of oplossingsrichtingen gepresenteerd.

De ontwerpogave van het stationsgebied is, mede door de grote hoeveelheid belangen en belanghebbenden die hier samenkomen uiterst complex. Het ontwerp van dit gebied zal daarom in een later stadium verder worden uitgewerkt. In dit hoofdstuk worden de ambitie en opgaven om een sterk OV-knooppunt te realiseren weergegeven. Ook wordt een overzicht gegeven van mogelijke routes, pleinen en drie denkbare locaties voor een nieuw centraal busstation.

Aansluiting Afrikaweg op Amerikaweg/ Europaweg verbeteren

Modaliteiten	
	Voetgangsoversteek
	Fiets, Auto
	Nader te bepalen
	Fiets
	Auto ventweg en aanpassingen
	Auto Stadsstraat met groene golf

Fietsverbinding richting Stadshart doorvoeren

Fiets en voetgangsoversteek richting Noord-Zuid over van Leeuwenhoeklaan

Vrije rechtsafstrook Van Leeuwenhoeklaan richting Boerhaavelaan

Toevoegen extra opstelstrook voor linksaf op Afrikaweg

Toevoegen extra opstelstrook voor rechtsaf op Meerzichtlaan

U-turn mogelijk maken op Afrikaweg bij kruispunt Meerzichtlaan

Invoegen vanaf ventweg op Afrikaweg

Gelijkvloerse oversteek met verkeerslichten

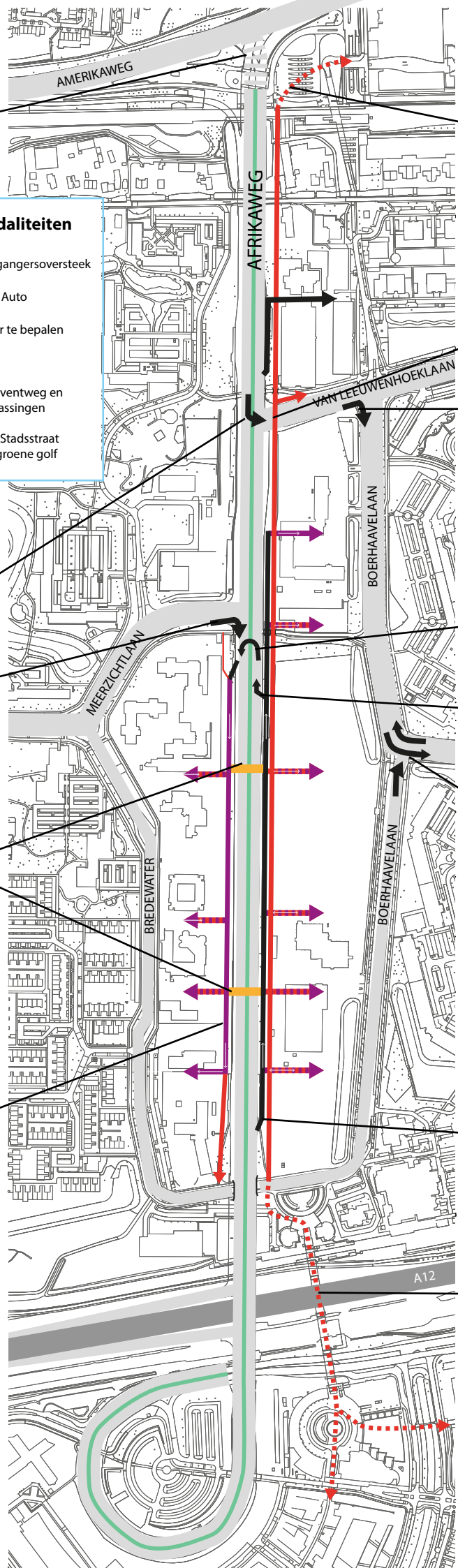
Zuidelijke Boerhaavelaan ondergeschikt aansluiten (snelheid in zuidelijk deel verlagen naar 30)

