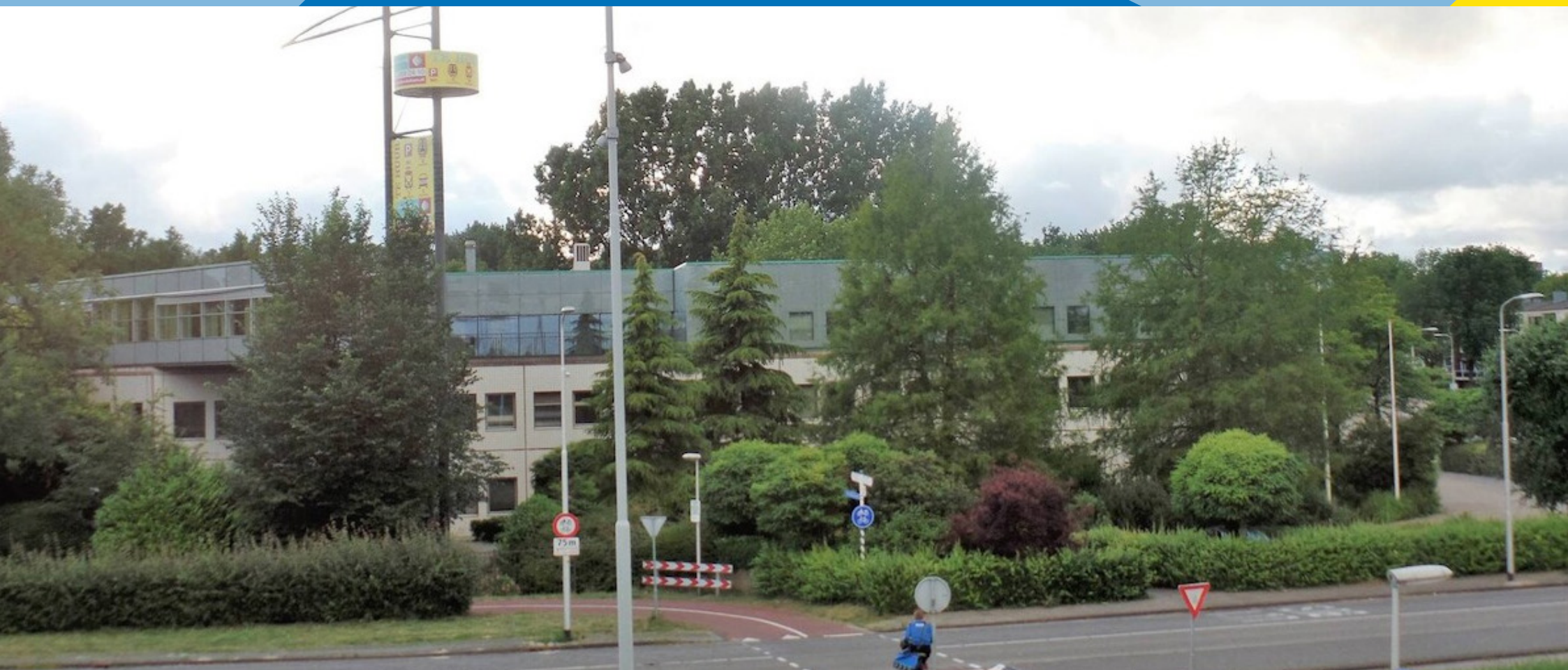




Inhoudsopgave



Ligging in Zoetermeer

1. Inleiding	3
1.1 Locatie en plangebied	3
1.2 Aanleiding	3
1.3 Doel Planuitwerkingskader (PUK)	4
1.4 Leeswijzer	4
2. Gemeentelijke visies	5
2.1 Omgevingsvisie Zoetermeer 2040	5
2.2 Omgevingsprogramma Burgemeester Vernèdepark en Dr. J.W. Paltelaan	6
2.3 Woonvisie	7
3. Kaders voor herontwikkeling	8
3.1 Programmatisch kader	8
3.2 Cultuurhistorie	9
3.3 Ruimtelijke kaders	12
3.4 Verkeer	18
3.5 Buitenruimte: groen, landschap en biodiversiteit	19
3.6 Klimaatadaptatie en duurzaamheid	20
3.7 Toegankelijkheid	22
3.8 Milieutechnische aspecten	22
3.9 Civieltechnische- en beheeraspecten	24
4. Juridisch planologische procedure	26
4.1 Omgevingsplan	26
4.2 Procedure vergunning	26
5. Financiering en uitvoeringsaspecten	27

1. Inleiding

1. Inleiding

1.1 Locatie en plangebied

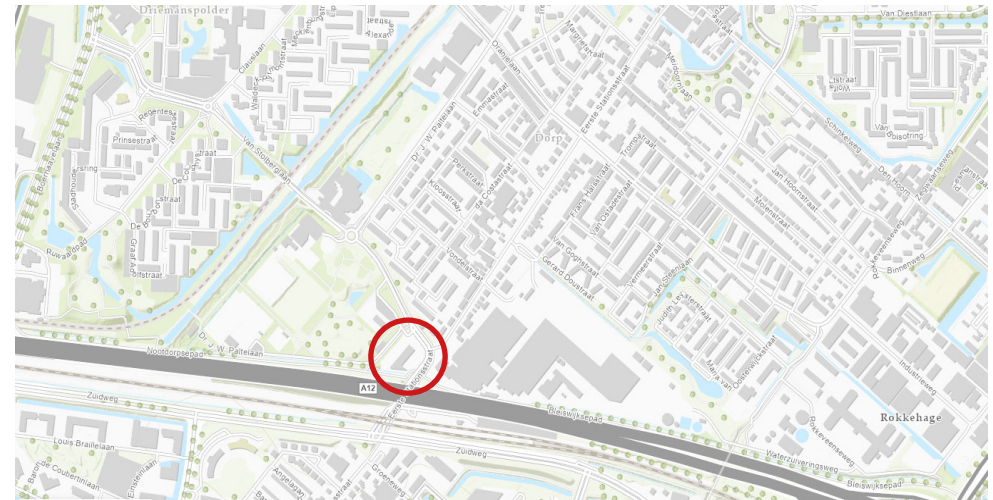
Het plangebied is gelegen aan de Eerste Stationsstraat 185, ter hoogte van het viaduct van de A12. De Eerste Stationsstraat maakt onderdeel uit van de historische lintstructuur in Zoetermeer. Het is een oud, doorlopend lint van de Dorpsstraat naar Pijnacker met een kleinschalig, afwisselend karakter.

1.2 Aanleiding

De gemeente ziet een grote woningbouwopgave in deze stad en wil daar graag versnelling in aanbrengen om bouwontwikkelingen in de stad op gang te brengen. De gemeenteraad heeft op 29 januari 2018 een aantal versnellingslocaties aangewezen waar binnen vijf jaar woningbouw moet worden gerealiseerd, de zogeheten solitaire locaties. De locatie Eerste Stationsstraat 185 is een van deze locaties. Op deze locatie worden kansen gezien om middels herontwikkeling een bijdrage te leveren aan de verdere groei van de stad en een goede verbinding te leggen met het Burgemeester Vernèdepark.

In samenwerking met de gemeente ontwikkelt de ontwikkelende belegger ArthurArmstrong B.V. (namens ZM185 B.V.) op de locatie Eerste Stationsstraat 185 plannen voor tussen de 150 en 200 woningen. Op de huidige locatie staat op dit moment een kantoorgebouw. De ontwikkelaar is voornemens het kantoorcomplex te slopen en op de locatie nieuwbouw te realiseren (combinatie werk en wonen).

Het college heeft op 10 oktober 2023 besloten de intentieovereenkomst voor dit project aan te gaan met ArthurArmstrong B.V. (namens ZM185 B.V.). Ook heeft het college besloten de haalbaarheidsfase voor dit project op te starten. De haalbaarheidsfase wordt afgesloten met twee producten: een anterieure overeenkomst (AOK) en een planuitwerkingskader (PUK).



Ligging in de wijk Dorp



Locatie Eerste Stationsstraat 185

1.3 Doel planuitwerkingskader (PUK)

Het planuitwerkingskader is een door het college en de raad vast te stellen document waarin de voorwaarden zijn opgenomen waaraan het plan dient te voldoen om de gemeentelijke medewerking te verkrijgen. Ten behoeve van het haalbaarheidsonderzoek voor het project 'Eerste Stationsstraat 185' zijn deze randvoorwaarden opgesteld. De randvoorwaarden staan verwoord in dit document en hebben als doel om in de verdere planontwikkeling als toetsingskader te fungeren. Tegelijkertijd geven ze vorm en inhoud aan de ambities uit het Omgevingsprogramma gemeente Zoetermeer Gebied Burgemeester Vernedepark en Dr. J.W. Paltelaan. Op basis van het planuitwerkingskader wordt het plan verder uitgewerkt. Tegelijkertijd met het opstellen van het planuitwerkingskader wordt een anterieure overeenkomst (AOK) opgesteld ten behoeve van de integrale ontwikkeling van de locatie.

1.4 Leeswijzer

Het planuitwerkingskader bevat onderstaande hoofdstukken.

- Hoofdstuk 1: Gaat in op de aanleiding van de ontwikkeling en het doel van het planuitwerkingskader.
- Hoofdstuk 2: Gaat in op het gemeentelijke beleid en de visies.
- Hoofdstuk 3: Behandelt de programmatische kaders voor de locatie en beschrijft de kaders waar de nieuwe ontwikkeling aan moet voldoen, zodat het leidt tot een goede ruimtelijke ordening.
- Hoofdstuk 4: Geeft de juridisch planologische procedure weer.
- Hoofdstuk 5: Behandelt de financiële aspecten van de locatie.



2. Gemeentelijke visies

2. Gemeentelijke visies

2.1 Omgevingsvisie Zoetermeer 2040 (2022)

De omgevingsvisie Zoetermeer 2040 schetst het verhaal van Zoetermeer en de beoogde ontwikkelingsrichting van de stad op lange termijn. Dit is tot stand gekomen aan de hand van het rapport 'De Staat van Zoetermeer' (2019) door Bureau Louter, die de mechanismen van de stad in kaart bracht. Hierin komen een aantal ontwikkelingen naar voren:

- De concurrerende woonaantrekkelijkheid van Zoetermeer blijft achter bij de regio;
- Dit beïnvloedt de instroom van de stad en zorgt voor afnemende sociaal economische kracht;
- De samenhang tussen beroepsbevolking en werkgelegenheid raakt uit balans;
- Er ontstaan steeds grotere verschillen tussen wijken en buurten.

