



## VISIE ENTREEGEBIED ZOETERMEER

Een integrale gebiedsvisie voor de omgeving Afrikaweg Zoetermeer

**TEAM V**  
ARCHITECTUUR



# INHOUDSOPGAVE

|   |           |  |           |
|---|-----------|--|-----------|
| <b>1 AANLEIDING</b>   | <b>5</b>  | <b>3 GEBIEDSVISIE</b>  | <b>21</b> |
| 1.1 Ambities  | 5         | 3.1 De opgaven voor de gebiedsvisie                                | 21        |
| 1.2 De drie opgaven uit Project Aanpak Entree Zoetermeer nader toegelicht | 7         | 3.2 De drie onderzochte varianten                                  | 22        |
| 1.3 Woningbouwagenda en schaa sprong                                      | 7         | 3.3 Van Afrikaweg naar Afrikalaan                                  | 24        |
| 1.4 Recht doen aan bestaande plannen                                      | 9         | 3.4 Ruimtelijke uitwerking Afrikaweg                               | 26        |
| 1.6 Samenspraak   | 10        | 3.5 Kaders voor een kwalitatieve verdichting                       | 35        |
| <b>2 URGENTIE EN OPGAVEN</b>  | <b>13</b> | 3.6 Duurzaamheid   | 36        |
| 2.1 Wat betekent dat voor Zoetermeer?                                     | 13        | 3.7 Visie in relatie tot bestemmingsplan                           | 37        |
| 2.2 Woningbehoefte provincie Zuid-Holland                                 | 13        | <b>4 VERVOLG</b>   | <b>39</b> |
| 2.3 Knooppuntontwikkeling   | 13        | 4.1 Samenspraak  | 39        |
| 2.4 Gebouwtransformaties of sloop-nieuwbouw?                              | 14        | 4.2 Van visie naar stedenbouwkundig masterplan en grondexploitatie | 39        |
| 2.5 Analyse stationsgebied  | 15        | 4.3 Planologische kader en inrichtingsplan gebied                  | 40        |
| 2.6 Ingrijpen noodzakelijk  | 19        |  |           |





Heroverweging  
Nelson Mandelabrug

Drie opgaves uit Project Aanpak Entree  
Zoetermeer (september 2015)

# AANLEIDING

Voor u ligt de gebiedsvisie voor de omgeving Afrikaweg Zoetermeer. Deze gebiedsvisie geeft antwoord op drie van de hoofdopgaven uit de Project aanpak Entree Zoetermeer: het Stationsgebied, de Nelson Mandelabrug en de stadsboulevard Afrikaweg. Daarmee biedt het een kader om regie te kunnen voeren op toekomstige ontwikkelingen en daarmee de gewenste kwaliteitssprong te maken.

## 1.1 AMBITIES

In december 2015 is door de gemeenteraad van Zoetermeer de Project aanpak Entree Zoetermeer vastgesteld. De Projectaanpak stelt ten doel om Entreegebied van Zoetermeer aantrekkelijker te maken voor bewoners, bedrijven en bezoekers en waarbij vier opgaven centraal staan.

Deze gebiedsvisie gaat in eerste instantie in op het deelgebied Stationsgebied Zoetermeer zoals benoemd in de Project Aanpak Entree Zoetermeer. Echter, de Afrikaweg en de directe omgeving van het stationsgebied worden meegenomen in deze visie om de integraliteit van de visievorming te bevorderen.

De project aanpak Entree Zoetermeer formuleerde drie ambities voor de entreezone:

1. Een sterkere positie in de metropoolregio
2. De entreezone als visitekaartje
3. Het stationsgebied als living-lab

### 1. Sterkere positie in de metropoolregio

Zoetermeer, als derde stad van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is vooral bekend als een leefbare en groene woonstad. De economische bijdrage aan de metropoolregio zit met name in de vrijetijdssector, de logistiek, de geavanceerde maakindustrie en de aanwezigheid van koepelorganisaties. De noodzaak tot stedelijke vernieuwing is groot en moet ertoe leiden dat het als woon- en ondernemersstad aantrekkelijk blijft voor pioniers en vernieuwers. Die vernieuwing van de stad kan alleen plaatsvinden als visie en strategie goed op elkaar zijn afgestemd.

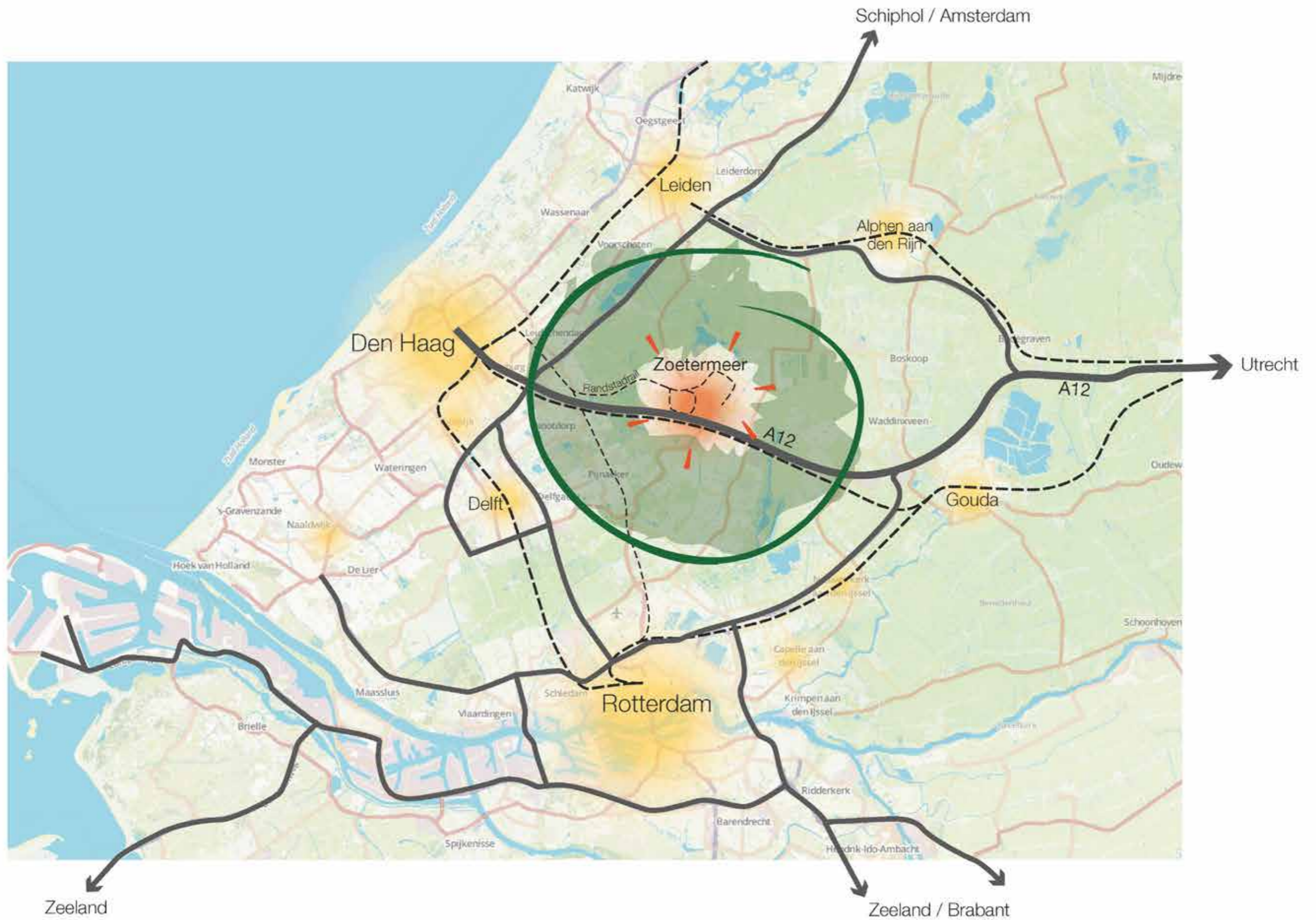
### 2. De entreezone als visitekaartje

De entreezone moet het beste van Zoetermeer laten zien. De beleving van de stad vanaf de A12 moet representatief zijn voor de woonkwaliteiten en de pioniersgeest van de geavanceerde maakindustrie. Daarnaast is de scherpe overgang van stad naar land langs de A12 duidelijk zichtbaar. Deze kwaliteit mag meer benadrukt worden om de identiteit van Zoetermeer als 'een stad in het Groene Hart' te versterken. Het juiste visitekaartje zorgt ervoor dat bewoners en ondernemers zich in Zoetermeer vestigen. En dat zij, net als de huidige inwoners de Zoetermeerse identiteit met trots uitdragen.

### 3. Het stationsgebied als living lab

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

*Uit project aanpak Entree Zoetermeer (2015)*



Zoetermeer in de metropoolregio

## 1.2 DE DRIE OPGAVEN NADER TOEGELICHT

### Stationsgebied

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

### Nelson Mandelabrug

In de Project Aanpak Entree Zoetermeer zijn vijf ambitieniveaus beschreven voor de Nelson Mandelabrug. Elk met een eigen verschijningsvorm en investeringsniveau afhankelijk van de ambities. Bij alle varianten staat voorop dat de transformatie van de Nelson Mandelabrug moet leiden tot een nieuwe, fraaie en iconische brug. De brug moet een beleving op zich zijn, een plek waar je geweest moet zijn. Gericht op een logische aansluiting op het netwerk van loop- en fietsroutes (en autoroutes). De aanpak van de brug hangt samen met de ontwikkeling van de stationsomgeving tot een hoogwaardig stedelijk gebied.

### Stadsboulevards

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

Op de stadsboulevards staat de balans tussen verkeer en verblijf centraal – ook voetgangers en fietsers moeten voortaan gebruik maken van de wegen. Het terugbrengen van een menselijke maat en prettige verblijfs sfeer is belangrijk. De kwaliteit van de woon- en werkomgeving telt even zwaar als de verkeersafwikkeling.

## 1.3 WONINGBOUWAGENDA EN SCHAALSPRONG

De gemeenteraad heeft in februari 2017 de Woningbouwagenda vastgesteld. Daarin is de verkenning van een extra groei tot 16.000 woningen in de komende 15 jaar opgenomen. Om te komen tot een dergelijke groei is het Entreegebied van Zoetermeer tot onderzoekslocatie voor 3500 woningen bestempeld.

Ook de raads gesprekken over de toekomst van de stad en de schaal sprong van Zoetermeer zijn bijdragen geweest die de richting van de gebiedsvisie Entree vorm hebben gegeven. De groei van de stad moet een kwalitatieve impuls geven op diverse vlakken. Leefomgeving, groen, verdichting, duurzaamheid en sociale samenhang worden gezien als dé uitgangspunten voor de gebiedsvisie.



Afrikaweg en omgeving



## 1.4 RECHT DOEN AAN BESTAANDE PLANNEN

Om te komen tot de gebiedsvisie is er gesproken met de partijen in het plangebied die hun plannen actief kenbaar hebben gemaakt bij de gemeente. De status van de plannen varieert.

- Boerhaavelaan-plan *Status: onherroepelijk bestemmingsplan*  
Sinds begin 2016 geldt voor het Boerhaavelaan gebied een nieuw bestemmingsplan dat ruimte biedt voor ca. 540 woningen, kantoren en voorzieningen.
- Terra Nova gebouw *Status: transformatie / bestemmingswijziging nodig*  
Het Terra Nova gebouw ligt binnen het Boerhaavelaan-plan, binnen dat plan staat het nu geormerkt als slopen en vervangen voor kantoren. De ontwikkelaar heeft aangegeven gebouwtransformatie naar woningbouw haalbaarder te achten. Verwacht programma 300 - 400 woningen
- Hopman-locatie en Zorgring complex *Status: sloop-nieuwbouw / bestemmingswijziging nodig*  
Voor de Hopman-locatie heeft de eigenaar een initiatief plan voor gemengd programma met in de plint horeca, indoor leisure, congres- en werkfaciliteiten met erboven woningen. De plannen zijn nog niet in omloop gebracht, maar eerste ideeën gaan uit van programma tussen de 300-400 woningen
- Bredewater 8-14, 16 en 24 *Status: bestemmingswijziging nodig*  
Een aantal ontwikkelaars en eigenaren aan het Bredewater hebben zich gemeld met de intentie om woningbouw te realiseren. Daarbij zijn zowel varianten op basis van transformatie als sloop-nieuwbouw benoemd. Hier zijn nog geen aantallen genoemd. Op basis van huidige volumes en een gemiddelde woning grootte is de verwachting dat dit middels gebouwtransformatie ca. 400 woningen kunnen worden.

Om te komen tot de gebiedsvisie is er gesproken met de partijen in het plangebied die hun plannen actief kenbaar hebben gemaakt bij de gemeente. Met elk van deze partijen is over en weer afstemming geweest gedurende dit visievormingsproces. Daarbij hebben een aantal partijen zich pro-actief opgesteld om te komen tot een integrale gebiedsvisie.

Uitgaande van de huidige gebiedsstructuur en de bestaande plannen zijn er niet meer dan 2.300 woningen te realiseren zonder een nieuwe visie en een nieuw planologisch kader. De bouwagenda heeft de onderzoeksbehoefte neergelegd om ca. 3.500 woningen te verwirkelijken. Om deze aanvullende behoefte te realiseren zal de gebiedsstructuur moeten worden aangepast en zowel de reeds bestaande als toekomstige plannen in het perspectief van deze nieuwe structuur bekeken moeten worden. De evaluatie van de reeds bij de gemeente bekende en hiervoor beschreven plannen resulteert in de constatering dat vooral transformatie van bestaande bebouwing aan het Bredewater niet zal bijdragen aan de kwantitatieve en kwalitatieve doelstelling. Aan gebouwtransformaties dient enkel medewerking te worden gegeven indien de transformatie past binnen de, in 3.4 benoemde, ruimtelijke uitwerking van de visie.



