gemeente
Zoetermeer

Ruimtelijke Strategie
Zoetermeer 2040
Stad in de Buurt



concept ontwerp

Stad in de buurt: Zoetermeer in 2040

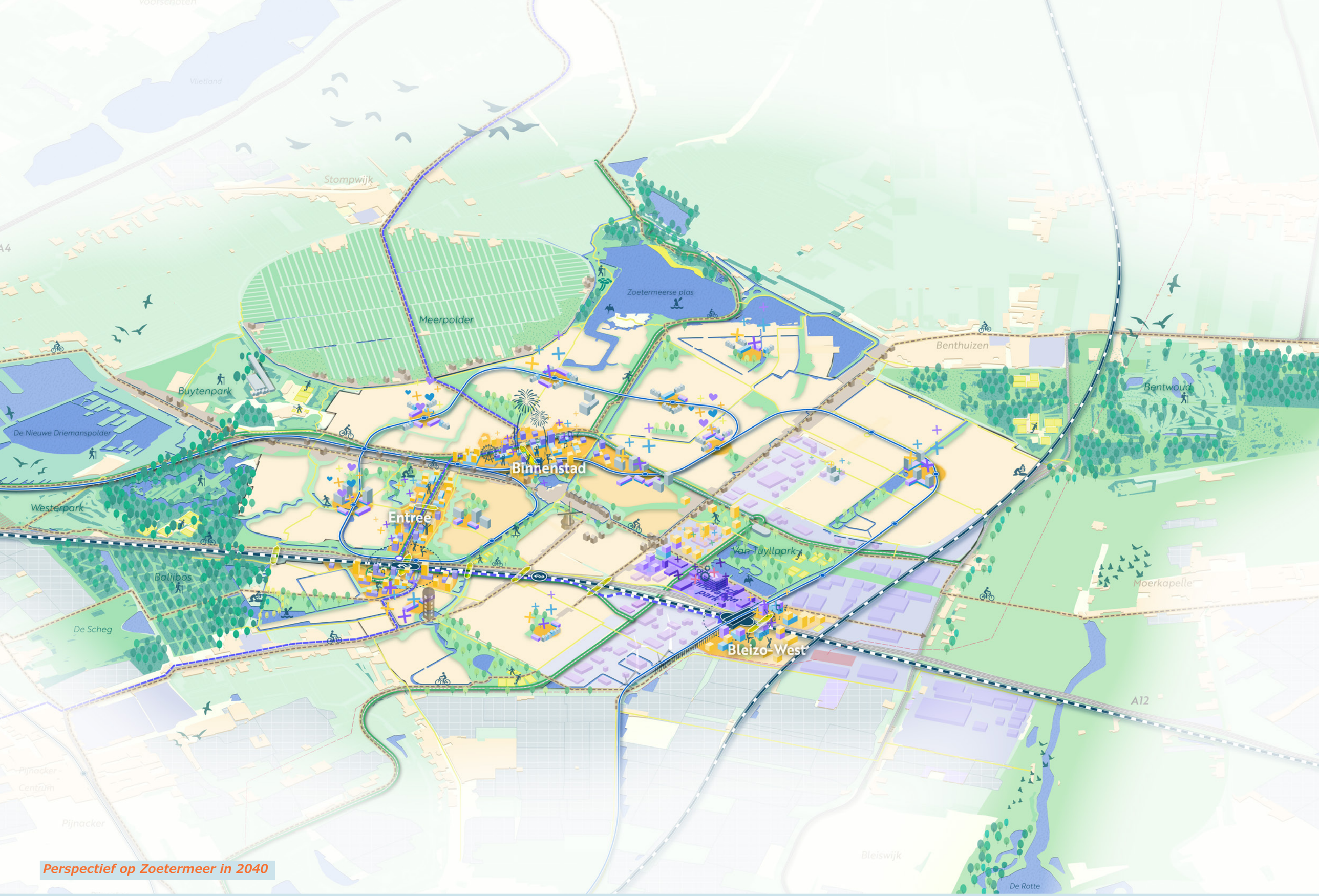
Dit is Zoetermeer in 2040.

Terugkijkend kunnen we vaststellen dat de stad er beter voor staat dan in 2024. We zijn er in geslaagd om er meer een echte stad van te maken. Met meer stedelijke dynamiek en levendigheid. Een stad die qua inwoners sterk is doorgegroeid maar tegelijkertijd haar leefbaarheid heeft verbeterd. Hoe…?

Door haar groene kwaliteiten verder te versterken. Door te investeren in woonkwaliteit en ruimte voor werk. En door de stad zo in te richten dat ontmoeting, sport en spel voor iedereen bereikbaar zijn. We hebben geen stenen gestapeld maar een stad gebouwd waarin ruimtelijke en sociale opgaven hand in hand gaan.

In de visiekaart ziet u de kracht van Zoetermeer in één beeld gevangen. Een stad die dicht bij de grootste steden van Nederland ligt. Waar alles dichtbij is omdat zij compact is gebouwd rond alle voorzieningen die het stedelijk leven aantrekkelijk maken. En die tegelijk direct verbonden is met de rust en ruimte van het groene hart. Dat maakt Zoetermeer ‘de stad in de buurt’.

Dit document laat zien hoe wij daar gekomen zijn.



Perspectief op Zoetermeer in 2040

Voorwoord

Wordt als laatst toegevoegd

Inhoudsopgave

Inhoud	Pagina
Stad in de Buurt: Zoetermeer in 2040	2
Voorwoord	4
Inhoud	6
1. Inleiding en achtergrond	8
2. Dialoog met de stad	12
3. Het DNA van Zoetermeer	16
4. Ruimtelijke visie Zoetermeer 2040: Stad in de Buurt!	26
5. Leefmilieus van Zoetermeer	42
6. Onderliggende beleidsthema's	62
7. Voorbij 2040	80
8. Uitvoeringsagenda	86
Begrippenlijst	89

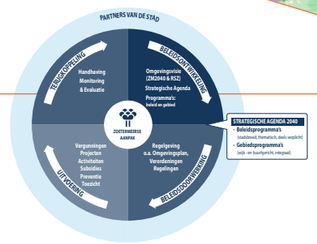












Leeswijzer

Inleiding, dialoog en DNA
Met de Ruimtelijke Strategie bouwt Zoetermeer voort op haar omgevingsvisie. In overleg met inwoners en ondernemers en uitgaande van de bestaande stad en haar ontstaansgeschiedenis is de Ruimtelijke Strategie tot stand gekomen. Deze achtergronden staan beschreven in de hoofdstukken 1 t/m 3.

Visie en hoofdkeuzes
Hoofdstuk 4 vormt de kern van dit document. Hierin wordt de visie op de toekomst van Zoetermeer beschreven aan de hand van 10 strategische keuzes voor de leefomgeving.

Leefmilieus
In hoofdstuk 5 wordt aan de hand van leefmilieus toegelicht hoe de strategische keuzes zich vertalen naar verschillende gebieden, de leefmilieus, in de stad.

Onderliggende beleidsthema's
Hoofdstuk 6 beschrijft alle onderliggende beleidsthema's waaruit de RSZ is opgebouwd. Hierin wordt specifiek ingegaan op de verschillende opgaven en keuzes op het gebied van wonen, economie, groen, voorzieningen, energie, gezondheid en de regio.

Voorbij 2040
Na 2040 is de stad niet af. Hoofdstuk 7 geeft een doorkijk naar de ontwikkeling van Zoetermeer na 2040.

Uitvoering
Hoofdstuk 8 tenslotte gaat over de uitvoering van de RSZ. In dit korte hoofdstuk wordt toegelicht welke onderwerpen in de eerste helft van 2025 zullen worden uitgewerkt in een uitvoeringsagenda.



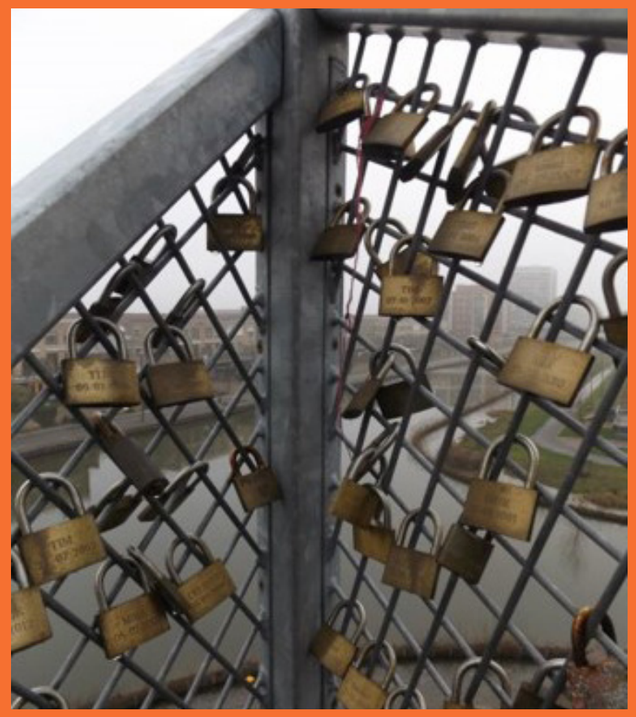
Schooltuin Zoete Aarde

1. Inleiding en Achtergrond

Heempark bij winkelcentrum Oosterheem (foto: Dick Valentijn)

Verhalen van de stad

Hans van Houwelingen - Birthmark
Birthmark is een beeld dat ontstaat bij de geboorte van deze wijk, ermee opgroeit en wordt belast met zijn geschiedenis. Het kunstwerk staat op een eilandje in de wijk Oosterheem. Het bestaat uit een trap rondom een elf meter hoge stalen constructie, waaraan hangslotjes worden geklikt met de namen en de geboortedata van de kinderen in de wijk. Het is een monument voor alle mensen in Oosterheem, dat zal groeien naarmate de tijd verstrijkt - hoe meer kinderen er worden geboren hoe meer sloten er aan het beeld hangen.Iedere gang van een vader/moeder naar het eilandje na de geboorte van zijn kind wordt in het kunstwerk opgenomen. Het heeft de taak om stilaan de ziel van zijn omgeving in zich op te nemen om die weer prijs te kunnen geven.



1. Inleiding en Achtergrond

1.1 Waarom een Ruimtelijke Strategie 2040?

In 2022 is de Visie Zoetermeer 2040 opgesteld. De Omgevingswet schrijft voor dat deze visie vertaald wordt naar ruimtelijke opgaven en keuzes. In de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer 2040 (verder RSZ) maken we zichtbaar welke opgaven we waar in de stad ruimte bieden en hoe Zoetermeer zich tot 2040 ontwikkelt. De RSZ vormt daarmee het tweede deel van de Visie Zoetermeer 2040. Samen vormen zij de omgevingsvisie van Zoetermeer.

Maar er zijn meer redenen om de RSZ op te stellen:

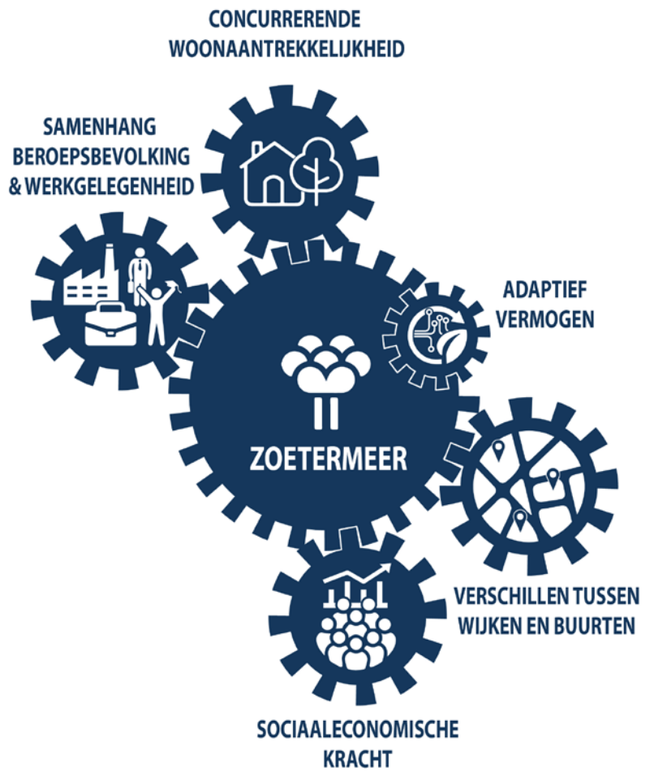
- Zoetermeer moet inspelen op verschillende maatschappelijke ontwikkelingen en opgaven, zoals demografische ontwikkelingen (vergrijzing), toenemend woningtekort, snelle verandering van het klimaat en de energietransitie. Met de RSZ maken we keuzes om deze opgaven een plek te geven binnen de schaarse ruimte.
- De RSZ geeft helderheid over waar en hoe de stad in de komende jaren gaat veranderen. Dit geeft ambtenaren, inwoners en ondernemers helderheid waardoor planprocessen en besluitvorming versneld kunnen worden.
- De RSZ is voor de langere termijn en overstijgt diverse collegeperioden. Het helpt om te blijven sturen op de grote opgaven voor de langere termijn.
- De RSZ helpt om projecten en (gebieds-)programma's goed op elkaar aan te laten sluiten. Vanuit het totaalbeeld van de stad kunnen we beter bepalen hoe we bepaalde voorzieningen over de stad verdelen. Of hoe we het woningbouwprogramma zo over de stad verdelen dat nieuwe woningen ook echt passen in de betreffende wijk. Zo kunnen we de sociaaleconomische balans in de stad verbeteren, een belangrijk doel van de Visie Zoetermeer 2040.
- Tenslotte kunnen we met de RSZ aan externe partners, zoals investeerders en ontwikkelaars, goed uitleggen welke richting we met de stad op willen. Dit biedt duidelijkheid en maakt van Zoetermeer een nog aantrekkelijkere stad om in te investeren.

1.2 Aanleiding: Zoetermeerse mechanismen en Visie Zoetermeer 2040

Zoetermeerse mechanismen

Onderzoek naar de 'Staat van Zoetermeer' toonde eind 2019 aan dat er in Zoetermeer al lange tijd sprake is van een aantal dalende trends, zoals een afnemende woonaantrekkelijkheid en sociaaleconomische kracht. Kijkend naar de bestaande stad constateerden we een aantal samenhangende mechanismen die een negatieve invloed hebben op de balans van de stad (zie figuur 1.1).

De staat van Zoetermeer heeft duidelijk gemaakt dat een aantal wijken aandacht en liefde nodig hebben. Ook al is de stad relatief jong, de eerste wijken dateren van 60 jaar geleden. Woningen zijn verouderd en voldoen niet meer aan de (energie-)normen van deze tijd. Het voorzieningenniveau in de wijken staat op een aantal plekken onder druk en de wijkcentra en oudste bedrijventerreinen hebben niet de uitstraling die hoort bij een vitale stad. Bovendien is er in sommige wijken een te eenzijdig woningaanbod, wat leidt tot een sociaaleconomische disbalans in de stad. Meer kwaliteit, diversiteit en een gemengd woningaanbod zijn nodig.
Zowel op fysiek als sociaal vlak heeft de stad vernieuwende impulsen nodig. De Visie Zoetermeer 2040 vormt de aanzet tot deze vernieuwing.



Figuur 1.1: De Zoetermeerse mechanismen (uit 'De Staat van Zoetermeer'; onderzoek Louter 2019)

Visie Zoetermeer 2040
In reactie op de uitkomsten van het onderzoek naar de staat van Zoetermeer is in 2022 de Visie Zoetermeer 2040 opgesteld. Deze visie beschrijft het gewenste toekomstbeeld van Zoetermeer aan de hand van 6 hoofdlijnen:

Samengevat betekenen de hoofdlijnen het volgende:

1. Zoetermeer is mijn thuis: de stad vormt een thuis voor diverse doelgroepen.
2. Duurzame stad in en tussen de parken: groen vormt dé identiteit van Zoetermeer.
3. Pallet van wijken en buurten: we geven vernieuwende impulsen aan de wijken van de toekomst.
4. Doorlopend ontplooiingskansen voor de inwoners van Zoetermeer: we sturen op een sterke economie en faciliteren een leven lang ontwikkelen voor alle inwoners.
5. Stad van toegepaste innovatie: we zetten nieuwe technieken, digitalisering en data in om maatschappelijke belangen beter te dienen.
6. Zoetermeer regiostad: Zoetermeer is voor de regio een daadkrachtige, zelfbewuste en vernieuwende partner.

Deze hoofdlijnen zijn, waar mogelijk, vertaald in ruimtelijke opgaven en vormen zodoende het vertrekpunt van de RSZ.

Figuur 1.2: de 6 hoofdlijnen van de Visie Zoetermeer 2040

1.3 Fysiek én Sociaal

De hoofdlijnen van de visie Zoetermeer 2040 laten een combinatie van fysieke en sociale opgaven zien. Daarom heeft Zoetermeer ook gekozen voor een RSZ waarin de samenhang tussen fysieke en sociale aspecten in de leefomgeving worden beschreven. Daarmee doet de RSZ recht aan de hoofdlijnen van de Visie Zoetermeer 2040.

1.4 Detailniveau van de RSZ

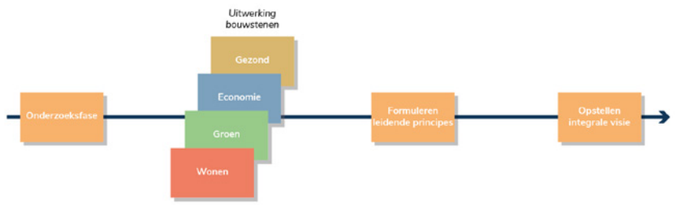
De RSZ schetst de grote bewegingen in de stad aan de hand van de belangrijkste opgaven. Het is een strategisch document dat vooral in gaat op de ontwikkeling van de stad als geheel. Het bevat geen details op het niveau van buurten, straten of specifieke objecten of gebouwen. Deze nadere uitwerking vindt plaats in lopende en nog op te starten gebiedsprogramma's.

1.5 Omgevingseffectrapportage (OER)

Voor het opstellen van de RSZ is gebruik gemaakt van een Omgevingseffectrapportage (OER). Hierin zijn de (milieu) effecten in beeld gebracht van de ontwikkelingen en ambities die in de RSZ zijn beschreven. De uitkomsten van het OER hebben mede richting gegeven aan de strategische keuzes in de RSZ. Het OER wordt tegelijk met de ontwerp RSZ aangeboden voor bestuurlijke besluitvorming en ter inzage gelegd voor het publiek. Het OER is als separate bijlage aan de RSZ toegevoegd en te vinden op de website van de gemeente Zoetermeer.

1.6 Hoe is de RSZ tot stand gekomen?

De RSZ is tot stand gekomen in een zorgvuldig proces dat circa 1,5 jaar heeft geduurd. Na de onderzoeksfase zijn alle onderliggende bouwstenen goed in beeld gebracht. Deze zijn in spelvorm met bestuurders en ambtenaren gedeeld. Vervolgens zijn de leidende principes opgesteld. Deze zijn door college en raad vastgesteld. Tenslotte is de visie uitgewerkt tot het integrale eindbeeld aan de hand van tien strategische keuzes.



Figuur 1.3: proces totstandkoming RSZ



2. Dialoog met de stad

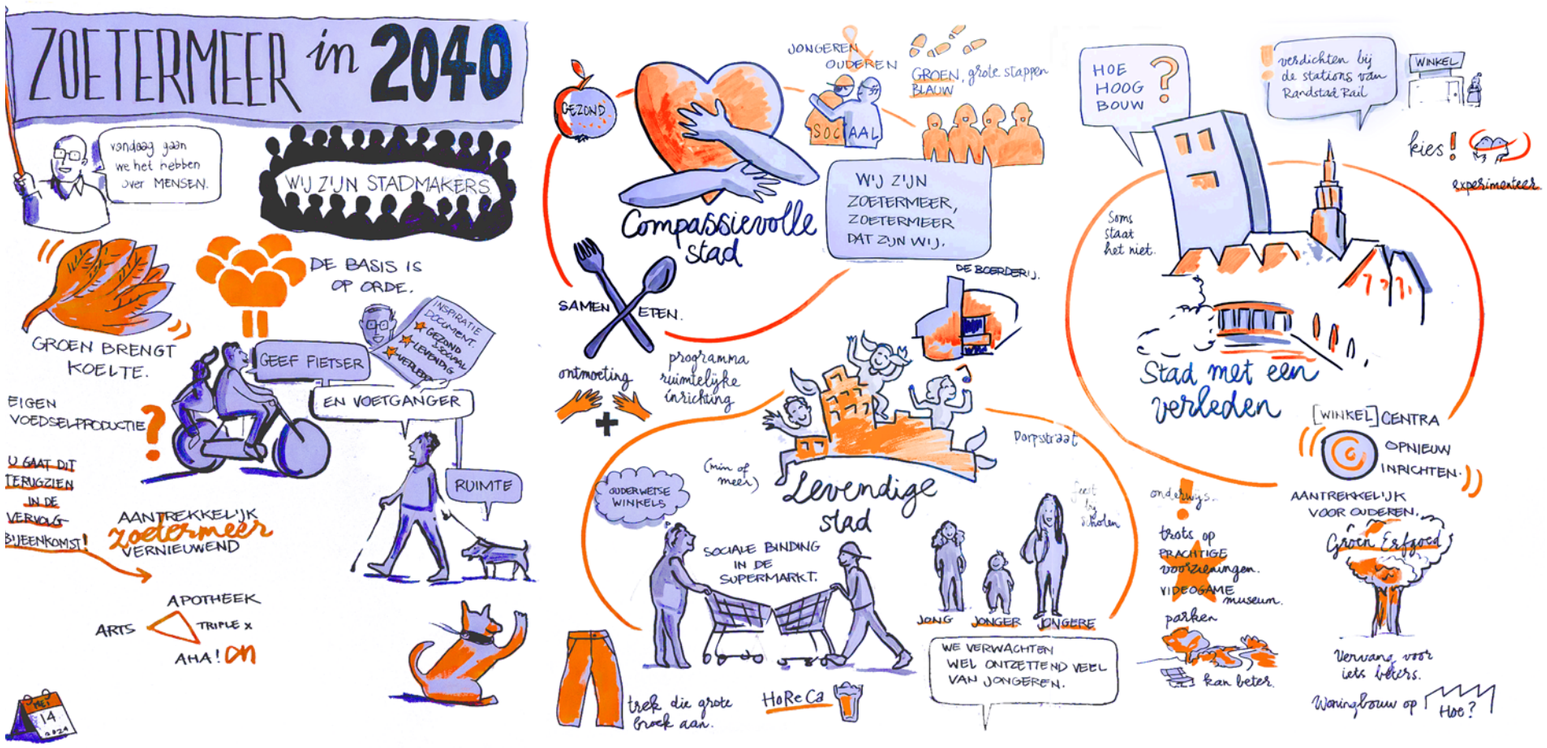
Participatiebijeenkomst Zoetermeerders in gesprek (foto fotoflex)

2. Dialoog met de stad

De RSZ gaat over de toekomst van Zoetermeer en is daarmee belangrijk voor alle inwoners, bedrijven en (belangen)organisaties. Aan de RSZ gaat 1,5 jaar actieve participatie vooraf. Dat was niet altijd eenvoudig. Een visie document gaat over de grote lijn en is dus wat anders dan het organiseren van participatie over een nieuw gebouw op de hoek. Het bevat niet altijd de concrete maatregelen of acties waar mensen naar op zoek zijn. Het vraagt om een blik op de toekomst, op de wat langere termijn, en bevat heel veel verschillende onderwerpen.