De visie formuleert een zestal hoofdlijnen om een antwoord te geven op deze trends en om de negatieve spiraal te doorbreken. De zes hoofdlijnen zijn:

1. Zoetermeer is mijn thuis
2. Duurzame stad in- en tussen de parken
3. Palet van wijken en buurten
4. Doorlopende ontplooiingskansen voor iedereen van Zoetermeer
5. Stad van toegepaste innovatie
6. Zoetermeer Regiostad

Ontwikkelingen in de stad dienen een bijdrage te leveren aan het keren van de Zoetermeerse mechanismen. Dit betekent bijdragen aan:

- Versterken van de concurrerende woonaantrekkelijkheid. Dit betreft onder meer een fysieke kwaliteitsverbetering (uitstraling, beleving en gebruikswaarde van het openbaar gebied en onderscheidende architectuur;

- Meer diverse instroom van inwoners en doelgroepen (bijvoorbeeld kritische vernieuwers, zelfbewuste aanpakkers, kenniswerkers en creatievelingen), een verlengde wooncarrière (meer variatie in woningaanbod) en een meer gemêleerde samenstelling van de bevolking.
- Toevoeging van nieuwe -bijzondere- woonvormen die de 'woon' roltrap in Zoetermeer breder en langer maken: houtbouw, zelfbouw, kluswoningen, woonwerkcombinaties.
- Nieuwbouw moet een impuls geven aan de bestaande stad, bijvoorbeeld door met nieuwbouw strategische schuifruimte te creëren in bestaande wijken waardoor transformatie in die wijken mogelijk wordt gemaakt;
- Ruimte voor verbouw, transformatie of herpositionering van bestaande woningen om zodoende nieuwe doelgroepen aan te kunnen trekken. Inzetten energietransitie als één van de motoren achter de transformatie;
- Vergroening en verduurzaming: groene kwaliteit als (onderscheidende) identiteitsdrager. Wonen, winkelen, werken recreëren e.d. in een groene parkachtige binnenstedelijke setting. Meer groene daken en gevels;
- (Meer) ruimte voor functiemenging op gebouw/-blokniveau (combineren van wonen, werk(gelegenheid) en voorzieningen);
- Verbeteren van de sociale en fysieke veiligheid;
- Behoud en versterken van de cultuurhistorische waarde van de stad (post-65 objecten)

Ruimtelijke Strategie Zoetermeer (RSZ, 2025)

De Ruimtelijke Strategie is de verdere ruimtelijke concretisering van 2040. In de ontwerp RSZ worden enkele strategische keuzes gemaakt die helpen om de gewenste ambities waar te maken. Dat zijn:

1. We versterken samen de kracht van de regio
2. We bouwen binnen de bestaande stad en concentreren stedelijkheid
3. We versterken de ruimtelijke identiteit van New Town Zoetermeer
4. We realiseren een evenwichtige groei van wonen, werken, groen-blauw en voorzieningen
5. We vergroten de aantrekkelijkheid van de bestaande wijken
6. We benutten werklocaties beter en faciliteren werken in de wijk
7. We zorgen voor een klimaatbestendige en natuurinclusieve stad
8. We voeren regie op de energietransitie en ondergrond
9. We stimuleren bewegen en ontmoeten
10. We zorgen voor een bereikbare, gezonde en veilige stad.

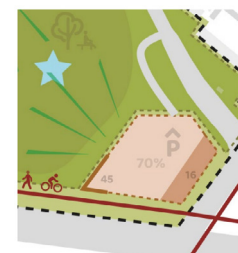
Deze keuzes op de stad vragen in verschillende gebieden een verschillende uitwerking. Deze gebieden zijn omschreven als leefmilieu. Elk leefmilieu heeft een eigen identiteit, dynamiek en uitstraling.

Leefmilieu Stedelijk

De locatie Eerste Stationsstraat valt binnen het leefmilieu Stedelijk, centraal in de stad gelegen en daardoor goed bereikbaar, dicht bij openbaar vervoer (het treinstation Zoetermeer-Oost en RandstadRailhalte Delftsewallen) en een compactere en hogere dichtheid en menging van functies dat dit gebied kenmerkt. Een planontwikkeling op deze locatie moet bijdragen aan de ambities voor dit gebied.

2.2 Omgevingsprogramma Vernèdepark en Paltelaan

Voor het gebied is in nauwe samenspraak een [omgevingsprogramma](#) (voorheen gebiedsvisie) opgesteld. Het omgevingsprogramma biedt kaders voor de ontwikkeling van het gehele gebied en op hoofdlijnen voor deze locatie. Het voorliggende PUK bouwt voort op deze kaders.



Uitsnede gebiedsvisiekaart met uitgangspunten voor de Eerste Stationsstraat 185.



Uitsnede kaart met de mogelijke uitwerking voor de Eerste Stationsstraat 185.

2.3 Woonvisie

Dankzij de ligging in een overgangsgebied tussen Randstad en Groene Hart, is Zoetermeer bij uitstek een woonstad. Het groen in de stad verbindt de inwoners met de natuur in de omgeving. Tegelijkertijd genieten Zoetermeerders van alle voordelen van een grote stad als het gaat om voorzieningen, cultuur en recreatie.

Ook in de toekomst wil Zoetermeer een prettige woonstad in de Randstad en regio blijven. Dit betekent een woonstad waarbij het koesteren en toevoegen van woonkwaliteit altijd voorop staat en de balans tussen bebouwing, groen en recreatie gezond blijft. Om de komende jaren daadwerkelijk de woonkwaliteit van de stad te koesteren, uit te bouwen en kwaliteit toe te voegen zijn in totaal zes ambities voor het wonen in Zoetermeer benoemd. Het betreft de volgende:

1. Duurzaam bouwen en renoveren ten behoeve van een CO₂ - neutraal Zoetermeer;
2. Voldoende betaalbare woningen voor iedereen realiseren;
3. Extra jongerenwoningen toevoegen en woonruimte voor studenten;
4. Zoetermeer levensloopbestendig maken voor ouderen en hulpbehoevenden;
5. Prettige en gewilde woonwijken in stand houden en realiseren;
6. Consumentgericht bouwen en gewenste woonmilieus creëren.

Op 13 februari 2017 stemde de gemeenteraad in met de Woningbouwagenda Zoetermeer. Met dit instemmen gaf de raad het college de vervolgopdracht om als concrete uitwerking van de woningbouwagenda een woningbouwprogrammering op te stellen. Een woningbouwprogrammering die zich richt op de toekomstige nieuwbouw en transformatieprojecten in de stad en een uitsplitsing maakt naar (gewenste) productsegmenten, doelgroepen en type woonmilieus. Uitgangspunten bij de programmering zijn het toevoegen van 10.000 woningen in de komende 10 tot 15 jaar en een verkenning van een mogelijke extra groei tot 16.000 woningen.

Hierbij wordt vooral ingezet op:

- Mix van sociale huur in de eerste/tweede aftoppingsgrens en tot de liberalisatiegrens
- Realisatie van twee en driekamerappartementen voor de doelgroepen empty nesters, 1- en 2 persoons huishoudens en jongeren.
- Duurzame en levensloopbestendige woningen;

Momenteel wordt er gewerkt aan de actualisatie van het woonbeleid: ontwerp Volkshuisvestingsprogramma 'Stad in Balans'.

Een stad in balans

In Zoetermeer moet iedereen prettig kunnen wonen: jong en oud, alleenstaanden en gezinnen, starters en doorstromers. Daarom zet het programma in op een evenwichtige verdeling van woningen in de stad met als uitgangspunt: 1/3 sociale huur, 1/3 middeldure woningen en 1/3 dure woningen. Een evenwichtige spreiding van woningen helpt om de sociale samenhang en leefbaarheid te versterken.

Stimulering van doorstroom

Door te investeren in woningen die inspelen op de veranderende behoeften van de Zoetermeerse inwoners, wordt de doorstroom op de woningmarkt bevorderd. Er worden woningen gerealiseerd die aansluiten bij de wensen van senioren, zoals levensloopbestendige appartementen in hun eigen wijk. Hierdoor kunnen ouderen langer zelfstandig blijven wonen in hun vertrouwde omgeving. Ook kunnen er dan eengezinswoningen vrijkomen voor jonge gezinnen, wat de doorstroming bevordert en het woningaanbod beter afstemt op de verschillende doelgroepen.

Innovatieve woonoplossingen en verduurzaming

Nieuwe woningen realiseren betekent voor Zoetermeer bouwen binnen de bestaande stadsgrenzen. Dit vraagt om innovatieve woonoplossingen. Samen met woningcorporaties worden de mogelijkheden van optoppen, aanplakken en het uitplinten van bestaande gebouwen benut.

3. Kaders voor herontwikkeling

3. Kaders voor herontwikkeling

3.1 Programmatische kaders

3.1.1 Doelgroepen

De huidige woningvoorraad in de wijk Dorp bevat relatief weinig sociale huur en relatief veel betaalbare koopwoningen. Bij het toevoegen van woningen streven we naar het verbeteren van de balans van de woningvoorraad in de wijk. De nadruk ligt op het toevoegen van betaalbare woningen voor kleine huishoudens, en deels op een duurder prijssegment zodat de doorstroming in de hele gemeente wordt bevorderd en we dubbel bijdragen aan de woningmarkt. Het zorgt voor verbreding en verlenging van de zogenaamde 'woonroltrap'. De mogelijkheden voor inwoners om een volgende stap te maken in hun wooncarrière.

3.1.2 Woningbouwprogramma

Voor het deelgebied Eerste Stationsstraat 185 gaan we uit van 1- en 2-persoonshuishoudens tot 65 jaar, mogelijk aangevuld met een woonzorgconcept en een verdeling van minimaal 30% sociale huur of koop (indicatief - ca. 60 m² GO), minimaal 30% middenhuur of betaalbare koop (indicatief - ca. 70 m² GO) en minimaal 15% dure huur of koop (indicatief > 80 m² GO). Het overige deel wordt nader ingevuld tijdens de verdere ontwikkeling van de locatie. Er is ruimte voor 150 tot 200 appartementen. Dit resulteert in een indicatief bouwvolume van ca. 20.000 m² bvo wonen.