Publiekslab juni 2015

## 1.6 SAMENSPRAAK

De afgelopen twee jaar zijn de gedachtes over de Entree van Zoetermeer in samenspraak met de stad aangescherpt. Dat gebeurde vaak op vernieuwende wijze, waarbij initiatiefnemers de stad uitdaagden om drempels weg te nemen en zo ruimte te maken voor nieuwe plannen. Een chronologisch overzicht van de samenspraak en de belangrijkste conclusies:

### Gebruikersonderzoek Nelson Mandelabrug

mei 2015

In mei 2015 zijn op de Nelson Mandelabrug ca. 125 passanten bevestigd op hun gebruik en beleving van het gebied. Uit het onderzoek is gebleken dat de Mandelabrug en de omgeving matig scoren:

- Als verbinding functioneert de brug, maar verder is het niet erg uitnodigend
- Het gebrek aan sfeer en voorzieningen wordt door reizigers als grootste minpunt gezien
- Fietsers noemen de roltrap en de liften belemmeringen om de Mandelabrug te gebruiken
- De roltrap is onhandig en gevaarlijk, zeker met volle boodschappentassen of een kind achterop
- De liften – en ook de roltrappen – zijn vaak buiten gebruik

### 1e publiekslab

juni 2015

Uit vier omliggende wijken kwamen ca. 60 bewoners bijeen om gezamenlijk de opgaven en oplossingen voor het studiegebied in brede zin te bespreken: de gehele A12-zone, plus de stations Bleizo, Oost en Centrum met de omliggende gebieden.

Bewoners signaleerden de volgende opgaven:

- De Mandelabrug is onprettige plek/verbinding en slechte overstapplek
- Routing in zone langs snelweg, en van station naar binnenstad is slecht en/of onduidelijk aangegeven
- Het is een saai gebied met te veel leegstaande panden
- Er mist beleving, sfeer en een X-factor
- Geen nieuwe kantoren meer, zorg voor woningen voor ouderen en jongeren
- Zoetermeer heeft een onduidelijke identiteit

Bewoners signaleerden de volgende oplossingen:

- Betere fietsverbindingen en fietsstellingen de Mandelabrug op
- Stationsgebied verstedelijken: dynamische pleinen, horeca, ontmoetingsplaatsen, gemixt gebied
- Meer lef tonen en kiezen voor een echte identiteit
- Smeed allianties voor uitvoering: haal eerst mensen aan tafel om plannen te maken

## 2e publiekslab

november 2015

In de week van 'Pionieren en vernieuwen' is de 'Project Aanpak Entree Zoetermeer' aan de stad gepresenteerd. Ook is de 'Initiatieventafel' gelanceerd, een platform waar mensen met initiatieven voor het gebied ideeën en kennis kunnen uitwisselen om hun initiatief sneller voor elkaar te krijgen. Het uitgangspunt is om dit gebied te 'maken' vanuit de ideeën van Zoetermeeders, en niet bij de gebouwen te beginnen.

## Initiatieventafels

december 2015 - juni 2016

De gemeente heeft vier initiatieventafels georganiseerd in het gebied. Initiatiefnemers konden er hun idee pitchen waarna gezamenlijk werd onderzocht hoe de ideeën realiteit kunnen worden. Initiatiefnemers werden aan elkaar of aan eigenaren van panden gekoppeld. Het leidde niet alleen tot een aantal serieuze initiatieven, maar vooral ook tot zelforganisatie van de tafel door een aantal van de aanwezigen. Daarmee was het platform 'Stads-r-evolutie' geboren.

## Stads-r-evolutie

augustus 2016 - heden

Op 31 augustus 2016 werd het platform Stads-r-evolutie gelanceerd. Op de eerste bijeenkomst kwamen ca. 60 geïnteresseerden af en presenteerden vijf initiatiefnemers hun idee. In oktober volgde een gebiedswandeling en meerdere initiatiefnemers presenteerden hun ideeën ter plekke aan Zoetermeerse organisaties en pandeigenaren. Tijdens de derde bijeenkomst in november kwamen vooral eigenaren en ontwikkelaars in het gebied aan het woord. Met De Raad Bouwontwikkeling is een intentieovereenkomst voor herontwikkeling van het Hopmangebouw ondertekend. Breevast presenteerde een preview van de look-and-feel van het toekomstig woongebied. Initiatiefnemers, eigenaren, ontwikkelaars en deelnemers van het platform zijn tijdens de vierde bijeenkomst in maart 2017 door de gemeente bevestigd over de voorliggende visie voor de Afrikaweg.

De belangrijkste bevindingen waren:

- Maak een stevig stedelijk gebied
- Maak het onderscheidend ten opzichte van wat er al is in Zoetermeer, en in de rest van de Zuid-Holland
- Het imago van Zoetermeer is groen, maar wordt dat groen ook overal echt beleefd? Om te kunnen verdichten in de stad, moet groen ademruimte opleveren voor prettige woonmilieus
- Ontwikkel een horeca- en leisure programma, met uitstraling naar de hele stad en regio
- Minder (ruimtebeslag door) asfalt
- Duurzaamheid moet vanzelfsprekend zijn
- Geef het gebied de kans om zich te ontwikkelen met tussenfasen of tijdelijke experimenten. Daar krijgt het ontstaansgeschiedenis van

De Stads-r-evolutie heeft tot op heden ca. tien serieuze initiatieven gepitcht zien worden. Enkelen, zoals het Game-museum, zijn door de initiatieventafel op een andere plek terecht gekomen. Eén initiatief gaat tijdelijk huisvesten in het Hopmangebouw en een ander is bezig om een Streetart festival in het gebied van de grond te krijgen.

## Eigenaren/ontwikkelaars

december 2016 - heden

De eigenaren en ontwikkelaars die zich actief hebben gemeld via de Stads-r-evolutie zijn de afgelopen periode actief betrokken om de gebiedsvisie te coproduceren. In verschillende ontwerpessies zijn hun ideeën voor het gebied geïncorporeerd.



# 2



## URGENTIE EN OPGAVEN

De woningbehoefte in de provincie Zuid-Holland is groot. Nog onlangs sloten elf grotere gemeenten in Zuid-Holland een citydeal met de provincie, waarin zij zich committeerden aan 240.000 extra woningen in de steden van de Zuidelijke Randstad. De Haaglanden-gemeenten hebben zich voorgenomen daarvan ruim 40.000 woningen te realiseren. Aangezien de stad Den Haag de vraag waarschijnlijk niet helemaal kan opvangen, zijn er kansen voor Zoetermeer om een aantrekkelijk alternatief te bieden. De vraag naar nieuwbouwwoningen in Zoetermeer is dan ook relatief groot: ca. 700 per jaar. De provincie zet in haar visie in op binnenstedelijke verdichting nabij bestaande OV-knooppunten (Ruimte en Mobiliteit, 2015). In de Bouwagenda van de gemeente Zoetermeer is mede daarom de behoefte geformuleerd om in het gebied Afrikaweg de komende jaren 3.500 extra woningen te realiseren.

### 2.1 WAT BETEKENT DAT VOOR ZOETERMEER?

Fakton constateert in het Marktonderzoek Effectieve vraag Zoetermeer (2016) de volgende trends:

- De woningvoorraad in Zoetermeer moet meer diversifiëren.
- De moderne woonconsument wil meer kwaliteit en comfort in de woning.
- Autobezit en behoefte aan parkeerplaatsen neemt af.
- Nabijheid van openbaar vervoer en voorzieningen worden steeds belangrijker.

### 2.2 WONINGBEHOEFTE PROVINCIE ZUID-HOLLAND

- Verdichting bij OV locaties
- Zoetermeer als aantrekkelijk alternatief van Den Haag (vraag overstijgt aanbod in Den Haag)
- Voorgenomen productie Haaglanden-gemeenten: ruim 40.000 woningen
- De veranderende context heeft invloed op de bestaande verhuisbewegingen in de regio

### 2.3 KNOOPPUNTONTWIKKELING

Al decennia wordt gepleit voor de bouw van woningen, kantoren en andere voorzieningen nabij de meest bereikbare plekken. Bereikbaarheid en aansluiting op stedelijke netwerken vervullen immers een sleutelrol vanuit de filosofie van de netwerksamenleving.

Door de ontwikkeling van knooppunten en OV-infrastructuren, zoals RandstadRail, is het OV-gebruik de laatste jaren sterk toegenomen. In sterk verstedelijkt gebied rondom OV-knooppunten is het autobezit en -gebruik dan ook drastisch lager dan elders. (0,6 auto per huishouden, uit 'Parkeren en verstedelijking' Provincie Zuid-Holland 2016) Deze gebieden kunnen hierdoor af met een veel lagere parkeernormering om in de behoefte te voorzien. Dat mes snijdt aan twee kanten: de bouwkosten zijn lager en er komt meer ruimte voor voetgangers en fietsers voor terug. Deze groep heeft behoefte aan voldoende, goed ingerichte ruimte voor gemakkelijke en veilige routes richting station.

## 2.4 GEBOUWTRANSFORMATIES OF SLOOP-NIEUWBOUW?

De Project Aanpak Entree Zoetermeer signaleerde al dat een veranderende vastgoedbehoefte invloed heeft op de Zoetermeerse kantorenmarkt. Het onderzoek van adviesbureau Stec onderstreept die conclusie en toont aan dat Boerhaavelaan en Bredewater het hardst getroffen zijn met leegstandpercentages hoger dan 40%. Het rapport concludeert eveneens dat gebouwen aldaar sterk verouderd zijn, en dat het niet rendabel is om gebouwen op te knappen naar de toekomstige standaard bij de huidige huurniveaus.

De kantorenleegstand is de laatste jaren onder andere ondervangen door de panden te transformeren naar woningen. Daarvan zijn in Zoetermeer succesvolle projecten te benoemen. Desalniettemin vraagt het omvormen van een kantoorgebied naar een woongebied meer dan enkel de transformatie van het gebouw. De openbare ruimte, stedenbouwkundige en infrastructurele opzet en de beschikbare voorzieningen hebben ook aandacht nodig voor een goed woonklimaat.

Op een kleinere en/of eenmalige schaal kan het goede woonklimaat van een gebouwtransformatie worden opgevangen in de daaromheen liggende structuur. Maar bij het transformeren van een heel kantoorgebied naar een woongebied stuit gebouwtransformatie op een aantal beperkingen.

Zo worden gebouwtransformaties in de regel op het niveau van los van elkaar staande kavels gerealiseerd. Daarmee is het vrijwel onmogelijk om op een kwalitatieve, meer ingrijpende en vooraf ontworpen manier in te spelen op toekomstige ontwikkelingen. Zo zullen naast elkaar gelegen kavels bijvoorbeeld géén onderlinge verbinding met elkaar krijgen (zoals een bewandelbaar snipperpad) maar ook geen functionaliteit delen (zoals een speelplaats).

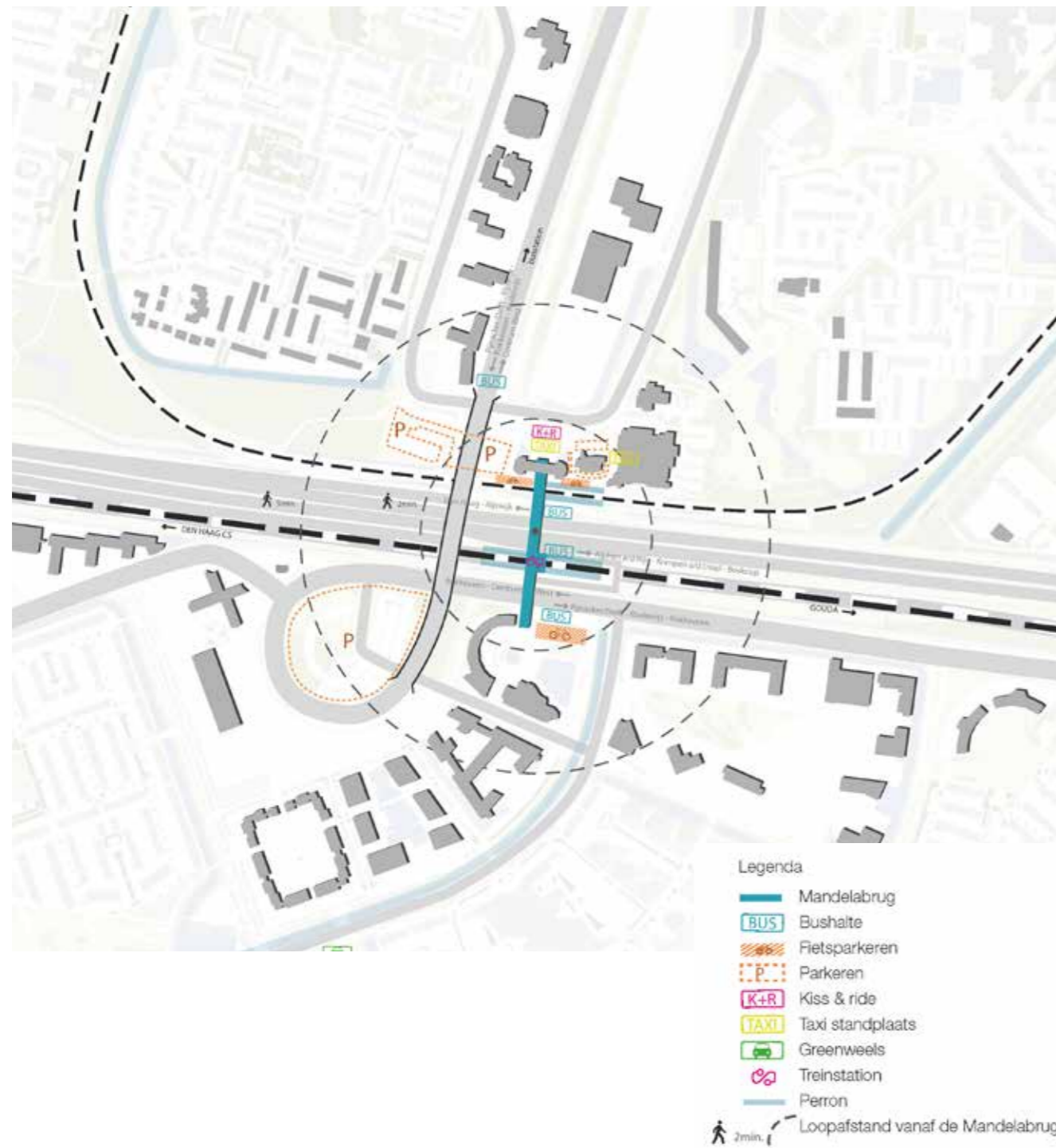
Kortom: in het geval van het Bredewater zal, indien er enkel en alleen gebouwtransformatie plaatsvindt, dit op termijn leiden tot woningen op een kantoorterrein met logischerwijs een onderlinge kantoorinfrastructuur, kantoor-groen en kantoor-parkeeroplossingen. Met andere woorden: meer auto dan fiets of voetganger, meer kijk-groen dan doe-groen en parkeerterreinen op maaiveld om de gebouwen heen.