Toch zijn we er in geslaagd om met een brede groep belanghebbenden een goed gesprek te voeren over de toekomst van de stad. Dit varieerde van de dialoog met ‘stadmakers’ tot ‘Zoetermeerders in gesprek’: een brede vertegenwoordiging van inwoners met belangstelling en ideeën over Zoetermeer. Op diverse inhoudelijke thema’s vonden gesprekken plaats met professionele partners, zoals de zorgsector, het onderwijs, Stedin, waterschappen, HTM en MRDH. Vaak heeft de dialoog geleid tot inspiratie en soms ook tot concrete voorstellen die zijn opgenomen in de RSZ.

Voor participatie geldt dat je het nooit iedereen naar de zin maakt. Daarvoor is dit onderwerp te veelomvattend en zijn de meningen te veelzijdig. De kunst is om uit al die informatie een grote lijn te halen en recht te doen aan ieders inbreng door deze te vertalen naar de inhoud en de ‘geest’ van het document.
Zoetermeerders vinden de dialoog met de gemeente belangrijk en verwachten uiteraard dat er iets met de uitkomsten gebeurt. Zij waarderen de kwaliteiten van hun stad en zien die als basis voor verdere groei en ontwikkeling. Het thema leefbaarheid vormde vaak een rode draad in het gesprek. De ontwikkeling van de stad gaat niet alleen over het bouwen van woningen maar vooral ook over de manier waarop mensen samen leven en met elkaar om gaan. Daar horen ook thema’s bij als ontmoeten, inclusiviteit, gezond leven en eten en zorg. Daarnaast kwam het thema groen vaak terug. De meeste betrokkenen zijn het er wel over eens dat het Zoetermeer van de toekomst haar groene kwaliteiten nog beter kan benutten en dat dit ook nodig is om de stad op langere termijn gezond en leefbaar te houden.
Van de dialoog met de stad is een uitgebreid participatieverslag gemaakt dat als bijlage bij de RSZ beschikbaar is. Hierin staat meer uitgebreid beschreven wie er betrokken zijn geweest en wat de opbrengsten van het proces zijn geweest.



Beeldverslag participatie, door Theresa Hartgers

Dank aan iedereen die een actieve bijdrage heeft geleverd.
Het heeft de tekst verrijkt en het draagvlak vergroot.

Logo van de pop-up EXPO, welke is gebruikt voor tentoonstellingen, bijeenkomsten en activiteiten



Participatiebijeenkomst jongeren Urban Art Studio (foto fotoflex)



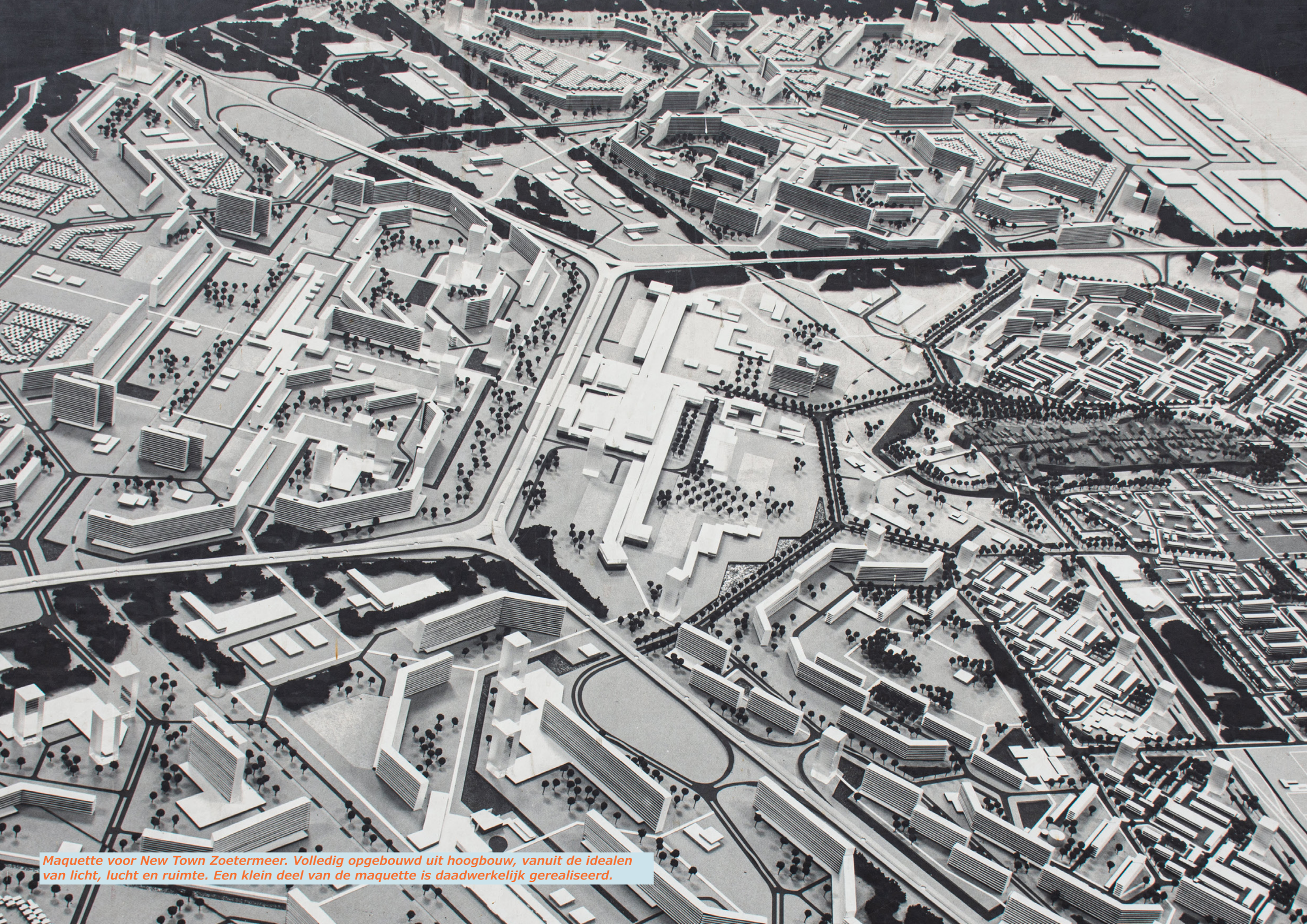






Participatiebijeenkomst Zoetermeerders in gesprek (foto fotoflex)

3. Het DNA van Zoetermeer



Maquette voor New Town Zoetermeer. Volledig opgebouwd uit hoogbouw, vanuit de idealen van licht, lucht en ruimte. Een klein deel van de maquette is daadwerkelijk gerealiseerd.

3. Het DNA van Zoetermeer

3.1 Kwaliteit en identiteit van Zoetermeer

Dit is Zoetermeer, een stad van bijna 130.000 inwoners. Een New Town, die op unieke wijze is gevormd. Deze stad combineert de centrale ligging in de zuidelijke Randstad met rust en ruimte door de opzet van suburbane stedelijkheid en de omarming door groengebieden.

Als we het hebben over het Zoetermeer van 2040, dan begint dat bij de kernkwaliteiten van de bestaande stad. Die vormen de basis voor de komende vernieuwing. Zoetermeer heeft zich in 60 jaar tijd ontwikkeld tot een fijne stad met suburbane stedelijkheid waar het prettig wonen en werken is. Ruimtelijk vormt de stad een bloemlezing van diverse naoorlogse ontwikkelingen op het gebied van architectuur, stedenbouw, groen en experimentele woningbouw. Dit is niet alleen op de plattegrond, maar ook in de stad voelbaar. Wijken hebben een eigen identiteit en opzet waardoor ze voor inwoners herkenbaar en aantrekkelijk zijn.

Het compacte karakter, van met name de eerste wijken, maakt dat alles goed bereikbaar is. Winkels, scholen en werk zijn nabij, zowel voor voetgangers als fietsers. Zo is Zoetermeer verkozen tot de beste grote fietsstad van Nederland. De ruim opgezette infrastructuur van Hoofdwegen en RandstadRail maakt dat je makkelijk door de stad reist en goed verbonden bent met de regio.



3.2 Ontwikkeling van Zoetermeer: van boterdorp naar New Town

Het ontstaan van Zoetermeer kent een bijzondere geschiedenis. De oude dorpskern ontstond al in de 11e eeuw op de kruising van de weteringen tussen Delft en Leiden en de verbindingsroute tussen Den Haag en Gouda. Aanvankelijk was het tweelingdorp Zoetermeer-Zegwaart een agrarische nederzetting in het Zuid-Hollandse veengebied dat zich na de oorlog ontwikkelde tot een forensendorp. De naoorlogse verstedelijking van de Haagse regio was in de jaren ‘60 aanleiding voor een grootschalige uitbreiding van Zoetermeer als groeikern.

Onder leiding van architect/stedenbouwkundige Sam van Embden werd door de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer een voorbeeldige leefomgeving ontworpen. Een stad met vrij liggende autowegen, fietspaden en een geheel eigen openbaar vervoer systeem. Woonwijken als bloembladen om de bestaande dorpskern heen. In elke wijk ruim voldoende voorzieningen op loopafstand. Een stad met kantoren langs de hoofdwegen en nabij de nieuwe stations. Met zwaardere bedrijvigheid aan de benedenwindse oostkant van de stad, ver genoeg om er geen last van te hebben en dichtbij genoeg om er te kunnen werken.

Doordat er de afgelopen 60 jaar continu aan nieuwe wijken gebouwd is, vind je in Zoetermeer een compleet overzicht van stedenbouw en architectuurstijlen die in deze periode in Nederland zijn bedacht en gebouwd. De nieuwste ideeën werden ontwikkeld en toegepast. Verspreid door de stad zijn ook enkele bijzondere door het Rijk gesubsidieerde experimenten te vinden. Zowel op het gebied van stedenbouw, architectuur als woningbouw en bouwmethoden.

Zuivel- en handelsdorp

Zoetermeer stond lang bekend als boterdorp, vanwege de zuivelbedrijven die in Zoetermeer zijn opgericht waarvan Nutricia het bekendst, en nog altijd aanwezig, is. Ook ontstond in de Dorpsstraat van Zoetermeer supermarktketen De Spar.

In 1935 werden Zoetermeer en Zegwaart onder de door hen gedeelde burgemeester samengevoegd. De nieuwe gemeente ging Zoetermeer heten, mede omdat deze naam door Nutricia gebruikt werd en daardoor internationaal bekend was.





Foto's HGOS (Historisch Genootschap Oud Soetermeer)

Nieuwe Driemanspolder: waterberging, natuurwaarde en recreatie in de groene stadsrand van Zoetermeer

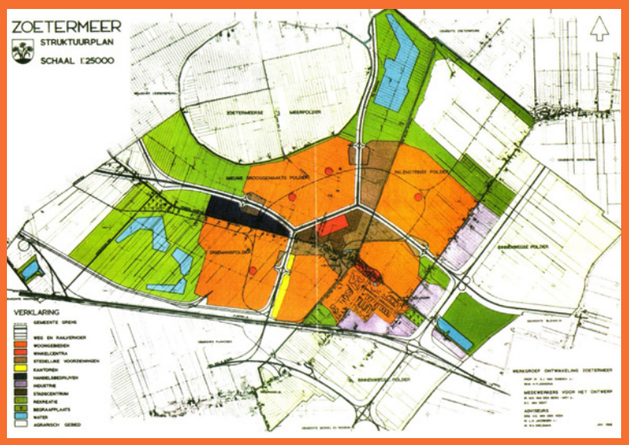
Van dorp naar New Town

Na de oorlog zocht Den Haag naar ruimte om de woningnood op te vangen. Den Haag schetste hiervoor het plan Wilsveen. Dit plan was er op gericht een nieuwe stad te bouwen voor 100.000 inwoners, deels op Zoetermeers grondgebied. Zoetermeer ging niet akkoord en maakte een eigen plan. Het Struktuurplan 1968 beschreef ook een stad voor 100.000 inwoners. Een New Town, maar dan gebouwd rondom het bestaande dorp en met respect voor historische structuren zoals de linten, weteringen en de meerpolder. Zoetermeer werd een compacte stad, met groen omringd zodat het Groene Hart zoveel mogelijk gespaard bleef. Zoetermeer is de oudste New Town van Nederland in een bestaand landschap.



plan Wilsveen

Struktuurplan Zoetermeer 1968



3.3 Ruimtelijke hoofdtyperingen van New Town Zoetermeer

Hoewel elke wijk zijn eigen bouwstijl en ruimtelijke opzet heeft, is een aantal planningsprincipes aan te wijzen die New Town Zoetermeer als geheel typeren:

De autonome, complete stad
Zoetermeer is een voormalige groeikern die al vanaf de eerste ontwerpen is opgevat als een complete, volwaardige stad. Naast woonwijken werden ook kantoorgebieden, bedrijventerreinen en een nieuw stadscentrum toegevoegd.

De compacte stad met een heldere hoofdopzet
Ook de wijken zelf, de bloembladen, zijn compact met eigen voorzieningen en afbakening ten opzichte van de rest van de stad en de omgeving. De hoofdwegen (H-structuur) als duidelijke afbakening van de gebieden. Met het open omliggende landschap als waardevol contrast met de stad.

Nieuwe groene stedelijkheid: stad tussen de parken
Onderdeel van het Struktuurplan 1968 was het Facetplan Groen. In alle wijken van Zoetermeer is veel groen aanwezig op kleine schaal, maar ook in grote parken aan de randen van de stad en in de laatst gebouwde wijken.

De volledige staalkaart van naoorlogse stedenbouw en architectuur
Zoetermeer is door de continue ontwikkeling uitgegroeid tot een ‘openluchtmuseum’ van stedenbouw- en architectuuropvattingen. Dit geldt ook voor de mobiliteit en het landschap. Uniek voor Zoetermeer als New Town is dat iedere wijk een herkenbare ‘bouwstijl’ heeft.

Laboratorium voor stedenbouw en architectuur
Zoetermeer is door de continue ontwikkeling uitgegroeid tot een ‘openluchtmuseum’ van stedenbouw- en architectuuropvattingen. Dit geldt ook voor de mobiliteit en het landschap. Uniek voor Zoetermeer als New Town is dat iedere wijk een herkenbare ‘bouwstijl’ heeft.

New Town gevouwen rondom historische structuren
Bijzonder aan Zoetermeer is dat historische structuren zijn opgenomen in het ontwerp voor de groeikern. Zoetermeer is hierdoor een nieuwe stad, waarin de oudere historische lagen zijn verweven. Dit gebeurde in een tijd, waarin historische gelaagdheid als stedenbouwkundig denkframe nog niet was ontwikkeld.

Stad met een dubbelhart: historisch en modern
Van het ‘tweelingdorp’ Zoetermeer-Zegwaart is het huidige centrum van de stad Zoetermeer een ‘tweelingcentrum’ geworden. Hierbij vullen de twee centra, de nostalgische Dorpsstraat en het moderne Stadshart, elkaar vanwege hun twee verschillende sferen aan.

Stadscentrum op twee niveaus, op beleving ontworpen
Het Stadshart heeft letterlijk twee niveaus: een bovenstad, waar de auto niet welkom is en waar winkelen, wonen recreatie- en cultuurbeleving hand in hand gaan, en een benedenstad, waar alle logistiek voor winkels en horeca en parkeren een plaats heeft.

New Town met eigen Openbaar vervoerssysteem voor alle wijken
De Zoetermeerlijn, de eerste nieuwe spoorlijn na WO II in Nederland, is een unicum. Inmiddels is het een rondgaand lightrail-traject tramlijn RandstadRail (HTM) dat ook de nieuwste Vinexwijk Oosterheem met de binnenstad verbindt.

Groeistad ontwikkeld met samenspraak
Zoetermeer heeft veel wijken samen met (toekomstige) inwoners ontwikkeld tussen 1970 en 1985. Het is niet te veel gezegd dat burgerparticipatie de stad Zoetermeer voor een aanzienlijk deel heeft gevormd.

Deze typeringen kenmerken een grote periode van groei van Zoetermeer en hebben cultuurhistorische waarde.

3.4 Cultuurhistorisch waardevolle elementen in Zoetermeer

Zoetermeer heeft een aantal gemeentelijke en rijksmonumenten, karakteristieke panden en vijf gemeentelijk beschermde stadsgezichten die vrijwel allemaal dateren uit de periode van voor de New Town. Het Post 45-project, dat in 2024 is afgerond, heeft cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en gebieden uit de periode 1945-1990 geïnventariseerd. De gebouwen en gebieden vormen samen de kaart van cultuurhistorisch waardevolle elementen in Zoetermeer, die hier is afgebeeld. Het ontstaan van de New Town Zoetermeer is uitgebreid onderzocht en te vinden in ‘het Verhaal van de Stad’, de 10 Wijkbiografieën en de Inventarisatie Post 45, zie: Post 45-erfgoed – Geheugen van Zoetermeer
Monumenten en beschermde gebieden zijn te raadplegen op: Stadsatlas Zoetermeer Erfgoed

De geplande stad: Licht, lucht en ruimte

De eerste wijken van de New Town Zoetermeer zijn aan de tekentafel ontworpen door de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer, waarin ook een landschapsarchitect, een verkeerskundige en een econoom zitting hadden. Licht, lucht en ruimte stonden centraal en het wonen in moderne flats tussen grote groene parken was het ideaal. Dit ideaal was leidend bij het ontwerp van Driemanspolder, Palenstein en Meerzicht. Het idee was dat heel Zoetermeer er zo uit zou gaan zien. Tijdens de bouw van Meerzicht is onder protest van inwoners met de ontwikkeling van galerijflats gestopt.



Cultuurhistorisch waardevolle elementen

Gemeentegrens

Beschermde gebieden en complexen

- Beschermde stad of dorpsgezichten
- Rijksmonumenten
- Gemeentelijke monumenten

Post '45 inventarisatie

- Objecten en complexen
- Gebieden en structuren

Ruimtelijke Strategie Zoetermeer

1 2 3 4 KM

3.5 De Ruimtelijke staat van Zoetermeer

Zoetermeer is inmiddels meer dan 60 jaar oud en de New Town is volwassen geworden. Er spelen nu opgaven die nog niet eerder aan de orde waren. Grote delen van de openbare ruimte en infrastructuur moeten worden vervangen, het energienetwerk dient verzwaard of omgezet te worden, vastgoed moet verduurzaamd, kortom: het groot onderhoud van de stad is begonnen. Daarbij komt dat de samenstelling van de bevolking in de loop der jaren is veranderd; van jong en kinderrijk naar steeds meer ouderen.

Bovendien is de wijze waarop mensen wonen en werken veranderd. De regio vormt meer dan voorheen de werkplek voor veel Zoetermeerders. En ook voor vrijetijdsbesteding en winkelen maken Zoetermeerders gebruik van een veel ruimer regionaal aanbod. De wijk is niet langer de ooit bedachte mini-samenleving en het wijkcentrum niet meer de vanzelfsprekende plek waar men samenkomt. Dit uit zich ook in gebrekkige sociale cohesie en hoge ervaren eenzaamheid. Daarbij komt dat de hoofdwegenstructuur, die Zoetermeer uitstekend bereikbaar maakt, ook een barrièrewerking heeft die zorgt voor een scheiding tussen wijken en mensen.

De zorgvuldigheid waarmee de New Town ontworpen is biedt onvoldoende antwoord op de vraagstukken van nu. Dat heeft weer effect op het gebruik van de openbare ruimte, het aanbod en/of de kwaliteit van voorzieningen en sociale veiligheid. Kortom het functioneren van de samenleving. Hierin speelt ook het feit dat Zoetermeer een New Town is een belangrijke rol. In tegenstelling tot andere steden kunnen New Towns minder goed terugvallen op de kracht van een organisch gegroeide gemeenschap met een historisch gevormde identiteit en gedeelde cultuur.

3.6 De groei van de regio

De regio is enorm verdicht en het landgebruik is drastisch veranderd. De steden, dorpen, activiteiten en aantallen inwoners om ons heen zijn gegroeid en dichterbij gekomen. De woningmarkt is regionaal concurrerend. De negatieve New Town effecten worden door de regionale concurrentie vergroot. Er is de laatste jaren sprake van verdringingseffecten uit buurgemeenten aan de onderkant van de woningmarkt terwijl aan de bovenkant uitstroom plaatsvindt richting luxere woonmilieus en woningen.



1962 (topotijdreis.nl)



1989 (topotijdreis.nl)



1997 (topotijdreis.nl)



2023 (topotijdreis.nl)

De geplande stad: Menselijke maat

In reactie op de grootschalige eerste wijken werd in de latere wijken de kleinschaligheid en de menselijke maat het belangrijkste ideaal. De grootschalige hoogbouw werd ingeruild voor laagbouw en herkenbaarheid. Kleinschalige woningbouw, gelegen rondom hofjes, aan een autoluw erf. Hier werd vorm gegeven aan samen leven en ruimte gemaakt voor de spelende mens. Een woondroom voor velen. Participatie was een belangrijk onderdeel van de ontwerpfase en er werd gewerkt met ontwerpteams waar ook sociologen en kunstenaars in zaten.


Houtbouw Vuurdoornpark Seghwaert (foto Copywright D.Valentijn)


Koepeltjeswoningen Meerzicht

3.7 Ruimtelijke opgaven van New Town Zoetermeer

Trends, nieuwe ontwikkelingen en grote opgaven vragen ruimte in de stad. Dit vraagt een kritische blik op (het functioneren van) de huidige stad. Hoe kunnen we nieuwe opgaven een plek geven in de stad en daarmee nieuwe kwaliteiten toevoegen?

Behoud door ontwikkeling

Zoetermeer was lange tijd het laboratorium van de Nederlandse architectuur en stedenbouw. De opgave is om bestaande gebouwen en gebieden die niet meer aan de eisen voldoen te transformeren met zoveel mogelijk behoud van bestaande en cultuurhistorisch waardevolle kwaliteiten. Dat is goed voor de binding en het eigenaarschap dat mensen kunnen voelen met (plekken in) de stad en heeft een lagere milieu impact.