3.1.3 Economie

Naast woningbouw is een evenwichtige groei van belang. Naast woningbouw moet er aandacht zijn voor werk en voorzieningen. De locatie is door zijn ligging (bij uitvalswegen en het station) geschikt om ook te voorzien in werkfuncties ('werken in de wijk'). De zone aan de Eerste Stationsstraat is bedoeld voor (commerciële) werkruimten (maximaal 4 bouwlagen, tot een maximale bouwhoogte van 16

meter). Dit resulteert in een indicatief bouwvolume van ca. 4.000-5.000 m² bvo werk. Zo houden we rekening met ruimte voor werk, dat ook als buffer dient naar de werklocatie aan de overkant van de weg (de nabijheid van Nutricia). De rest van het deelgebied krijgt de functie wonen.

3.1.4 Voorzieningen

De aanwezigheid van voorzieningen dient afgestemd te worden op de beoogde doelgroepen. Dagelijkse voorzieningen (wijkwinkelcentra en/of gezondheidsvoorzieningen) liggen op enige afstand. Voorzieningen die ontmoeting stimuleren en (ondersteunende) zorg bieden, passend bij de doelgroepen, moeten in de planontwikkeling verder onderzocht en meegenomen worden.

3.2 Cultuurhistorie

De kavel van Eerste Stationsstraat 185 ligt aan één van de oudste wegen van Zoetermeer en nabij de kruising met de A12 en de spoorlijn Den Haag-Gouda. Dit maakt dat deze plek volop in transitie is geweest.

Rondom liggen verschillende cultuurhistorisch waardevolle gebouwen, structuren en gebieden:

- het cultuurhistorisch waardevolle lint van de Eerste Stationsstraat, voorheen Molenweg;
- het cultuurhistorische waardevolle hoofdgebouw van Nutricia;
- het Vernèdepark, het eerste sportpark van Zoetermeer en onderdeel van het Uitbreidingsplan 1947;
- de Dr. J.W. Paltelaan, een van de doorgaande wegen van Uitbreiding Dorp, de eerste naoorlogse uitbreiding van Zoetermeer.

De geschiedenis van Eerste Stationsstraat 185

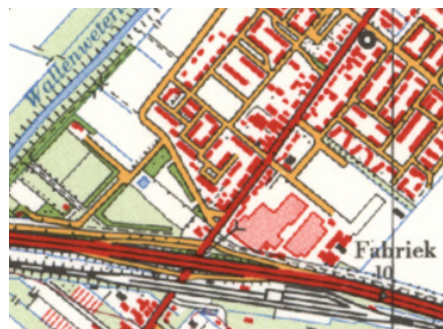
De Eerste Stationsstraat/Molenweg is oorspronkelijk gelegen in de Binnenwegse Polder. Door deze polder liep als sinds de Middeleeuwen een weg die eerst Kapelweg heette. Na de sloop van de kapel veranderde de naam, in ieder geval vanaf 1502, in Molenweg. De huidige molen De Hoop (1897) is de derde molen op deze plek. De Molenweg was lange tijd niet veel meer dan een landweggetje. In 1868-1870 werd ten zuiden van Zoetermeer en Zegwaard de spoorlijn Gouda-Den Haag aangelegd. Aan de Molenweg werd, vlak bij de Eerste Stationsstraat 185, een station gebouwd. Met de komst van de spoorlijn verscheen wat bebouwing rondom de overweg en vanaf het einde van de 19e eeuw ook rijtjes met arbeidershuisjes. Met de vestiging van het Zoetermeerse bedrijf Nutricia in 1896 aan de Molenweg, tegenover Eerste Stationsstraat 185, verrezen er meer arbeiderswoningen en tientallen woningen voor notabelen. In 1929 werd de naam Molenweg veranderd in Stationsstraat en later van noord naar zuid onderverdeeld in de Eerste, Tweede, Derde en Vierde Stationsstraat.



Kaart uit 1615 op kruispunt Molewegh en Groenewegh en -wating en situatie 1850 aan de Molenweg



Situatie 1900 met spoorlijn en station en 1950 met rijksweg A12 en Nutricia



Situatie 1965 met sportpark Vernèdepark en J.W. Paltelaan

Door de aanleg van de Rijksweg 12 (1933-1940), de latere A12, direct ten noorden van de spoorlijn verloor de Stationsstraat zijn landelijke, door water en bruggetjes getypeerde karakter door de demping van de aan weerszijden gelegen sloten in 1953. Hierdoor werd het straatprofiel veel breder en meer generiek.

Nade Tweede Wereldoorlog breidde Zoetermeer zich uit in het gebied aan weerszijden van de Eerste Stationsstraat met de vaststelling van het (herzien) Uitbreidingsplan uit 1947. Dit uitbreidingsplan voorzag in enkele nieuwe buurten die door middel van hun stratenplan zorgvuldig aansloten op de oude dorpskern en de bestaande structuren zoals de Stationsstraat. De historische Eerste Stationsstraat markeert het verschil in het karakter van de buurten aan weerszijden: het gebied ten oosten in de nabijheid van de fabrieken is opgezet als eenvoudige woonwijk en het deel ten westen, en met name de Oranjebuurt, was bedoeld als middenstandswijk. Aan de zuidkant werd langs de Rijksweg 12 het Vernèdesportpark aangelegd.

Ophet huidige kavel Eerste Stationsstraat 185, stond vanaf ongeveer 1925 een woning van familie Van der Meer. De woning was gesitueerd aan de Eerste Stationsstraat en tegenover Nutricia. Tussen 1945 en 1950 werd het Paviljoen Zoetermeer op deze plek gebouwd. Het café-restaurant werd door de Zoetermeesters ook wel Paviljoen Van der Meer genoemd. Omdat het café-restaurant aan de Rijksweg A12 was gelegen, werd het ook gebruikt voor een korte break onder reizigers tussen Den Haag en Gouda. Rond 1990 werd Paviljoen Zoetermeer gesloopt en kwam een gebouw van ERA contour, ontworpen door PRO architecten, ervoor in de plaats.

In 2011 is ERA verhuisd naar een nieuwe locatie binnen Zoetermeer en is het gebouw in 2018 verkocht aan belegger ArthurArmstrong B.V.



De Stationsstraat ter hoogte van Nutricia. Links de oude woning van Van der Meer.
Bron: HGOS, Fa. C. van Schuppen, 1940-1950.



Rechts: Eerste Stationsstraat 185 omstreeks 1952-1960
Bron: HGOS, Jos Pe, Arnhem



1957 met nog de oude woning van de familie Van der Meer. Bron: HGOS, I.J. Roos, Zoetermeer/Jos Pe, Arnhem



Rond 1965-1970. De oude woning van Van der Meer is gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Bron: HGOS



ERA-gebouw, Bron: Beeldbank Zoetermeer: HGOS (1989)



Randvoorwaarden vanuit erfgoed voor nieuwbouw Eerste Stationsstraat 185

Vanuit erfgoed kunnen de volgende randvoorwaarden worden gedefinieerd:

- Er moet rekening worden gehouden met de nabij gelegen bebouwing van het historisch lint van de Eerste Stationsstraat bestaande uit rijtjes arbeiderswoningen van een bouwlaag met kap hoog en de wat grotere vrijstaande en dubbele woonhuizen verderop.
- Er moet rekening worden gehouden met het cultuurhistorisch waardevolle hoofdgebouw van Nutricia;
- Er moet rekening worden gehouden met het cultuurhistorisch waardevol complex van portiekwoningen langs de J.W. Paltelaan bestaande uit langgerekte rechthoekige volumes van 3,5 bouwlagen hoog die ten opzichte van elkaar verspringen;
- Er moet worden aangesloten op het cultuurhistorisch waardevol groengebied van het Burgemeester Vernède sportpark.

Archeologie

In de wijkbiografie Uitbreiding Dorp en de Inventarisatie Post 45 zijn de cultuurhistorische waarden van de wijk Uitbreiding Dorp onderzocht en in kaart gebracht. De relevante cultuurhistorische waarden voor de Eerste Stationsstraat 185 zijn:

1. De Eerste Stationsstraat, in de middeleeuwen de belangrijkste weg en de route van en naar een kapel. De eerste bebouwing bestond uit enkele boerderijen en kleine arbeiderswoningen van rond 1900. Na de bouw van het station (1870) ontwikkelde het zich tot een typische 19e-eeuwse stationsstraat met veel villa's, voornamelijk uit het interbellum, op ruime kavels. De Eerste Stationsstraat is nog bijzonder gaaf en van hoge ruimtelijke kwaliteit.
2. Het fabriekscomplex van Nutricia als herkenningsteken voor Zoetermeer langs de snelweg en onlosmakelijk verbonden met de geschiedenis van de stad (zie ook wijkbiografie 10. Bedrijventerreinen).
3. De verkaveling en bebouwing met bijbehorende groenstrook aan de J.W. Paltelaan als expliciete afsluiting van de Dichtersbuurt, bestaande uit een combinatie van gestapelde portiekwoningen met laagbouw in een gestaffelde, ruimtelijke figuur. Dit complex maakt onderdeel uit van Inventarisatie Post 45 en is cultuurhistorisch waardevol.
4. Het Burgemeester Vernèdesportpark is een cultuurhistorisch waardevol groengebied uit de periode 1945-1990. Het is als eerste sportpark van Zoetermeer onderdeel van het Uitbreidingsplan 1947 dat representatief is voor de pre-groeikern fase, de fase van het forensendorp.

Het plangebied van Eerste Stationsstraat 185 ligt niet in een gemeentelijk archeologisch monument. Op de provinciale waardenkaart van provincie Zuid-Holland is voor het plangebied een (zeer) lage trefkans opgenomen. In het plangebied en directe omgeving zijn geen vindplaatsen bekend.