Bovendien hebben transformaties op gebouwniveau ook kwalitatieve beperkingen:

1. Buitenruimtes zijn bij transformaties niet verplicht.  
Omdat het bij veel oud-kantoorgebouwen lastig is buitenruimte toe te voegen vanwege hun bouwkundige structuur is er in de wet ruimte gemaakt. In afwijking van het bouwbesluit is het bij transformaties wel toegestaan woningen zonder buitenruimtes te realiseren.
2. Bestaande gebouwstructuren leiden tot een eenzijdig woonproduct.  
Lang niet ieder kantoorgebouw is te transformeren. Veelal leggen de dragende structuur, de diepte van de panden of de ontsluiting te veel beperkingen op om er woningen of althans ruime woningen in te realiseren. Het leidt tot gebouwen met woningen met relatief weinig kwaliteit. Daarom wordt er vaak gekozen voor goedkope woningen of voor een startende doelgroep, zoals jongeren. Kortom, het woonproduct dat voortkomt uit transformatie is erg eenzijdig.
3. Bestaande parkeeroplossingen mogen behouden blijven.  
De wetgeving ten aanzien van ruimtelijke ordening biedt veel ruimte om transformaties te vereenvoudigen. Zo mag de bestaande parkeeroplossing benut blijven. Langs het Bredewater en de Boerhaavelaan zijn veel parkeeroplossingen op maaiveld naast de gebouwen. Niet alleen betekent dit veel 'blik in het zicht', maar het zorgt er ook voor dat elk gebouw zijn eigen eiland is. De gebouwen vormen geen gezamenlijk gebied en er is relatief veel privéterrein rondom.

Sloop-nieuwbouw heeft geen last van deze beperkingen. Bij sloop-nieuwbouw kunnen er nieuwe gebouwen geplaatst worden voor diverse woonmilieus in verschillende prijsklassen, met goede buitenruimtes en kwalitatieve parkeeroplossingen.

Om aan de kwantitatieve en kwalitatieve doelstelling van de schaa sprong te voldoen kan medewerking aan gebouwtransformaties worden gegeven indien de transformatie past binnen de, in 3.4 benoemde, ruimtelijke uitwerking van de visie. In alle andere gevallen heeft sloop-nieuwbouw de voorkeur.



## 2.5 ANALYSE STATIONSGBIED

Het deelgebied station Zoetermeer is door de vele hoogteverschillen en barrières een complexe omgeving waarin op dit moment weinig te beleven is. Het functioneert matig als vervoersknoop en ondanks de beschikbare OV-verbindingen rondom de Nelson Mandelabrug (trein, RandstadRail en bus) zijn de verbindingen richting de stad beperkt.

Daarnaast hebben de bedrijven die rondom het station zijn gevestigd een bereikbare en betaalbare locatie gekozen, daarbij weinig lettend op ruimtelijke beleving.

De situatie rondom station Zoetermeer is niet eenvoudig op te lossen. Door het relatief extensieve gebruik versterken kleine hindernissen het probleem. Er zijn een drietal urgenties voor het gebied geformuleerd:

- Onderbenutte overstapknoop
- Onaantrekkelijk stationsgebied
- Verouderde kantoorvoorraad



Hoogteverschillen in het stationsgebied dienen overbrugd te worden met behulp van (rol)trappen



*Fietspad stopt abrupt, via voetpad kan fietsenstalling worden bereikt*



*Bebording is nodig om de route naar de bushalte te vinden*



*Slechte oriëntatie op de ligging ten opzichte van het Stadshart*

## Onderbenutte overstapknoop

### Beperkte oriëntatie van reiziger

Er is een gebrek aan een heldere bewegwijzering; de verspreide bushaltes worden aangegeven, maar de duiding en richting van andere vervoersvormen is slecht. Met name naar welke zijde (centrum of Rokkeveenzijde) bezoekers moeten, is slecht aangegeven. Het stationsgebied heeft te maken met een versnipperd beheer en grote niveauverschillen. Dit maakt het gebied onoverzichtelijk en slecht leesbaar. De gescheiden niveaus en infrastructuur leiden eveneens tot sociaal onveilige situaties voor fietsers en voetgangers.

### Verspreide modaliteiten

Trein, RandstadRail en bus zijn allen vanaf een andere kant bereikbaar. De reiziger moet direct een beslissing nemen om naar de Noord of Zuidzijde van het station te lopen. Dat resulteert in versnippering van de loopstromen en zorgt ervoor dat de verbindingen van en naar de verschillende modaliteiten onduidelijk zijn.

### Slechte verbindingen van het station met de (binnen)stad

Ondanks de aanwezigheid van verschillende modaliteiten is de bereikbaarheid van de binnenstad vanuit het station beperkt. De afstand is te ver om te lopen, maar ook de bereikbaarheid per bus is niet aantrekkelijk.





*Onaantrekkelijk stationsgebied*



*Weinig beleving en zicht op de stad vanaf de snelweg*

### Onaantrekkelijk stationsgebied

#### **Slechte verblijfskwaliteit**

Door de groene wand aan de rand van de Boerhaavezone is oriënteren lastig en denken veel reizigers aan de rustige zuidzijde te zijn aanbeland. Er is nergens binnen het stationsgebied een centraal punt of levendig stationsplein situatie herkenbaar.

#### **Weinig publiek programma**

Rondom de Nelson Mandelabrug en het stationsgebied is veel sprake van leegte. Niet alleen de leegstaande gebouwen rondom het stationsplein, maar ook de leegte van het plein zelf zorgen voor een onaantrekkelijke uitstraling. Er zijn weinig publieke voorzieningen waar de reiziger gebruik van kan maken. Dit resulteert in een mono-functioneel gebied.



Verouderde kantoorvoorraad



Leegstand van kantoren

### Kantoorvoorraad

De bereikbare, maar perifere locatie van station Zoetermeer trok in de jaren tachtig en negentig voornamelijk midden-en kleinbedrijf. Het gebied heeft een extensieve opzet van grote kavels met parkeerterreinen op maaiveld. Bedrijven hebben zich in het stationsgebied gevestigd op basis van argumenten zoals bereikbaarheid, nabijheid voor klant of werknemers, beschikbare ruimte en prijs. Identiteit, representativiteit en beleving zijn geen argumenten geweest, en wordt nu als zwak ervaren. Vooral aan de noordzijde bevinden zich veel verouderde en lege kantoren

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

- Veel kantoorlocaties niet meer levensvatbaar
- Krimp kantorenmarkt
- (Verouderde) voorraad is niet toekomstbestendig

## 2.6 INGRIJPEN NOODZAKELIJK

De analyse toont een groot gat tussen de huidige situatie en de uitgesproken ambities. Laten we het gebied aan de markt over, dan zal dat enkel resulteren in gebouwtransformaties. Om het hele gebied onderscheidend te maken en daarmee nieuwe Zoetermeesters te trekken, zal ingegrepen moeten worden in de gebiedsstructuur.

Daarmee is er behoefte aan een visie die de individuele belangen overstijgt, welke vooral gericht is op gemeenschappelijke versterking van het gebied, en waarmee we nieuwe ontwikkelmogelijkheden voor marktpartijen creëren. De volgende opgaven voor de gebiedsvisie zijn noodzakelijk:

- Realiseer een nieuw en gemengd stedelijk milieu, dat onderscheidend is in Zuid-Holland
- Het onderscheidend vermogen moet voortkomen uit de kernkwaliteiten van Zoetermeer: goede bereikbaarheid en een groene leefomgeving
- Versterk het knooppunt Station Zoetermeer om de knoopwaarde te vergroten
- Maak de stad zichtbaar vanaf de Afrikaweg en de A12
- Maak optimaal gebruik van de huidige sterke bereikbaarheid en verstevig de vervoerswaarde van het knooppunt Zoetermeer door grootschalige binnenstedelijke verdichting



Doe je mee Sportweek  
nationale sportweek.nl 18-25 april

SOETEL  
ELURE  
STAD

SAKKER LOGISTIEK

RAAD  
WEDINGCENTRUM

# 3

## GEBIEDSVISIE

### 3.1 DE OPGAVEN VOOR DE GEBIEDSVISIE

In samenspraak met ontwikkelaars en eigenaren in het gebied zijn in een ontwerpend onderzoek verschillende varianten onderzocht die recht doen aan de geformuleerde opgaven. Elk van de varianten is onderzocht op basis van een aantal kwalitatieve criteria.

Dit heeft geleid tot de formulering van 3 pijlers voor de gebiedsvisie:

1. Dit gebied ontwikkelen tot een hoogwaardig en kwalitatieve 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 en de entree van Zoetermeer is
3. Dit alles zal gebeuren rondom de nieuw geprofileerde stadsstraat Afrikaweg met daarin aandacht voor groen, verdichting en sociale samenhang

#### Kwalitatieve criteria voor de beoordeling van de varianten

##### Gemengd Stedelijk milieu

De invloed van de variant op de diversiteit aan woonmilieus die kan worden gerealiseerd in het plangebied

##### Bereikbaarheid

De mate waarop de ingreep een effect heeft op het bereik en de bereikbaarheid van station Zoetermeer en de directe omgeving van het station

##### Knoopwaarde

Welk effect heeft de variant op de kwaliteit van de verbindingen en het gemak van het gebruik van verschillende modaliteiten

##### Binnenstedelijke verdichting

In welke mate draagt de variant bij aan de verdichtingsopgave zoals gesteld in het Bouwprogramma van de Gemeente Zoetermeer

##### Zichtbaarheid stad

In hoeverre draagt de variant bij aan een goede oriëntatie ten opzichte van de binnenstad

##### Leefbaarheid

Effect van ingreep op de het gebruik en de beleving van de omgeving. Met name gelet op geluid, fijnstof en buitenruimte

##### Groen

De waarde van het groen in de stad laat zich meten in drie basis waarden: de belevingswaarde, de toekomstwaarde en de gebruikswaarde. Deze waarden hebben een effect op gezondheid en woongenot van bewoners, de sociale cohesie in de wijk en de waarde van woningen en ander vastgoed. Voor alle drie de waarden geldt dat deze een kwalitatieve en een kwantitatieve kant hebben

##### Sociale samenhang

De mate waarin het stedenbouwkundige principe mensen en groepen van mensen uitnodigt tot het hebben van interactie

##### Menselijke maat

Een voor voetgangers en fietsers prettig en veilig gebied. Uitgedrukt in 1. (visueel) actieve plint; in hoeverre is voor voetganger een relatie aan te gaan met wat er binnen gebouwen gebeurt in zicht en toegankelijkheid. 2. Comfortabel en beschuit voetgangersgebied; schaduw, beschutting, geluid en windoverlast.

##### Technische haalbaarheid

De mate van beperkingen die door technische belemmeringen worden voorzien

##### Governance

De mate waarin de variant een effectieve en efficiënte uitvoering tegemoet kan zien, de stuurbaarheid van de plannen en de verantwoordelijkheden van diverse partijen

##### Kosten-baten

Hoe ingrijpend is de variant financieel en welke mate van risico is verbonden aan de variant

### 3.2 DE DRIE ONDERZOCHE VARIANTEN

De varianten voor de Afrikaweg komen voort uit de opgave 'opwaarderen Stadsboulevards' zoals aangegeven in de Project Aanpak Entree Zoetermeer.

#### De Afrikaweg als Stadsstraat

Naast het autoverkeer, worden ook voetgangers en fietsers opgenomen in het straatprofiel. De huizen worden in deze variant geadresseerd aan de Afrikaweg.

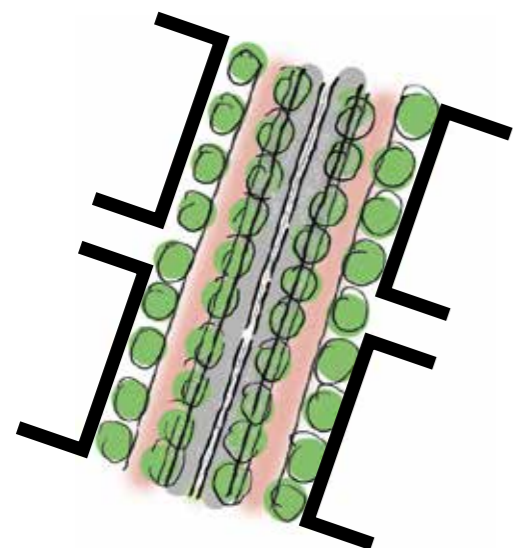
#### De Afrikaweg als Stadsweg

Hetzelfde principe als de huidige Afrikaweg: vrij liggende infra voor het autoverkeer, geen huizen geadresseerd aan de Afrikaweg, geen ruimte voor fietsers en voetgangers in het profiel. Het gebied wordt enkel ontsloten door Bredewater en Boerhaavelaan.

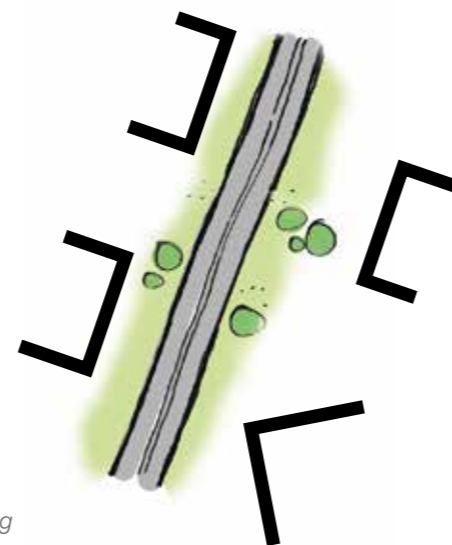
#### De Afrikaweg als Stadstunnel

Al het doorgaande verkeer wordt ondergronds gebracht. Het omliggende gebied wordt alleen bovengronds ontsloten. Ook de busroute blijft bovengronds.