Historische doorlopende structuren benutten

De lange lijnen in de stad uit de periode voor de New Town lenen zich door de combinatie van het historische en het groene karakter ideaal voor fietsers en voetgangers. De bijzondere kwaliteit is geliefd, maar kan nog beter benut worden. Deze gebieden zijn ook gewilde locaties voor (woning-)bouw. Het is zaak ontwikkelingen zo uit te voeren dat deze het karakter van de lijnen versterken.

Barrière werking van de hoofdwegen verminderen

Een groot deel van de hoofdwegen is ingericht als landschappelijke ‘parkway’ terwijl andere delen meer de typering stadsstraat of stadsboulevard hebben of krijgen. De parkways vormen veelal verborgen, groene structuren waar gemotoriseerd verkeer zich los van stedelijkheid, fietsers en voetgangers door de stad verplaatst. Het zijn scheidende structuren, die fysieke barrières opwerpen voor voetgangers en fietsers tussen verschillende delen van de stad.

De binnenstad versterken

Daar waar vroeger ingezet werd op bewuste scheiding tussen Stadshart en Dorpsstraat wordt nu ingezet op het beter verbinden van deze gebieden, die kunnen profiteren van elkaars nabijheid. Ook de andere randen van de binnenstad vragen hierbij aandacht bijvoorbeeld de overgang naar het Woonhart en naar Entree, hoofdwegen Afrikaweg en Europaweg spelen op deze plekken een belangrijke rol.

De wijken toekomstbestendig maken

De wijken worden nu oud en zijn in hetzelfde tempo als waarin ze gebouwd zijn toe aan grootschalig onderhoud. We zoeken met ingrepen naar balans in de bestaande wijken, zonder het karakter te verliezen.

Nabijheid van voorzieningen en groen

Nabijheid van voorzieningen en groen zijn geliefde kernkwaliteiten van de stad. De groei van de stad moet rekening houden met deze uitgangspunten en deze waar mogelijk versterken. Dat betekent dat groen en voorzieningen met de woningbouw mee moeten groeien.

Mobiliteitstransitie

In Zoetermeer wordt de druk die de auto op de openbare ruimte heeft steeds meer gevoeld. De ontwikkelingen vragen andere keuzes over hoe we de beschikbare ruimte verdelen tussen de verschillende vormen van mobiliteit.

Van functiescheiding naar functiemenging

De functionele opbouw van de stad maakt dat functies in De functionele opbouw van de stad maakt dat functies in Zoetermeer, zoals wonen en werken, sterk van elkaar zijn gescheiden. Deze opbouw heeft als voordeel dat er weinig overlast is tussen functies. Het (op sommige plekken) combineren van wonen en werken biedt kansen om het palet aan leefmilieus uit te breiden. Dit leidt tot een meer levendige stad waar werklocaties ’s avonds niet uitgestorven zijn, de sociale veiligheid toeneemt en de economische waarde en aantrekkelijkheid worden verhoogd.

In het volgende hoofdstuk wordt beschreven hoe Zoetermeer in de komende decennia kan inspelen op deze opgaven. Daarbij wordt gebruik gemaakt van 7 Zoetermeerse principes die de belangrijkste ruimtelijke waarden uit stad, samenleving en historie vertegenwoordigen.

Groei voorbij de oorspronkelijke grenzen

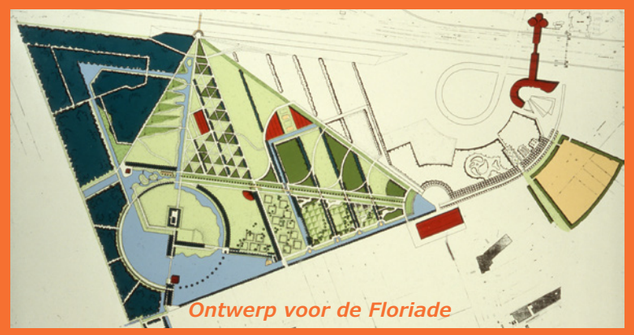
Ook na het realiseren van de plannen van de New Town uit het Struktuurplan 1968 bleef de vraag naar woningen in de stad en regio groot. Om hierin te voorzien breidde Zoetermeer zich uit in richtingen die eerder voorzien waren, in het zuiden over de A12 (Rokkeveen) en in het oosten over de bedrijventerreinen heen (Oosterheem). Ook deze wijken zijn weer gerealiseerd volgens de ideeën van hun tijd. Ze zijn gekenmerkt door lange lijnen, overzichtelijke stratenpatronen en grote groenstructuren in de wijk.



Nieuwere wijken in rood

Floriade en Rokkeveen

De aanleg van Rokkeveen ging in combinatie met de Floriade van 1992 die Zoetermeer organiseerde. Veel restanten zijn nog terug te vinden in de groene omgeving van de wijk. Het dijklichaam waar tijdens de Floriade de monorail overheen ging ligt nog prominent in het Floriadepark, net als veel grote kunstwerken. Ook de stratenpatronen komen voort uit het plan van de Floriade.



Ontwerp voor de Floriade

7 Zoetermeerse principes voor de vernieuwing van de New Town

Onderstaande principes vormen een belangrijke stap in de vorming van de RSZ. Uit de eerste onderzoeksfase is heel veel informatie gekomen. De principes helpen om keuzes te maken. Zij vormen als het ware de onderliggende ‘waarden’ waarop de visie en strategische keuzes in hoofdstuk 4 zijn gebaseerd. Zij vertegenwoordigen wat wij belangrijk vinden in de volgende fase van ontwikkeling.

1. Mensen maken Zoetermeer

Net als in het verleden is het belangrijk dat de inwoners mee denken en bouwen aan hun eigen leefomgeving. Alleen dan ontstaat een stad die van ons allemaal is en waarin iedereen zich thuis kan voelen. Daarom geven we ruimte aan initiatieven en participatie. We denken mee met inwoners en kijken vooral naar de kansen van een initiatief en hoe we dit mogelijk kunnen maken. Samen maken we de stad!

2. Bestaande kwaliteit verbeteren

Het DNA van Zoetermeer vormt het vertrekpunt voor de volgende stap. Bij nieuwe ontwikkelingen bewaken we dat deze niet ten koste gaan van bestaande kwaliteiten, zoals het groene karakter van de stad. Zoetermeer heeft veel te bieden. Het is belangrijk om de stad nieuwe impulsen te geven maar wel voortbouwend op de bestaande structuren en kwaliteiten.

3. Groen groeit mee

Als de stad groeit laten we de groene ruimte mee groeien. Dat is belangrijk om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen maar ook om inwoners uit te nodigen tot bewegen, spelen en ontmoeten. Alleen door hierin scherpe keuzes te maken kunnen we de grote ambities op dit gebied uit de Visie Zoetermeer 2040 waarmaken.

4. Alles in de buurt

De hele stad kent een uitgebreid netwerk van aantrekkelijke routes die alle voorzieningen bereikbaar maken. We zorgen ervoor dat de dagelijkse voorzieningen op loopafstand en voor iedereen bereikbaar en toegankelijk zijn.

5. De juiste functie op de juiste plek

We beoordelen per gebied wat nodig en passend is. We voegen functies toe, halen ze weg of verplaatsten ze om de bestaande kwaliteit te versterken en de sociaaleconomische balans te herstellen. Bijvoorbeeld door bedrijven elders in de stad te huisvesten die niet op een bedrijventerrein horen, door woon en werkfuncties meer te combineren of per wijk een andere samenstelling in het woningaanbod te realiseren waardoor de diversiteit toeneemt.

6. Bouwen aan een gezonde, inclusieve en veilige leefomgeving

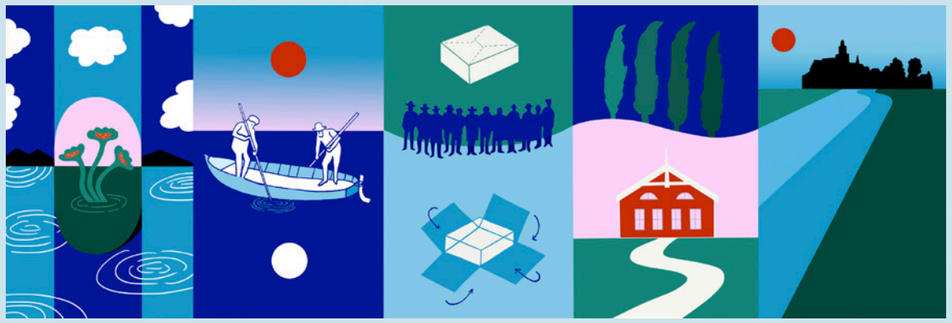
Gezondheid van onze inwoners is een basisvoorwaarde bij de ontwikkeling van de stad. Wij zetten in op gezonde mobiliteit en richten de leefomgeving zo in dat deze uitnodigt tot bewegen, ontmoeten, spelen en sporten en toegankelijk en veilig is voor iedereen.

7. Meervoudig ruimtegebruik

Schaarse ruimte vraagt om slim ruimtegebruik. We stapelen, combineren en mengen functies, zowel in de bebouwde als onbebouwde ruimte.

De 7 Zoetermeerse principes zijn in oktober 2024 goedgekeurd door de gemeenteraad. In het volgende hoofdstuk worden deze principes vertaald naar het verhaal van Zoetermeer in 2040.

Verhalen van de stad



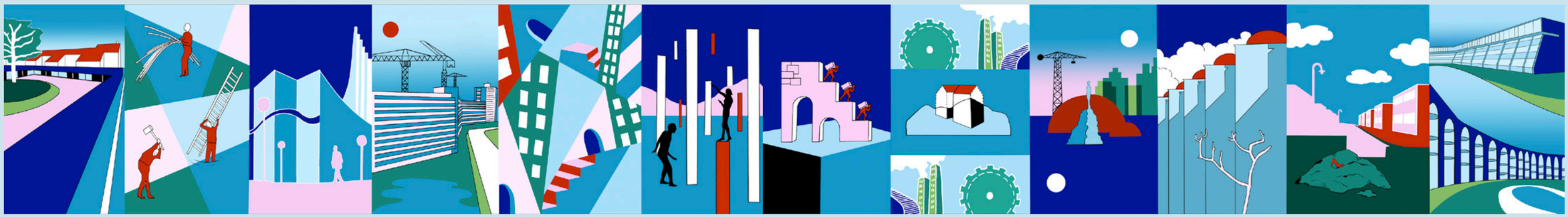
De Boeren



De Gemeenschap



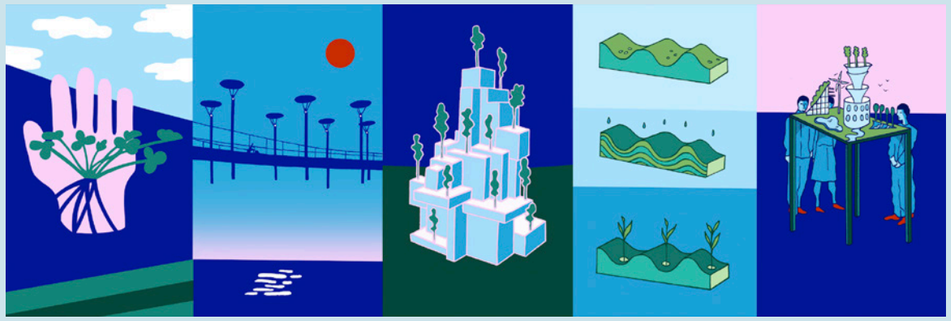
De Verbinders



De Pioniers

De Zoetermeerders

Kunstenaar Aafke Bouman maakte verschillende werken over Zoetermeer en haar geschiedenis. De Zoetermeerders staan centraal in deze serie kunstwerken, want de mensen maken de stad. Deze zes werken, die zijn afgebeeld in Zoetermse tunnels, verbeelden de ontwikkeling, idealen en het samenleven in de stad door de jaren heen. Het verhaal en de beelden bestaan uit zes hoofdstukken, verteld in chronologische volgorde. Wie zijn de Zoetermeerders geweest? Wie zijn ze geworden en hoe ziet de Zoetermeerder van de toekomst eruit?



De Verduurzamers

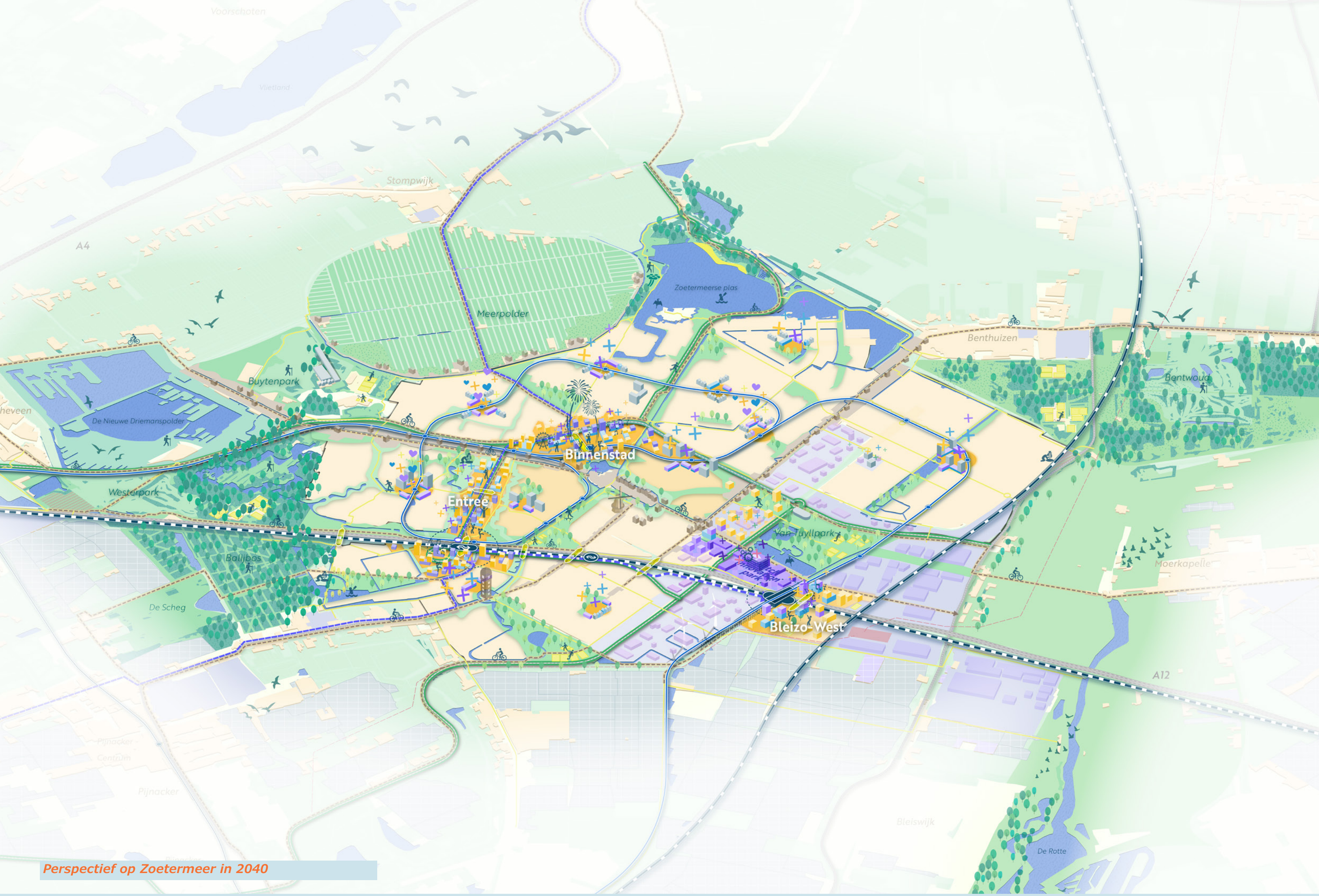


De Jeugd

4. Ruimtelijke Visie Zoetermeer 2040: Stad in de buurt

Dit hoofdstuk vormt de kern van de RSZ. Het beschrijft hoe de stad zich kan vernieuwen en inspelen op de toekomst.

De 7 Zoetermeerse principes vormen het fundament van de ruimtelijke visie. De visie wordt hieronder uitgewerkt in 10 ruimtelijke strategische keuzes en hun consequenties.



Perspectief op Zoetermeer in 2040

4.1 Ruimtelijke Visie Zoetermeer 2040: Stad in de buurt!

4.1 Ruimtelijke Visie Zoetermeer 2040

Zoetermeer zet in op verdere groei en gezonde doorontwikkeling van de stad. De compacte en tegelijk ruime opzet die Zoetermeer kenmerkt, vormt een goed vertrekpunt om de stad te vernieuwen en ruimte te bieden aan opgaven op het gebied van woningbouw, werkgelegenheid , klimaatadaptatie, energie- en mobiliteitstransitie.
Nu de stad haar gemeentegrens heeft bereikt moet de ruimte in de bestaande stad gevonden worden. Daar versterken we de bestaande kwaliteiten en vernieuwen we op plekken waar de stad 'sleets' is geworden. Wat goed is behouden we, wat verbetering nodig heeft pakken we aan. Zoetermeer toont lef en ambitie door stedelijke en sociale ontwikkeling met elkaar te verbinden. De stad is er voor de mensen, een plek waar men elkaar kan ontmoeten, werken, recreëren en wonen en zo deel uitmaakt van de gemeenschap. Een stad in de buurt van andere grote steden met het groen in- en om de stad altijd om de hoek. Nieuwe stedelijke leefmilieus centraal in de stad verrijken het palet van wijken en buurten. Plekken waar stedelijke dynamiek voelbaar is en uitnodigt om veilig te bezoeken en te ontmoeten; er is reuring en leven op straat!

We voegen woningen toe waardoor er meer draagvlak ontstaat voor huidige en nieuwe voorzieningen. Dit combineren we met ruimte voor werk en groen, waardoor de groeiende stad aantrekkelijk blijft. Niet het 'stapelen van de stenen' maar de doelgroepen waarvoor we bouwen vormen daarbij het uitgangspunt. We willen aantrekkelijk blijven voor gezinnen, maar willen ook nieuwe doelgroepen aantrekken. Met een goede variatie in het woonprogramma realiseren we aantrekkelijke woonvormen voor ouderen waardoor we de doorstroming op de woningmarkt stimuleren. Hierdoor ontstaat ruimte voor instroom van nieuwe, jonge, gezinnen in de wijken.

Een stad van levendige stadsstraten, waar het autoverkeer iets minder snel voorbijraast waardoor er ruimte ontstaat voor wonen, werk en andere functies en het vergroten van het gevoel van veiligheid. Een verbonden stad, sociaal maar ook fysiek, waar barrières, langs hoofdwegen en de A12, geslecht worden met verbeterde fietsverbindingen en aantrekkelijke ruimtes om te verblijven. Ook benutten we de goede bereikbaarheid als kracht om rond stationsgebieden en haltes aantrekkelijke woon-werk milieus te realiseren. Werklocaties zijn niet uitsluitend monofunctioneel, maar daar waar het passend is, zijn het gebieden waar wonen en werken gecombineerd worden, met meer dynamiek en meer sociale veiligheid.

En we bouwen aan een stad van aantrekkelijke routes en plekken die uitnodigen om door de stad te bewegen. In de buurt, dicht bij huis of werk, werken we aan aangename plekken, die veilig en toegankelijk zijn.. Centraal in de wijken komen meer ontmoetingsplekken, zoals het 'huis van de wijk' en een aantrekkelijk plein waar de buurt activiteiten kan organiseren.

In het Zoetermeer van de toekomst staan lopen en fietsen centraal; blijvend de beste grote fietsstad van Nederland! En om de stap naar de regio verder te verkleinen realiseren we nieuwe en verbeterde OV-verbindingen met de grote steden om ons heen. En uiteraard blijft er ruimte voor gemotoriseerd verkeer, waarbij we wel inzetten op nieuwe vormen als elektrisch rijden en deelvervoer.

Zoetermeer zet een volgende stap in haar ontwikkeling door heden en toekomst te verbinden. Waar jong en oud kunnen vinden wat het stedelijk leven voor hen aantrekkelijk maakt. Waar de ruimtelijke ontwikkeling hand in hand gaat met sociale opgaven. Maar vooral een stad die zich onderscheidt doordat alles in de buurt is; andere grote steden, voorzieningen, groen, reuring én rust. Kortom…

Zoetermeer, stad in de buurt!

En…. het is sneller 2040 dan we denken. Dus kijken we ook al over deze datum heen naar een verdere toekomst. Plannen genoeg. De stad is nooit af!



Zoetermeer 2040

STAD IN DE BUURT

2. We bouwen binnen de bestaande stad en concentreren stedelijkheid

- *De Binnenstad ontwikkelt zich tot een plek met 'bruis'.*
- *leefmillieu's:*
  - *Stedelijk*
  - *Centrum*
  - *Wijkcentrum*
  - *Suburbaan*
  - *Historisch*
- *Bleizo-West als woonwerkmilieu nabij het station Lansingerland-Zoetermeer*
- *Concentratie van Stedelijke culturele voorzieningen*

3. We versterken de ruimtelijke identiteit van New Town Zoetermeer

- *Kenmerkende ruimtelijke structuren behouden hun betekenis:*
  - *Historische linten*
  - *Krakeling*
  - *H-structuur*

4. We realiseren een evenwichtige groei

- *Investeren in groei: Noodzakelijke functies op orde*

5. We vergroten de aantrekkelijkheid van de bestaande wijken

- *Investeren in wijken die toe zijn aan vernieuwing (Meerzicht, Buytenwegh, Seghwaert)*
- *Balans in wijk en stad door gevarieerd woonaanbod*

6. We benutten werklocaties beter en faciliteren werken in de wijk

- *Werkgebieden beter benutten voor bedrijven die elders niet te mengen zijn*
- *functiemenging Hoornerhage als belangrijke schakel in de stad.*
- *Mono-functionele kantorenlocaties worden gemengde woon-werklocaties*
- *Werken in de wijk toe geconcentreerd nabij OV, wijkwinkelcentra*

7. We zorgen voor een klimaatbestendige en natuurinclusieve stad

- *Groene wiggen: groene ruimtes open en verbonden met het groen om de stad*
- *Versterken van robuust groen-blauwe netwerk*
- *Verbinden we het Centraal Park rondom de Dorpsstraat tot één binnenstedelijk 'ringpark'*

8. We voeren regie op de energietransitie en ondergrond

- *Stedelijke ontwikkeling:collectieve energie- en warmte-oplossingen.*

9. We stimuleren bewegen en ontmoeten

- *Routes en plekken die een actieve en gezonde leefstijl bevorderen*
- *Verbeteren van parken voor actiever gebruik en ontmoeting.*
- *Verbinden de parken beter met de wijk*

10. We zorgen voor een bereikbare, gezonde en veilige stad

- *Fijnmazig en hoogwaardig netwerk voor fietsers en wandelaars*
- *Oplossingen knelpunten in het fietsnetwerk*
- *HOV-bus richting Leiden en Delft*
- *Doortrekken van de railverbinding naar Rotterdam (ZoRo).*
- *Verbeteren directe stations- en halteomgeving en faciliteiten*
- *Maximumsnelheid op hoofdwegen wordt teruggebracht naar 50 km/u en op wijkwegen naar 30 km/u.*
- *Slimme mobiliteitsoplossingen op knooppunten in de stad, die aansluiten op regionale verbindingen.*

1 2 3 KM

4.2.1 Ruimtelijke strategische keuzes

1. We versterken samen de kracht van de regio



Zoetermeer heeft een strategische ligging in het zuidelijke deel van de Randstad. Aan het Groene Hart, dicht bij steden als Den Haag, Rotterdam, Delft en Leiden. De stad heeft binnen de regio een zelfstandige en volwaardige positie. Voor haar verdere ontwikkeling heeft Zoetermeer baat bij een sterke regio op het gebied van woonkwaliteit, werkgelegenheid, mobiliteit, recreatie, natuur, onderwijs en gezondheid. Wat goed is voor de regio, is goed voor Zoetermeer. Door bij te dragen aan regionale opgaven versterkt Zoetermeer ook haar eigen positie en aantrekkelijkheid voor (toekomstige) inwoners en bedrijven.