Aanleggen:
- Ventweg, ingericht als fietsstraat

Snelheid op Afrikaweg terugbrengen naar 50

Aanleggen:
- Ventweg
- Tweerichting fietspad

Fietspad langs Afrikaweg over A12 voeren



Verkeerssysteem

Doorstroming

De schaa sprong die Zoetermeer inzet vergroot de druk op het Zoetermeerse verkeerssysteem. Doorstroomsimulaties laten zien dat op basis van deze toename, zonder aanvullende maatregelen en bij een ongewijzigd mobiliteitsbeleid, problemen met de doorstroming ontstaan. Om dit te voorkomen zijn 4 maatregelen noodzakelijk:

1. Het aanpassen van een aantal kruisingen door extra afslagstroken te maken en waar nodig de opstelstroken langer te maken. Dit is noodzakelijk om de te verwachte groei van het autoverkeer op te vangen en de bereikbaarheid van de stad te waarborgen.
2. Het terugbrengen van de snelheid van 70 naar 50 km/h.
3. Het invoeren van een groene golf met behulp van intelligente verkeersregeling. Samen met de tweede maatregel, het verlagen van de snelheid, zorgt dit voor een rustiger verkeersbeeld en een betere doorstroming van het verkeer.
4. Het aanleggen van ventwegen voor de bereikbaarheid van de nieuwe bebouwing. Hierdoor blijft de functie van de Afrikaweg een stroomweg, en fungeert de parallelweg als gebiedsontsluitingsweg.

Onderzoek toont ook aan dat het voorgestelde pakket aan maatregelen op en langs de Afrikaweg helpt die toenemende verkeersdruk te verlichten en een goede doorstroming van het autoverkeer te waarborgen. Hierin zijn ook de cijfers van de op- en afritten van de A12 meegenomen.

Ingrepen kruispunten

- Toevoegen van een tweede linksafstrook vanaf Afrikaweg (noord) richting Van Leeuwenhoeklaan.
- Toevoegen van een fiets- en voetgangersoversteek over Van Leeuwenhoeklaan langs Afrikaweg zodat de stadsstraat door kan lopen tot aan Centrum-West.
- Aanpassing Kruispunt Van Leeuwenhoeklaan – Boerhaavelaan. De fiets- en voetgangersoversteek aan de westzijde komt te vervallen. Een vrije rechtsafstrook voor autoverkeer vanaf de Afrikaweg wordt

toegevoegd.

- Toevoegen van een tweede rechtsafstrook vanaf Meerzichtlaan naar de Afrikaweg.
- Toevoegen van een mogelijkheid om vanuit zuidelijke richting een U-bocht te maken op de Afrikaweg bij het kruispunt met de Meerzichtlaan. Zo kan een deel van het verkeer uit De Entree de stad sneller verlaten zonder drukte op andere kruispunten toe te voegen.
- De ventweg aan de Oostkant krijgt ten zuiden van het kruispunt Meerzichtlaan de gelegenheid in te voegen op de Afrikaweg.

Om de Afrikaweg

- Langs de ventwegen zijn comfortabele paden voor voetgangers en fietsers aanwezig.
- Voetgangers krijgen twee mogelijkheden om de Afrikaweg gelijkvloers over te steken. Dit gebeurt in de luwte van de groene golf om impact op de doorstroming te vermijden.
- Voor fietsers worden drie bestaande onderdoorgangen gehandhaafd.
- Toevoegen van de ventwegen maakt de nieuwe bebouwing bereikbaar. Langs de ventwegen wordt betaald parkeren mogelijk zodat bezoekers de woningen en de voorzieningen goed kunnen bereiken. Parkeren voor bewoners en werknemers is mogelijk in parkeergarages die bereikbaar zijn via dwarsverbindingen.
- In sommige gevallen biedt de ventweg alleen toegang tot de parkeergarage en niet tot het achterliggende netwerk. Op deze manier wordt sluipverkeer voorkomen.

Omgeving

- Aanpassing kruispunt Boerhaavelaan - Van Stolberglaan. De doorgaande route wordt veranderd van noord-zuid naar noord-oost.
- Bovenstaande ingreep maakt mogelijk dat het zuidelijke deel van de Boerhaavelaan en het Bredewater ondergeschikte wegen worden met een maximumsnelheid van 30 km/u. Deze wegen lopen door de zogenoemde groene kraag, krijgen een smaller profiel en komen te liggen binnen een groene parkachtige inrichting die de snelheid door het ontwerp helpt terugdringen.