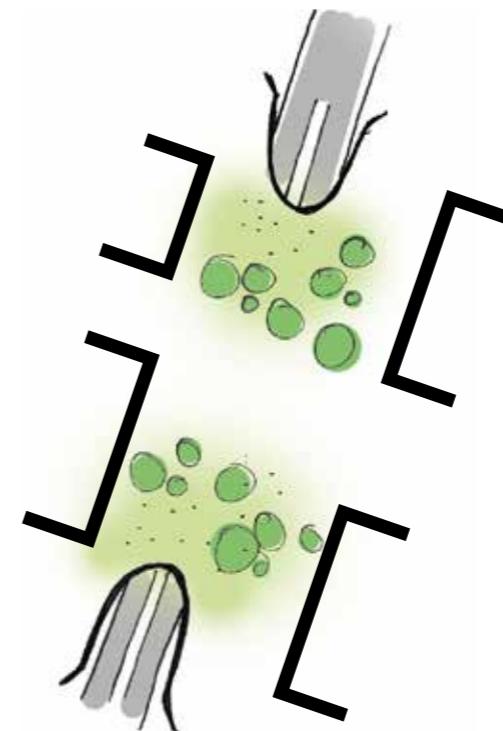
Op basis van de onderbouwing en toetsing aan bepaalde criteria (zie tekstkader p. 23) gaat de voorkeur uit naar de variant Afrikaweg als Stadsstraat.



Stadsstraat



Stadsweg



Stadstunnel

|                                     | <b>Stadsstraat</b>  | <b>Stadsweg</b>  | <b>Stadstunnel</b>  |
|-------------------------------------|---|--|---|
| <b>Gemengd stedelijk milieu</b>     | Duidelijk contrast tussen wanden aan straatkant en luwe achterzijde waardoor diversiteit aan woontypes mogelijk zijn. Van appartement, maisonette, herenhuis tot eengezinswoning.   | Door losstaande gebouwen is er aan alle zijden een gelijkwaardig leefmilieu (geluid e milieubelasting en typologie openbare ruimte) verschillende sferen zijn daardoor niet mogelijk.        | Alle vrijheid voor het creeren van een nieuwe leefwereld en dus gemengde milieus.   |
| <b>Bereikbaarheid</b>               | Mogelijkheid tot verfijnde gebiedstructuur met ventwegen en dwarsstraten.   | Vanuit stadsweg geen nieuwe aansluitingen het gebied in. Bestaande structuur via Bredewater en Boerhavelaan zorgt voor bereikbaarheid.   | Gebied bereikbaarheid wordt niet verbeterd doordat tunnel het gebied ondergronds passeert. Bovengronds wel meer ruimte om nieuwe verbindingen te maken.                         |
| <b>Knoopwaarde</b>                  | Duidelijke bundeling van verbindingen (auto, fiets en voet) waardoor orientatie vergemakkelijkt en knoop dus meer spin in web vormt.  | Versnippering van structuren, elke structuur moet zijn eigen orientatie, herkenbaarheid en levendigheid van de route verzorgen.  | Effect van tunnel is nog niet bij station aanwezig, omdat Afrikaweg daar nog bovengronds is.  |
| <b>Zichtbaarheid stad</b>           | Duidelijke entree, kwaliteit stedelijke bebouwing zichtbaar. Stedelijke activiteit direct aan entree weg.   | Kwaliteit afhankelijk van architectuur bebouwing en inrichting openbaar gebied rondom gebouw. Activiteiten onzichtbaar, omdat men voor adressering gericht is op Bredewater en Boerhavelaan. | Geen oriëntatie, stad onzichtbaar   |
| <b>Binnenstedelijke verdichting</b> | Veel ruimte voor kwalitatief nieuw programma, economisch vitaal, voorzieningen in plint   | De eenzijdige ontsluiting vanuit Bredewater en Boerhavelaan legt beperking op aan bebouwing en toegang tot parkeeroplossingen, waardoor niet ideaal en organisch verdicht kan worden.        | Veel vrijheid en kansen voor verdichting. Echter boven op tunnel is bouwen niet mogelijk, dus ruimte winst in relatie tot stadsstraat profiel is beperkt.                       |
| <b>Groen</b>                        | Sterke verbetering in kwantitatieve en kwalitatieve gebruikswaarde gezien het feit dat groen niet langs weg, maar in en achter de blokken ligt. Met een goede belevingswaarde voor passanten en bezoekers door vergroening as.                              | Groene ruimte door open bebouwing constant onder invloed van weg (geluid en fijnstof). Kwantitatieve gebruikswaarde neemt mogelijk nog toe, echter kwalitatief weinig verbetering.           | Afhankelijk van het ontwerp een goede gebruikswaarde voor bezoekers maar een slechte/geen belevingswaarde voor passanten.   |
| <b>Sociale samenhang</b>            | Verschillende ontmoet plekken, waar verschillende doelgroepen elkaar kunnen treffen. Ventwegen stad en buurtbewoners rondom de daar aanwezige voorzieningen, binnen in de blokken blok bewoners, tussen blokken en bestaande wijken groene wandel gebieden. | Gebouwen op zich zelf en gebieden er tussen open en onder invloed van geluid. Weinig aanleiding tot ontmoetingen of activiteiten.  | Een strikte scheiding tussen sociale samenhang van passanten en bezoekers   |
| <b>Menselijke maat</b>              | Veel transparante en actieve plinten langs de belangrijkste voet- en fietsverbindingen. Comfort en beschutting van fijnmazige bebouwing.  | Gebrek aan bereikbaarheid en geluidsproblematiek zal leiden tot gesloten plinten. Routes liggen vrij tussen open bebouwingstructuur, waardoor comfort lastig te garanderen is.               | Alle vrijheid voor creëren nieuwe leefwereld.   |
| <b>Technische haalbaarheid</b>      | Goed, herprofilering past binnen bestaande ruimtebeslag van teen tot teen van het talud. Inschuiven van gebouwen kan benut worden om hoogteverschil te overbruggen.   | Eenvoudigste oplossing, geen ingrepen in infrastructuur.   | Technische beperkingen door veel hoogteverschil over geringe afstand; A12 +6 m, naar ondertunneling, Meerzichtlaan weer op maaiveld.  |
| <b>Governance</b>                   | Uitvoering op eigen grond, extra terrein kan uitgegeven worden. Wel eisen aan bebouwing rondom.   | Geen ingrepen infrastructuur. Geen inzet vanuit gemeente waarop kwaliteit vanuit markt kan worden teruggevraagd.   | Probleematisch. Tunnel moet parallel aan huidige Afrikaweg gerealiseerd worden. Daarvoor zijn verwerving noodzakelijk. Kan niet op eigen grondgebied, verwervingen noodzakelijk |
| <b>Kosten-baten</b>                 | Voorinvesterings noodzakelijk, maar goed faseerbaar. Business case afhankelijk van gerealiseerde dichtheid.   | Geen investeringen noodzakelijk  | Hoog investeringskosten door verwerving vooraf en kostbare ingreep tunnel. Bovendien hoog risico-profiel en niet faseerbaar.  |



Impressie van groene en autoluwe buurtstraten met een hoge leefkwaliteit



### 3.3 VAN AFRIKAWEG NAAR AFRIKALAAN

De nieuwe entree van Zoetermeer is een levendige groene stadswijk rondom een bruisende regionale vervoersknoop. Wie straks in Zoetermeer binnenkomt via het nieuwe centraal station heeft direct de stad aan zijn voeten liggen. Bovengekomen met de roltrap vanaf het perron is het geluid van de A12 verdwenen en opent zich een levendig vervoersplein omsloten door stedelijke bebouwing. De stad opent zich naar het noorden met het duidelijke en herkenbare profiel van de nieuwe stadsentree: de Afrikalaan!

Het nieuwe stationsplein van Zoetermeer zorgt ervoor dat Rokkeveen volledig bij Zoetermeer betrokken wordt. Vanuit het plein van de Verenigde Naties en langs de lus van de Zuidweg kunnen de fietsers gemakkelijk omhoog via het plein over de snelweg. Het stationsplein draait om de goede overstapmachine; overzichtelijke situatie, korte loopafstanden, kleine kiosken voor 'everything-to-go' en dat alles gevat onder een bijzondere overkapping voor beschutting en als nieuwe eye-catcher boven de A12.

Aan de noordkant loopt het stationsplein door het Poortgebouw. Op het dak van ondergelegen parkeergarage voor fietsen en auto's ontstaat een centraal ontmoetingsplein. Dit plein staat in het teken van werken, ontmoeten en leisure, een plein waar het overdag druk is door zakelijke gebruikers die er komen voor werk, congres, een ontmoeting of een broodje met de lunch en dat zich 's avonds omdraait tot een plek voor entertainment en goed eten. Een plek vol dynamiek en stedelijkheid op elk moment van de dag.

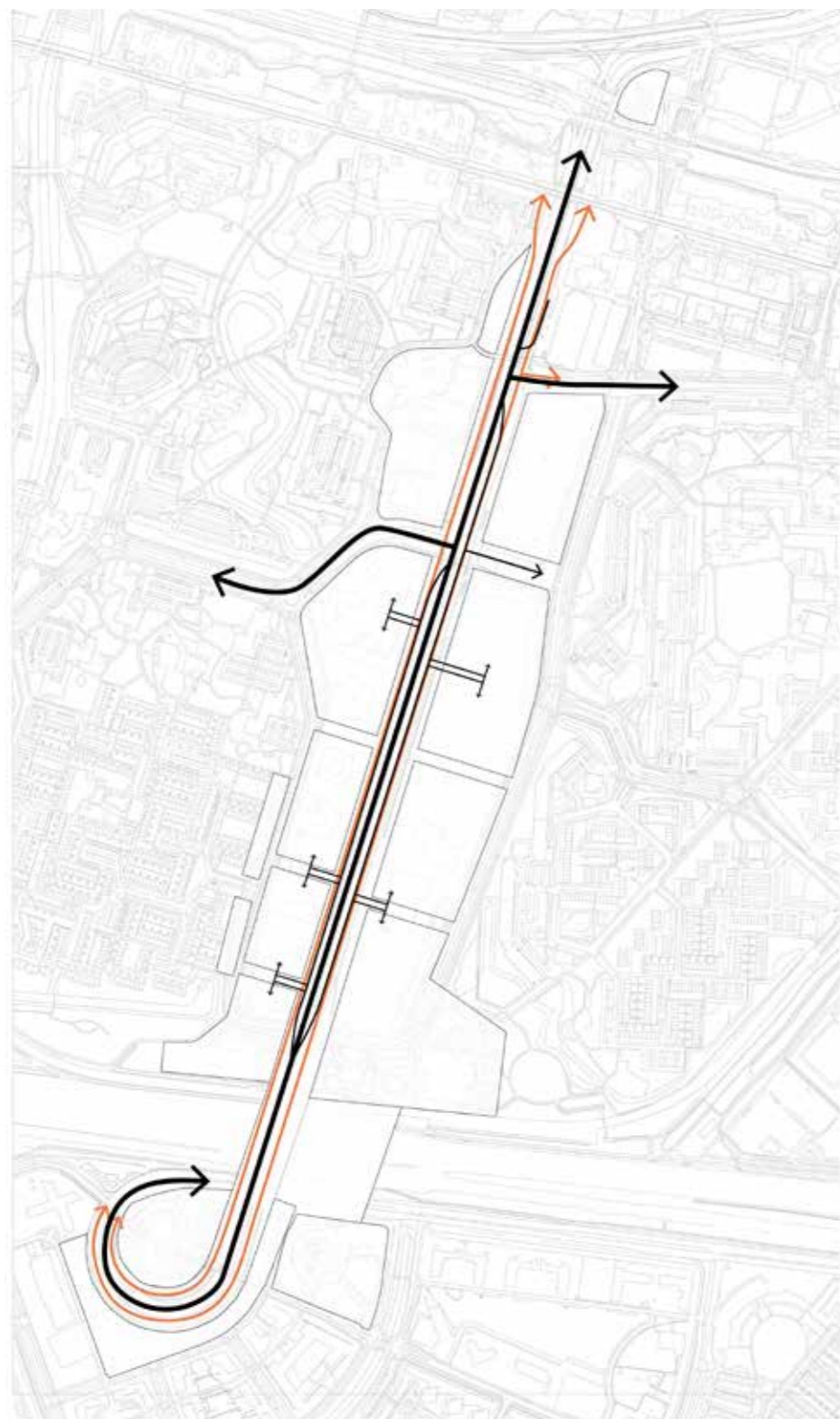
Als je vanuit het station de stad in beweegt ervaar je de stad meteen. Het contrast is voor de automobilist vanaf de A12 is sterk en hard. Vanaf het eerste moment ben je in de stad en daar pas je je aan. Je belandt in een stadswijk, aan weerszijde is er langs de ventwegen levendigheid. In de plinten zijn vernieuwende ontmoetings- en werkplekken gevestigd. Voorzieningen, kantoor-tjes, kleinschalige winkels en woningentrees completeren het straatbeeld. De kleinschalige plintuimtes zorgen voor veel variëteit in het aanbod en leiden tot een stedelijke dynamiek.

In de dwarsstraten krijg je een glimp van de bijzondere woonmilieus die achter de blokken aan de Afrikalaan liggen. Een variëteit van super stedelijk in appartemententorens aan het stationsplein tot gesloten bouwblokken met bijzondere binnentuin tot uiteindelijke herenhuizen aan groene scheggen en parken. Je woont er om te leven in al zijn facetten; de regio voor werk onder handbereik met het station, de voorzieningen en gezelligheid van de cafés aan de Afrikalaan en de rust en veiligheid om je kinderen te laten opgroeien in de speeltuinen en parkjes op grens met aanliggende wijken.

De nieuwe stadswijk staat niet op zich zelf. Het is een verbinding van wijken en de afronding ervan tegelijk. Meerzicht en Driemanspolder krijgen een prettige nieuw leefomgeving aan het Bredewater en de Boerhaavelaan en daarmee een fluïde overgang tussen woonwijk en intensieve verkeer van de Afrikaweg. Tegelijkertijd maken de herprofilering en de voorzieningen aan de Afrikaweg de ruimte ineens tot een nieuw middelpunt en de verbinder tussen twee wijken.