Dit gaan we doen:
Zoetermeer ligt centraal in de regio en vormt een aantrekkelijke stad om te wonen midden in het groen. Zoetermeer levert met grote woningbouwontwikkelingen in Entree, binnenstad en, samen met de gemeente Lansingerland, Bleizo-West een belangrijke bijdrage aan de woningbouwopgave in de regio. Zowel in aantallen woningen en werkgelegenheid als in het toevoegen van nieuwe stedelijke leefmilieus voor de regio.

Door verdichting rond OV knooppunten werken we aan een toekomstbestendig en robuust regionaal OV systeem. Daarnaast zetten we in op betere OV verbindingen met Rotterdam (rail), Leiden (bus rapid transit), Den Haag (mogelijk viersporigheid), Rijswijk, Gouda, Alphen aan den Rijn en Delft. Daarmee dragen we bij aan versterking van het regionale OV netwerk en beperking van het autogebruik. Door het snelfietsnetwerk uit te breiden naar steden en dorpen in de regio ontstaat ook voor de fietser een aaneengesloten regionaal fietsnetwerk.

Met het Dutch Innovation Park geeft Zoetermeer impulsen aan de regionale kenniseconomie en innovatie. Dit kennisknooppunt krijgt de ruimte om verder te groeien (intensivering) en we zien kansen voor verbinding met het innovatieve Horti Science op Bleizo-West. Door ruimtes op bedrijventerreinen beter te benutten en te intensiveren behouden we ruimte voor bedrijven in een hogere milieu categorie en dragen zodoende ook bij aan een belangrijke regionale opgave.

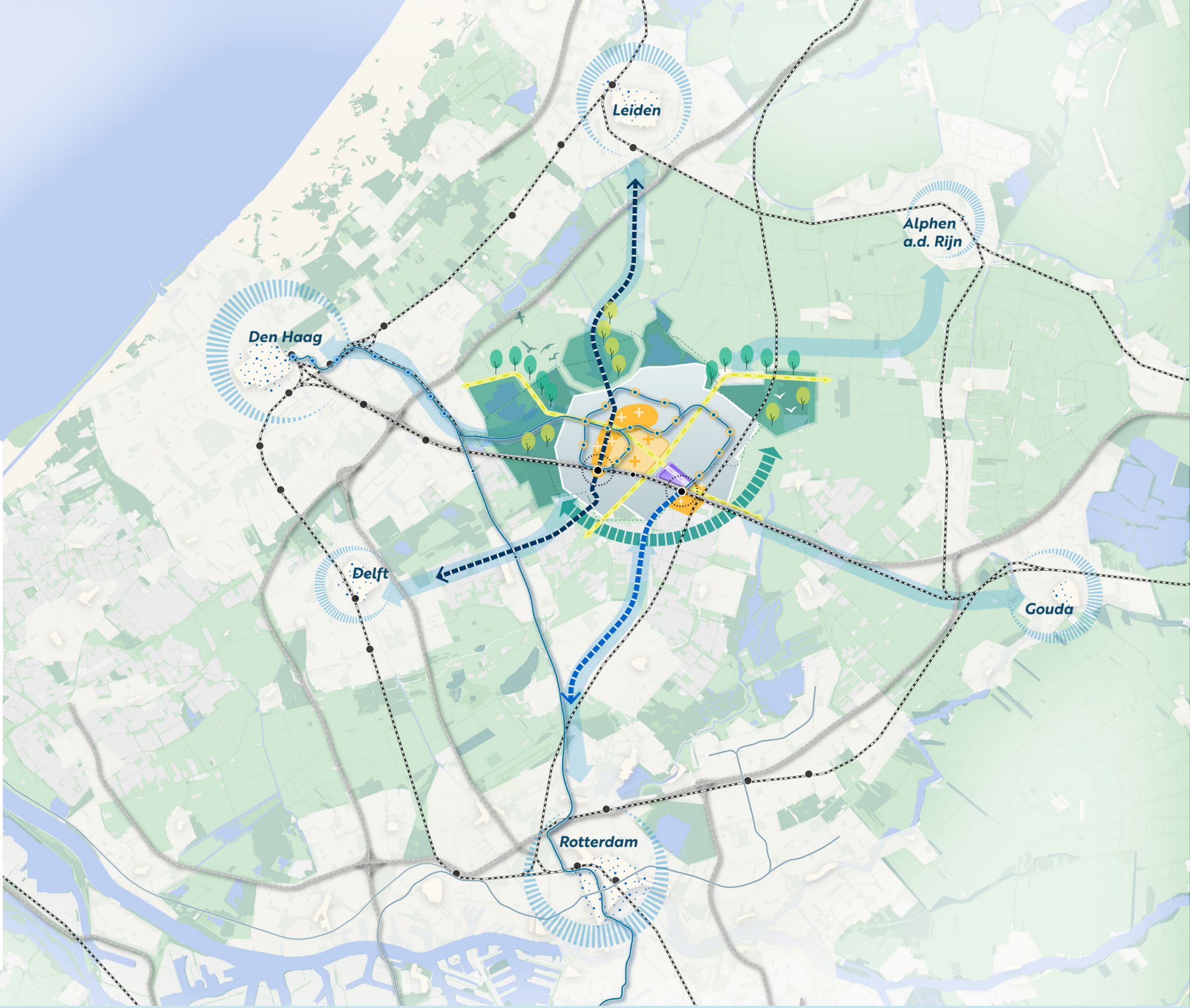
De strategische ligging maakt dat Zoetermeerders gebruik kunnen maken van het grootstedelijke voorzieningenaanbod in de regio. Tegelijkertijd zal met de groei van de stad ook het culturele voorzieningenaanbod in Zoetermeer verder moeten ontwikkelen, passend bij het schaalniveau van de stad.

In overleg en afstemming met buurgemeenten zetten we in op de ontwikkeling van een aaneengesloten groene zone rond de stad, een ringpark. Dit vergroot en versterkt de recreatieve en ecologische verbinding van de regionale groengebieden en landschappen rond Zoetermeer en vormt een schakel met het stedelijk groen.

Zoetermeer 2040

STAD IN DE BUURT II

- Versterking van OV-verbindingen richting Leiden, Alphen a/d Rijn, Delft en Rotterdam.
- Verdichten rondom bestaande wijkwinkelcentra en OV-knooppunten.
- Ontwikkeling van Bleizo-West en Entree: versterken egionale OV knooppunten.
- Dutch Innovation Park als regionale aanjager van de toegepaste kenniseconomie
- Benutten van de nabijheid van het grootstedelijke voorzieningenaanbod in de regio
- Versterken omliggende groen door in te zetten op een aaneengesloten 'Groen Ringpark' om de stad
- Uitbreiden het metropolitane fietsnetwerk.



2. We bouwen binnen de bestaande stad en concentreren stedelijkheid



Verdere verstedelijking en groei van bebouwing vindt plaats binnen de bebouwde kom en niet in het buitengebied. Hiermee blijft Zoetermeer die compacte stad tussen de parken.

Dit gaan we doen:
Binnen de stad concentreren we stedelijkheid in het centrum van de stad, rondom de hoofdwegen. Hier maken we gebruik van de bestaande infrastructuur en concentreren woningen en voorzieningen. Het draagt bij aan meer levendigheid en ‘reuring’.

Het palet van Zoetermeerse wijken en buurten wordt verrijkt met nieuwe hoogstedelijke milieus met bijbehorende dynamiek (binnenstad, Entree en noordrand Palenstein). De stad biedt hiermee de voordelen van het stedelijk leven, zoals nabijheid van horeca, stedelijke culturele voorzieningen en evenementen voor diverse doelgroepen. Dergelijke levendigheid kan door sommigen worden ervaren als overlast. Maar om een aantrekkelijke stad te zijn voor diverse doelgroepen is het belangrijk dat er iets te beleven valt. In de binnenstad wonen is een bewuste keuze, mensen wonen hier vanwege de nabijheid van voorzieningen en bedrijvigheid, niet in eerste instantie voor hun rust. Uiteraard hanteren we daarbij wel duidelijke regels op het gebied van goed ondernemerschap en veiligheid.

Deze gebieden kenmerken zich door een sterke mate van menging van functies (werken, voorzieningen, wonen), een hogere bebouwingsdichtheid en ook hogere bouwhoogtes dan in de rest van de stad.

We benutten de ruimte om de stad voor andere (toekomstige) opgaven. We bouwen dus geen nieuwe woningen of bedrijven in de Meerpolder, maar zien daar mogelijkheden voor een combinatie van landbouw, waterberging, natuur- en recreatieontwikkeling.

En door de stedelijkheid centraal in de stad te concentreren, kunnen omliggende wijken hun ruime en rustige karakter behouden.

4.2.3 Ruimtelijke strategische keuzes

3. We versterken de ruimtelijke identiteit van New Town Zoetermeer



Als New Town heeft Zoetermeer een aantal onderscheidende kwaliteiten: compacte opzet, veel groen, goede bereikbaarheid en een diversiteit aan (experimentele) architectuur. Ook de combinatie van het oude historische dorp en de nieuwe moderne stad is kenmerkend. Deze kwaliteiten en kenmerken maken samen de identiteit van Zoetermeer. Dit vormt het vertrekpunt voor de volgende stap in de doorontwikkeling van de stad.

Dit gaan we doen:
We werken aan de doorontwikkeling van de kenmerkende (historische) ruimtelijke structuren als belangrijke dragers van de stad. Daarbij behouden we de lange lijnen van de historisch linten en weteringen als directe fiets- en voetverbindingen in- en naar buiten de stad en leggen de verbinding over de A12.
We zetten in op meer menging (in plaats van functiescheiding) en het beter verbinden van de wijken onderling. De hoofdwegen transformeren geleidelijk tot uitnodigende stadsstraten, waarbij de stad zich meer presenteert, te beginnen met de Afrikaweg. Ook de Europaweg en in een later stadium de Australiëweg, kunnen elk op hun eigen wijze, getransformeerd worden tot meer uitnodigende leefomgevingen.

We hebben, net als in het verleden, aandacht voor vernieuwende architectuur en experimentele woon- en werkvormen waarmee we de bouw-identiteit van Zoetermeer versterken. Op belangrijke zichtlocaties, zoals het station Zoetermeer en Centrum-West, zetten we de stad prominent in de etalage: hier nodigen we bouwers uit om nieuwe aansprekende gebouwen te realiseren.

Vanuit het oogpunt van identiteit en duurzaamheid gaan we uit van het behoud van bestaande gebouwen en omgevingen. We onderzoeken eerst mogelijkheden voor herbestemming en/of inpassing in nieuwe ontwikkelingen, voordat we overgaan tot sloop. Bij de doorontwikkeling van parken benutten en versterken we de typische kenmerken van het palet aan parken dat in de loop der tijd in Zoetermeer is ontwikkeld.

Ook geven we ruimte in de stad aan plekken waar experiment, creativiteit en innovatie de ruimte krijgen, zoals open en toegankelijke ‘broedplaatsen’.

4. We realiseren een evenwichtige groei van wonen, werken, groen-blauw en voorzieningen



De schaarser wordende ruimte vraagt om zorgvuldige afwegingen over wat we waar doen. De groei van het aantal nieuwe woningen is alleen haalbaar als andere opgaven kunnen meegroeien, zoals werkgelegenheid, kwalitatief groen en passende voorzieningen.

Dit gaan we doen:
Bij woningbouwprojecten is het realiseren van een gezonde leefomgeving minstens zo belangrijk als het wonen zelf. Waar we woningen toevoegen investeren we ook in groen-blauwe kwaliteit van de buitenruimte. Dit kan zowel kwantitatief als kwalitatief. Op plekken waar de ruimte te beperkt is, verhogen we de gebruiks- en belevingswaarde van het aanwezige groen in de directe omgeving en/of passen we nieuwe vormen van groen toe, op daken en gevels.

We zetten in op nabijheid van werk. Daarvoor realiseren we diverse typen werkgelegenheid die aansluiten bij de behoeften van vandaag de dag, zoals thuiswerken en ruimte voor werken in de wijk. We sturen op het behouden van de gewenste woon-werk balans: 1 woning = 1 arbeidsplaats.

We sturen op nabijheid en spreiding van (basis)voorzieningen (zoals basisonderwijs, zorg, cultuur, groen, sport, ontmoetingsfuncties en dagelijkse boodschappen). Hiermee werken we aan de stad in de buurt waar voorzieningen voor iedere inwoner snel en eenvoudig lopend of per fiets bereikbaar zijn. En we creëren ruimte om de groei van voorzieningen mogelijk te maken zodat in iedere wijk een passend voorzieningenaanbod aanwezig is (huis van de wijk en iedere wijk een plein).

Daarnaast programmeren we extra stedelijke voorzieningen in de binnenstad voor voldoende ontspanning en vermaak en bieden we ruimte voor recreatie, sport en evenementen in de grotere stadsparken en recreatiegebieden in en om de stad.

We zetten in op meervoudig ruimtegebruik, bijvoorbeeld het combineren van wonen, werken en voorzieningen. Hierdoor benutten we de schaarse ruimte in de stad efficiënt, creëren we meer diversiteit en levendigheid op plekken waar dat wenselijk is en voorkomen we monofunctionele ontwikkelingen. We voorkomen daarmee gebieden in de stad die ’s avonds als sociaal onveilig en onaantrekkelijk worden ervaren.

5. We vergroten de aantrekkelijkheid van de bestaande wijken



Zoetermeer blijft het aantrekkelijke palet van wijken en buurten. De wijken aan de rand van de stad behouden hun ‘suburbane’ karakter waar men rustig woont in een groene omgeving. Waar de kwaliteiten onder druk staan investeren we gericht in wijkvernieuwing.

Dit gaan we doen:
Diverse wijken hebben aandacht nodig. Zij vervullen allemaal een belangrijke rol bij het herstellen van de sociaaleconomische balans. Het nationale onderzoek ‘Zorgen voor New Towns: van groeikern tot aandachtsgebied’ bevestigt dat een scala aan sociale uitdagingen direct is terug te voeren op een gebrek aan woonaantrekkelijkheid. Daarom investeren we tot 2040, samen met partners, vooral in de wijken Meerzicht, Buytenwegh en Seghwaert, met name in en rondom de wijkwinkelcentra en OV-knooppunten met uitnodigende plekken voor ontmoeting. Bij de inrichting besteden we aandacht aan (sociale) veiligheid door goede openbare verlichting en zichtlijnen. Zo voorkomen we dat er ‘ongure’ plekken ontstaan.

Woningbouw zal in deze wijken een belangrijke aanjager van vernieuwing vormen. We vergroten de variëteit in woningtypen en prijscategorieën en sturen daarmee op doelgroepen. In wijken met veel corporatiebezit voegen we duurdere woningen toe (bijvoorbeeld Meerzicht), in wijken waar de sociale woningbouw onder de norm van 30% zit voegen we juist sociale woningbouw toe (bijvoorbeeld Rokkeveen).

Maar vooral de vernieuwing van de bestaande woningvoorraad vormt een belangrijke impuls. Dit doen we in eerste instantie door woningen te verduurzamen en aan te passen aan de wensen van nu. Daarnaast benutten we kansen door het optoppen, uitplinten en aanplakken van bestaande woningen, complexen en bedrijfsruimtes.
Omdat we de kwaliteit van de wijken willen behouden is hier geen ruimte voor grootschalige woningbouw. Daarom zoeken we naar mogelijkheden voor ‘acupunctuur’: kleinschalige projecten die bijdragen aan het herstel van de balans in de wijk, en waarbij we oog hebben voor een juiste verhouding tussen wonen, werken en voorzieningen.

Als lid en coördinator van de New Town alliantie blijven we samen met andere New Towns de specifieke vraagstukken van New Town Zoetermeer onder de aandacht brengen van het Rijk. Eventuele fondsen die daaruit voortkomen wenden we gericht aan voor kwaliteitsimpulsen in de wijken die dat het hardste nodig hebben.

6. We benutten werklocaties beter en faciliteren werken in de wijk



Een volwaardige stad biedt voldoende ruimte voor werkgelegenheid. De vraag naar ruimte voor werk groeit en deze werkgelegenheid verandert snel en stelt andere eisen aan de inrichting van de stad. Tegelijkertijd staan bestaande werklocaties onder druk door ruimtegebrek.

Dit gaan we doen:
De bedrijventerreinen Zoeterhage, Rokkehage, Lansinghage en Oosterhage blijven voornamelijk bestemd voor bedrijven in een hogere milieu categorie die niet te combineren zijn met wonen. We optimaliseren deze terreinen door het beter benutten van planologische ruimte en bouwhoogten, clustering en specialisatie. Daarbij is het belangrijk dat we qua ruimtebeslag rekening houden met het feit dat een circulaire economie meer ruimte vraagt voor bedrijven, onder andere voor recycling, opslag en grondstofverwerking. Hierover dienen ook regionale afspraken gemaakt te worden.
We voeren actief beleid om bedrijven die eigenlijk niet op een bedrijventerrein horen te weren, bijvoorbeeld door aanpassing van het omgevingsplan. Om deze bedrijven een plek elders in de stad te kunnen bieden realiseren we voldoende ruimte voor werkgelegenheid bij de grote gebiedsontwikkelingen in Entree en binnenstad en in de wijken rond OV-haltes. We onderzoeken daarbij de mogelijkheden om gewenste functies voor de stad die nu (goedkoop) op bedrijventerreinen zitten voor de stad te behouden.
We bieden ruimte om het Dutch Innovation Park verder te laten groeien en zullen, waar mogelijk, het succesvolle park-concept ook toepassen op andere kernsectoren binnen Zoetermeer.

Transformatiegebieden
Op bedrijventerrein Hoornerhage geven we ruimte om wonen en werken te mengen in een stedelijk leefmilieu, met behoud van bestaande ruimte voor bedrijvigheid, in aansluiting op het nieuwe woongebied van Edisonpark. Hoornerhage transformeert geleidelijk naar een levendige en sociaal veilige schakel tussen het Van Tuyllpark, met stedelijke voorzieningen als het zwembad en sportverengingen, Dutch Innovation Park en de rest van de stad. Dit bereiken we door geleidelijk en strategisch te ‘schuiven’ binnen de bestaande werklocaties met bedrijven die niet goed mengbaar zijn.
Monofunctionele kantorenlocaties worden met behoud van bestaande ruimte voor werkgelegenheid getransformeerd tot gemengde woon-werkmilieus met bijbehorende voorzieningen (rond treinstation, Entree en binnenstad). Uitgangspunt is het behouden van een gezonde kantorenvoorraad met kwalitatief en verduurzaamd vastgoed op aantrekkelijke plekken.

Wijkwinkelcentra
Door rond de OV-haltes te investeren in de vernieuwing van de wijken krijgt ook de detailhandel in de wijkwinkelcentra nieuwe impulsen. Per wijk beoordelen we wat een passend winkelaanbod is en hoe dit aanbod gemengd kan worden met andere functies, bijvoorbeeld op het gebied van ontmoeten, werken en zorg.

4.2.7 Ruimtelijke strategische keuzes

7. We zorgen voor een klimaatbestendige en natuurinclusieve stad



We nemen maatregelen die ervoor zorgen dat de stad op langere termijn leefbaar en aantrekkelijk blijft voor mens en dier. Bij nieuwe ontwikkelingen en ingrepen in de bestaande stad nemen we deze opgaven integraal mee.

Dit gaan we doen:
We maken water, bodem en biodiversiteit sturend bij de bouwopgave door klimaatadaptief te bouwen. Zo realiseren we dat voldoende water wordt vastgehouden en er voldoende schaduwplekken zijn om hittestress te voorkomen. Om koelte de stad in te krijgen, houden we bestaande grote groene ruimtes (groene wiggen) in stand om te zorgen voor verbinding tussen het groen, water en biodiversiteit in en om de stad.

Bij herinrichting van de openbare ruimte en het vernieuwen van wegen gaan we meer vergroenen. Vooral in hoogstedelijk gebied zal dit op een aantal plaatsen ten koste gaan van parkeerruimte. Tevens zorgen we ervoor dat we water langer vast kunnen houden of opslaan, of juist versneld kunnen afvoeren bij wateroverlast. In dit kader is het belangrijk om ook meer natuurinclusief te bouwen. Dus niet met de nadruk op het ‘stapelen van stenen’ maar integreren wonen en natuur. Ook daken en gevels horen hierbij waardoor er een netwerk van groen-blauwe verbindingen ontstaat en de biodiversiteit versterkt wordt. Dat laatste kan door bij ontwikkelingen meer rekening te houden met de leefomgeving van bepaalde dier- en plantensoorten.

We geven in eerste instantie prioriteit aan het verbeteren van het ‘groen om de hoek’. Bij herinrichtingen van de openbare ruimte worden groene plekken samengevoegd voor schaduw/ontmoeting en verbonden met andere plekken in de wijk. Hierbij hebben we speciale aandacht voor het vergroenen van schoolpleinen. Bestaande groene plekken in de stad (linten, wallen, wijkparken en hoofdstructuren) verbinden we beter waardoor een aantrekkelijk groen-blauw netwerk ontstaat waar verkoeling kan worden gevonden.