Deur-tot-deurdiensten voor privé gebruik

<p>Met de OV-fiets Waarvoor € 12,50 per uur</p>	<p>Fietsstallingen Waarvoor € 100 per maand</p>	<p>NS Zonertaxi Waarvoor € 20 per rit (max. 100 minuten)</p>
<p>Parkeren + Rijden Waarvoor € 25 per rit (max. 100 minuten)</p>	<p>Wachten met Deur, start of afsluiten Waarvoor € 10 per rit (max. 100 minuten)</p>	<p>Auto huren bij Greenwheels Waarvoor € 10 per rit (max. 100 minuten)</p>



Nieuwe vormen van (deel-) mobiliteit

Mobiliteit & parkeren

De impact van de auto in bestaande wijken is vaak groot. In Zoetermeer is men gewend aan gratis parkeergelegenheid zeer dicht bij huis. Dit soort wijken bedient een doelgroep die hier sterk aan hecht. De Entree biedt een woonmilieu voor een nieuwe doelgroep van Zoetermeeders. Kortom een nieuwe unieke woonwijk voor Zoetermeer waarbij de bereikbaarheid optimaal is midden in het hart van de stad en het modaliteitsprofiel van de inwoners meer gericht is op openbaar vervoer-, fiets- en nieuwe slimme mobiliteitsconcepten zoals de deelauto en 'mobility as a service'.

Parkeerbeleid

Er wordt in Zoetermeer nieuw parkeerbeleid voorbereid. Belangrijk uitgangspunt in De Entree is dat andere vormen van mobiliteit, dan gebruik van privé-auto's, wordt aangemoedigd.

In De Entree zal op locatieniveau gemotiveerd afgeweken moeten worden van bestaande parkeernormen in Zoetermeer, vanwege de gunstige ligging nabij OV en voorzieningen. Daarbij zal vanaf het eerste project worden ingezet op de (stapsgewijze) introductie van nieuwe mobiliteitsconcepten. Het aantal benodigde parkeerplaatsen kan hierdoor lager zijn.

Uiteindelijk wordt per project een apart projectbesluit genomen.

Voorwaarden zijn:

- Geen parkeeroverlast in omliggende wijken.
- Ontwikkeling van mobiliteitshubs.
- Geen vergund parkeren op maaiveld.
- Commitment van betrokken partijen door de jaren heen.
- Gebouwde parkeervoorzieningen.