3.3 Ruimtelijke kaders

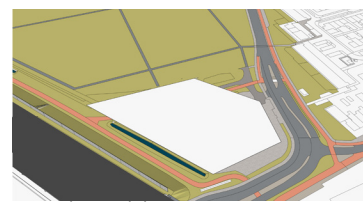
De Eerste Stationsstraat 185 vormt een scharnierpunt tussen de Eerste Stationsstraat/Dorp, het Burgemeester Vernèdepark en de A12. De hoogte en massa van de bebouwing op Eerste Stationsstraat 185 moeten zorgvuldig worden afgestemd op de bestaande omgeving. Dit vraagt een zorgvuldige stedenbouwkundige opzet en opbouw:

- Aansluiting op het historische lint: bebouwing langs de Eerste Stationsstraat moet qua schaal en hoogte aansluiten op het historische lint om een harmonieuze overgang te realiseren (maximale bouwhoogte 16 meter);
- Plint met niet-woonfuncties: ruimtes aan de Dr. J.W. Paltelaan en de Eerste Stationsstraat zijn geschikt voor niet-woonfuncties, zoals werkruimtes en/of voorzieningen, die een levendige plint kunnen vormen, met eventueel woningen erboven;
- Midden(-hoog)bouw: De overige bebouwing kan geleidelijk in hoogte toenemen langs de A12 in de richting van het park, met een maximale bouwhoogte op de hoek van 45 meter;
- Woon- en leefkwaliteit: Nieuwe woon- en werkruimten moeten een hoge woon- en leefkwaliteit bieden, denk aan een mix van woontypes- en plattegronden, comfortabele private- en/of collectieve buitenruimtes (geluidsluw), uitzicht en relatie met de omgeving en het park, aandacht voor ontmoeting etc. Een slimme indeling en doordachte inpassing zijn cruciaal voor een aantrekkelijk woon- en leefklimaat;
- Slim benutten van het dakoppervlak ten behoeve van groen, water, energie of verblijven.

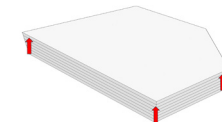
3.3.1 Stedenbouw

De bebouwing sluit aan op het historische lint Eerste Stationsstraat, de snelwegomgeving en het park. Het gebouw zorgt in massa en hoogte voor een zorgvuldige overgang tussen de Eerste Stationsstraat en de snelweg en het park. De hoogte loopt trapsgewijs op van maximaal 16 meter aan de Eerste Stationsstraat

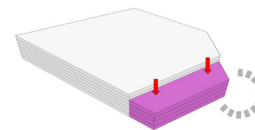
tot maximaal 45 meter langs de A12, aansluitend op het park. Het gebouw gaat dienen als tweede 'baken' voor het park en draagt als aantrekkelijke 'landmark' bij aan de beleving van het Burgemeester Vernèdepark als levendig stadspark. Iedere woning heeft voldoende woonkwaliteit, waarbij aandacht is voor een gezonde woonomgeving. Eenzijdig georiënteerde woningen naar de (geluidsbelaste) A12 worden (zoveel mogelijk) vermeden. Iedere woning heeft toegang tot een aangename kwalitatieve buitenruimte (privé en/of collectief), op de geluidsluwe zijde, met zicht op het park en voldoende verblijfskwaliteit. Er geldt een maximaal bebouwingspercentage van maximaal 70% (excl. gebouwde parkeervoorziening).



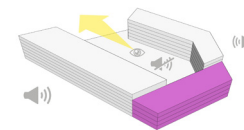
1. Het bouwvlak Eerste Stationsstraat 185.



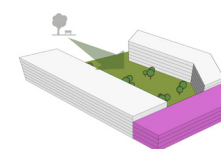
2. De ontwikkeling voegt nieuwe bouwmassa toe.



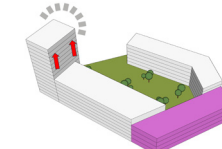
3. Beperkt in hoogte langs Eerste Stationsstraat met werkprogramma als buffer.



4. Kwalitatief binnengebied creëren met zicht op het park en geluidsluw



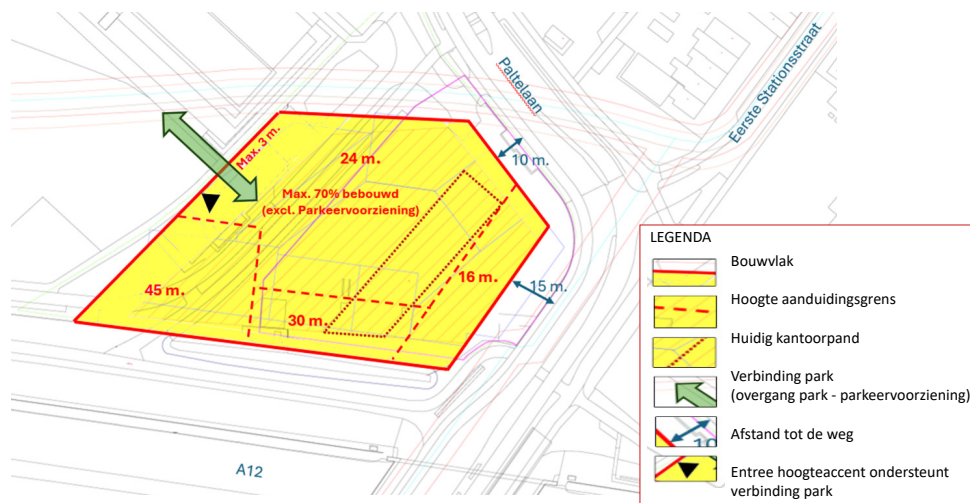
5. Verbinding met het park versterken door kwalitatief groen met bomen



6. Hoogteaccent aan het park met entree gekoppeld aan overgang park-daktuin

Afb. Reeks modellen die ruimtelijke opbouw verduidelijken

De stedenbouwkundige uitgangspunten resulteren in bouwvlak met aanduidingen (rooilijnen, maximale bouwhoogtes, bebouwingpercentage, geleidelijke overgang tussen park en max. hoogte van gebouwde parkeervoorziening van 3 m. en situering entree hoogbouw).



Bij hoogbouw hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Inpassing in de omgeving (op basis van het betreffende leefmilieu).
- Hoogbouw is, door zijn hoogte, vanaf een grote afstand zichtbaar. Juist daarom is het van belang veel aandacht te besteden aan het gevelontwerp en vorm van de gebouwen en aan het beeld dat ze in wisselwerking met elkaar opleveren (het silhouet van de stad en een geleidelijke opbouw).
- Hoogbouw vraagt om een extra zorgvuldige vormgeving van materialisatie, kleur, detaillering en gebouwworm, dat zorgt voor een aantrekkelijk beeld op het schaalniveau van de stad, de buurt en het gebouw.
- Een hoogbouweffectrapportage, waarbij de effecten ten aanzien van wind, bezonning en privacy inzichtelijk worden gemaakt;

Ruimtelijke opbouw, met aandacht voor:

- **Plint:** Een hoge, uitnodigende en levendige plint (eerste of de eerste twee bouwlagen) met aandacht voor de relatie tussen maaiveld en gebouw.
- **Stedelijke laag.** De onderste lagen (de eerste 6 bouwlagen, inclusief plint) vormen de stedelijke laag en bieden 'ogen' op straat, de menselijke maat, en zijn bepalend hoe het gebouw ervaren wordt. Hoogbouw is daarbij onderdeel van een stedelijk bouwblok. Solitaire vrijstaande torens komen slechts zelden voor.
- **Toren.** Het feitelijke (midden)deel dat de hoogte in gaat. De vormgeving en verhouding van dit deel bepaalt het uitzicht en doorzicht tussen torens. De vorm en positie van de torens op de stedelijke laag dient zorgvuldig afgestemd te worden op de omgeving. Torens hebben een setback ten opzichte van het blok waar ze op staan. Torens worden alzijdig ontworpen met aan alle zijden een aantrekkelijk gevelbeeld.
- **Kroon:** De hoogbouw heeft een zorgvuldige beëindiging, een zorgvuldig ontworpen bovenkant. Een verbijzondering die zich onderscheidt van het middendeel van de toren en zich uitstrekt over meerdere verdiepingen. Daarbij verdienen de bovenste verdiepingen inclusief de daklijn aandacht. Technische zaken, zoals bijvoorbeeld het bewassingssysteem en installaties, worden mee-ontworpen, om te zorgen voor een aantrekkelijk beeld.
- **Ontmoeting.** Juist in hoogbouw dient ook aandacht te zijn voor ontmoeting om te zorgen voor minder anonimiteit. De centrale hal, de wijze waarop men van parkeergarage tot voordeur komt, gemeenschappelijke ruimtes en/of voorzieningen, plekken waar je je burens kunt tegen komen, zijn belangrijk om te zorgen voor levendigheid.

Verder dient er rekening gehouden te worden met specifieke wensen en voorzieningen voor toekomstige bewoners waarbij toegankelijkheid, bezoekerbaarheid, drempelloos en bereikbaarheid van bijvoorbeeld stalling van scootmobielen e.d. praktisch goed geregeld zijn.

3.3.2 Welstand en Commissie Ruimtelijke Kwaliteit

Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (hierna: CRK) vraagt, met oog op duurzaamheid, om te onderzoeken of het bestaande kantoorgebouw getransformeerd of geïntegreerd kan worden in de nieuwbouwontwikkeling. De CRK benadrukt dat er niet te snel moet worden overgegaan tot sloop en nieuwbouw, en dat de mogelijkheden voor transformatie van het huidige kantoorgebouw grondig moeten worden overwogen bij de ontwikkeling van locatie Eerste Stationsstraat 185.

Welstandsnota

De locatie valt binnen het gebied Snelweg, Hoofdwegenstructuur, RandstadRail en HSL (14) van de welstandsnota Zoetermeer waarvoor intensief welstandsbeleid van toepassing is. Het bouwen aan of langs hoofdwegen stelt bijzondere eisen aan het ontwerp. Deze zijn terug te voeren op de volgende uitgangspunten:

- Het welstandsbeleid is gericht op continuïteit in de beleving van de wegenstructuur en het zichtbaar maken van de ruimtelijke kwaliteit van de stad. Verrommeling in het stadsbeeld moet worden tegengegaan en de ruimtelijke oriëntatie op de stadswijken verdient verbetering. Wanneer de in de overzichten genoemde stadsentrees en knopen ruimtelijk duidelijker worden vormgegeven, ontstaat een sterker aangezet contrast tussen deze hoofdmomenten en de overige wegenstructuur. Dit komt de identiteit en de oriëntatie in de stad ten goede en vertaalt zich in ruimtelijke zin, in markante overgangen en beeldbepalende stedenbouwkundige accenten (in de vorm van geregisseerde verschillen, silhouetwerking of sculpturale kwaliteit).
- Ook aandacht voor een duidelijke vormgeving van stadsranden, oog voor “panorama’s”, stedelijk (skyline) of landschappelijk, en contrasten in ruimtemaat en bebouwingsdichtheid versterken de identiteit van de stad als geheel. Bebouwing creëert de voorkant van een wijk en vormt een stedelijk front; ensemble werking (het gebouw als onderdeel van een stedelijk ensemble) is dan belangrijker dan aandachtvragende individualiteit van gebouwen. Soms keert de (bedrijfs-)bebouwing zich van de weg af en belemmert het ontwikkelen

van een voorkantkwaliteit met stedelijke allure. De ontwerpqualität van de weg ligt in de onderlinge verhouding tussen weg en bebouwing, begroeiing of openheid van de omgeving. De snelheid van waarneming vereist helderheid en eenvoud in het ontwerp, wil het in korte tijd begrepen kunnen worden.