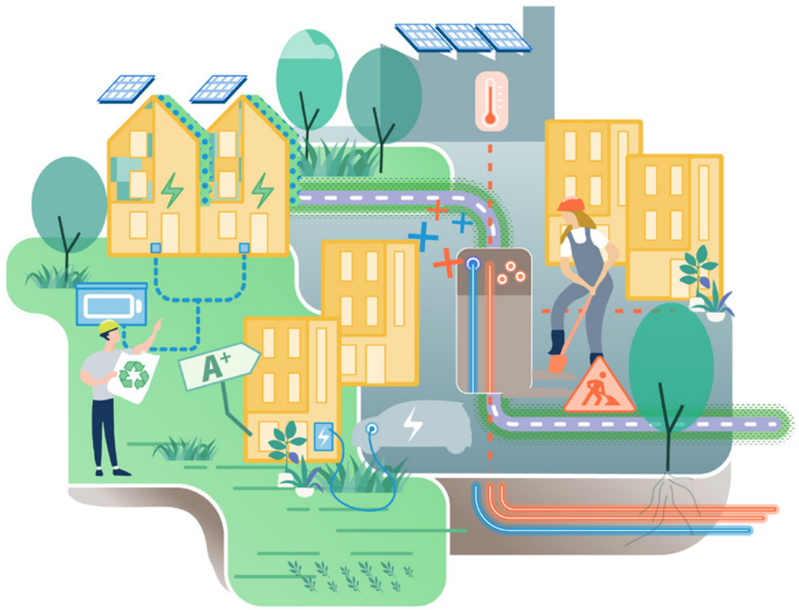
De wijkparken in de stad zijn belangrijk voor de identiteit van Zoetermeer. De toegankelijkheid en gebruikswaarde van deze parken vergroten we door ze nog beter met de buurten te verbinden en een duidelijker onderscheid te maken in inrichting, programmering en identiteit.

In de binnenstad verbinden we het Centraal Park met het park rondom de buurtvaart tot een ‘singel-park’ dat in verbinding staat met de oude wallen en linten. De binnenstad zet daarnaast in op een aantrekkelijk netwerk van dakparken.

Een groot deel van de ruimte in Zoetermeer is particulier bezit in de vorm van privétuinen en daken. Via educatie en participatie stimuleren we inwoners en bedrijven om private ruimte meer te vergroenen.

Om de opgaven op het gebied van groen te realiseren formuleren we in vervolg op de RSZ heldere normen en richtlijnen op het gebied van natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen en biodiversiteit. Deze richtlijnen zullen als leidraad dienen voor ontwikkelaars bij gebiedsontwikkelingen.

8. We voeren regie op de energietransitie en ondergrond



De energietransitie vraagt grote investeringen in duurzame energie, zoals thermische energie, zonnestroom, wind op zee en waterstof. Zoetermeer zit midden in een energietransitie waarin niet alleen de opwek, maar ook de distributie van energie grote veranderingen meebrengt.

Dit gaan we doen:
We zetten in op energiebesparingen energiesystemen die passen bij de omstandigheden per gebied. Binnen gebieden met een hoge dichtheid, zoals het centrum, neemt de gemeente regie en sturen we op collectieve (en naar de toekomst uitbreidbare) warmteoplossingen- en systemen die bij voorkeur ook voor koeling kunnen zorgen in de zomer. Hiervoor anticiperen we op de mogelijke aanleg van grootschalige warmtenetten door reserveringen in de ondergrond (Warmte Samenwerking Oostland/Noukoop).

In de gebieden zonder hoge dichtheid stimuleren we individuele oplossingen en geven we buurtinitiatieven de ruimte. Verduurzaming van woningen vormt een integraal onderdeel van de vernieuwing van de wijken. Hierdoor benutten we de energietransitie als vliegwiel voor vernieuwing en verbetering van de woonaantrekkelijkheid. We stimuleren het optimaal benutten van daken en gevels van woningen en ook het verduurzamen van bedrijventerreinen, voor opwek van zonne-energie, maar onderzoeken ook de mogelijkheden van energie opwek op, boven of naast infrastructuur.

Nieuwe energie-oplossingen vragen veel extra ruimte in de ondergrond. Door toenemende drukte in de ondergrond nemen de risico's toe dat de ondergrondse infrastructuur een belemmering gaat vormen voor bovengrondse ontwikkelingen. Daarom gaan we als gemeente de regie voeren over de ondergrond en de kwaliteit van bodem en buitenruimte. We werken hierbij samen met partners aan methoden en technieken om slimmer om te gaan met de schaarse ruimte.

9. We stimuleren bewegen en ontmoeten



We kiezen ervoor om fysieke en sociale opgaven met elkaar te verbinden. Dat betekent dat we bij de ontwikkeling in de stad goed kijken hoe we ook sociale opgaven kunnen realiseren. We bevorderen gezondheid en sociale cohesie door routes en plekken te realiseren die uitnodigen tot bewegen en ontmoeten. Inwoners worden meer betrokken bij hun directe woonomgeving omdat we ruimte bieden voor eigen initiatief. Fysieke maatregelen die we nemen moeten een positief effect hebben op de gezondheid van onze inwoners. We hebben daarbij oog voor (sociale) veiligheid en toegankelijkheid. Iedereen, jong en oud, moet mee kunnen doen.

Dit gaan we doen:
We zorgen voor aantrekkelijke routes, door de wijken heen, die verleiden tot bewegen. Zo is er altijd een ommetje in de buurt en zijn de belangrijkste plekken via fijne voet- en fietspaden makkelijk bereikbaar. Bewegen is niet alleen fysiek gezond, maar geeft ook kans om verbinding aan te gaan met de omgeving.

Voorzieningen, zowel in gebouwen als in de openbare ruimte, zijn de belangrijkste ontmoetingsplekken in de stad. Daarom zorgen we voor aantrekkelijke, zichtbare en veilige voorzieningen.. Op het gebied van toegankelijkheid hanteren we de hoogste normen. Deze zullen worden opgenomen in de richtlijnen voor bouwkwaliteit en openbare ruimte (zie ook hoofdstuk 8, uitvoeringsagenda). We richten de openbare ruimte rond voorzieningen in om ontmoeting te stimuleren. Herstel van de sociaaleconomische balans vraagt niet alleen om woningen maar vooral ook om ruimtes die de sociale verbanden in de wijken versterken.

We stimuleren eigenaarschap en betrokkenheid bij de leefomgeving door inwoners een actieve rol te geven bij de (her)inrichting en gebruik van hun wijk of buurt. Hierdoor dragen fysieke projecten bij aan de versterking van bestaande gemeenschappen en draagvlak voor vernieuwing.

10. We zorgen voor een bereikbare, gezonde en veilige stad



Zoetermeer beschikt over een goed mobiliteitsnetwerk. De bereikbaarheid van woningen, werk en voorzieningen is over het algemeen goed en maakt ook dat Zoetermeer een aantrekkelijk vestigingsklimaat biedt. Tegelijkertijd is er veel werk aan de winkel om een transitie te realiseren naar schoner en stiller vervoer.

Dit gaan we doen:
De ruimte voor mobiliteit koesteren we maar gaan we, waar mogelijk, herverdelen: lopen, fietsen en OV krijgen samen met groen en ontmoeting meer ruimte.

De vrij liggende bus-infrastructuur voor OV blijft behouden. We verbeteren het OV-netwerk in en om de stad door in te zetten op behoud van stadslijnen en HOV, o.a. richting Leiden (Bus Rapid Transport LeiZo), Alphen aan den Rijn, Delft en Rotterdam (rail ZoRo). We zetten in op het behouden en versterken van de Krakeling (RandstadRail lijn 3), onder meer door het bieden van ruimte voor extra woningen en voorzieningen rondom RandstadRail haltes. Hierdoor wordt de vervoerswaarde van de lijn vergroot.

Om het gebruik van openbaar vervoer verder te stimuleren verbeteren we de aantrekkelijkheid van routes naar en de directe omgeving van stations- en haltes en de de (stallings-)faciliteiten voor fietsers. Samen met het toevoegen van functies (wonen, werken, voorzieningen) zorgen deze maatregelen ervoor dat de aantrekkelijkheid, sociale veiligheid, toegankelijkheid en vindbaarheid van het OV sterk wordt verbeterd.

We formuleren nieuwe kwaliteitseisen en verbeteren op basis hiervan de infrastructuur voor fietsers en voetgangers. De kwaliteitseisen gaan naast veiligheid en toegankelijkheid ook over aantrekkelijkheid. We maken toegankelijke en (sociaal) veilige routes die lopen en fietsen stimuleren en de herkenbaarheid versterken. We lossen knelpunten in het fietsnetwerk op (onder andere in Entree, binnenstad, de A12-zone en wijkwinkelcentrum Buytenwegh) en zorgen dat de fietsvoorzieningen, zoals stallingen, op orde zijn.

We sturen erop dat het aantal autobewegingen tot 2040 niet verder toeneemt, door goede alternatieven te bieden waardoor de auto-afhankelijkheid vermindert. Op knooppunten in de stad, die aansluiten op regionale verbindingen, bieden we nieuwe mobiliteitsoplossingen aan als deelmobiliteit en maatwerkvervoer. De hoofdstructuur voor de auto blijft behouden en de bereikbaarheid gegarandeerd. Geleidelijk brengen we de maximumsnelheid op de hoofdwegen terug naar 50km/u. We doen dit stapsgewijs, zoals eerst met de Afrikaweg en de Entree, waardoor de snelheden aansluiten bij de ontwikkelingen rond de hoofdwegenstructuur. Dit draagt bij aan verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en een betere doorstroming van het verkeer. Bovendien ontstaat er door lagere snelheden meer ruimte om woon- en werkfuncties dichter op de hoofdwegen te ontwikkelen. Daarbij blijft een goede verkeerscirculatie gegarandeerd. In de wijken verlagen we de snelheid naar maximaal 30km/u, om ook hier te werken aan een gezondere en veiligere leefomgeving en om ‘sluipverkeer’ tegen te gaan. We gaan met stakeholders in gesprek om de snelheid op de A12 te verlagen naar 80km/u.

We gaan werken met mobiliteitsnormen waarvan de parkeernorm een onderdeel is. Bij een mobiliteitsnorm kijken we veel breder naar alle mogelijkheden van vervoer in de buurt. Indien er sprake is van een hoge mobiliteitsnorm, bijvoorbeeld omdat een woning dicht in de buurt van het OV ligt, kan volstaan worden met een lagere parkeernorm (zie voorbeeld Entree). Voor het aanpassen van de parkeernormen dienen de leefmilieus als uitgangspunt (zie hoofdstuk 5).



Zoetermeer 2040

STAD IN DE BUURT

2. We bouwen binnen de bestaande stad en concentreren stedelijkheid

- *De Binnenstad ontwikkelt zich tot een plek met 'bruis'.*
- *leefmillieu's:*
  - *Stedelijk*
  - *Centrum*
  - *Wijkcentrum*
  - *Suburbaan*
  - *Historisch*
- *Bleizo-West als woonwerkmilieu nabij het station Lansingerland-Zoetermeer*
- *Concentratie van Stedelijke culturele voorzieningen*

3. We versterken de ruimtelijke identiteit van New Town Zoetermeer

- *Kenmerkende ruimtelijke structuren behouden hun betekenis:*
  - *Historische linten*
  - *Krakeling*
  - *H-structuur*

4. We realiseren een evenwichtige groei

- *Investeren in groei: Noodzakelijke functies op orde*

5. We vergroten de aantrekkelijkheid van de bestaande wijken

- *Investeren in wijken die toe zijn aan vernieuwing (Meerzicht, Buytenwegh, Seghwaert)*
- *Balans in wijk en stad door gevarieerd woonaanbod*

6. We benutten werklocaties beter en faciliteren werken in de wijk

- *Werkgebieden beter benutten voor bedrijven die elders niet te mengen zijn*
- *functiemenging Hoornerhage als belangrijke schakel in de stad.*
- *Mono-functionele kantorenlocaties worden gemengde woon-werklocaties*
- *Werken in de wijk toe geconcentreerd nabij OV, wijkwinkelcentra*

7. We zorgen voor een klimaatbestendige en natuurinclusieve stad

- *Groene wiggen: groene ruimtes open en verbonden met het groen om de stad*
- *Versterken van robuust groen-blauwe netwerk*
- *Verbinden we het Centraal Park rondom de Dorpsstraat tot één binnenstedelijk 'ringpark'*

8. We voeren regie op de energietransitie en ondergrond

- *Stedelijke ontwikkeling:collectieve energie- en warmte-oplossingen.*

9. We stimuleren bewegen en ontmoeten

- *Routes en plekken die een actieve en gezonde leefstijl bevorderen*
- *Verbeteren van parken voor actiever gebruik en ontmoeting.*
- *Verbinden de parken beter met de wijk*

10. We zorgen voor een bereikbare, gezonde en veilige stad

- *Fijnmazig en hoogwaardig netwerk voor fietsers en wandelaars*
- *Oplossingen knelpunten in het fietsnetwerk*
- *HOV-bus richting Leiden en Delft*
- *Doortrekken van de railverbinding naar Rotterdam (ZoRo).*
- *Verbeteren directe stations- en halteomgeving en faciliteiten*
- *Maximumsnelheid op hoofdwegen wordt teruggebracht naar 50 km/u en op wijkwegen naar 30 km/u.*
- *Slimme mobiliteitsoplossingen op knooppunten in de stad, die aansluiten op regionale verbindingen.*

1 2 3 KM

5. Leefmilieus van Zoetermeer

In hoofdstuk 4 zijn de ruimtelijke strategische keuzes voor de stad als geheel beschreven. Als we de keuzes op de stad toepassen zien we dat verschillende gebieden een verschillende uitwerking vragen. Deze gebieden zijn te omschrijven als leefmilieus. Elk leefmilieu heeft een eigen identiteit, dynamiek en uitstraling. Binnen het hoogstedelijk milieu passen bijvoorbeeld andere bebouwingsdichtheden en hoogtes dan binnen het suburbane milieu. En bij een wijkcentrum leefmilieu horen andere voorzieningen dan bij een groen leefmilieu.

Verhalen van de stad

Joost van den Toorn - De Aardappelmannetjes
Op de plek waar Zoetermeer uit de grond gerezen is, was vroeger een groot aardappelveld. Dat inspireerde de Amsterdamse kunstenaar Joost van den Toorn om voor de kunstopdracht bij stationsplein Centrum West een figuur op te trekken uit enorme keien: keien die doen denken aan aardappels. Deze keien haalde hij uit een Scandinavische steengroeve en liet ze ter plaatse op maat zagen, zodat ze stevig op elkaar konden worden gezet. De keien van de Aardappelmannetjes dragen de energie van de ijstijd nog met zich mee. De omgeving van Centrum-West waarin de aardappelmannetjes tegenwoordig staan is hoog dynamisch en stedelijk. een mooi contrast met de aardappelvelden van vroeger.



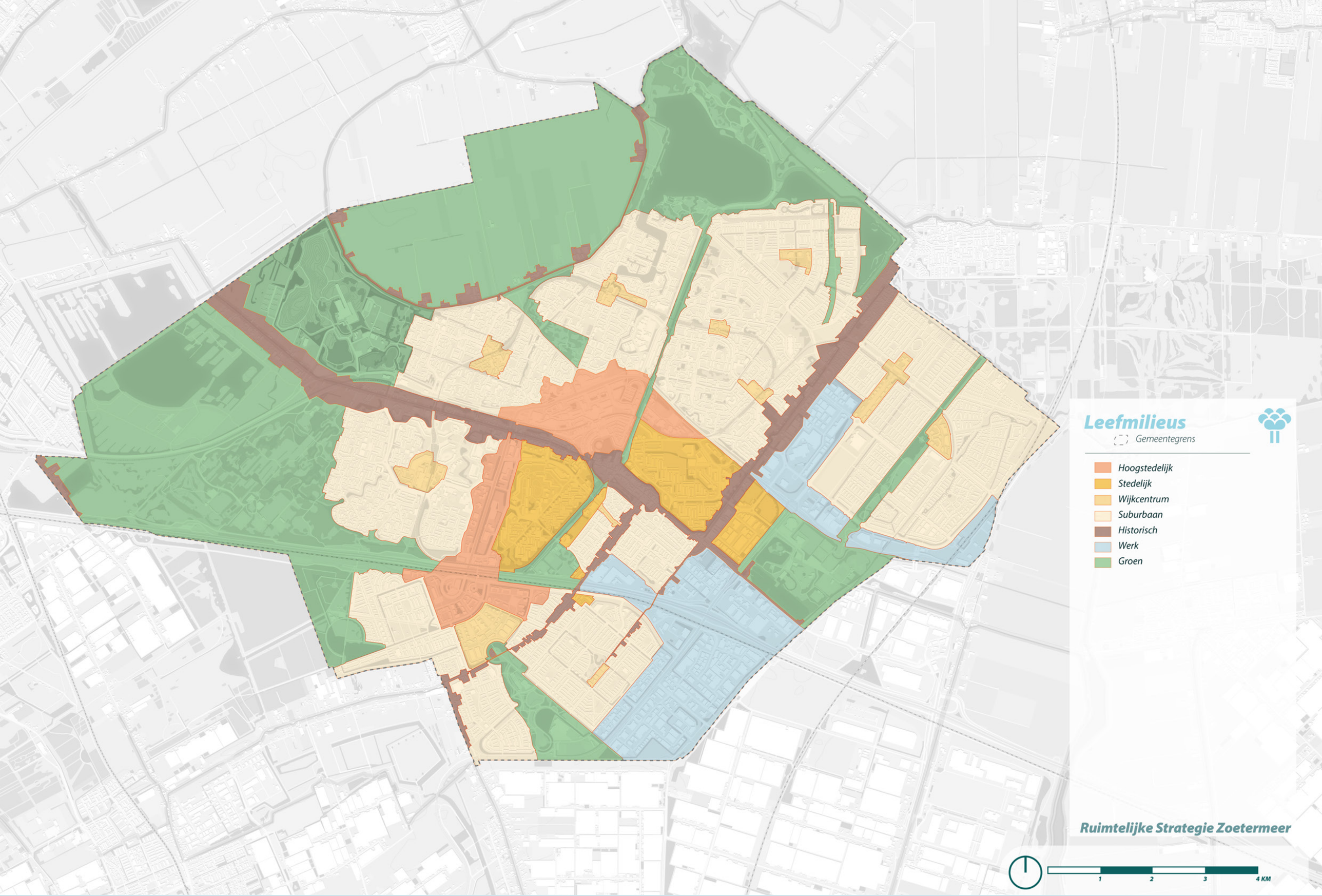
Meerpolder met zicht op de Binnenstad (foto: Peter Byzdra)

5. Leefmilieus van Zoetermeer

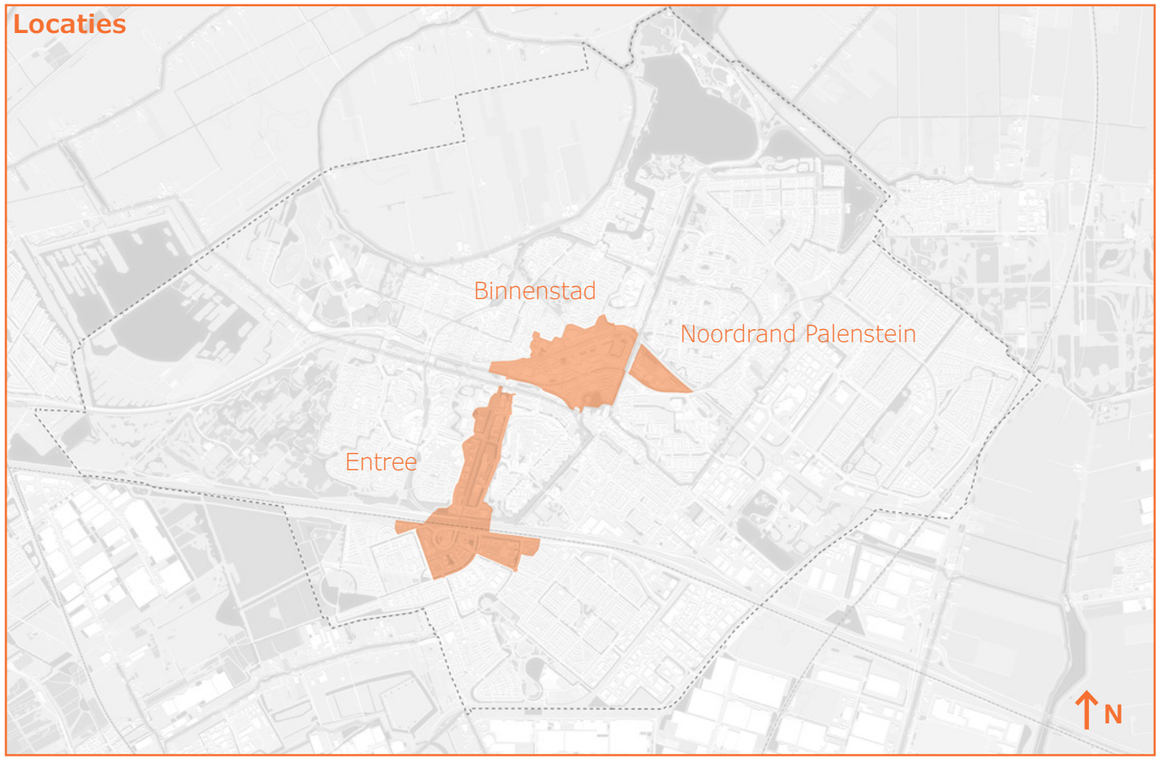
In 2040 zijn in Zoetermeer de volgende leefmilieus te onderscheiden:

5.1 Hoogstedelijk leefmilieu
5.2 Stedelijk leefmilieu
5.3 Wijkcentrum leefmilieu
5.4 Suburbaan leefmilieu
5.5 Historisch leefmilieu
5.6 Werk leefmilieu
5.7 Groen leefmilieu

In dit hoofdstuk worden de leefmilieus nader beschreven. Per leefmilieu wordt een algemene omschrijving geven en wordt toegelicht hoe de verschillende opgaven een plek krijgen in dit specifieke gebied.