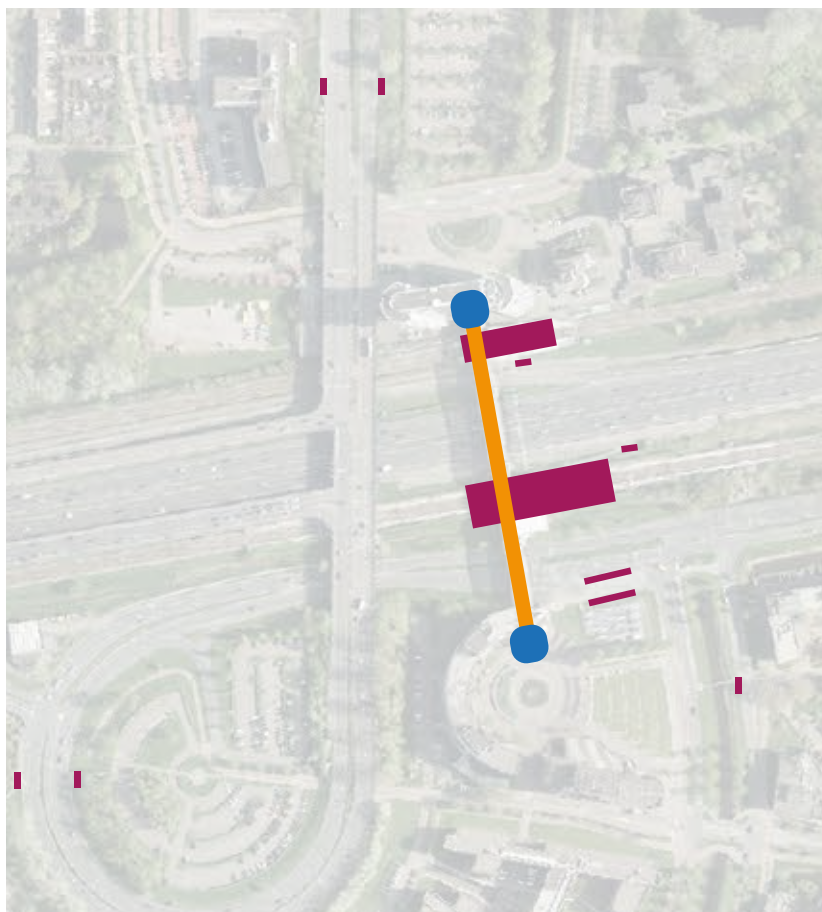
Parkeerlocaties

Privé-auto's van bewoners en werknemers worden gestald in overzichtelijke goed geoutilleerde ondergrondse garages die niet openbaar toegankelijk zijn. Voor de ondergrondse parkeergarages worden koop of huurconstructies opgezet. Voor het openbaar gebied worden geen vergunningen afgegeven.

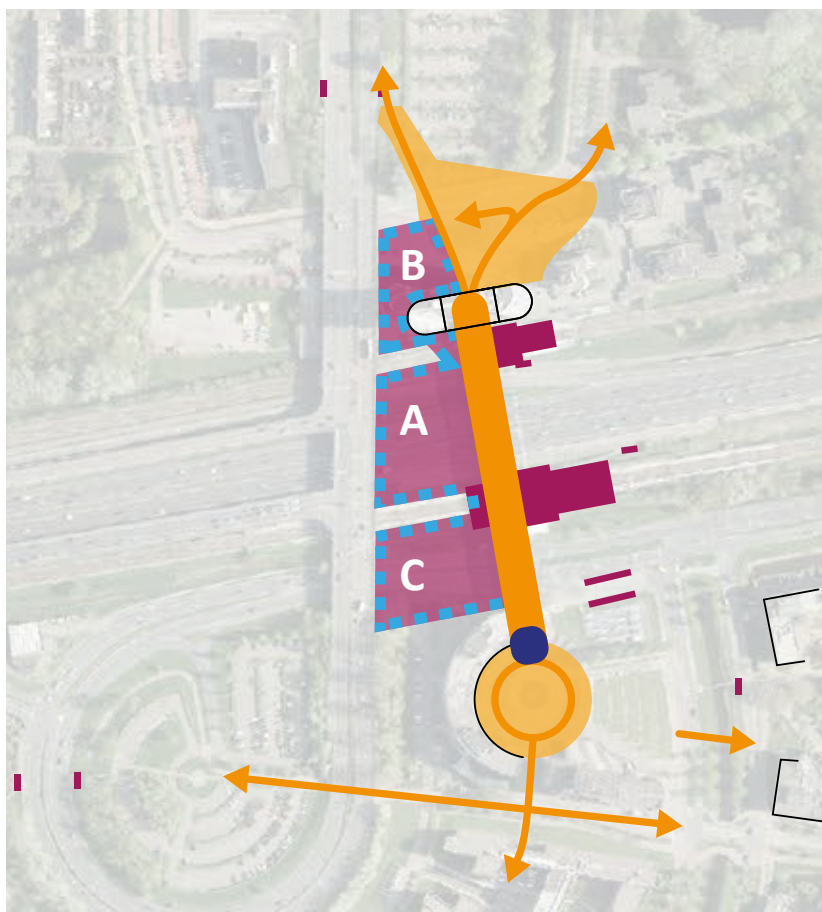
Auto's van bezoekers kunnen op maaiveld geparkeerd worden of in de mobiliteitshub (beide betaald parkeren). In de mobiliteitshub staan ook deelauto's die voor iedereen te huur zijn, niet alleen bewoners van De Entree maar ook bezoekers en bewoners uit de aangrenzende wijken. Deelauto's vervangen een deel van de privé-auto's.