Beeldkwaliteit

Voor de planontwikkeling wordt specifiek aandacht gevraagd voor een zorgvuldige inpassing en de ruimtelijke kwaliteit van het plan. Daarbij dient rekening gehouden te worden met de volgende aandachtspunten:

Ruimtelijke en architectonische inpassing

- Een heldere en sterke architectonisch vormgeving – het totale plan is herkenbaar als een architectonische eenheid (geen ‘pandjes’);
- Ten behoeve van een aantrekkelijke woon- en leefkwaliteit vraagt het bouwvolume langs de A12 specifieke aandacht:
 - o Een monotoon en vlak gevelbeeld dient voorkomen te worden;
 - o Voldoende bezonning op het binnenterrein is bepalend voor de hoogte van de wand langs de A12;
 - o Eenzijdige georiënteerde woningen richting de (geluidbelaste) A12 worden (zoveel mogelijk) vermeden en profiteren zoveel mogelijk van de gunstige ligging aan het park (zicht en groenbeleving);
- Aandacht voor aanpasbaarheid van de woningplattegrond – flexibel bij een veranderende toekomstige behoefte (het relatief eenvoudig kunnen samenvoegen van kleine woningen tot een grotere woning);
- Gevarieerd gevelbeeld, herkenbare entrees en qua maat- en schaal (geleidelijk) aansluiten bij de omgeving;
- Het hoogteaccent aan het park heeft een landschappelijke aansluiting op het park en het talud (overbrugging daktuin-park);
- De situering van de entrees dragen bij aan de herkenbaarheid en logica van routes en sluiten goed aan op het naastgelegen maaiveld;

- o De entree van de toren is dichtbij de overgang tussen daktuin-park gesitueerd om ook voldoende levendigheid op deze plek te realiseren;
- Aantrekkelijke plint, met levendig programma en voldoende transparantie in de gevel, met interactie en 'ogen' op straat;
 - o Wonen, werken of (sociaalmaatschappelijke) voorzieningen in de plint;
 - o Naast de 'standaard typologie van appartementen kunnen juist bijzondere woontypologie in de plint de aantrekkelijkheid op straat en/of park vergroten, bijvoorbeeld door het toepassen van maisonnettewoningen die de parkeergarage aan het zicht onttrekken (afzoomen) of door het toepassen van enkele stadswoningen die direct wonen aan het park benutten;
- Aandacht voor een aangenaam verblijfsklimaat (effecten van wind) en een prettige relatie met direct aangrenzende openbare ruimte;
- Zorgvuldig detaillering en hoogwaardige kleur- en materiaalgebruik, passend bij de woonbuurt. Hoogbouw voegt zich hier ook naar, bijvoorbeeld gemetseld uitgevoerd;
- De gevel moet een esthetisch hoogstaand beeld opleveren, bestaande uit hoogwaardige en duurzame materialen, op lange termijn;
- Hoogwaardige gevelelementen en rijke gevelbeelden passen bij het ambitieniveau van de A12 bijvoorbeeld door toepassing van groen in de gevels, op balkons en/of vegetatiedak(en);
- Installaties en installatieruimten, fietsenstallingen, bergingen, containerruimten e.d. dienen te worden geïntegreerd in het ontwerp. Losse objecten in de openbare ruimte zijn niet gewenst;
- Aandacht voor een goede inpassing van noodzakelijke voorzieningen als bergingen en parkeerplaatsen, zonder dat dit een nadelig effect heeft op de beleving en uitstraling op straatniveau;
- Fietsenbergingen worden op logische plekken gesitueerd, dicht bij entrees en dichtbij aansluitingen op de fietsinfrastructuur;
- De gebouwde parkeervoorziening wordt grotendeels aan het oog onttrokken

- door ander programma (wonen, werken, voorzieningen, landschap) dan wel met voldoende transparantie en openheid in de gevel opgenomen;
- Het ontwerp houdt niet op bij de entree van het gebouw. De buitenruimte maakt integraal onderdeel uit van het ontwerp. Een inrichtings- en beplantingsplan maakt hier onderdeel van uit.



Referentiebeelden m.b.t. eenheid in architectuur



Referentiebeeld omgaan met hoogverschil

Landschappelijke inpassing

- Het plan draagt bij aan versterking van de groen beleving en versterkt de verblijfskwaliteit van het groen;
- Het plan realiseert een zorgvuldige aansluiting op het naastgelegen park:
 - o Geleidelijke overgang tussen hoogteverschillen – met een flauw talud (minimaal helling 1:4 of flauwer) eventueel gecombineerd met aan goed ontworpen trappenpartij);
 - o De hoogte van de gebouwde parkeervoorziening (excl. grondpakket) mag bij de overgang van park naar tuin niet hoger zijn dan maximaal 3 meter (en indien nodig, pas later in het blok oplopen tot maximaal 5 meter);
 - o Een minimale opening van 20 meter breedte die het park visueel en fysiek met het gebouw verbindt;
- Het (opgetilde) maaiveld als binnengebied / collectieve daktuin is:
 - o Groen, collectief toegankelijk en meeontworpen;
 - o Woningen, direct grenzend aan het collectieve binnengebied hebben een private overgangszone van maximaal 5 meter diep;
 - o Direct verbonden met een herkenbare route met het openbare park
 - o Is collectief toegankelijk, maar afsluitbaar;
 - o De demarcatie tussen collectief en openbaar is helder en zodanig goed te beheren;
 - o Heeft een voldoende grondpakket ten behoeve van het kunnen realiseren van een aantrekkelijke groene ruimte met parkkwaliteit inclusief ruimte voor bomen van verschillende groottes op het collectieve binnengebied;
 - Het grondpakket van de daktuin dient zo dik te zijn dat er bijvoorbeeld voldoende (derde orde grootte) bomen mogelijk zijn (bomen tot 6 meter);
 - Op bijvoorbeeld meerdere plekken in de daktuin moet het grondpakket dikker zijn zodat er ook grotere bomen (tweede orde grootte) kunnen

groeien (6-12 meter) of rechtstreeks door de parkeergarage in de volle grond staan;

- Bomen zijn essentieel voor schaduw en dus klimaatadaptatie;

- De overgang tussen verhoogd maaiveld (gebouwde parkeervoorziening) en maaiveld van de omgeving wordt binnen het perceel opgelost (overbrugging van het hoogteverschil binnen het perceel);
- Aandacht voor erfafscheidingen en overgangen tussen openbaar en privé. Erfscheidingen worden zorgvuldig ontworpen, worden beschouwd als semi-openbare (voor)tuinen en daardoor maximaal 1,00 meter hoog in verband met zicht en sociale interactie. Erfscheidingen dienen meeontworpen te worden als onderdeel van het gebouw (ook in materialisatie, bijvoorbeeld gemetseld) danwel als onderdeel van een landschapsplan met groene hagen.



Referentie groene binnentuin



Referentie groene binnentuin



Referentie verschillende niveau-verschillen met zicht op het park



Referentiebeeld situering entree aan het park

Inpassing parkeeroplossing

Parkeren wordt opgelost in een gebouwde voorziening op maaiveldniveau of half-verdiept. Het parkeren is vanaf de omgeving beperkt zichtbaar en wordt omsloten door werkruimtes, woningen en (aan de parkzijde) door landschap, waarbij maximaal 1 parkeerlaag (max. 3 meter hoog) direct grenst aan het park en landschappelijk ingepast is (glooiend oploopt).

Inrichting openbare ruimte

Het onbebouwde deel van het perceel krijgt een aantrekkelijke inrichting met groen van hoge kwaliteit. Groen dat bijdraagt aan de biodiversiteit, klimaatadaptatie (hittestress en wateropvang), ontmoeting en het Burgemeester Vernèdepark als levendig stadspark. De parkeergarage is vanaf de omgeving niet zichtbaar. Aan de Eerste Stationsstraat wordt de garage omsloten door werkruimtes en aan de parkzijde door het landschap dat tot de eerste parkeerlaag glooiend oploopt. Waar landschap en gebouw in elkaar overgaan is ruimte voor ontmoeting met uitzicht op het park.

Relatie met het Dorp

De Eerste Stationsstraat 185 vormt, zoals in het omgevingsprogramma is aangeduid, een baken aan het Vernèdepark. De ruimtelijke opbouw, met beperkte bouwhoogte aan de Paltelaan/Eerste Stationsstraat en geleidelijke opbouw in hoogte met een terugliggende hoogteaccent past zowel bij het Dorp, een baken aan het park en geeft invulling aan de zichtbaarheid van de stations- en snelwegomgeving.

Door de rooilijn van de nieuwbouw op enige afstand van de Paltelaan/Eerste Stationsstraat te leggen, blijft voldoende ruimte beschikbaar voor een aantrekkelijke en groene buitenruimte met ruimte om toekomstige verbetering en mogelijk herinrichting niet onmogelijk te maken (zoals een mogelijke ongelijkvloerse kruising met de Paltelaan – de doorgaande fietssnelweg langs de A12).



3.4 Verkeer

Autoparkeren

Als kader is de 'Nota parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019' leidend. Voldaan dient te worden aan de minimale parkeernormen (voor auto's) Deze parkeernormen in zone B, de zone waar het plangebied is gesitueerd, zijn afhankelijk van de omvang en type woningen. Voor sociale woningbouw bijvoorbeeld geldt 0,6 parkeerplaats per woning voor bewoners en 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers van bewoners. Bij dubbelgebruik openbare parkeerplaatsen kan een parkeerbalans worden opgesteld voor de werkdagavond met aanwezigheidspercentages van 90% van bewoners en 80% van bezoekers.

Parkeren wordt opgelost in een gebouwde voorziening. Voor de parkeercapaciteit gelden de gemeentelijke parkeernormen.