Leefmilieus
Gemeentegrens
Hoogstedelijk
Stedelijk
Wijkcentrum
Suburbaan
Historisch
Werk
Groen
Ruimtelijke Strategie Zoetermeer
1
2
3
4 KM

5.1 Hoogstedelijk leefmilieu

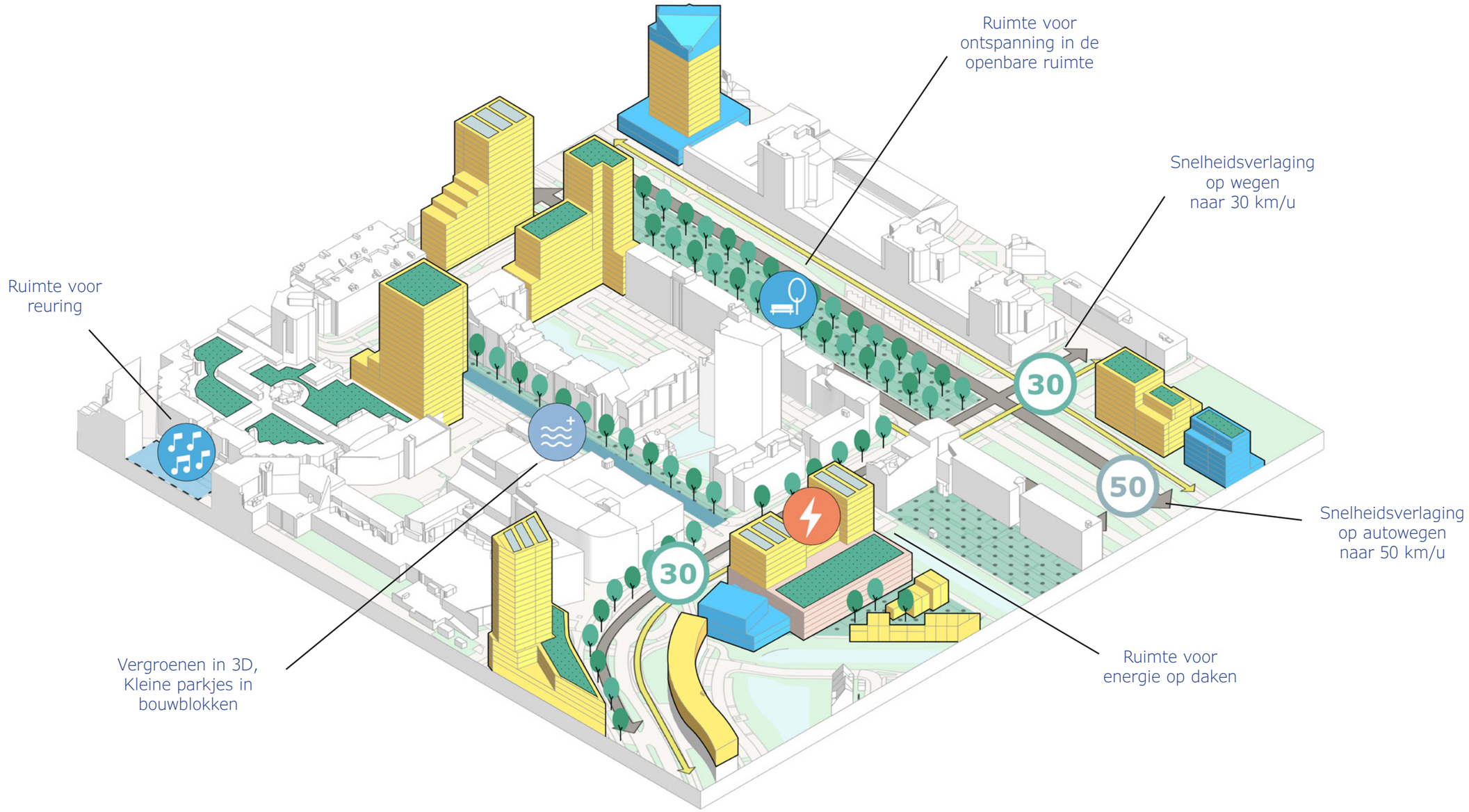


Omschrijving
Het hoogstedelijke leefmilieu kenmerkt zich door een sterke mix van woningen, stedelijke voorzieningen zoals theaters, bioscopen, winkels, horeca, ateliers, werkruimten, parken en pleinen. De dynamiek is voelbaar in levendige en attractieve plinten. Het gebied heeft een grote aantrekkingskracht op bezoekers uit zowel Zoetermeer als daarbuiten. De bebouwing heeft een hoge dichtheid en hogere bouwhoogten, wat hoge eisen stelt aan de inrichting van de buitenruimte (openbaar en privaat). De openbare ruimte wordt intensief gebruikt en biedt plaats voor grotere aantallen bezoekers en evenementen.

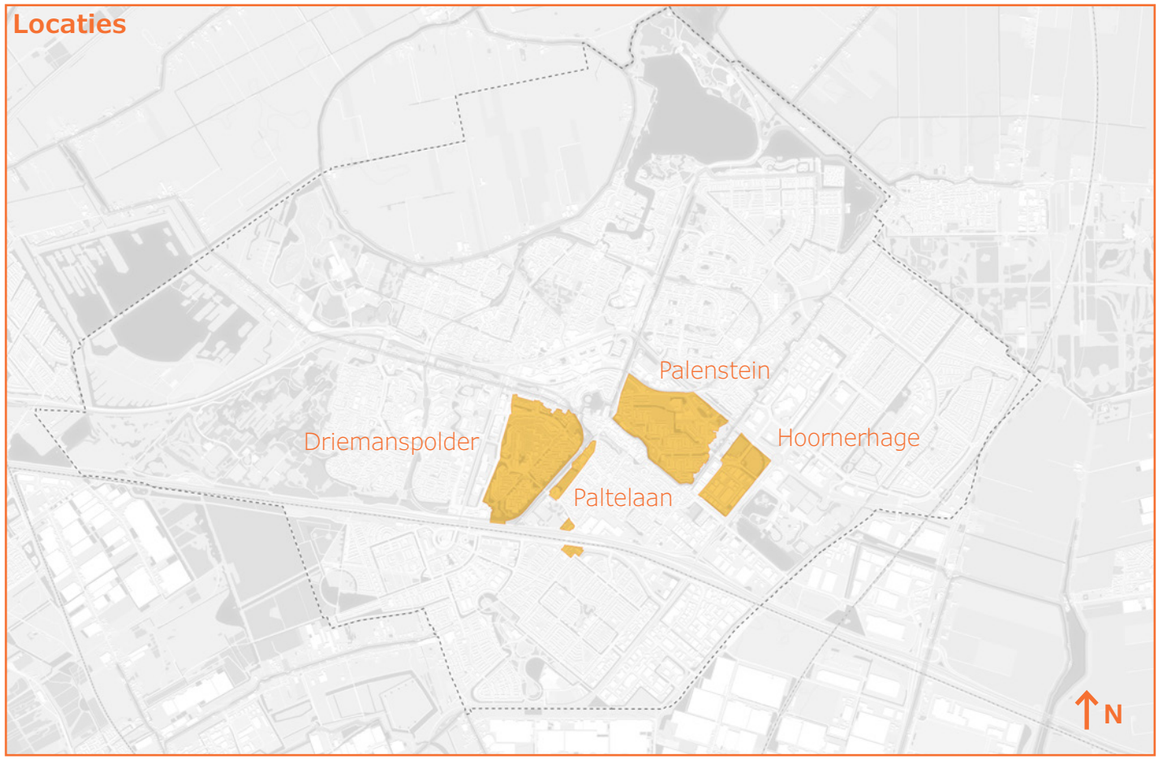
Gebieden
Binnenstad (concentratie van reuring), Entree (incl. zuidzijde A12), Noordrand Palenstein

Kenmerken	
Wonen	Stedelijke doelgroepen, zoals gezinnen, jongeren, starters, yuppen en actieve senioren. Dit vraagt extra aandacht voor kwalitatieve buitenruimtes en collectieve voorzieningen zoals gezamenlijke woonkamers en daktuinen en ruimte voor optoppen, splitsen en verkameren.
Economie	De functiemenging is hoog met wonen, werken (kantoren), voorzieningen, winkels, cultuur en horeca en te typeren als gemengd zakendistrict en metropolitane omgeving.
Mobiliteit	De voetganger staat centraal in de hoogstedelijke leefmilieus. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van duurzame (alternatieve) mobiliteit zoals fietsen, OV en deelvervoer. Het eigen autobezit is laag en wordt sterk ontmoedigd. Het noodzakelijk parkeren gebeurt in (ondergrondse) parkeergarages. De openbare ruimte is zo veel mogelijk vrij van autoverkeer en geparkeerde voertuigen. Zo ontstaat een hoge verblijfskwaliteit en zijn de gebieden aantrekkelijk voor voetgangers en fietsers.
Voorzieningen	Dit gebied biedt stedelijke voorzieningen die bijdragen aan de levendigheid, zoals sport- en culturele voorzieningen (sportscholen, theaters, bioscopen, musea), een ruim retailaanbod en horecagelegenheden. Er zijn hogere geluidsnormen en langere openingstijden, met 24/7 dynamiek.
Groen-blauw	Het groen en blauw wordt op stedelijk niveau versterkt, met verbindingen naar omliggende wijken door singels en stadsstraten, zoals de ‘Groene Kraag’ rondom Entree en Centraal Park in de binnenstad. Kenmerkend is het 3D-groen, waarbij alles benut wordt (gevels, daken, maaiveld) om een prettig leefklimaat te creëren. Kleine parkjes en groene hoven binnen de stedelijke bouwblokken bieden rustige, toegankelijke plekken voor ontmoeting. De openbare ruimte is hoogwaardig en berekend op intensief gebruik door grote aantallen inwoners en bezoekers.
Energie	Collectieve warmteoplossingen zijn de norm, met opwekking van energie op daken en gevels waar dit goed kan worden ingepast.
Sociaal & Gezond	Dit leefmilieu is van belang voor de gehele stad, met toegankelijke openbare ruimte, maatschappelijke voorzieningen en ontmoetingsplekken.
Bouwhoogte	15-30 meter als basishoogte, hoogteaccenten tot 70 meter. Incidenteel hoger is mogelijk (mits goed ingepast).
Functie-mengingsindex	55-70 (typering gemengd zakendistrict en metropolitaan wonen).

Impressie


Ruimte voor ontspanning in de openbare ruimte
Snelheidsverlaging op wegen naar 30 km/u
Ruimte voor reuring
30
50
30
Snelheidsverlaging op autowegen naar 50 km/u
Vergroenen in 3D, Kleine parkjes in bouwblokken
Ruimte voor energie op daken

5.2 Stedelijk leefmilieu

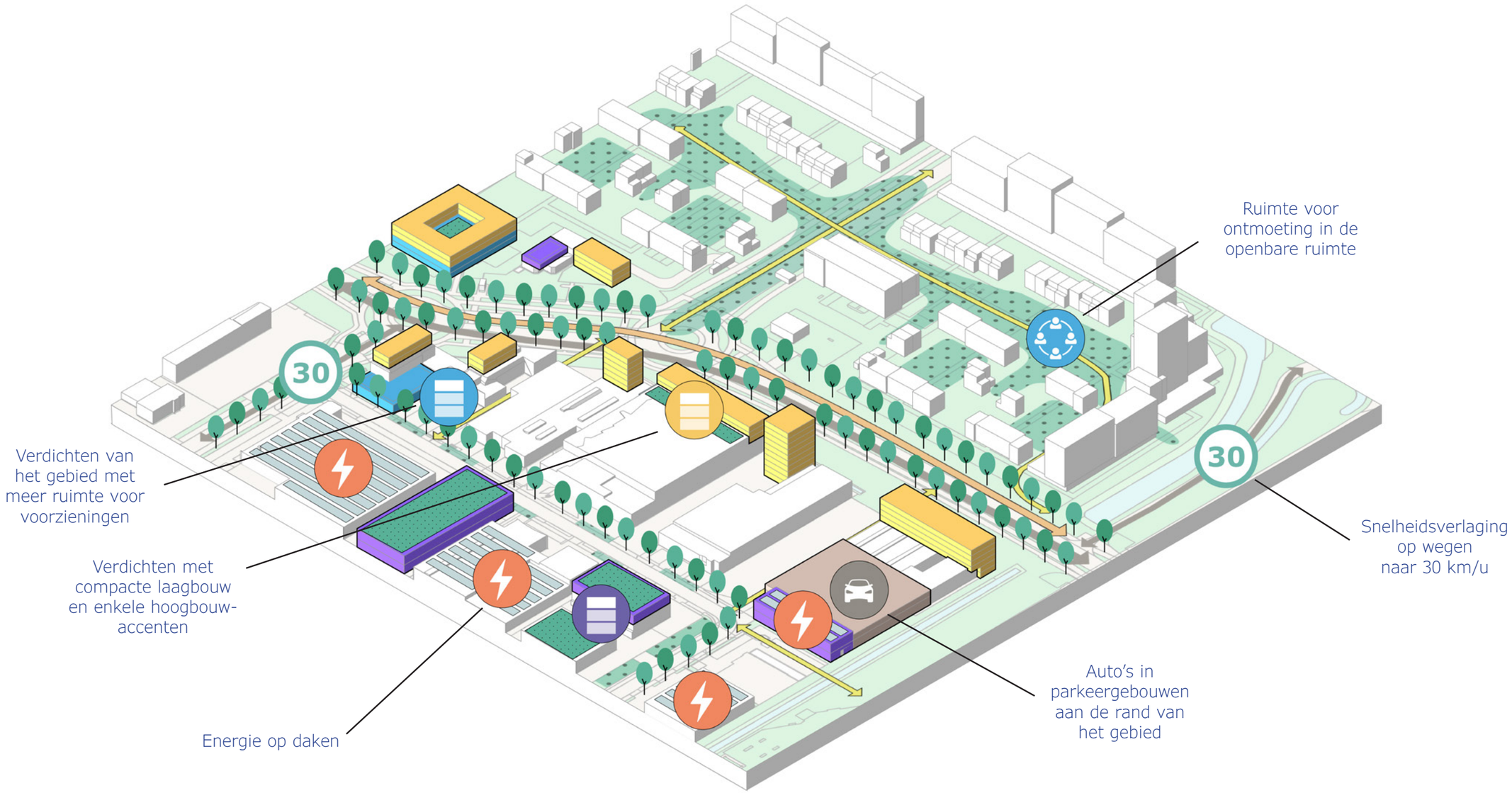


Omschrijving
Het stedelijk leefmilieu bevindt zich in het centrale deel van de stad, tegen hoogstedelijk leefmilieus aan en dichtbij openbaar vervoer. Het is hier drukker dan in de suburbane gebieden, maar rustiger dan in het hoogstedelijke gebied. Het biedt stedelijke voorzieningen zoals sport- en onderwijsfaciliteiten en heeft een dynamisch karakter, met een hogere dichtheid bij nieuwe ontwikkelingen.

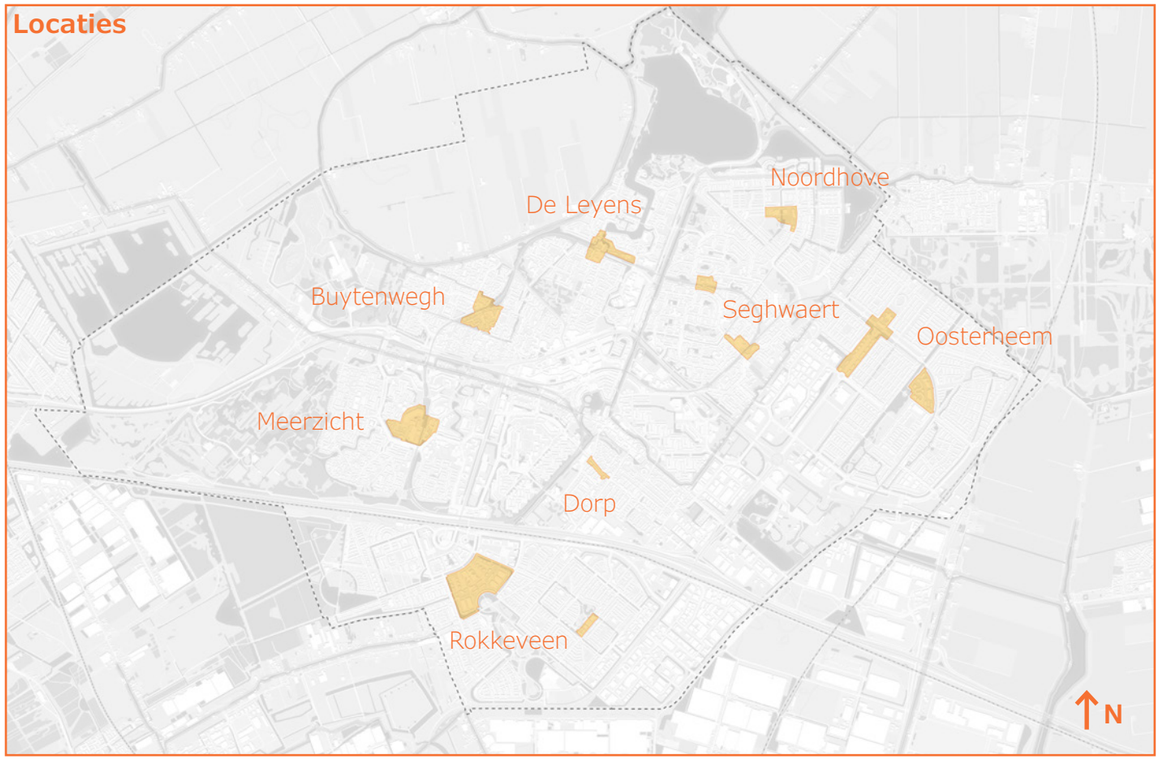
Gebieden
Driemanspolder, Palenstein en Hoornerhage

Kenmerken	
Wonen	Een mix van gestapelde en grondgebonden bebouwing. De diversiteit in deze stadswijken is groot en voor verschillende doelgroepen met een actieve levensstijl. Er zijn stadswoningen, woon-werkwoningen en compacte laagbouw en enkele hoogbouw-accenten, met name wijkentrees.
Economie	Er is ruimte voor stedelijke dynamiek, met ruimte voor werken (met name langs ontsluitingswegen), stadsverzorgende economie en bedrijf-aan-huis en ambachten.
Mobiliteit	Fietsers en voetgangers staan centraal, met goede hoofdroutes. De auto zal slechts beperkt het gebied in komen. De noodzakelijke toe- en afvoerwegen zullen als 30 km/h erftoegangswegen worden vormgegeven. Dit zorgt voor meer ruimte voor fietsers, voetgangers, groen en water. Eigen autobezit wordt ontmoedigd. Er wordt ingezet op ruimte-efficiënte oplossingen zoals deelmobiliteit en gebouwd parkeren.
Voorzieningen	Er zijn naast basisvoorzieningen ook stedelijke voorzieningen aanwezig zoals sporthallen en middelbare scholen en grotere zorgvoorzieningen die wijkoverstijgend functioneren.
Groen-blauw	Groen wordt intensief gebruikt en is verbonden met grotere groengebieden rondom de stad. Wijkparken, weteringen en linten spelen een belangrijke rol in het verbinden van de stad met het buitengebied. Ze bieden verkoeling en bevorderen biodiversiteit. Parken bieden aantrekkelijke ruimte voor ontspanning, bewegen en ontmoeten en waterberging.
Energie	In hoogbouwgebieden worden veelal collectieve warmteoplossingen toegepast.
Sociaal & Gezond	Het groene en sociale netwerk draagt bij aan gezondheid en welzijn, met voorzieningen die de leefbaarheid versterken, zowel op wijk- als op stadsniveau.
Bouwhoogte	10-30 meter als basis hoogte, hoogteaccenten tot 40 meter en incidenteel 60 (bij wijk-entrees). Extra bouwhoogte moet passen in de omgeving, met als streefwaarde voor nieuwbouw een bouwhoogte van maximaal twee keer de overwegende hoogte in de buurt.
Functie-mengingsindex	40-50 (typering van gemengde stadswijk).

Impressie


Ruimte voor ontmoeting in de openbare ruimte
30
30
Verdichten van het gebied met meer ruimte voor voorzieningen
Verdichten met compacte laagbouw en enkele hoogbouw-accenten
Energie op daken
Auto's in parkeergebouwen aan de rand van het gebied
Snelheidsverlaging op wegen naar 30 km/u

5.3 Wijkcentrum leefmilieu

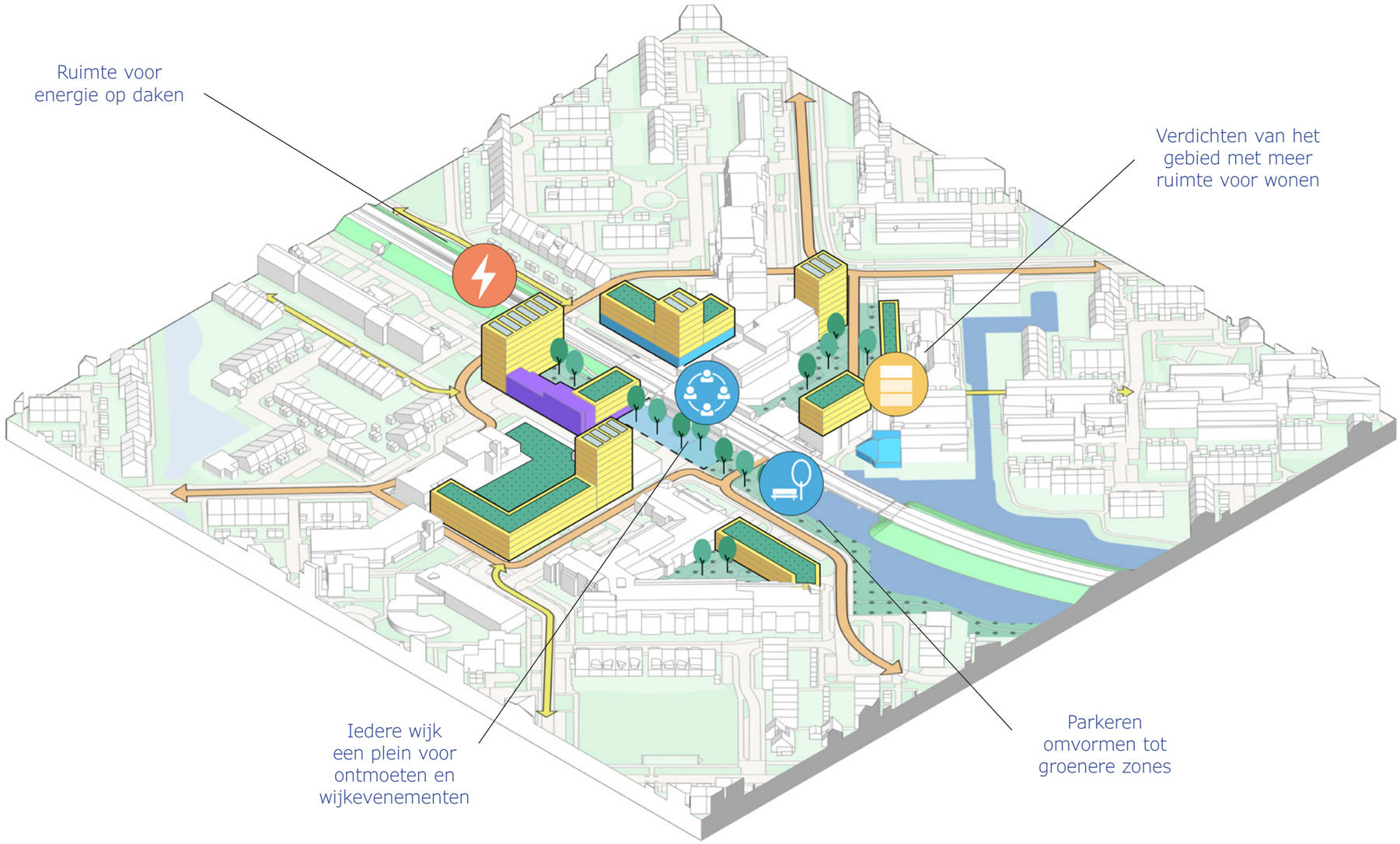


Omschrijving
Een wijkcentrum leefmilieu kenmerkt zich door de centrale ligging in de wijk (hart van de wijk), dicht bij dagelijkse voorzieningen zoals supermarkten, buurtverenigingen en de huisarts. Er is ruimte om samen te komen, buurt evenementen te organiseren of een kop koffie te drinken. Dit gebied is ook geschikt voor werken, bijvoorbeeld in winkels, horeca of flexibele werkplekken.