Mobiliteitshub

Het concept Mobility as a Service (MAAS) waarbij toegang tot mobiliteit met fiets, OV en deelauto's gegarandeerd is, wordt in De Entree voorgesteld. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van mobiliteitsoplossingen als (elektrische) deelauto's, deelfietsen en andere mobiliteitsdiensten. Deze diensten kunnen worden aangeboden in mobiliteitshubs. De hubs zijn verdeeld over het gebied en vormen een integraal onderdeel van het stedelijk landschap zodat mobiliteitshubs op loopafstand te vinden zijn. Op deze plek huur je een elektrische fiets of deelauto, maar vind je mogelijk ook andere logistieke diensten zoals bijvoorbeeld een afhaalservice voor pakketjes en horeca.



Bestaande situatie, de ligging van haltes en stations en relatie tot de Mandelabrug.



Overzicht van mogelijke routes, pleinen en drie denkbare locaties voor een nieuw centraal busstation. Locaties A, B en C Verhouden zich elk op hun eigen manier tot de bestaande en niet aan verandering onderhevige RandstadRail en NS stations.

Ontwikkeling van de stationsomgeving

Context

De Mandelabrug is een heldere verbinding tussen RandstadRail en NS-station. Met name de bushaltes bevinden zich echter verspreid rond de Mandelabrug. De overgangsgebieden tussen haltes en Mandelabrug zijn onaantrekkelijk, onduidelijk en ongelijkvloers, waardoor deze gevoelsmatig niet aan elkaar gekoppeld zijn. Hierdoor wordt de brug gescheiden van de omgeving. Dit maakt ook dat noord en zuid slecht verbonden zijn.

Verbetering van deze situatie is een complexe opgave, vooral omdat tal van partijen een belang in dit gebied hebben (onder andere Rijkswaterstaat, Provincie Zuid-Holland, MRDH, NS, HTM en ProRail). In de ontwikkeling van De Entree zal het stationsgebied vanwege deze complexiteit pas in een latere fase definitief ontwikkeld worden.

Ambitie

- Ontwikkelen van een aantrekkelijk en goed bereikbaar OV-knooppunt waardoor Zoetermeer en De Entree goed bereikbaar zijn vanuit de hele regio.
- Een intensief programma rondom het knooppunt met woningen, voorzieningen en werkgelegenheid.
- Het verplaatsen van het busstation van Centrum-West naar het OV-knooppunt.

Opgaven

Een aantrekkelijke en rechtstreekse -verbinding voor langzaam verkeer.

Het OV-knooppunt moet voor een aantrekkelijke en vloeiende verbinding zorgen tussen noord en zuid, tussen Stadshart, station en omliggende wijken, maar ook tussen de bestaande en nieuwe functies in de directe invloedssfeer van het knooppunt.

Een aantrekkelijke openbare ruimte als onderdeel van de stationsomgeving en de NZ-verbinding.

Door de ruimtes rond de ingang van de OV-knoop af te bakenen kunnen voorpleinen ontstaan met een prettige verblijfskwaliteit. Het toevoegen van bebouwing biedt tevens mogelijkheden voor programmatische invulling die past bij de bereikbare plek die de OV-knoop is.

Een herkenbaar, efficiënt en compact OV-knooppunt.

Vooraf door bushaltes te concentreren vlakbij de station van NS en RandstadRail, kan een logischer en compacter OV-knooppunt ontstaan. Het OV-knooppunt bestaat dan uit de stations van NS, RandstadRail en Bus, gekoppeld via een logisch en aantrekkelijk stationsgebied.

Proces

De ontwikkeling van de stationsomgeving is vanwege de complexiteit, hoge publieke investeringen en veelheid aan stakeholders een groeimodel. Op korte termijn zal de focus liggen op het realiseren van een prettige langzaamverkeersverbinding en aantrekkelijke stationsomgeving. In een latere fase zullen stappen gezet worden om het geambieerde OV-knooppunt, inclusief busstation te realiseren.