Impressie herprofilering Afrikalaan met actieve hoeken en levendige plinten



Een breed stadsstraat profiel

### 3.4 RUIMTELIJKE UITWERKING AFRIKAWEG

Voor de ruimtelijke uitwerking van de Afrikaweg als Stadsstraat zijn de volgende 9 principes gedefinieerd. Deze borgen de kwaliteit van de gebiedsvisie als geheel.

#### 1. Een breed stadsstraat profiel om alle vervoerstromen veilig de ruimte te geven

De entree van Zoetermeer wordt een levendige stadsstraat. De entree van Zoetermeer wordt een levendige stadsstraat. Een straat waar iedereen goed kan komen; te voet, per fiets, met de auto en met het OV. De straat is een bron van levendigheid, die uitnodigt tot economische activiteit, voorziet in ontmoetingen en daarmee zorgt voor stedelijkheid en sociale veiligheid. De ruime opzet maakt dat er een kwalitatieve inrichting met veel groen mogelijk is, waardoor er ook voor de fietsers en voetgangers een prettig verblijfsklimaat ontstaat.

De stadsstraat respecteert de bestaande vervoersstromen. De doorgaande structuur van de Afrikaweg wordt niet belemmerd, terwijl fietsers en voetgangers ook voldoende veilige en prettige ruimte krijgen op de nieuwe ventwegen. Ventwegen en brede trottoirs zorgen voor een goede bereikbaarheid van de gebouwen. De maximale snelheid op de hoofdrijbaan wordt 50 km/h, voor een prettig leefklimaat. Kortom, de Afrikaweg wordt een stadsstraat die een vitale stadswijk en de kernkwaliteiten van Zoetermeer eer aandoet zonder onacceptabele concessies te doen aan de doorstroming.



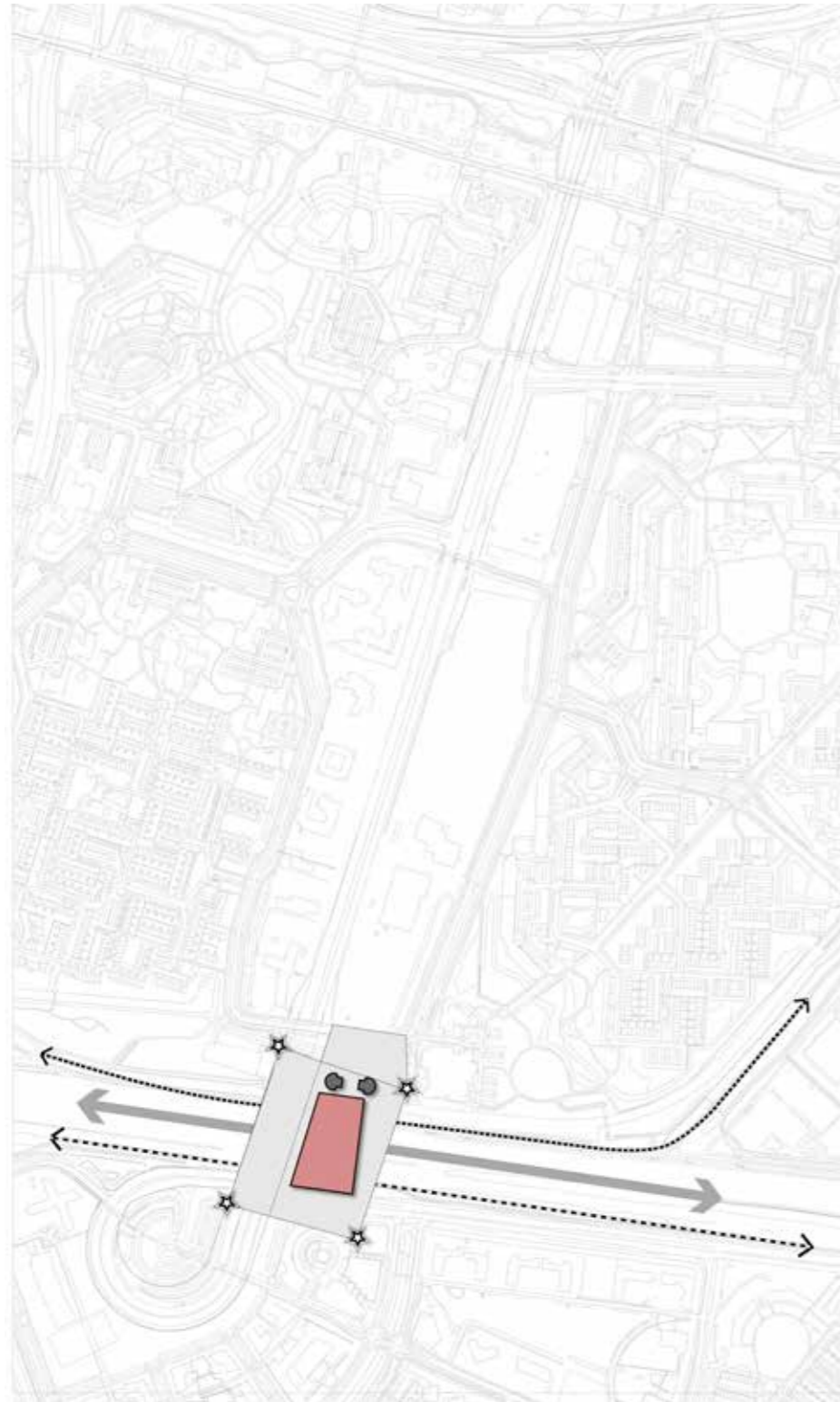
Amsterdam Lelylaan - Studioninedots



Toekomstbeeld Noorderleien, Antwerpen



Franklin Boulevard



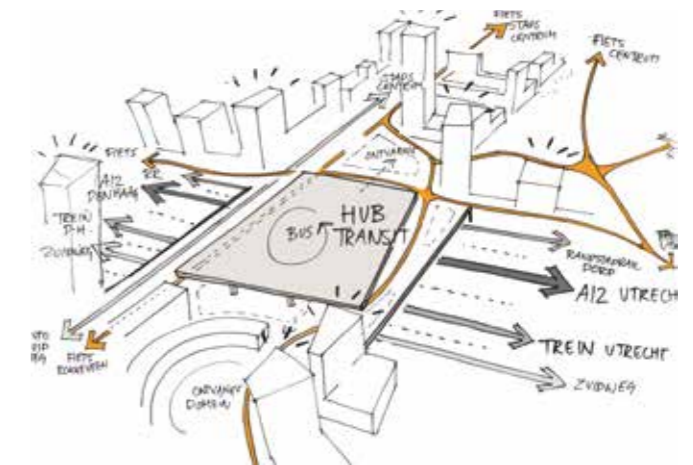
Een nieuw vervoersknooppunt

## 2. Een nieuw vervoersknooppunt

Boven de snelweg ontwikkelt zich een nieuwe verkeersknoep. Een dek boven de snelweg vormt het nieuwe overzichtelijke plein waar in een oogopslag en op korte afstand van elkaar bus, trein en RandstadRail bereikbaar zijn. Een nieuwe stationskap geeft het geheel een iconische uitstraling vanaf Afrikaweg en de A12.

Het nieuwe busplatform is onderdeel van een vloeiend verhoogd maaiveld dat mee beweegt met het Afrikawegviaduct en daarmee aan de noord en zuidzijde vloeiend overgaat in het gebied. Onder dit maaiveld is aan de noordkant ruimte voor P+R voor zowel auto als fiets. Bovenop ontstaat tussen het Poortgebouw en de eerste bebouwing een nieuw stationsplein dat gekoppeld ligt aan de Afrikaweg, het station en het Prinses Arianepark en het hotel aldaar. De consequenties voor de eerder voorgenomen ontwikkeling op de Centrum West locatie (de Canadalaan) leidt tot een heroverweging van de plannen aldaar waarbij de realisatie van jongerenwoningen zal worden meegenomen.

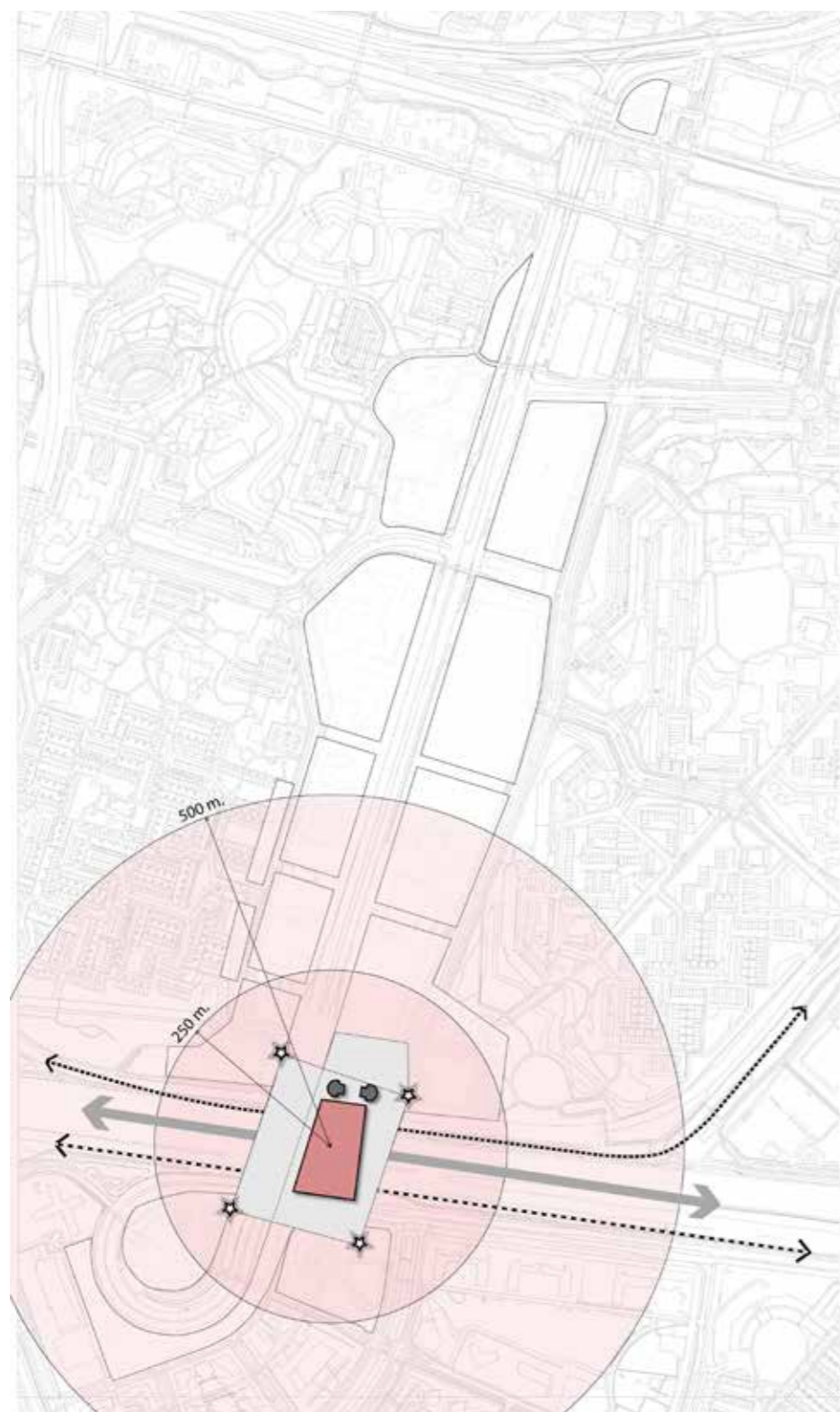
- Goede verknoping buslijnen met andere vervoersmogelijkheden steeds belangrijker in stadsregio
- InterCity-status Zoetermeer wordt door stevigere vervoersknoep behouden of versterkt
- Ruimtebeslag van halterende bussen tussen diensten verplaatst van Centrum West naar busstation boven A12. Bushaltes bij Centrum West blijven. Nieuw beschikbare ruimte bij Centrum West kan beter benut worden voor woningbouw
- Busplatform boven A12 zorgt voor minder geluidshinder snelweg
- Compacte bundeling van modaliteiten zorgt voor goede vindbaarheid voor OV-reizigers



### Afrit A12 technisch niet mogelijk

In het verleden is meermaals de wens uitgesproken om een op- en afrit richting Utrecht te realiseren. Technisch onderzoek toont aan dat dit niet mogelijk is.

- Om de oprit te laten aansluiten op de Afrikaweg is onvoldoende hoogte beschikbaar onder de Mandelabrug
- Een op- en afrit is niet te combineren met kruisend fietsverkeer
- In het profiel van de A12 is onvoldoende ruimte beschikbaar voor noodzakelijke hellingbanen
- Een alternatieve locatie, bijvoorbeeld ten oosten van de Mahatma Ghandisingel biedt ook onvoldoende ruimte om op de zuidzijde aan te sluiten
- De nodige kunstwerken voor kruisingen vormen te grote barrières
- Kantoorlocaties aan de zuidzijde van de A12 zijn via Oostweg en Centrum al goed bereikbaar
- Kantoorlocaties aan noordzijde maken plaats voor woongebied. Juist rond sterk vervoersknooppunt wordt toekomstig autobezit en -gebruik van bewoners steeds minder



Programmatische Mix

### 3. Programmatische mix die afgestemd is op locatievoorwaarden

We maken een nieuw stuk stad waarin een programmatische mix voorop staat. Het gebied kent door de fysieke randvoorwaarden en verschillende niveaus van bereikbaarheid plekken met sterk verschillende karakters. Nabij het stationsplein is de regionale dynamiek het grootst. Daar past een sterke mix van programma en voldoende voorzieningen met regionale aantrekkingskracht, afhankelijk van de goede bereikbaarheid per spoor, RandstadRail, bus en A12. Hier wordt gewerkt, beleefd en gewoond. In het gehele plangebied kunnen minimaal 3.500 woningen gerealiseerd worden.