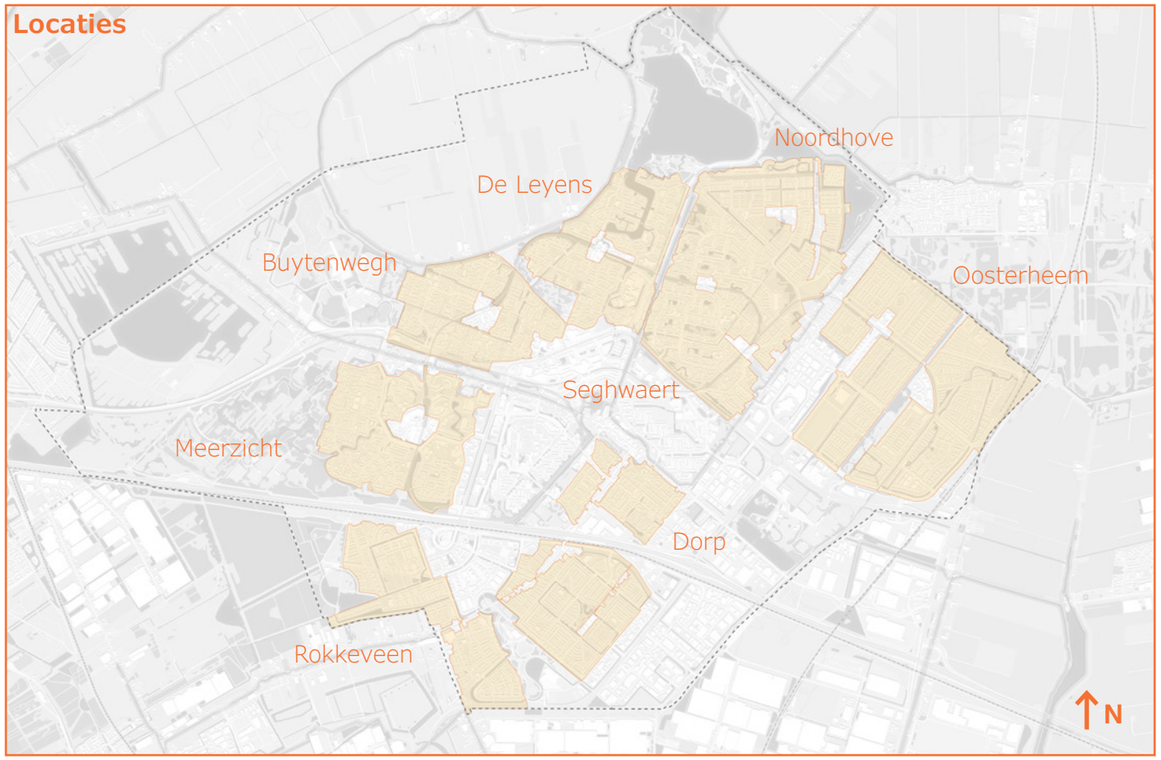
Gebieden
Wijkwinkelcentra

Kenmerken	
Wonen	Overwegend gestapelde bebouwing, wonen boven winkels. Woningen zijn geschikt voor senioren, jongeren en starters. Optoppen, aanbouwen en uitplinten zijn mogelijk.
Economie	Wijkeconomie, dagelijkse voorzieningen, kleinschalige horeca, supermarkt en kleinschalige flexibele werkruimtes.
Mobiliteit	De wijkcentra zijn via goede (gezonde) routes voor voetgangers en fietsers met de wijk en de rest van de stad verbonden. In de wijkwinkelcentra zijn aantrekkelijke OV-haltes en fietsenstallingen. Autobezit is lager dan in de suburbane leefmilieus en deelmobiliteit wordt gefaciliteerd. Parkeren wordt gereguleerd en geconcentreerd nabij de winkels.
Voorzieningen	Maatschappelijke voorzieningen voor ontmoeting en ontplooiing, en elk wijkcentrum biedt ruimte voor evenementen en levendigheid.
Groen-blauw	Elk wijkcentrum heeft een plein met groen. Vergroening van de buitenruimte en ook daken en gevels worden daarvoor ingezet. Aantrekkelijke en koele fiets- en wandelroutes verbinden het wijkcentrum met de woonbuurten. Om structuur van wijkgroen en van buurtgroen te versterken wordt de openbare ruimte versterkt met groen, parkeerplaatsen worden omgevormd tot groenere zones met bomen voor verkoeling.
Energie	Voor sterk geconcentreerde bebouwing (waaronder hoogbouw) wordt een collectieve WKO gebruikt en er worden zonnepanelen op daken geplaatst.
Sociaal & Gezond	Het wijkcentrum is dé ontmoetingsplek voor de wijk en heeft een plein waar meerdere doelgroepen op verschillende momenten van de dag iets kunnen doen. De openbare ruimte is uitnodigend, toegankelijk en sociaal veilig, inclusief randstadrailhalte.
Bouwhoogte	Overwegend gestapelde bebouwing, tussen de 15-30 meter hoog (afhankelijk van de omgeving, ca. 1,5 keer de overwegende bouwhoogte van de omgeving) en tot een maximum van 45 meter. Geen solitaire hoogbouw, maar onderdeel van een ensemble dat afloopt naar de omliggende wijk. Optoppen, aanbouwen en uitplinten zijn mogelijk. Bij grootschalige sloop-nieuwbouw is maatwerk mogelijk.
Functie-mengingsindex	35-40 (typering van woon-werkgebieden).

Impressie


Ruimte voor
energie op daken
Verdichten van het
gebied met meer
ruimte voor wonen
Iedere wijk
een plein voor
ontmoeten en
wijkevenementen
Parkeren
omvormen tot
groenere zones

5.4 Suburbaan leefmilieu

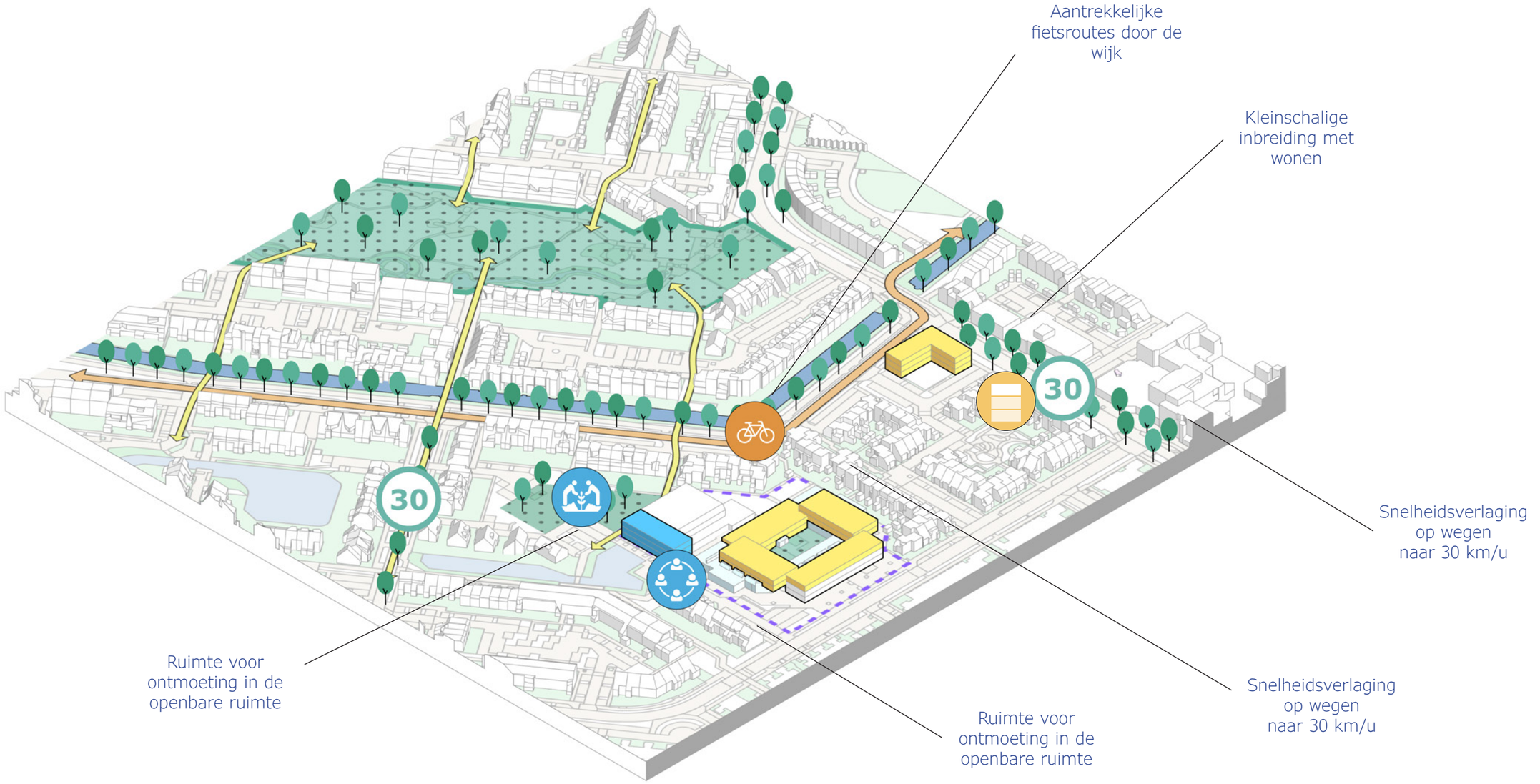


Omschrijving
Het is rustig en ontspannen wonen in het suburbane leefmilieu, dichtbij een wijk- of stadspark. Het is gemakkelijk om te wandelen of te sporten in het groen om de hoek en aantrekkelijke fietsroutes verbinden dit gebied snel met het wijkcentrum, de binnenstad en de groengebieden aan de rand van de stad.

Gebieden
Dorp, Meerzicht, Buytenwegh, De Leyens, Seghwaert, Rokkeveen, Noordhove, Oosterheem

Kenmerken	
Wonen	Overwegend laagbouw en grondgebonden bebouwing. Rustig wonen in een groene omgeving, met nadruk op woningbouw, geschikt voor gezinnen. Kleinschalige inbreidingen, zoals nieuwbouw, optoppen, aanbouwen of uitplinten zijn mogelijk en met name gericht op doorstroming.
Economie	Werken aan huis en zzp'ers en waar mogelijk in plinten kleinschalige werkgelegenheid.
Mobiliteit	Fijnmazig netwerk van routes, gericht op bestemmingsverkeer en passende inrichting met woonerven en woonstraten. Het wijkcentrum, de binnenstad en wijkparken zijn goed bereikbaar via gezonde routes voor voetgangers en fietsers. Parkeren gebeurt voornamelijk op eigen terrein of in de buurt op straat. De fiets heeft voorrang.
Voorzieningen	Basisscholen, kinderopvang, zorg en maatschappelijke voorzieningen zijn in de buurt.
Groen-blauw	Groen om de hoek is belangrijk. Woonstraten worden vergroend voor wateropvang en het tegengaan van hitte. Wijkparken zijn goed bereikbaar voor fietsers en voetgangers, en er wordt gewerkt aan betere verbindingen met groenstructuren. Er worden veilige, groene routes ontwikkeld tussen wijken, met plekken voor ontmoeten, spelen en sporten.
Energie	Individuele warmteoplossingen per woning, zoals isoleren, hybride warmtepompen en zonnepanelen op daken. Er wordt ruimte gegeven aan collectieve buurtinitiatieven (bijvoorbeeld buurtbatterijen).
Sociaal & Gezond	De woonstraten, plekken en parkjes voor de deur en om de hoek zijn hier de plekken voor actief bewegen en ontmoeting. Dit wordt gestimuleerd door inwoners ruimte te geven om activiteiten te organiseren en hun woonomgeving te gebruiken.
Bouwhoogte	<15 meter als typering voor grondgebonden woningen, uitgezonderd bestaande gebieden met hogere bebouwing. Op hoeken en zichtlocaties (bijvoorbeeld wijkontsluitingswegen of bestaande hoogbouw) zijn maximaal twee extra bouwlagen (+6m) toegestaan op bestaande woningen. Incidenteel is hier ruimte voor compacte gestapelde bouw.
Functie-mengingsindex	<35 (typering van rustige woonwijk).

Impressie


Aantrekkelijke fietsroutes door de wijk
Kleinschalige inbreiding met wonen
30
30
Snelheidsverlaging op wegen naar 30 km/u
Ruimte voor ontmoeting in de openbare ruimte
Snelheidsverlaging op wegen naar 30 km/u
Ruimte voor ontmoeting in de openbare ruimte

5.5 Historisch leefmilieu



Omschrijving

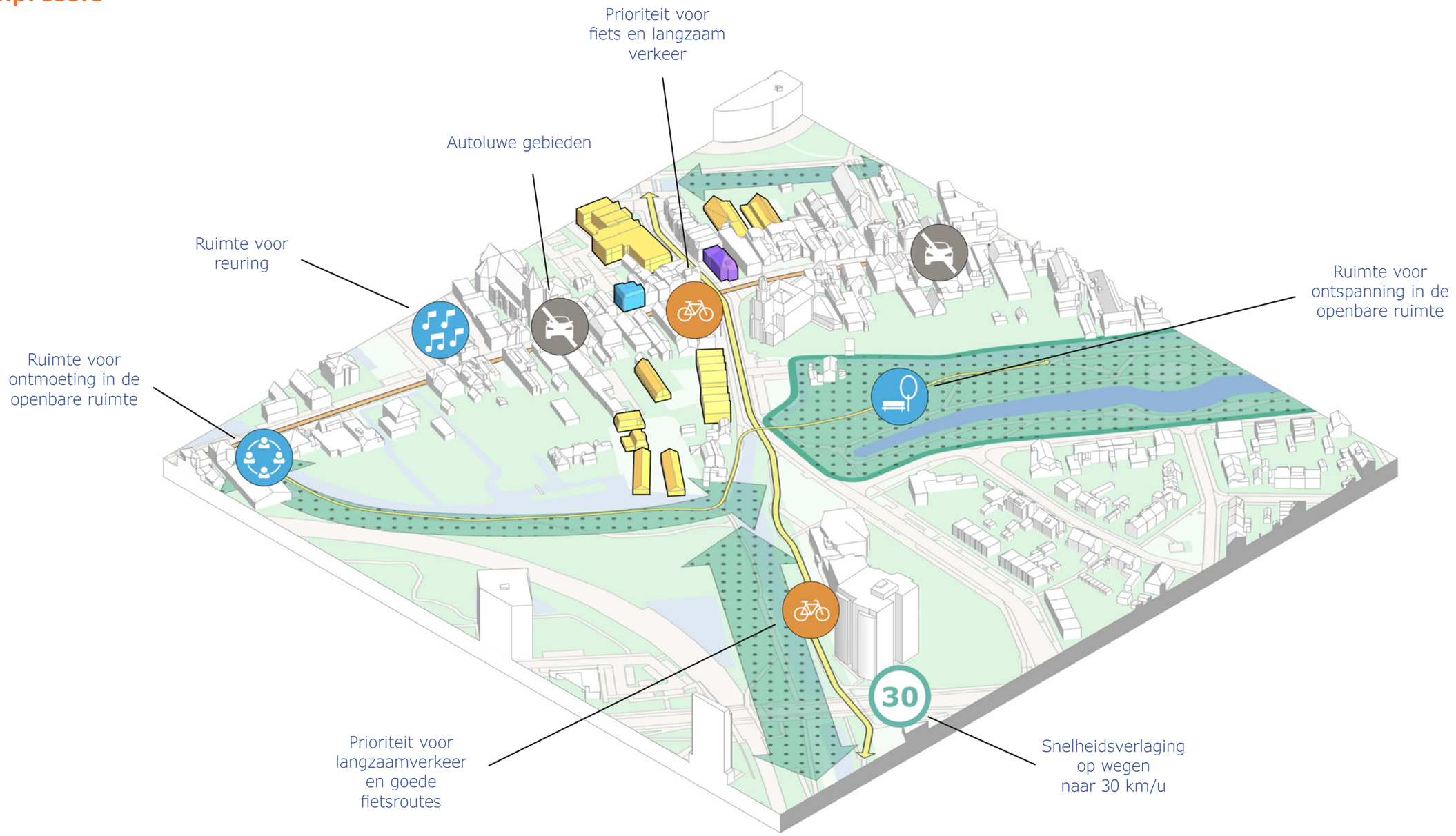
Het historisch leefmilieu weerspiegelt de vroegere geschiedenis van Zoetermeer, met herkenbare stad-landverbindingen en karakteristieke panden waar gewoond en gewerkt kan worden. Dit kan variëren van een bakker in de Dorpsstraat tot een agrarisch bedrijf langs een lint. Kenmerkend is de afwisseling tussen bebouwing en open ruimte, evenals de variatie in functies zoals recreatie, ambachtelijke bedrijvigheid en dierenweides. De bebouwing bestaat meestal uit één laag met een kap. Fietsen is hier de belangrijkste vervoerswijze (met de auto als gast), en parkeren gebeurt vaak op eigen terrein.

Gebieden

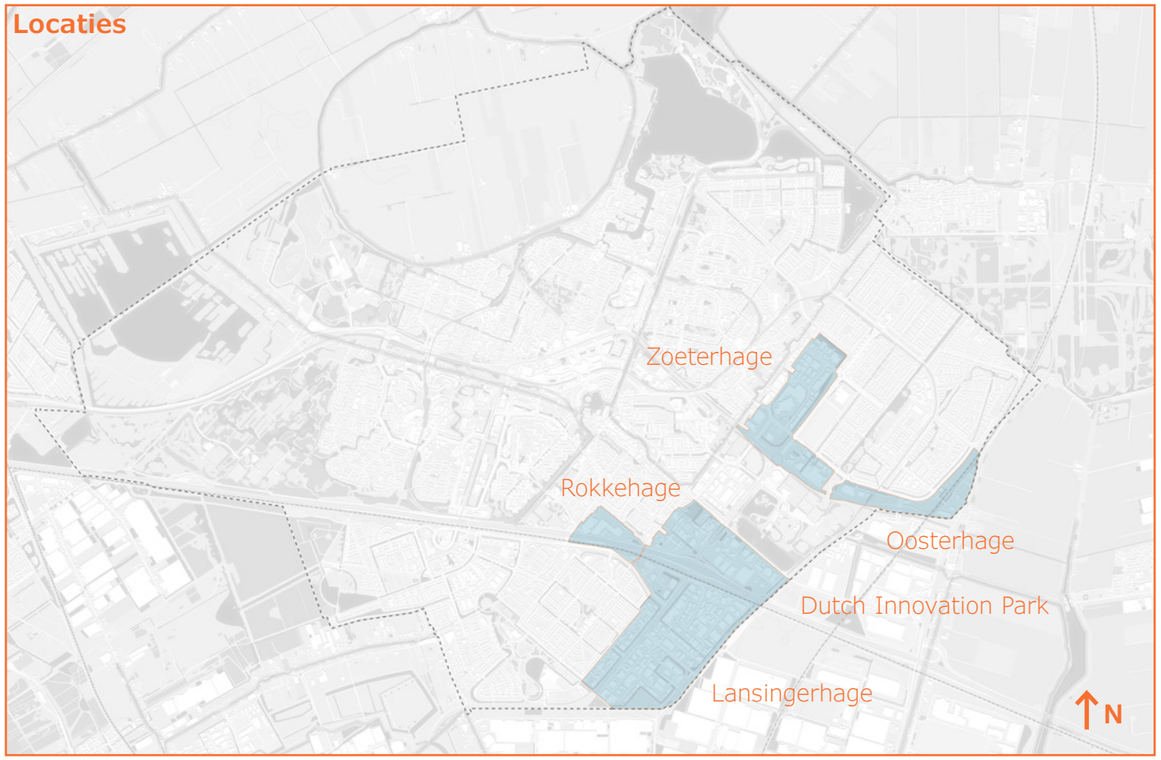
Historische linten Voorweg, Zegwaartseweg, Roeleveenseweg, Rokkeveenseweg, Meerpolderdijk en Dorpsstraat, Den Hoorn, Schinkelweg, Stationsstraat, Broekweg en de Slootweg

Kenmerken	
Wonen	Luw wonen in het dorp en langs de linten. Gemoedelijk wonen in de Dorpsstraat, met beeldbepalende en monumentale bebouwing. Geclusterde woonvormen in schuurachtige concepten en luxere woonmilieus met vrijstaande en/of twee-onder-een-kapwoningen voor doorstromende gezinnen en senioren.
Economie	Beperkte functiemenging. Wonen en detailhandel in de Dorpsstraat, wonen en werken (ambachtelijk of agrarisch) op eigen terrein langs de linten. Bijzondere horeca, culturele of recreatieve functies, zoals stadsboerderijen, wijktuinen en maneges.
Mobiliteit	Fietsers en voetgangers hebben voorrang in de historische gebieden, die tevens belangrijke fietsroutes zijn om de stad uit te komen. De auto is vooral te gast, met parkeerplaatsen op eigen terrein of gereguleerd op straat rond de dorpskern.
Voorzieningen	De linten profiteren van voorzieningen in de aangrenzende wijken. Scholen, kinderopvang, zorg en maatschappelijke voorzieningen zijn dichtbij, met soms horecaondernemingen.
Groen-blauw	Het behoud en de versterking van groen-blauwe structuren zijn essentieel voor verkoeling en biodiversiteit. Deze structuren verbinden met de hoofdgroenstructuur (H-structuur) om een robuust groen-blauw netwerk te creëren. Het groene karakter en de historische uitstraling gekoppeld aan het water zijn bepalend voor de kwaliteit van het gebied.
Energie	Individuele woningen en agrarische bedrijven benutten de grote daken van schuren voor energieopwekking.
Sociaal & Gezond	De linten zijn inspirerende en rustgevende omgevingen die de reuring van de stad met de natuur om haar heen verbinden. Door de herkenbaarheid van gebouwen en verbindingen voelen inwoners zich thuis en wandelen en fietsen ze er graag. Langs deze routes liggen verschillende ontmoetingsfuncties die passen binnen het historisch karakter.
Bouwhoogte	Overwegend laagbouw met 1-2 bouwlagen en een kap.
Functie-mengingsindex	Maatwerk