Fietsparkeren

Ook voor fietsparkeren is de 'Nota parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019' leidend. Voldaan dient te worden aan de minimale parkeernormen (voor fietsen). Voor sociale woningbouw bijvoorbeeld bedragen deze in zone B: 3 fietsparkeerplaatsen per woning waarvan 2 voor bewoners en 1 fietsparkeerplaats per woning voor bezoekers. Deze fietsparkeerplaatsen dienen dicht bij de woningen op korte loopafstand te worden gerealiseerd. Dit kan zowel in gebouwde voorzieningen bij de woningen voor de bewoners zelf (en eventueel ook bezoekers, mits toegankelijk) alsmede in openbaar gebied voor onder andere een deel van de bezoekers van bewoners.

Ontsluiting en bereikbaarheid

Ontsluiting vindt plaats vanaf het midden van de Dr. J.W. Paltelaan ((ter hoogte van de huidige toegang tot het aanwezige parkeerterrein) in verband met de bestaande verkeersdruk op de kruising met de Eerste Stationsstraat – Dr. J.W. Paltelaan. De ontwikkeling sluit aan op wandel- en fietsverbindingen met het park en de fietsroute langs de A12.

Daarnaast ligt de locatie Eerste Stationsstraat 185 nabij een treinstation (Zoetermeer-Oost), op een loopafstand van ca. 150 meter. Ook de RandstadRail ligt op ca. 500 meter loopafstand (RandstadRailhalte Delftsewallen).



3.5 Buitenruimte: groen, landschap en biodiversiteit

Ecologie

Door meer groenstructuren en overgangen van kruiden, water, struiken en bomen te maken en samenhang te creëren met de gevels en daken, is het mogelijk dat er meer habitats (leefgebieden) worden gefaciliteerd. Soms een beschutte binnenhof met struikjes en nestkasten voor gebouwbewonende soorten. Soms een bomenlaan met bloemen rijke bermen en watergangen met gevarieerde natuurvriendelijke oevers. Door een gevarieerd netwerk met groene pareltjes en lijnvormige verbindingen die aansluiten op de stedelijke ecologische infrastructuur, is een aantrekkelijke en rijke biodiversiteit te realiseren. Kies hier bij voorkeur voor inheemse soorten, omdat daarmee een grotere bijdrage wordt geleerd aan de biodiversiteit.

Ecologie in de omgevingswet

In verband met de sloop van de oude bebouwing en de nieuwbouw op de locatie is onderzoek naar beschermde soorten onder de Omgevingswet (voorheen Wet natuurbescherming) nodig om inzicht te krijgen in de aanwezige biodiversiteit en de potentiële habitatten in het gebied. Mogelijk moet daarna ook een vergunning worden aangevraagd voor het verstoren van aanwezige beschermde soorten. De Omgevingsdienst Haaglanden is hierin het bevoegd gezag.

In de plannen voor Eerste Stationsstraat 185 zijn ideeën om te zorgen voor aansluiting van het groen op het Burgemeester Vernèdepark.

Natuurinclusief bouwen

Met een nieuwe ontwikkeling kan een bijdrage worden geleverd aan het verbeteren van de biodiversiteit in de wijk. Door de plannen natuurinclusief in te richten, kunnen verschillende soorten hun plek vinden in het plangebied. Denk hierbij aan voorzieningen in de gevel (zoals vleermuiskasten, huismuiskasten, etc.), maar ook het aanbrengen van groen in het plangebied (denk in 3D, dus ook groen

tegen gevels en op daken). Zorg hierbij voor voldoende variatie en kijk hoe kan worden aangesloten bij de omgeving. Hierbij kan een ecologisch onderzoek en het advies van een ecooloog helpen. Dit is niet alleen wenselijk in het kader van het verbeteren van de biodiversiteit en de leefomgeving, maar is ook opgenomen in de herziening omgevingsverordening van de Provincie Zuid-Holland (vastgesteld d.d. 24 september 2024).

Groenkaart

Op de huidige projectlocatie staat momenteel een kantorencomplex, de westelijk deel van de locatie (uitbreiding) is op de Groenkaart van Zoetermeer aangewezen als 'stadsgroen - laag dynamischwijkgroen'. Dat wil zeggen dat het groen gecompenseerd moet worden, waarbij in eerste instantie wordt gezocht naar compensatie op de plek of de directe omgeving van de ontwikkeling zelf. [...]. Kijk hierbij of kan worden aangesloten op de omgeving en een positieve bijdrage kan worden geleverd aan de biodiversiteit door het aanbrengen van voldoende variaties in groen en door het gebruik van inheemse soorten.

Groene Gezonde Stad

Uitgangspunt is om de groenblauwe structuur tot in de haarvaten van de woonbuurten te laten doordringen, zodat groen en water in de directe omgeving van elke woning aanwezig is. Het groen wordt gezien als een 'nutsvoorziening', dat 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. Het streven is om elke woning aan te sluiten op deze 'nutsvoorziening'. Bij groencompensatie die vereist wordt vanuit de Groenkaart, dient op bovenstaande aangehaakt te worden.

Verlichting

Ook met verlichting moet rekening worden met eventueel aanwezige soorten en zal natuurvriendelijk moeten worden ingezet. Dat betekent: geen verlichting waar mogelijk en waar echt nodig kan verlichting zoveel mogelijk gericht worden ingezet. Verlichting moet in ieder geval niet worden gericht op groen, water of verblijfplaatsen van soorten (dus ook inbouwvoorzieningen).

3.6 Klimaatadaptatie en duurzaamheid

Klimaatadaptief bouwen

In 2023 heeft Zoetermeer zich, middels ondertekening, gecommitteerd aan het convenant Klimaatadaptief Bouwen. Het doel is het verminderen van wateroverlast, hittestress, droogte en bodemdaling en het vergroten van de biodiversiteit. Dit is ook opgenomen in de Visie Zoetermeer 2040. In oktober 2024 is de 2.0-versie van het convenant Toekomstbestendig Bouwen gelanceerd. In dit convenant is o.a. het convenant Klimaatadaptief Bouwen geïntegreerd. De gemeente onderzoekt of het ondertekenen van het nieuwe convenant meerwaarde heeft.

In het convenant wordt 'groen tenzij' gebruikt als uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen. Vergroening draagt bij aan waterberging, het voorkomen van hittestress en CO2-reductie. Middels het convenant heeft de gemeente Zoetermeer zich beleidsmatig aan klimaatadaptief bouwen gecommitteerd. Hieruit komen de volgende eisen voort:

1. Een groot deel van de neerslag (50 mm) van een korte hevige bui (1/100 jaar, 70 mm in 1 uur) op privaat terrein wordt op dit terrein opgevangen en vertraagd afgevoerd. De berging is niet eerder dan in 24 uur leeg en is in maximaal 48 uur weer beschikbaar, of wordt gestuurd.
2. In het plangebied mag geen (water)schade aan gebouwen en infrastructuur optreden bij een bui van 70 mm/uur. Vitale en kwetsbare functies blijven beschikbaar bij een bui van 90 mm/uur.

Hitte

1. 30% schaduw in de openbare ruimte van het plangebied, bij verblijfsplekken en bij voet- en fietspaden richting koele verblijfplaatsen.
2. Op maximaal 300 meter loopafstand is een openbaar toegankelijk, in de buitenruimte of inpandig koele, schaduwrijke verblijfsplek.
3. 40% van alle horizontale en verticale oppervlakten wordt warmtewerend en/of verkoelend ingericht mits dit geen negatief effect heeft op de gevoelstemperatuur op verblijfsplekken en langzame verkeersroutes, dit als gevolg van reflectie (spiegelglas).
4. De koeling van gebouwen leidt niet tot opwarming van de (verblijfs)ruimte in de directe omgeving.
5. Vitale en kwetsbare functies en groenvoorzieningen in de openbare ruimte moeten bestand zijn tegen de hitte.

Droogte

1. De grondwaterstanden en de zoetwaterbeschikbaarheid zijn sturend in de functiekeuze, systeemkeuze en inrichting van het plangebied.
2. De vermeerdering van verharding compenseren door maatregelen die het negatief effect te niet doen, door infiltratie van regenwater op een andere manier te vergroten.
3. Bij het ontwerp en de inrichting inzetten op het benutten van regenwater om daarmee drinkwatergebruik te beperken.
4. Vitale en kwetsbare functies moeten bestand zijn tegen langdurige droogte.

Overstromingsrisico

1. Schade voorkomen bij een waterdiepte tot 20 cm: bij overstromingen mag er geen schade optreden aan gebouwen en elektrische installaties in de openbare ruimte en blijven hoofdwegen begaanbaar.
2. Schadebeperking bij een waterdiepte van tot 50 cm (<0,50 meter): er dienen maatregelen genomen te worden om schade te beperken in geval van een

- overstroming, mits deze doelmatig zijn.
3. Beschermen vitale functies bij een waterdiepte tot 2 meter: bij overstromingen zijn vitale functies beschermd en blijven functioneren, mits de maatregelen hiervoor doelmatig zijn gezien het regionaal of nationaal belang.
 4. Schuilen en evacueren (>2,0 meter): Er moeten maatregelen getroffen worden om te evacueren in het geval van een overstroming en als de evacuatie tijd te kort is om veilig te schuilen.

Drinkwaterverbruik

1. Het plangebied wordt zodanig ontworpen dat er geen drinkwater nodig is voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte, tenzij ander water aantoonbaar niet beschikbaar is.
2. De installaties in de woningen en gebouwen zijn eenvoudig toegankelijk en aanpasbaar ten behoeve van het aanleggen en in gebruik nemen van een huishoudwatersysteem (regenwater of grijs water).
3. De ligging van drinkwaterleidingen dusdanig ontwerpen bij de ruimtelijke inrichting en infrastructuur voldaan wordt aan NEN-norm 7171-1 2009.
4. Waterbesparende maatregelen binnenshuis toepassen.

Circulair Bouwen

Binnen duurzame gebiedsontwikkeling is circulair bouwen een belangrijk thema. Circulair bouwen is het ontwikkelen, gebruiken en hergebruiken van gebouwen, gebieden en infrastructuur, zonder natuurlijke hulpbronnen onnodig uit te putten, de leefomgeving te vervuilen en ecosystemen aan te tasten. Mede om die reden wordt het vertrekpunt gehanteerd om, ook met oog op duurzaamheid, om nader te onderzoeken of het bestaande kantoorgebouw getransformeerd of geïntegreerd kan worden in de nieuwbouwontwikkeling. Als aangetoond en onderbouwd kan worden dat dit niet mogelijk blijkt te zijn, dan moet minimaal onderzocht zijn welke materialen / bouwdelen kunnen worden opgeslagen en hergebruikt (al dan niet elders).