Een tweede ring daaromheen voorziet in een stedelijke mix die voorziet in Zoetermeerse behoeften; voorzieningen die baat hebben bij een bereikbaarheid aan de RandstadRail of de nabijheid van de bus, maar die ook te fiets en per auto goed bereikbaar zijn vanuit heel Zoetermeer. De nadruk ligt op levendigheid; leren, werken en wonen.

Naarmate we verder in het gebied komen meer richting centrum en de bestaande wijken ligt de nadruk meer en meer op de kwaliteiten die horen bij een rustig woonklimaat.



Rhijnspoorgebouw, Amsterdam, Architecten Cie, Powerhouse Company, Marc Koehler Architects



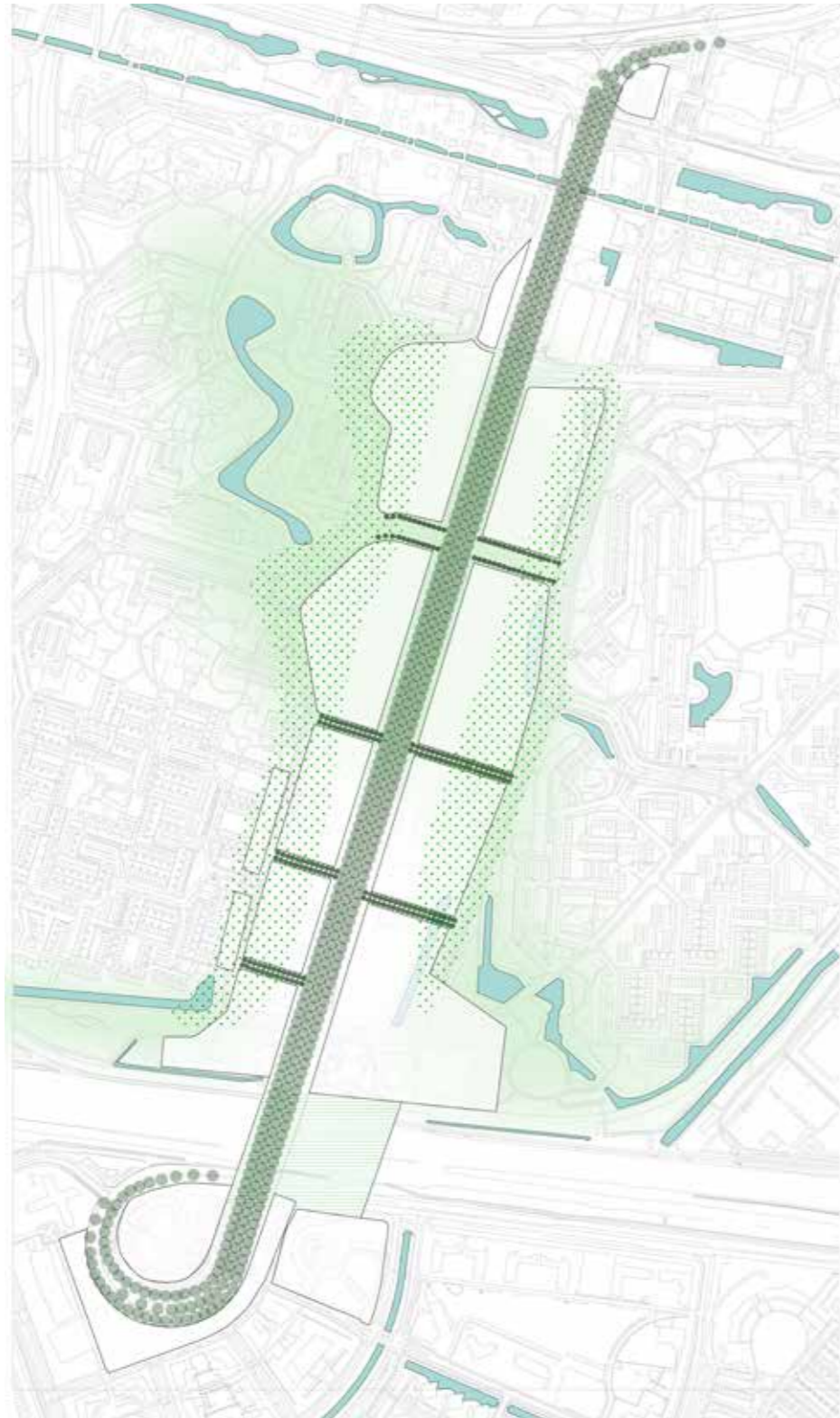
Woonstoren HAUT - Team V



The student Hotel



Pathe Arnhem, Powerhouse Company



Groene structuren als verbindend element

#### 4. Groene structuren als verbindend element in de stad ontwerpen

Zoetermeer verdient een groene entree. De nieuwe Afrikaweg is een groene allée met bomenrijen en kwalitatieve bermen. Het is een duidelijk herkenbare structuur van Zuidweg tot Centrum West die ook vanaf de snelweg wordt ervaren.

Door het gebied heen worden op een hoger niveau de parken van het Zoetermeer gekoppeld. Het levert een groene dooradering van het gebied op waar het prettig doorheen bewegen is voor voetganger en fietser. In de blokken aan weerszijden van de Afrikaweg is ruimte om groene binnengebieden te maken die semi-openbaar kunnen worden benut en daarmee het leefklimaat verder verhogen.

De stadsstraat Afrikaweg zal gekenmerkt worden door kwalitatieve groenvoorzieningen, die het groene karakter van Zoetermeer ondersteunen en waarbij ook de bestaande groenstructuren worden versterkt. Verbindingen tussen het Westerpark en het Prinses Arianepark leveren tevens alternatieve, veilige en prettige routes op voor voetgangers en fietsers waardoor zij zich makkelijker door de stad bewegen.



Funenpark, Amsterdam



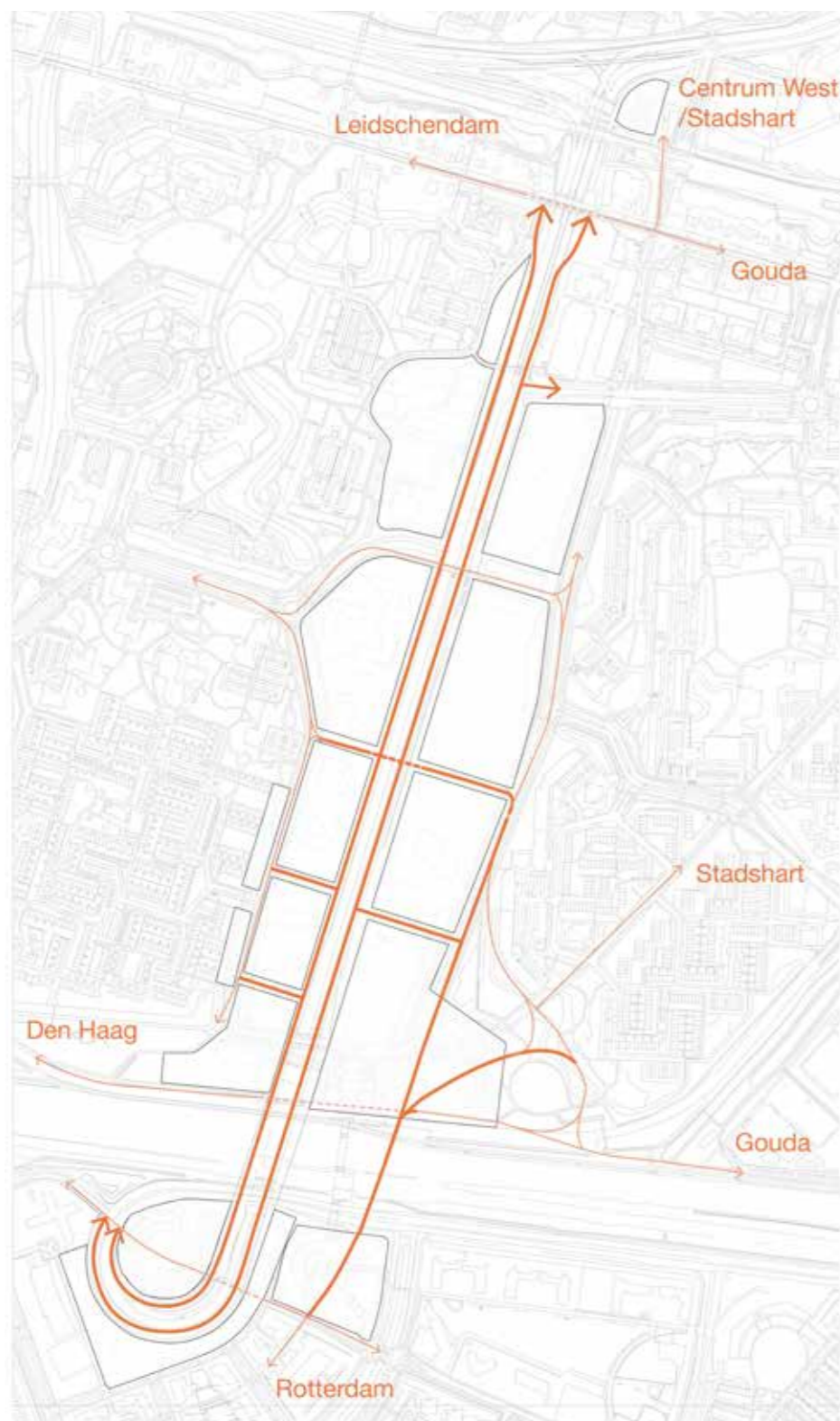
Parkstad Rotterdam - DELVA LA, Powerhouse en Skonk



Frijhof - NOAH



Rugacherm - Baumschlager Eberle Architekten



Vloeiende overgang over de A12

## 5. Een vloeiende overgang over de A12

Het nieuwe maaiveld van het stationsgebied verbindt Zoetermeer ten zuiden en noorden van de A12 niet alleen door prettige fietsroutes, maar ook programmatisch met een vervoersknoop en attractief stationsplein.

Om Zuid en Noord beter te verbinden, wordt het stationsplein, een hoger gelegen maaiveld, bereikbaar gemaakt met een lichte helling. Fietsers hoeven niet meer af te stappen en kunnen deze al fietsend nemen. Aan de noordzijde wordt de nieuwe stadsstraat Afrikaweg, inclusief het hele aangrenzende gebied, licht hellend uitgevoerd. Aan de zuidzijde volgt het fietspad de krulvormige afrit. Tegelijkertijd zorgt dit ook voor een betere bereikbaarheid van het fietspad Den Haag – Gouda en de Clauslaan.

Met het nieuwe maaiveld rolt de stad over de snelweg en wordt de barrière van de A12 volledig uit de stad ontrokken.



Paleisbrug 's-Hertogenbosch - Benthem Crouwel Architecten



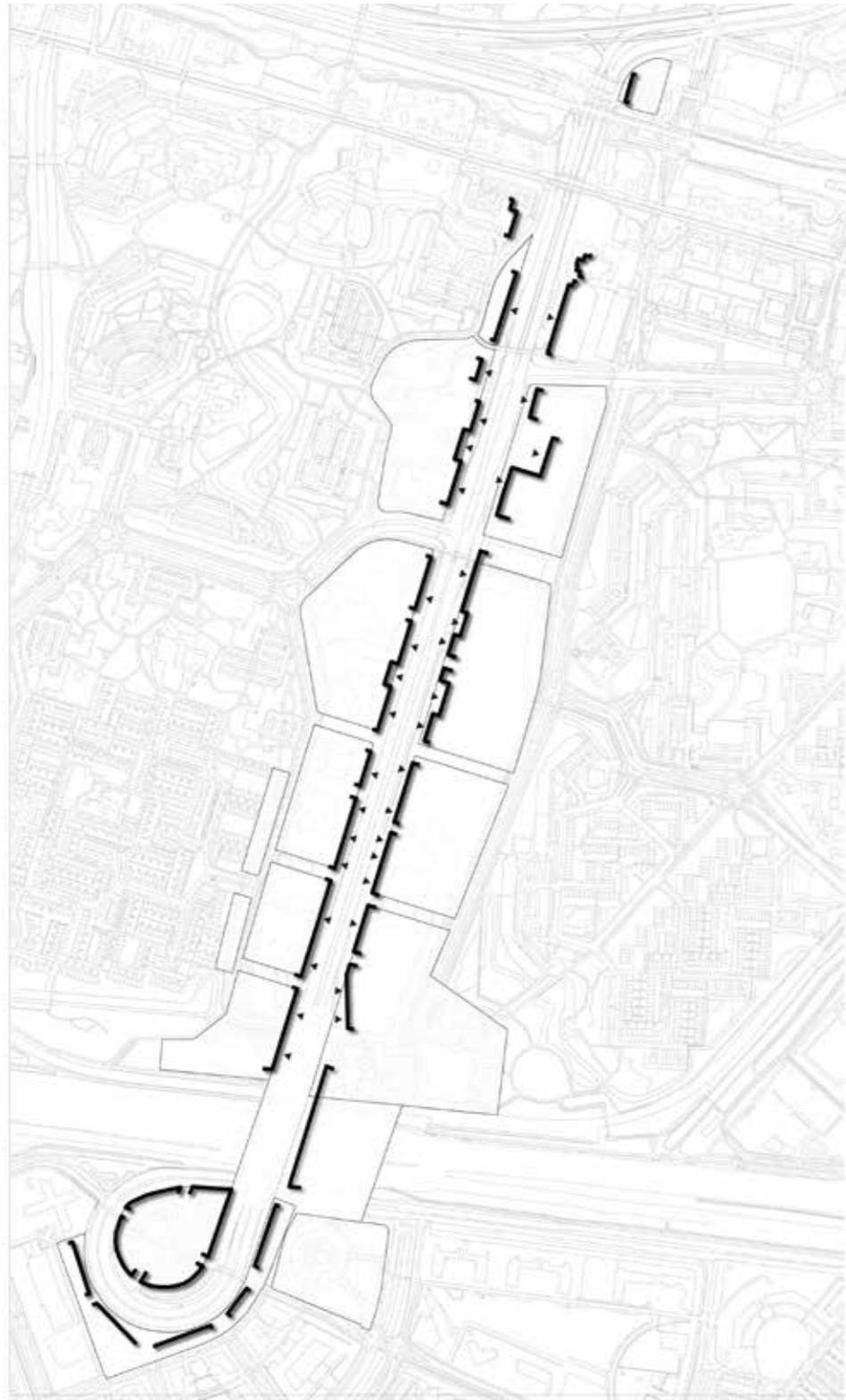
Landschappelijk park over snelweg, stadsduct Valdijk Breda



The bicycle snake Copenhagen - DISSING+WEITLING Architecture



Fietsroute over het dak van een schoolgebouw, Utrecht



Straatwanden en adressering aan de Afrikaweg

## 6. Duidelijke straatwanden en adressering aan de Afrikaweg

De stad krijgt een levendige entree. Straatwanden met entrees en adressen aan de Afrikaweg. Het zorgt ervoor dat er levendigheid van woningentrees en economische activiteit van voorzieningen, horeca en werklocaties zichtbaar worden.