Momenteel heeft de gemeente Zoetermeer nog geen (overkoepelend) beleid op het gebied van circulariteit, maar het is wenselijk om een aantal circulaire principes af te wegen in dit project.

Convenant Toekomstbestendig Bouwen

In paragraaf 3.5 Klimaatadaptatie werd al eerder verwezen naar het Convenant Toekomstbestendig Bouwen. Het convenant bevat eenduidige en ambitieuze uitgangspunten voor energie, circulair, mobiliteit, klimaatadaptatie, natuur en een gezonde leefomgeving. Op deze manier is het mogelijk sneller, goedkoper én duurzaam te bouwen.

Voor het thema circulariteit is in het convenant gebruikgemaakt van de leidraden van Het Nieuwe Normaal. Voor circulair bouwen zijn er drie doelen, met onder elk drie maatregelen. Voor de Eerste Stationsstraat 185 is per doel één maatregel opgenomen, om bij te dragen aan een volledig circulair Zoetermeer in 2050.

Doel 1: Milieu-impact - Het beschermen van het milieu.

- Maatregel: Materiaalgebonden CO₂-Uitstoot
- Wat houdt het in: Deze indicator richt zich op de CO₂-uitstoot die wordt veroorzaakt door het gebruik van bouwmaterialen. Dit omvat de productie, het transport en de verwerking van materialen.
- Wat wordt verwacht: In het project wordt gekozen voor materialen die een lage ecologische voetafdruk hebben, zoals gerecyclede materialen of bio-based alternatieven die tijdens hun levenscyclus weinig CO₂ uitstoten.
- Prestatiedoelstelling: Maximaal 300 kg CO₂-uitstoot per m² voor nieuwbouwprojecten.

Doel 2: Materiaalgebruik - Het beschermen van materiaalvoorraden en voorkomen van uitputting.

- Maatregel: Herkomst Materialen

- Wat houdt het in: Deze indicator kijkt naar de oorsprong van de gebruikte materialen. Het gaat erom dat zoveel mogelijk van de gebruikte materialen afkomstig zijn uit gerecyclede bronnen of bio-based zijn.
- Wat wordt verwacht: We verwachten dat ontwikkelaars een duurzame keuze maken door materialen te hergebruiken of te kiezen voor hernieuwbare bronnen.
- Prestatiedoelstelling: Minimaal 50% van de materialen moet hergebruikt of gerecycled zijn.

Doel 3: Waardebehoud - Het beschermen van bestaande waarde van hetgeen we nu bouwen, waardoor kwaliteit en functionaliteit behouden zullen blijven.

- Maatregel: Losmaakbaarheid
- Wat houdt het in: Losmaakbaarheid verwijst naar het vermogen om materialen en bouwonderdelen aan het einde van hun levenscyclus eenvoudig te demonteren, zodat deze opnieuw gebruikt kunnen worden.
- Wat wordt verwacht: Bouwprojecten dienen zo te worden ontworpen dat materialen en onderdelen losmaakbaar zijn, waardoor hergebruik in toekomstige projecten wordt vergemakkelijkt.
- Prestatiedoelstelling: Minimaal 80% van de bouwmaterialen moet eenvoudig demonteerbaar zijn.

Deze prestatiedoelen maken onze circulaire ambities meetbaar en stellen ons in staat om de voortgang richting een volledig circulair bouwen in 2050 te volgen.

3.7 Toegankelijkheid

Een van de belangrijkste ambities uit de woonvisie van Zoetermeer is het creëren van een levensloopbestendige omgeving voor ouderen en hulpbehoevenden. Toegankelijkheid speelt hierbij een cruciale rol. De omgevingswet stelt eisen om woningen bezoekbaar te maken, zoals het verwijderen van drempels, het vaststellen van minimale vloeroppervlakten voor specifieke ruimten, en het stellen

van eisen aan trappen en liften.

DegemeenteZoetermeerstreefternaaromzoveelmogelijktoegankelijkheidsnormen te implementeren. Dit betekent dat gemeenschappelijke ruimten moeten voldoen aan specifieke toegankelijkheidsnormen, zoals de hoogte van het belbord en de brievenbussen bij de ingang, de breedte van de gang richting een scootmobielstalling, en het gebruik van intercoms met video. Daarnaast kan een gemeenschappelijke ontmoetingsruimte worden voorzien van een MIVA-toilet volgens de Zoetermeerse Standaard.

Ook de openbare ruimte wordt ingericht volgens de CROW-richtlijnen, zoals vastgelegd in het Handboek Openbare Ruimte. Deze richtlijnen omvatten onder andere de breedte van voetpaden, buitenverlichting, eventuele hellingbanen, gehandicaptenparkeerplaatsen, en milieueilanden.

Bij de verdere uitwerking van het project wordt geadviseerd om tijdens de Voorlopig Ontwerp fase advies te vragen aan de Raad voor de Fysieke Toegankelijkheid, in combinatie met de Vrijwillige Advies Commissie (VAC).

3.8 Milieutechnische aspecten

Water

Voor de nieuwe ontwikkeling is een waterbalans benodigd, welke de basis is voor de toetsing van het te maken ontwerp en vervolgens zal dienen als basis van de watervergunning.

In het project verdwijnen enkel van de huidige gebouwen, worden nieuwe gebouwen ontwikkeld en wordt de openbare ruimte opnieuw ingericht.

Ter compensatie van de toename van verharding dient extra water te worden aangelegd. Bij verharding van oppervlakken infiltreert hemelwater niet in de bodem, maar wordt versneld afgevoerd naar het oppervlaktewater. Ter voorkoming van

wateroverlast bij overvloedige neerslag moet 15 % van het toegenomen verhard oppervlak worden aangelegd in de vorm van oppervlaktewater.

De wateropgave bestaat uit de volgende componenten:

- in de nieuwe situatie moet in ieder geval al het oppervlaktewater in de referentiesituatie dat wordt gedempt 1-op-1 gecompenseerd worden;
- de toename verharding van het nieuwe plangebied ten opzichte van de referentiesituatie dient gecompenseerd te worden met wateroppervlakte: 15 % extra wateroppervlak per toename verharding.
- maximaal 20% van de toename van verhard oppervlak mag worden gerealiseerd in de vorm van alternatieve waterberging die ervoor zorgen dat de neerslag niet versneld in het oppervlaktewater terecht komt, zoals wadi's.
- uitgangspunt kan zijn dat de kavelontwikkelaar een eigen gesloten waterbalans maakt en de gemeente de (eventuele) toename van het oppervlak in de buitenruimte compenseert. De gemeente zou de watercompensatie van de nieuwbouw ook in de openbare ruimte kunnen aanleggen.

Bij een toename van meer dan 500 m² verharding dient gecompenseerd te worden voor waterberging. Het percentage oppervlakte dat moet worden gecompenseerd dient afgestemd te worden met het Hoogheemraadschap. Hiervoor dient de huidige situatie en toekomstige situatie inzichtelijk gemaakt te worden, op basis waarvan geconcludeerd kan worden of watercompensatie nodig is.

Bodem

Aangetoond zal moeten worden dat de bodem geschikt is voor het beoogd gebruik. Hiervoor kan advies ingewonnen worden bij Omgevingsdienst Haaglanden (ODH).

Ter plaatse van het plangebied is in 2019 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Hierin werd geconcludeerd dat de milieuhygiënische bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling. Ondanks dat dit

onderzoek in principe verjaard is, denken wij dat dit onderzoek niet opnieuw uitgevoerd hoeft te worden. We gaan er daarbij wel van uit dat er in de tussentijd geen bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden. Als er, sinds de uitvoering van het onderzoek, geen bodemverontreinigende activiteiten hebben plaatsgevonden ter plaatse van het plangebied, dan kan volstaan worden met het onderzoeksrapport uit 2019 van Geofoxx.

Omgevingsveiligheid (voorheen: Externe Veiligheid)

In het kader van omgevingsveiligheid dient te worden onderzocht of belemmeringen aanwezig zijn voor de woningen zoals de aanwezigheid van Bevi-bedrijven, transportroutes, en buisleidingen. Ook dient te worden onderbouwd of aangetoond dat geen sprake is van overige belemmeringen op grond van externe veiligheid.

Geluid

De gemeente Zoetermeer en de ontwikkelaar hebben gezamenlijk de *Toolbox Geluid* ontwikkeld (zie losse bijlage ter kennisname). Beide documenten worden in samenhang gebruikt bij de toetsing.

Luchtkwaliteit

Er dient te worden onderzocht of sprake is van een goede luchtkwaliteit om gezonde bewoning mogelijk te maken en dient te voldoen aan geldende wet- en regelgeving.

Stikstof

Ten behoeve van de ontwikkeling zal nader onderzoek uitgevoerd moeten worden.

Windhinder

De bebouwing krijgt een maximale bouwhoogte van 45 meter. Onderzoek naar windhinder is noodzakelijk bij een bouwhoogte van meer dan 30 meter. Hoogbouw

dient te voldoen aan de gestelde normen ten aanzien van het verblijfsklimaat in de omgeving. Onderzoek naar de effecten van hoogbouw is nodig.

Trillingshinder

In 2020 is onderzoek uitgevoerd naar trillingshinder ten gevolge van railverkeer. Sindsdien is het ontwerp van het initiatief aangepast, maar is de bebouwing niet dicht bij het spoor voorzien. Het aanpassen van dit onderzoek is daarom niet noodzakelijk. Indien de bebouwing toch dicht bij het spoor komt te liggen, dan is het opnieuw uitvoeren van onderzoek mogelijk toch nodig.

Milieubelastende activiteiten (voorheen bedrijven en milieuzonering)

In 2020 is een quick scan bedrijven en milieuzonering uitgevoerd. Deze is opgesteld aan de hand van de destijds geldende VNG-publicatie. Inmiddels is er een nieuwe VNG-handreiking gepubliceerd en is de systematiek veranderd. Hierdoor zal dit onderzoek opnieuw uitgevoerd dienen te worden.

3.9 Civieltechnische- en beheersaspecten

De HOR (Handboek Openbare Ruimte) is van toepassing op alle assets en geldt als uitgangspunt. Voor een goede afstemming in beheer- en onderhoud is een goede demarcatie noodzakelijk, zodat duidelijk is welke deel van de inrichting bij de ontwikkelaar hoort.