Duidelijke straatwanden geven het geheel allure en houden het geluid buiten voor de achterliggende gebieden. Aan de achterzijde zit de woonkwaliteit en het leefmilieu voor nieuwe bewoners van de Afrikaweg.

De nieuwe Afrikaweg wordt zeker geen saaie straat, maar juist een compleet stedelijk ensemble. Variatie en verbijzondering in het straatbeeld ontstaat door:

- Verspringingen van de bouwvolumes langs vaste hoogtelijnen
- Inspringing in de plint, terugliggende portalen ter plaatse van entrees en informele routes door het bouwblok
- Mogelijkheid voor extra hoogte bij terugliggende bouwblokken
- Wisseling van buitenruimten, loggia's, balkons
- Diversiteit in architectuur



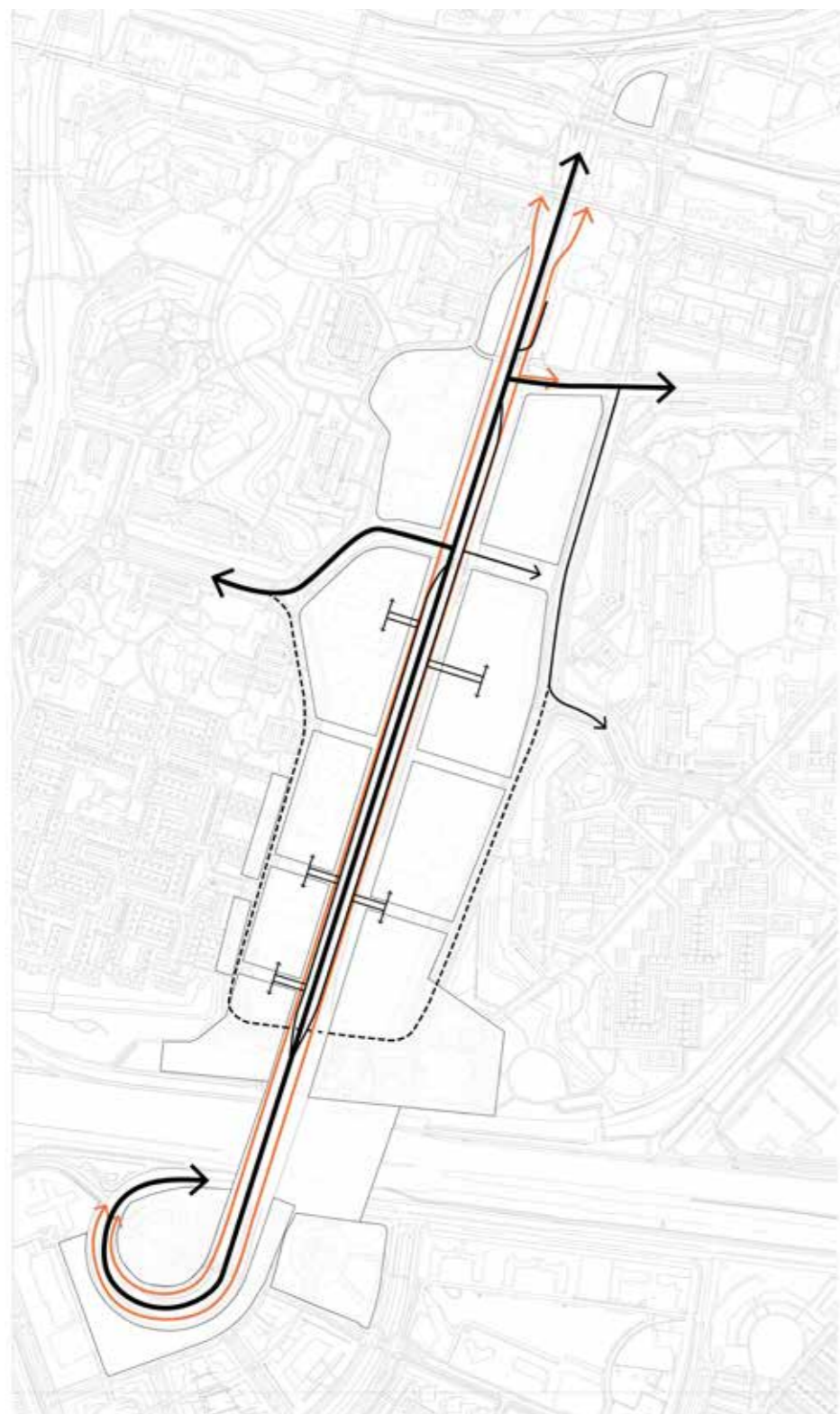
Parkstad Rotterdam - DELVA LA, Powerhouse en Skonk



Artefactorylab, Parijs



Ceramique - Jo Coenen Architecten



Bredewater en Boerhaavelaan herinrichten als buurtstraten

## 7. Bredewater en Boerhaavelaan herinrichten als buurtstraten

Door de ventwegenstructuur ontstaan nieuwe mogelijkheden om de achterliggende gebieden te ontsluiten. De nieuwe stadsstraat Afrikaweg ontlast het bestaande verkeerssysteem over Bredewater en Boerhaavelaan. Het Bredewater en de Boerhaavelaan zijn daardoor op termijn niet meer nodig voor de gebiedsontsluiting, en kunnen heringericht worden als buurtstraten met een kleinschalig profiel. Op de ventwegen geldt een maximumsnelheid van 30 km/h, waardoor auto's, voetgangers en fietsers veilig samen gaan. De verkeersintensiteit is er laag.

De nieuwe, kleinschalige structuur van tussenstraatjes en buurtstraten biedt veel ruimte voor voetgangers en fietsers. De eigen stoep inrichten wordt mogelijk, waardoor spelen, ontmoeten en activiteit op straat wordt gestimuleerd, dit leidt tot meer sociale samenhang en nodigt uit tot interactie tussen verschillende gebruikers.



Piraeus - Kollhoff



GWL terrein Amsterdam - KCAP



ZZA - Mieres social housing





Parkeren

## 8. Parkeren dient uit het zicht opgelost te worden in een gebouwde oplossing

De nieuwe stadswijk zal worden ontworpen langs de principes van Transit Oriented Development, een methodiek die de voordelen van het openbaar vervoer maximaliseert en tegelijkertijd stevig de nadruk legt op de menselijke maat. Het leidt tot een stimulans van het OV, maar ook het vervoer met de fiets en te voet (uit: TOD Handreiking Provincie Zuid-Holland).

De focus zal liggen op het ondergeschikt maken van de rol van de auto in het gebied en routing voor fietser en voetganger voorrang te geven. Daartoe is het van belang dat de auto zoveel mogelijk uit het straatbeeld wordt gehouden. Het parkeren moet daarvoor bebouwd opgelost worden. Gezien het feit dat de Afrikaweg op de bestaande hoogte blijft liggen is er ruimte om het hoogteverschil gebouwd op te vangen middels parkeergarages.



Heldere en lichte materialisering van ondergronds parkeren



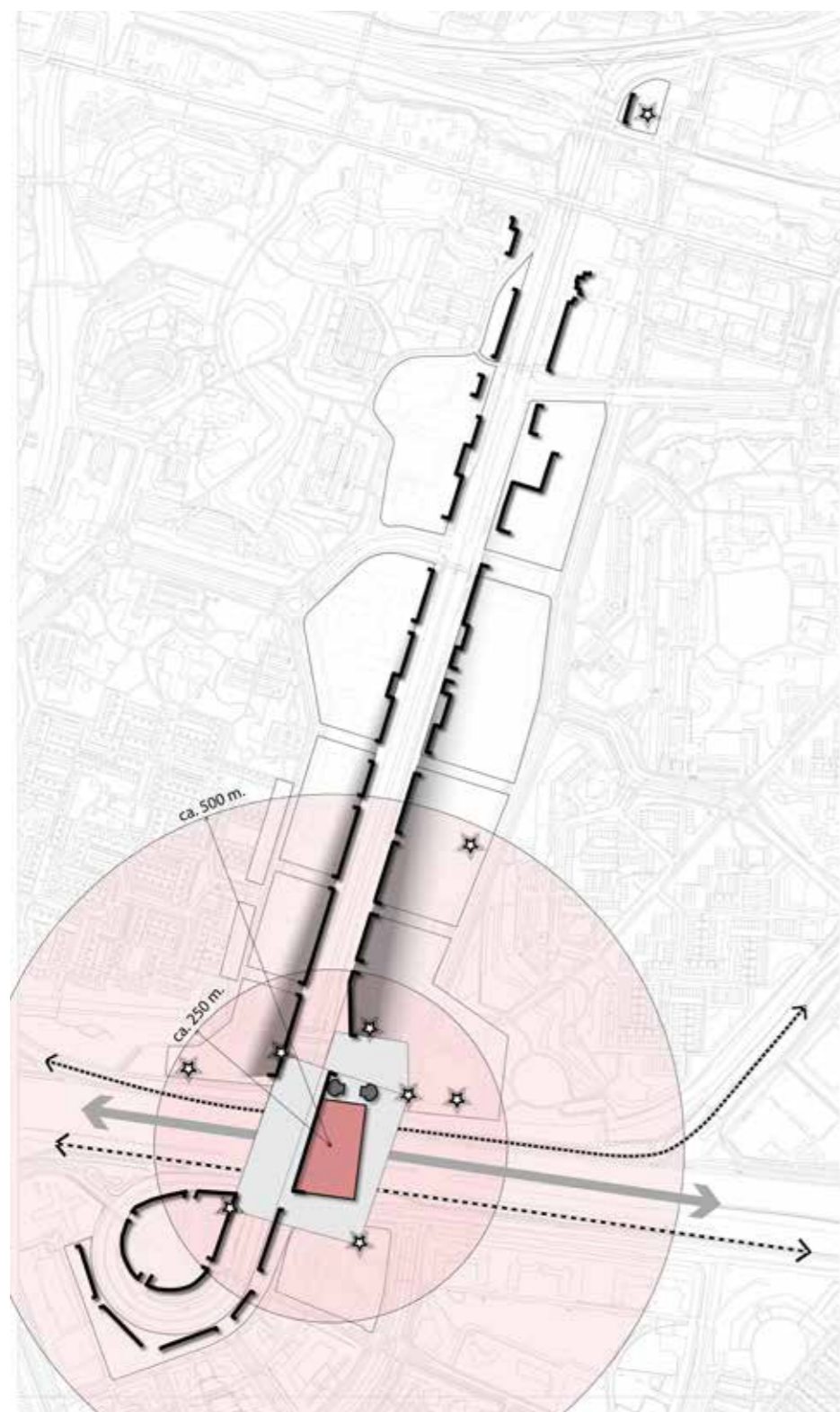
Daglicht toetreding geeft een relatie met buiten



Mahlerplein, Amsterdam - studioSK



Houtmarkt, Kortrijk

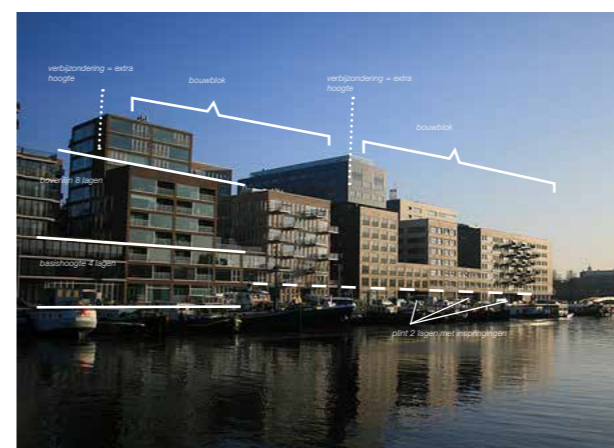


Bouwhoogtes

## 9. Bouwhoogtes

Voor stedelijkheid is enerzijds dichtheid van belang voor de dynamiek en anderzijds de menselijke maat voor de leefbaarheid. Er moet daarom een zorgvuldige afweging zijn van bouwhoogtes in wanden, de plaatsing van accenten en de kleine korrel van een woongebied. Op hoofdlijnen zijn in ieder geval op basis van geldend beleid vanuit de hoogbouwvisie, reeds toegestane hoogte in bestaande plannen en eerste ontwerpend onderzoek de volgende bandbreedtes te signaleren.

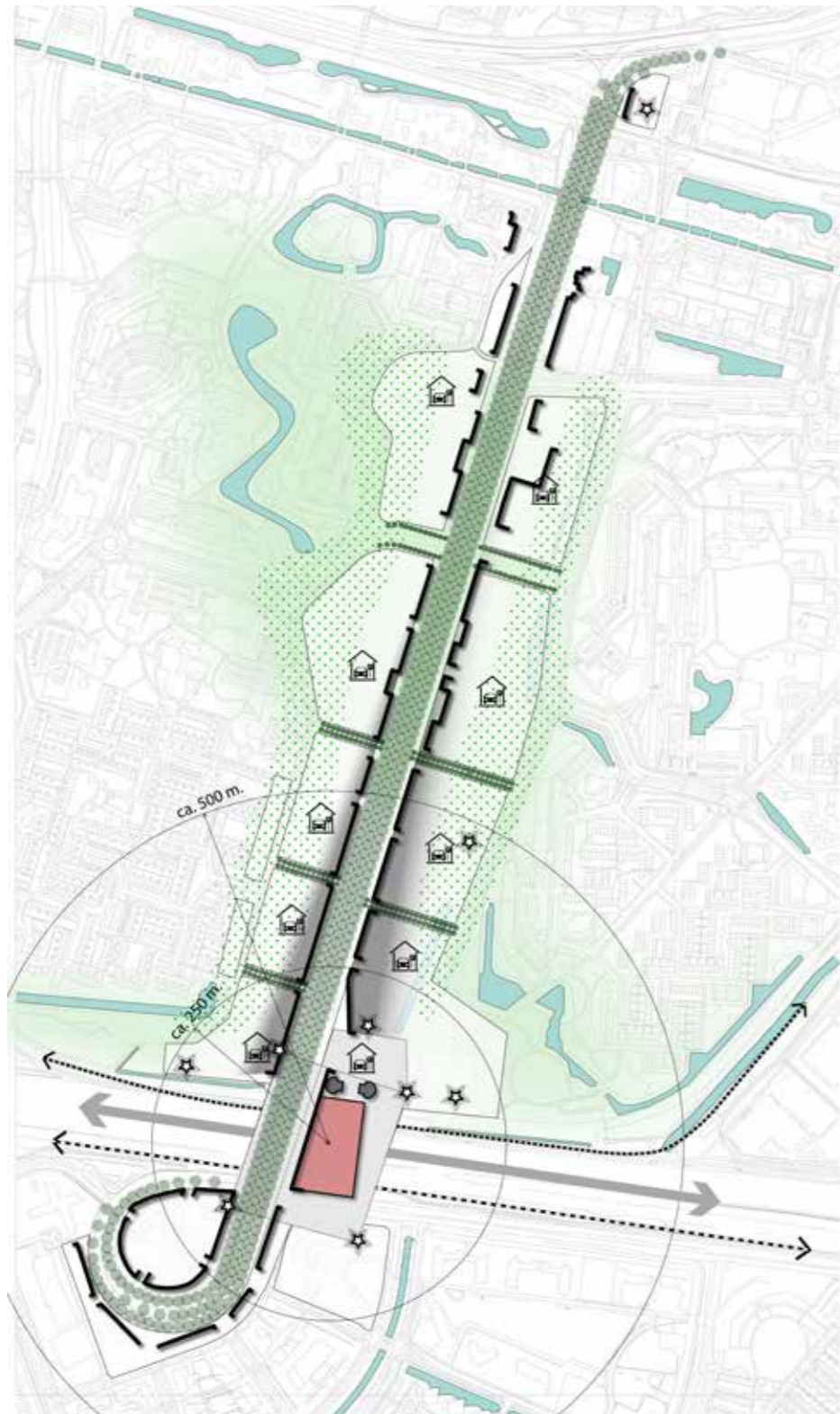
Langs de Afrikaweg een duidelijke wand met voldoende afwisseling en oriëntatiepunten door setback en hoogte accenten. De gemiddelde hoogte ligt tussen 4- 6 lagen in de rooilijn, setbacks kunnen verder omhoog naar 8 en accenten variëren van 25 tot 12 lagen afhankelijk van de afstand tot het station. Langs Bredewater en Boerhaavelaan domineert een rustig woonmilieu waarin kleinere bouwblokken in het groen staan. De basis voor de blokken ligt in 3-4 lagen en accenten op goed gekozen plekken kunnen tussen de 6-8 lagen liggen. De tussengebieden dienen zorgvuldig afgestemd te worden op de ontworpen situatie. Langs de A12 manifesteert de stad zich en zijn in lijn met de hoogbouwvisie hoogtes van 100 m mogelijk.



Diverse bouwhoogte aan het Westerdok, Amsterdam



Coulissen - Shift architecture urbanism & Powerhouse Company



Totaalbeeld visiekaart

### 3.5 KADERS VOOR EEN KWALITATIEVE VERDICHTING

De 9 ruimtelijke en programmatische regels bieden een kader voor de toekomstige ontwikkelingen in dit gebied. Integraal ontworpen creëren ze een oplossingsruimte waarin diverse invulling en individuele ontwikkeling mogelijk is. Ze bieden houvast om toekomstige projecten te toetsen. Toetsing van projecten aan deze kaders zal leiden tot een gebied dat voldoet aan de vooraf gestelde ambities voor de Entree van Zoetermeer en de leefbaarheid behorende bij de schaa sprong.

Een aantal kaders dienen in een integraal project door de gemeente te worden gerealiseerd. Daarbij gaat het om de herprofilering van de Afrikaweg tot stadsstraat, de realisatie van een nieuw vervoersknoop, realisatie van de nieuwe groenstructuur, realisatie van nieuwe routes en herinrichting van nieuwe straten. Deze projecten dienen nader uitgewerkt te worden in een stedenbouwkundig ontwerp voor heel het gebied om daarna per deelgebied of fase een technisch ontwerp te maken.

De realisatie van de vervoersknoop geeft invulling aan de 'Heroverweging Mandelabrug' uit de Project Aanpak Entree Zoetermeer op ambitieniveau 3; Dek over de Snelweg. Uit het ontwerpend onderzoek van de afgelopen tijd en met de kennis van het praktijkvoorbeeld van vervoersknoop Bleizo is duidelijk geworden dat dit dek mogelijk is. Echter er dient nog uitgewerkt te worden hoe dit nieuwe dek het beste kan aansluiten bij de bestaande situaties en of de Mandelabrug daarin geïntegreerd kan worden of niet.

Het gaat hier om ruimtelijke kaders en geen definitief masterplan. Daardoor zijn er verschillende uitwerkingen per kavel mogelijk. Een vast getal voor het aantal te realiseren woningen of de m<sup>2</sup>'s nieuw programma is niet zomaar te geven. Voor het gebied ten noorden van de A12 geldt dat het te realiseren programma binnen deze kaders zal liggen tussen de 3.000 en 3.800 woningen. De situatie rondom de Zuidweg-lus (ten zuiden van de A12) geeft ook nog eens ruimte voor ca. 40.000 - 60.000 m<sup>2</sup> programma. Gezien de locatie en condities aldaar kan dit programma zowel tot woningen als werklocaties leiden. Al met al geeft dat een bandbreedte van nog ca. 300-500 woningen.

### 3.6 DUURZAAMHEID

Bij duurzame verstedelijking horen thema's als klimaatadaptatie, energietransitie, stimuleren van duurzame mobiliteit en aanpasbare stedelijke ruimte. De kaders voor deze thema's zullen in het stedenbouwkundig plan en per deelgebied verder uitgewerkt worden en up-to-date worden gehouden in relatie met de meest recente innovaties. De gebiedsvisie vraagt tenminste om:

1. Klimaatadaptatie in openbare ruimte en project

Zoetermeer kenmerkt zich als een groene stad. In de verder verdichte binnenstedelijke ontwikkeling kan dat karakter overeind blijven vanuit de leefbaarheid van de plek en tegelijk bijdragen aan de klimaatadaptatie van de stad. Een groene openbare ruimte kan stedelijke opwarming immers temperen. Het groen geeft schaduw en minder opwarming dan verharde oppervlaktes. Daarnaast kunnen de openbare ruimte, groene daken, grasvelden en waterpartijen en -pleinen de waterlast uit hevige neerslag bufferen.

De nieuw te ontwerpen groenstructuur zou in deze visie moeten inspelen op bovengenoemde twee effecten. Individuele projecten worden idealiter uitgevoerd met groene daken.

2. Energietransitie op wijkniveau

Een wezenlijke stap in de energietransitie vraagt om een benadering van het energievraagstuk op systeemniveau. De rijksoverheid heeft als doel gesteld om voor 2050 alle huizen gasloos te maken. Dat betekent nieuwe systemen voor verwarmen en koken. Efficiënte energieoplossingen als Warmte-Koude Opslag zijn daarvoor nodig. Dergelijke systemen kunnen enkel op gebieds- en projectniveau worden geïmplementeerd en niet op dat van de individuele woning. Dat zal in het verdere proces van deze gebiedsontwikkeling moeten worden uitgewerkt.

3. Een stationswijk moet leiden tot meer gebruik van het OV

De ontwikkeling van dit gebied zo dicht op het OV zal een nieuwe doelgroep aantrekken, zoals die zich in grotere steden meer en meer ontwikkelt. Mensen die niet meer gericht zijn op het bezit van een auto, maar hun mobiliteit vinden in een cocktail van mobiliteitsvormen zoals trein, fiets, RandstadRail en deelauto. Slimme apps of integrale abonnementen zoals de NS-Businesscard ("Een kaart voor al uw reizen") maken die cocktail mogelijk.

Een openbare ruimte die zo is ingericht zodat voetgangers en fietsers de ruimte krijgen om snel en gemakkelijk bij het station te komen, is daarom van belang in de stedenbouwkundige uitwerking van het gebied. Net als het stimuleren van serviceproviders voor mobiliteit om voor de toekomst van het gebied mee te denken en hun services aan te bieden. Denk daarbij aan providers als: OV-fiets, Greenwheels, Connect-car en Snappcar. Het zijn al die factoren bij elkaar die samen leiden tot een mobiliteitscocktail waarin het eigen autobezit niet meer vanzelfsprekend is.

4. Een sterk stedenbouwkundig raamwerk faciliteert verschillend gebruik

We maken met de visie Afrikaweg een sterk stuk stad. Een stuk stad waar het stedelijk raamwerk of het grid helder en duidelijk staat. Binnen dit grid zijn goede bouwblokken gedefinieerd en is er voldoende ruimte voor een programmatische mix. De nieuwe bebouwing zal die ruimte ook daadwerkelijk moeten bieden, zo veel mogelijk geschikt voor meerdere functies of van dusdanig niveau dat ze op termijn aanpasbaar is aan nieuwe wensen en ander gebruik.



### 3.7 VISIE IN RELATIE TOT BESTEMMINGSPLAN

In paragraaf 1.4 is aangegeven welke partijen en gebieden zich actief hebben gemeld bij de gemeente. Daarbij is duidelijk gemaakt dat in het geval van vrijwel alle initiatiefnemers geldt dat er voor de realisatie van hun plannen noodzaak is tot bestemmingswijziging.

Voor het Boerhaavelaan plan is in het middendeel al een bouwtitel voor woningbouw. Met de behoefte vanuit de ontwikkelaar om ook het Terra Nova pand te transformeren in plaats van sloop-nieuwbouw is daar een noodzaak voor een binnenplanse afwijking. Voor het zuidelijke deel van het Boerhaavelaanplan (ten zuiden van het IBM-pand) geldt dat dit in het huidige bestemmingsplan bestaat uit kantoren en hotel. Vanuit de visie dienen hier de functie mogelijkheden uitgebreid te worden, zodat wonen hier ook mogelijk wordt

- Aanpassingen in bestemmingsplan noodzakelijk
- Bestemmingsplan ten dele veranderen
- Mogelijk een verandering van gebouwtransformatie naar sloop-nieuwbouw of vice versa
- Geen aanpassingen in bestemmingsplan noodzakelijk



# 4

## VERVOLG

De visie is een eerste perspectief voor het stationsgebied en de Afrikaweg over 30 jaar. Het biedt een wervend beeld en kaders op hoofdlijnen waar meerdere partijen zich in kunnen vinden. Voor het vervolg is het van belang om alle stakeholders in het gebied achter dit perspectief te krijgen en te onderzoeken hoe het perspectief tot stand kan komen. Het gaat zowel over de uitwerking op gebouwniveau en openbare ruimte als de fasering richting de realisatie van dit perspectief.

### 4.1 SAMENSPRAAK

In de afgelopen periode is er in allerlei vormen met de stad gesproken over de Entree Zoetermeer en deze visie. De komende tijd moeten we met de stad specifiek in gesprek blijven om deze gebiedsvisie verder uit te werken. In de vorm van raadplegingen leggen we het oor te luister bij stad om input te krijgen op de belangrijkste opgaven uit de gebiedsvisie.

We zullen eveneens om de tafel moeten met een aantal grotere stakeholders zoals NS, Prorail, Rijkswaterstaat, MRDH om de haalbaarheid van de vervoersknoop boven de snelweg te onderzoeken.

### 4.2 VAN VISIE NAAR STEDENBOUWKUNDIG MASTERPLAN EN GRONDEXPLOITATIE

Een eerste vervolg stap is om de gebiedsvisie om te zetten in een stedenbouwkundig masterplan. In deze fase kan de basisstructuur worden uitgewerkt waarbij meer duidelijkheid komt over de openbare ruimtes, verkeersstructuren, hoogteverschillen en bebouwbare ruimtes. Hierin kunnen de noodzakelijke vooronderzoeken worden gedaan naar verkeer, parkeren, geluid, milieu en aansluiting op de (bestaande) omgeving van Stadshart, Meerzicht, Driemanspolder en Rokkeveen. Daarmee komt er ook een scherper beeld van de noodzakelijke investeringen in de infrastructuur en openbare ruimte en de opbrengsten van verkoop van gronden en de te verhalen kosten bij ontwikkelaars in de vorm van bijvoorbeeld? een grondexploitatie.

Om meer duidelijkheid te krijgen over de uitvoering en fasering gaan we intensief met alle stakeholders om tafel om planning en techniek af te stemmen. Naast de actieve ontwikkelaars in het gebied moet ook het contact met de vervoersautoriteit inzake het busstation worden gelegd.

### 4.3 PLANOLOGISCHE KADER EN INRICHTINGSPLAN GEBIED

Op basis van het stedenbouwkundig plan en gemaakte anterieure afspraken met eigenaren kan het planologisch kader in het gebied worden aangepast. Afhankelijk van de gekozen fasering komt er een nieuw overkoepelend bestemmingsplan of per deelgebied naar de gemeenteraad toe.

Met duidelijkheid over de projecten en het planologische kader kan er ook begonnen worden aan de inrichtingsplannen voor de openbare ruimte in het gebied.

#### **Gefaseerd ontwikkelen en bouwen, gefaseerd transformeren van weg naar straat**

De verwachting is dat het gebied zich gefaseerd zal ontwikkelen op basis van de individuele eigendommen. Daarbij zal ook de Afrikaweg gefaseerd transformeren van toegangsweg naar stadsstraat.

Om de gewenste kwaliteit te bereiken wordt ook een voorstel voor de sturing op samenhang, programmering en (ruimtelijke) kwaliteit gedaan.