Groen

- Bij de groene inrichting van het terrein op de parkeergarage moet rekening worden gehouden met het draagvermogen van het dak van de parkeergarage. Aanplant van bomen en waterberging op een dergelijk dak zijn niet zonder maatregelen mogelijk.
- Het toepassen van een natuurlijke mix van belevings- en recreatief groen, met speciale aandacht voor ecologische aspecten zoals kleur, hoogte en de bijdrage aan biodiversiteit. De aansluiting van het openbaar gebied is zichtbaar

in de openbare ruimte en kent duidelijke beheergrenzen die gelijklopen met de perceelgrenzen. Het groen op de parkeergarage komt niet in beheer van de gemeente en een definitieve demarcatie wordt nog bepaald.

Bomen

- Ook bij boomplant of plaatsing van objecten moet rekening gehouden worden met de aanwezige kabels en leidingen.
- Toepassen van een gevarieerde boomaanplant in verschillende groottes (1e, 2e en 3e grootte). Het uitgangspunt is: de juiste boom op de juiste plek, waarbij de beschikbare ondergrondse groeiruimte bepalend is voor de keuze van de boomsoort. Gebied valt binnen beschermd straatbeeld, dus bomen in privaat eigendom zijn vergunningplichtig.

Spelen

- Op het gebied van spelen en sport moet het gemeentelijk beleid worden gevolgd. Zie ook Handboek Openbare Ruimte (HOR).
- Ten behoeve van de woningbouw dient in de openbare ruimte ook ruimte voor speelvoorzieningen toegevoegd te worden waar bewoners gebruik van kunnen maken.

Straatmeubilair

In de PUK is geen informatie opgenomen over straatmeubilair. Gezien de aard van de opgave en de aanpassingen in de openbare ruimte, is het noodzakelijk om ook straatmeubilair toe te voegen (zitelementen, fietsklemmen, afvalbakken etc.).

Afvalinzameling

Afvalinzameling middels ondergrondse containers. Aantal nader te bepalen aan de hand van het aantal woningen. Situering dusdanig dat het goed bereikbaar is voor het inzamelvoertuig. Legen op een veilige manier zonder hindering overig verkeer. Rijroutes afvalinzameling en strooiroutes dienen bereikbaar en te voldoen aan de gestelde eisen.

Bestrating

Bij aanpassing van de inrichting van de openbare ruimte, als gevolg van deze ontwikkeling, wordt verwezen naar het Handboek Openbare Ruimte (HOR) van de gemeente. Het gaat hier onder andere om het toepassen van de juiste bestratingsmaterialen.

Openbare verlichting

Indien de openbare verlichting aangepast moet worden, zal hierover afgestemd moeten worden met de gemeente. Materialisatie van openbare verlichting in het gebied uitvoeren conform de standaard voor de wijk Dorp en voorwaarden uit het Handboek Openbare Ruimte (HOR). Nieuwe verlichtingsplannen dienen een geheel te vormen met de reeds bestaande omliggende verlichting en daartoe op elkaar afgestemd te worden. Uitgangspunt is het creëren van een rustig (licht) beeld. Aanpassingen aan de OVL dienen in vroeg stadium met de asset te worden afgestemd.

Riolering

Riolering kan worden aangesloten op bestaande hemel/vuilwater stelsel en dient verder uitgewerkt te worden. Daarbij dient rekening gehouden te worden met andere ondergrondse infra. Ook dient rekening gehouden te worden met de 900 mm persleiding in het toekomstige ontwerp van de openbare ruimte. Minimaal 2 meter vrije ruimte naast een put om onderhoudswerkzaamheden te kunnen uitvoeren.

Kabels en leidingen

Er dient te worden onderzocht of er kabels en leidingen aanwezig zijn die het bouwplan belemmeren of tot aanpassing ervan dwingen. Ook dient te worden onderzocht of nieuwe kabels en leidingen ten behoeve van het bouwplan kunnen worden aangelegd zonder belemmeringen, zoals rechten van derden.

Ten noorden van de locatie ligt een belangrijke leidingzone ten behoeve van waterpersdrukleiding en hoofdriool. Houdt rekening met toegankelijkheid van kabels en leidingen bij de inrichting van de openbare ruimte. Dit kan gevolgen hebben voor de toe te passen verharding. Met name ter plaatse van de grote persdrukleiding.

Kunstwerken

- Plangebied sluit aan op de wethouder Jennetunnel, deze is twee jaar geleden in zijn geheel gerenoveerd (Groot onderhoud);
- Geen kunstwerken aanwezig, indien nieuwe kunstwerken worden aangelegd dient te worden voldoen aan BBL, zie hieronder voor toelichting.
- Het Nederlandse Besluit bouwwerken leefomgeving, officieel “Besluit van 3 juli 2018, houdende regels over bouwwerken in de fysieke leefomgeving” zoals gepubliceerd in het Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden is de vervanging van het Bouwbesluit per 1 januari 2024.

4. Juridisch planologische procedure



4. Juridisch planologische procedure

4.1 Omgevingsplan

Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Onder de Omgevingswet hebben alle bestemmingsplannen de status van Omgevingsplan gekregen.

4.2 Procedure vergunning

Voor dit project zal een Buitenplanse Omgevingsplan Activiteit (BOPA) worden gevoerd waarvoor een aanvraag dient te worden ingediend. In overleg met de ontwikkelaar zal worden beoordeeld voor welke activiteiten deze aanvraag moet worden ingediend om een goed beeld te geven aan het college en raad omdat beiden hierover een besluit dienen te nemen. Aangeraden wordt om een uitgebreide procedure te voeren omdat de raad een besluit moet nemen over instemming met het plan maar ook omdat bij een uitgebreide procedure een mogelijkheid wordt geboden om een zienswijze in te dienen. Bij eventuele bezwaren vanuit de omgeving kan in de zienswijzeprocedure mogelijk een plaanpassing volgen waarmee aan deze bezwaren tegemoet kan worden gekomen. Bij een reguliere procedure kan bezwaar worden gemaakt. Een bezwaarschrift dient te worden behandeld door de bezwaarschriftencommissie, waarbij een advies wordt uitgebracht hoe te beslissen op dit bezwaarschrift. Ruimte om hierbij een oplossing te zoeken is bij een bezwaarschriftenprocedure kleiner. Omdat om de 18 maanden het Omgevingsplan wordt vernieuwd, waarbij de eerste wijziging slechts plannen kunnen worden meegenomen die al onherroepelijk zijn, is het wijzigen van het Omgevingsplan ten behoeve van dit project geen optie.

5. Financiering en uitvoeringsaspecten

5. Financiering en uitvoeringsaspecten

Het plan bestaat uit de ontwikkeling van een woon- en werkprogramma op een locatie waar de ontwikkelende partij een bestaand kantoorgebouw heeft en nieuwe appartementen wil realiseren. Ten behoeve van de stedenbouwkundige inpassing van het plan en de financiële haalbaarheid heeft initiatiefnemer aangegeven een stuk grond van de gemeente te willen aankopen. Afhankelijk van de uitwerking van het bouwplan is mogelijk ook sprake van de overdracht van nieuw aan te leggen openbare ruimte door initiatiefnemer aan de gemeente. Op de voor het bouwplan noodzakelijke grondtransacties is het gemeentelijk *grondbeleid* en de geldende *nota grondprijzen* van toepassing.

Voor een deel van de noodzakelijke grond is op dit moment nog een kynologenclub gevestigd. De gemeente gaat in gesprek met de kynologenclub over een verplaatsing, de gevolgen daarvan en de termijn waarop de verplaatsing een feit moet zijn. Vervolgens zal de gemeente in overleg met de ontwikkelaar de begrenzing van de over te dragen grond bepalen, bepalen in welke vorm de grond wordt overgedragen (bouwrijp of 'in de huidige vorm') en een taxatie laten uitvoeren.

De ligging van de Jeu de Boules blijft ongewijzigd. Voor de realisatie van deze planontwikkeling zullen nadere randvoorwaarden afgesproken moeten worden over de bereikbaarheid van deze functie, de mogelijk bouwplaatsinrichting en voldoende afstand tot de bouw en (toekomstige) aanpassing van het voorliggende parkeerterrein. Hierover gaan partijen met elkaar in gesprek.

Op deze locatie kiest de gemeente voor faciliterend grondbeleid, waarbij de kosten die de gemeente maakt ten gevolge van het plan verhaald worden op de ontwikkelende partij. Het gaat hierbij o.a. om plankosten, kosten realisatie en aanpassing openbare ruimte en de kosten die de gemeente eventueel maakt vanwege te vergoeden nadeelcompensatie. Dit kan met een overeenkomst of met kostenverhaalsregels bij een omgevingsvergunning voor een buitenplanse

omgevingsactiviteit (Bopa). De voorkeur van de gemeente gaat uit naar kostenverhaal via een overeenkomst.

De *Nota kostenverhaal Zoetermeer 2024* is van toepassing. Met de ontwikkelende partij wordt per fase van de ontwikkeling een overeenkomst gesloten. In de initiatieffase en haalbaarheidsfase worden de daarmee gemoeide gemeentelijke plankosten verhaald met een intentieovereenkomst (IOK). Ten behoeve van de uitwerkings- en uitvoeringsfase worden in een anterieure overeenkomst (AOK) afspraken opgenomen over locatie specifieke eisen, kostenverhaal en de eventueel met het initiatief gemoeide grondtransacties. Zodoende worden de gemeentelijke kosten voor deze locatie gedekt vanuit het:

- Kostenverhaal in de initiatieffase en haalbaarheidsfase met een intentieovereenkomst (IOK);
- Kostenverhaal in de uitwerkingsfase en uitvoeringsfase met een anterieure overeenkomst (AOK);
- Opbrengst uit de grondverkoop.

Colofon

Contact:

Gemeente Zoetermeer
Postbus 15
2700 AA Zoetermeer
Tel: 14079
e-mail: antwoord@zoetermeer.nl
website: www.zoetermeer.nl

Productie:

afdeling SO

Afbeeldingen:

foto's Gemeente Zoetermeer
Beeldbank

juli 2025

Bij samenstelling van dit document hebben we ons best gedaan om alle rechthebbenden van het beeldmateriaal te achterhalen. Wanneer u meent dat u hier niet vermeld staat verzoeken wij u contact op te nemen met het secretariaat van de afdeling Stedelijke Ontwikkeling van de gemeente Zoetermeer.

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