Impressie


Prioriteit voor fiets en langzaam verkeer
Autoluwe gebieden
Ruimte voor reuring
Ruimte voor ontmoeting in de openbare ruimte
Ruimte voor ontspanning in de openbare ruimte
30
Prioriteit voor langzaamverkeer en goede fietsroutes
Snelheidsverlaging op wegen naar 30 km/u

5.6 Werk leefmilieu

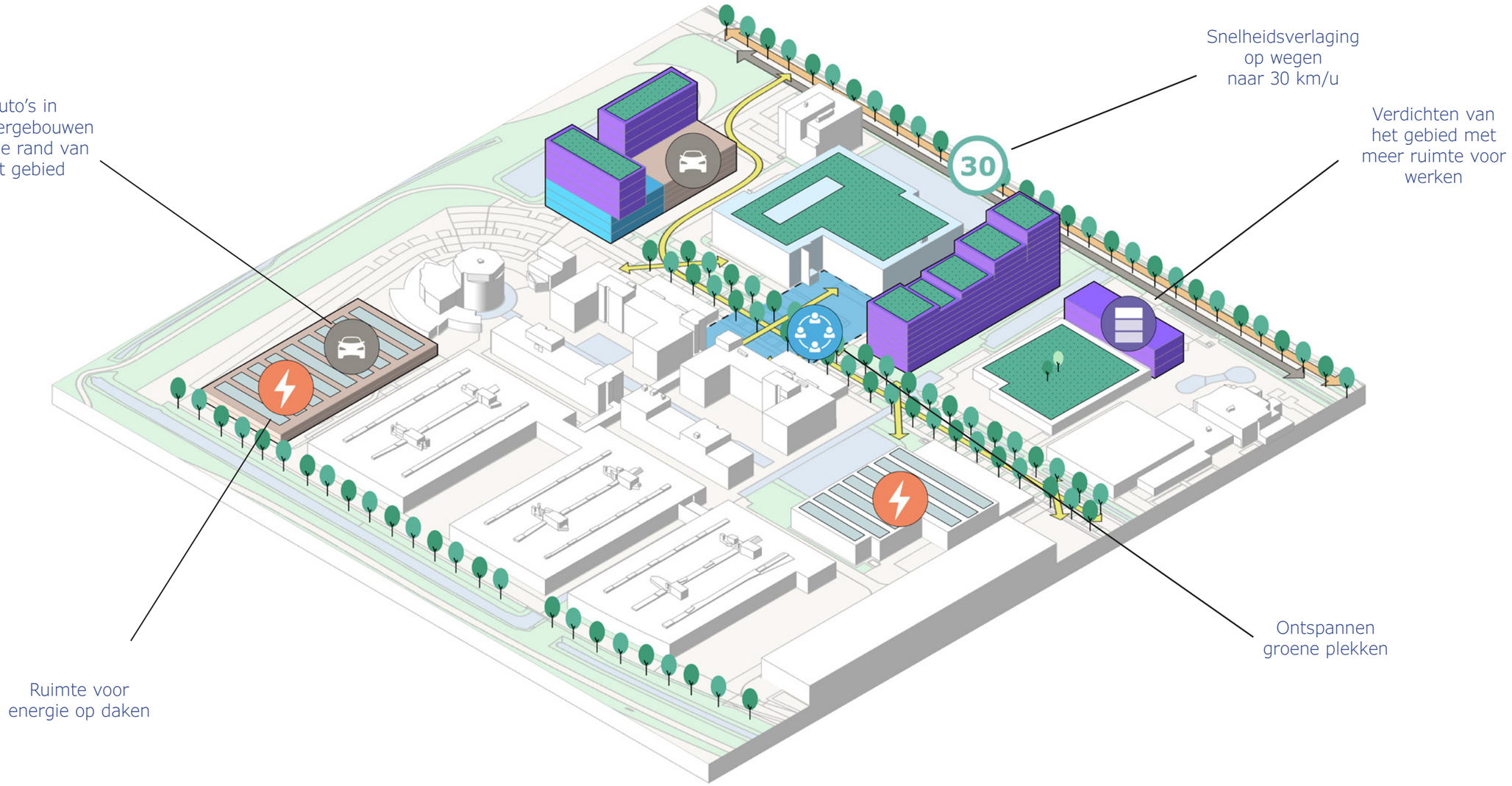


Omschrijving
Werkmilieus zijn gebieden waar voornamelijk gewerkt wordt, zoals bedrijventerreinen (huidige kantoorlocaties worden naar de toekomst doorontwikkeld naar gebieden met functiemenging en vallen zodoende in een ander milieu). Deze terreinen bevatten vaak loodsen, distributiehallen en industrie met een hogere milieucategorie, die meer ruimte en afstand tot woongebieden vereist.

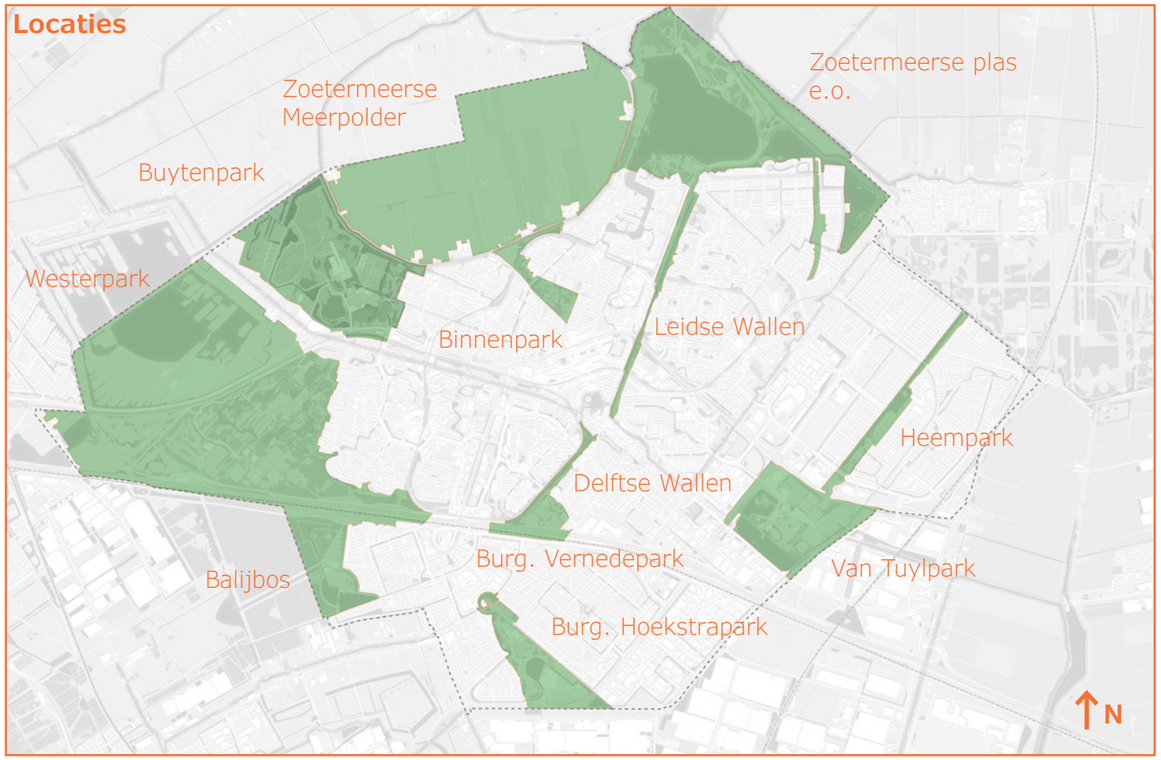
Gebieden
Lansinghage, Rokkeveen-Oost, Rokkehage, Zoeterhage, Oosterhage, Dutch Innovation Park

Kenmerken	
Wonen	Wonen is in principe niet toegestaan vanwege de aanwezigheid van bedrijven met een hoge milieucategorie en het belang van behoud van werkgebieden.
Economie	Lage mate van functiemenging, geschikt voor monofunctionele bedrijvigheid en aanwezigheid van hogere milieucategorieën (die elders niet mengbaar zijn).
Mobiliteit	Werkmilieus zijn goed verbonden met andere stadsdelen via aantrekkelijke fietsroutes. Logistieke bereikbaarheid (vrachtverkeer) is gegarandeerd en er zijn logistieke hubs voor overslag naar (duurzame) stadsdistributie.
Voorzieningen	Stedelijke voorzieningen op bedrijventerreinen die bijdragen aan bedrijvigheid en ook goed mengbaar zijn, horen hier niet thuis, maar elders in de stad (andere leefmilieus).
Groen-blauw	Groen draagt bij aan aantrekkelijke werkomgeving. Straatprofielen zijn vergroend met meer bomen voor verkoeling en biodiversiteit en meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Koele (doorgaande) fietsroutes en groene looproutes(‘ommetjes’) en beweegroutes voor werknemers (bijvoorbeeld in de pauze, in de schaduw) vergroten de aantrekkelijkheid van aanwezige werkgevers. Groene daken en groengevels, mogelijk gecombineerd met zonnepanelen, worden toegepast voor extra verkoeling, natuurinclusiviteit en ecologie.
Energie	Daken van bedrijfshallen worden maximaal benut voor energieopwekking.
Sociaal & Gezond	Op plekken waar routes voor langzaam verkeer dit leefmilieu kruisen zijn groene plekken aanwezig voor verkoeling en ontspanning.
Bouwhoogte	15 meter en incidenteel 25 meter.
Functie-mengingsindex	>90 (typering werkgebied)

Impressie


Auto’s in parkeergebouwen aan de rand van het gebied
Snelheidsverlaging op wegen naar 30 km/u
Verdichten van het gebied met meer ruimte voor werken
30
Ruimte voor energie op daken
Ontspannen groene plekken

5.7 Groen leefmilieu



Omschrijving

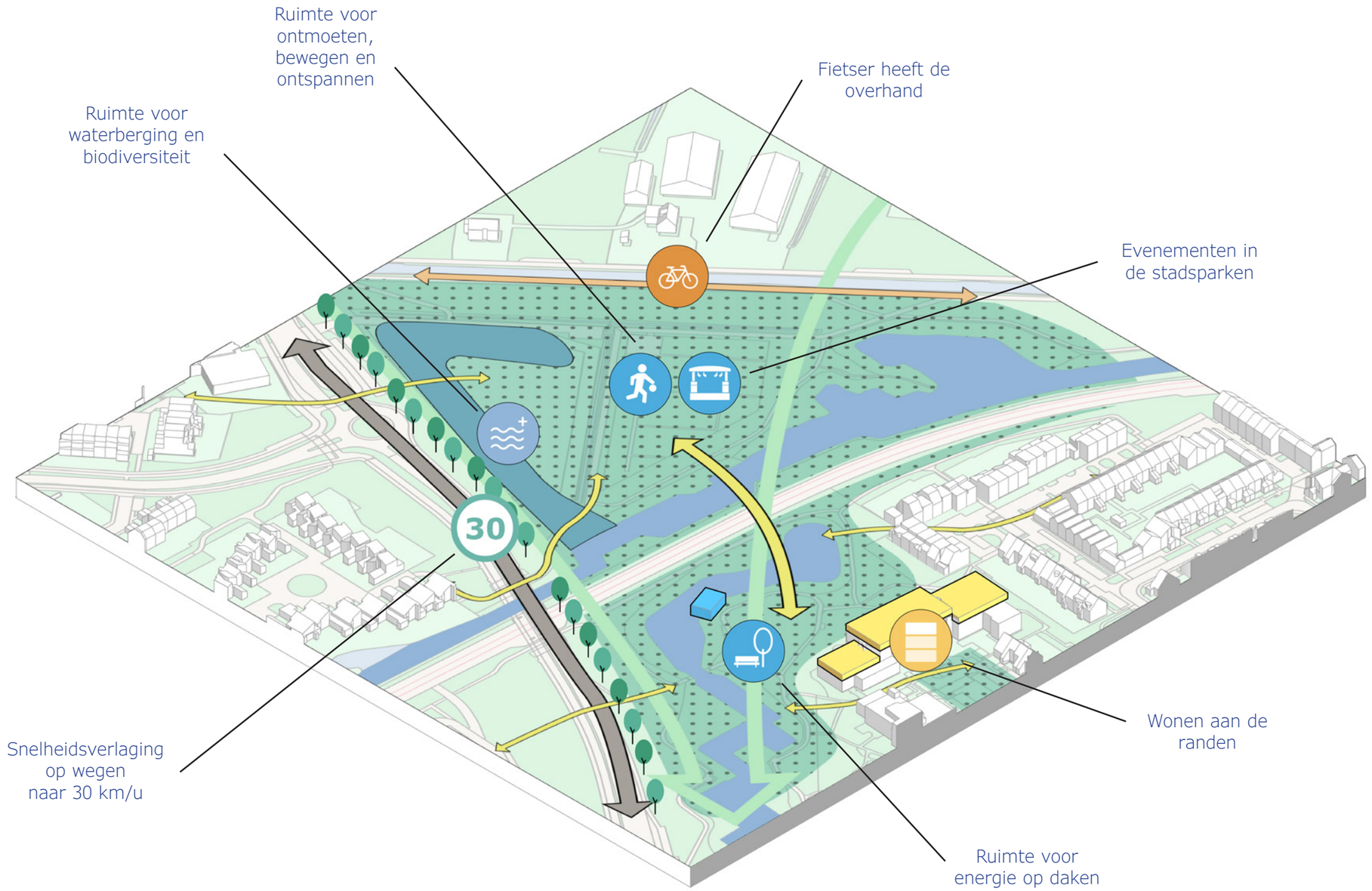
Het groen is essentieel voor het behouden van koelte, klimaatadaptatie en biodiversiteit. De groengebieden zijn ecologisch waardevol met een grote recreatieve betekenis, terwijl anderen nadrukkelijker dienen voor sport en vermaak.

Gebieden

Delftsewallenwetering, Leidsewallenwetering, Westerpark, Binnenpark, Park Seghwaert, Wijdse Weide, Burgemeester Van Tuyllpark, Heempark, Burgemeester Hoekstrapark, de Nieuwe Driemanspolder, Buytenpark, Meerpolder, het Noordelijk plassengebied, Balijbos en de natuurkerngebieden.

Kenmerken	
Wonen	Wonen is in principe niet toegestaan in de groengebieden. Incidenteel is woningbouw mogelijk aan de rand van het park, bij transformatie/ herontwikkeling van een bestaande (andere) functie.
Economie	Beperkte economische voorzieningen (horeca) ter ondersteuning van de recreatiefunctie.
Mobiliteit	Fietsers en voetgangers hebben voorrang in de groengebieden. Autoparkeren is ondergeschikt aan groenbeleving en wordt zoveel mogelijk aan de rand van het gebied opgevangen en landschappelijk ingepast.
Voorzieningen	Het groen biedt ruimte voor sport- en recreatieve voorzieningen en (kleinschalige) evenementen die ontspanning, ontmoeting, sport en spel stimuleren.
Groen-blauw	De groengebieden worden versterkt en verder uitgebouwd. Het behouden en versterken van koelte, ruimte voor waterberging en het bevorderen van biodiversiteit zijn belangrijke doelen. Het gebruik en de programmering van het groen draagt bij aan de leefkwaliteit van de stad.
Energie	Incidenteel ruimte geven aan benodigde energie-infrastructuur.
Sociaal & Gezond	Groengebieden zijn belangrijke bestemmingen in fiets-, wandel- en sportnetwerken. De routes van de wijken naar het groen zijn helder en aantrekkelijk. (Sport)verenigingen zijn actief in deze gebieden en de openbare ruimte nodigt uit tot ontmoeten, bewegen en ontspannen.
Bouwhoogte	Maatwerk
Functie-mengingsindex	<15

Impressie


Ruimte voor ontmoeten, bewegen en ontspannen
Fietser heeft de overhand
Ruimte voor waterberging en biodiversiteit
Evenementen in de stadsparken
30
Snelheidsverlaging op wegen naar 30 km/u
Wonen aan de randen
Ruimte voor energie op daken

5.8 Leidraad voor hoogbouw

In de hiervoor beschreven leefmilieus worden verschillende uitspraken gedaan over de bouwhoogtes. De bestaande omgeving en ligging in de stad bepaalt in welke mate bouwhoogtes kunnen afwijken van de veel voorkomende bouwhoogtes. Het karakter en sfeer van een leefmilieu bepaalt mede de inpassingsmogelijkheden van eventuele hoogbouw. Hoogbouw is een van de mogelijkheden om efficiënt om te gaan met de beperkte ruimte. Hoogbouw is geen doel op zich, maar een vorm van verdichting die moet passen in de omgeving. Daar waar de ruimte schaars is, het aanbod van voorzieningen en openbaar vervoer nabij is en waar hoogbouw ruimtelijk bijdraagt aan het accentueren van specifieke plekken in de stad, is hoogbouw mogelijk.

Op basis van de leefmilieus vormen de Binnenstad en Entree, met de stationsomgeving Zoetermeer de meest verstedelijkte gebieden in de stad, waar hogere bebouwing logisch en wenselijk is. Ze vormen belangrijke ruimtelijke plekken die benadrukt kunnen worden met hoogbouw.

Ook de wijkwinkelcentra vormen, op een andere schaal en met een andere bouwhoogte, belangrijke plekken voor concentratie in de wijk. Dicht bij voorzieningen en vaak ook openbaar vervoer is de ruimte beperkt en kan een hogere bouwhoogte voorkomen dan in de rest van de wijk.

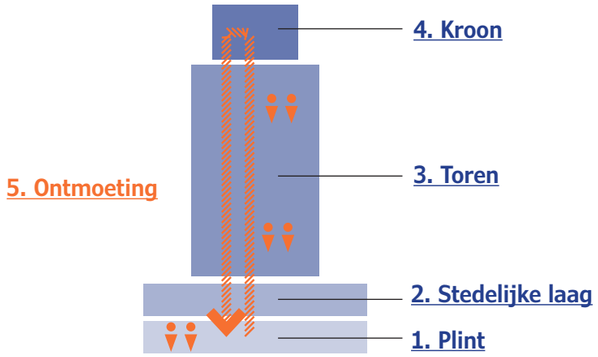
In de bestaande suburbane wijken is beperkte hoogbouw al aanwezig (bijv. galerijflats in Meerzicht of de torens in Palenstein die de entree tot de wijk benadrukken). Hier gaan terughoudend om met hoogbouw en wordt de bouwhoogte gerelateerd aan de meest voorkomende bouwhoogtes in de omgeving.

Uitwerking van hoogbouw
Voor de uitwerking van specifieke regels waar hoogbouw aan moet voldoen, wordt in hoofdstuk 8 voorgesteld om concrete regels op te stellen ten aanzien van ‘ruimtelijke beleid voor de gebouwde omgeving’, waarin dit meegenomen kan worden.

In algemene zin zijn de volgende aspecten bij hoogbouw van belang:

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 gebouwvorm, 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:

1. **Plint.** Een hoge, uitnodigende en levendige plint (eerste of de eerste twee bouwlagen) met aandacht voor de relatie tussen maaiveld en gebouw.
2. **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 overwegend onderdeel van een stedelijk bouwblok. Solitaire vrijstaande torens komen slechts zelden voor.
3. **Toren.** et 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 (voorkomen van windhinder). Torens worden alzijdig ontworpen met aan alle zijden een aantrekkelijk gevelbeeld.
4. **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 het bewassingssysteem en installaties, worden mee-ontworpen, om te zorgen voor een aantrekkelijk beeld.
5. **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 buren kunt tegen komen, zijn belangrijk om te zorgen voor levendigheid.
6. **Comfort.** Er dient rekening gehouden te worden met specifieke wensen en voorzieningen voor toekomstige bewoners waarbij toegankelijkheid, bezoekbaarheid, drempelloos en bereikbaarheid van bijvoorbeeld stalling van scootmobielen e.d. praktisch goed geregeld zijn.

Maximale Bouwhoogtes per leefmilieu	
Hoogstedelijk	Max. 70m(+)
Stedelijk	Max. 2x omgeving (tot 60m)
Wijkcentrum	Max. 1,5x omgeving (tot 45m)
Suburbaan	Max. 15m(+)
Historisch	Maatwerk
Werk	Max. 15m(+)
Groen	Maatwerk

6. Onderliggende beleidsthema's

De ruimtelijke strategie schetst een integraal beeld van de toekomst van Zoetermeer. Dit beeld is opgebouwd uit verschillende onderliggende beleidsthema's zoals wonen, economie, groen en voorzieningen. Deze opgaven zijn in hoofdstuk 4 vertaald naar 10 integrale strategische keuzes.

In dit hoofdstuk worden de verschillende beleidsthema's als aparte onderwerpen beschreven. Hierdoor is eenvoudig terug te vinden wat de thematische opgaven en keuzes zijn die ten grondslag liggen aan de integrale uitwerking van hoofdstuk 4.

Per thema worden de opgaven beschreven (vooral gebaseerd op de Visie Zoetermeer 2040) en de strategische keuzes die voor dit betreffende thema van belang zijn.

Noord-Aa strand (foto Gerke vd Hoef)

6.1 Sociale en gezonde stad

6.1.1 Opgaven voor 2040

- Het verbeteren van de gezondheid van inwoners, waar deze achterblijft op landelijk en regionaal gemiddelde.
- Stimuleren van meer lichaamsbeweging en meer sociale cohesie waardoor overgewicht en eenzaamheid verminderen.
- Stimuleren en faciliteren van inwoner initiatieven om sociale cohesie te versterken.
- Stimuleren van schone en stille mobiliteit.
- Verbeteren van de veiligheid en toegankelijkheid van de buitenruimte.
- Realiseren van een aantrekkelijke buitenruimte die dient als ‘het podium voor het stedelijk leven’.

6.1.2 Strategie 2040

Fysieke ingrepen kunnen bijdragen aan een gezonde en sociale leefomgeving. Beter toegankelijk en bruikbaar groen, aantrekkelijke ruimte voor ontmoeten en het verminderen van de auto afhankelijkheid zijn enkele voorbeelden. Om fysieke en sociale doelen meer met elkaar te verbinden is het van belang dat er goed wordt samengewerkt tussen het fysieke en het sociale domein. Zo kunnen sociale doelen een plek krijgen bij de doorontwikkeling van de leefomgeving.

Zoetermeer werkt eraan om de omgeving zo in te richten dat deze gezond gedrag stimuleert en inwoners beschermt tegen negatieve gezondheidseffecten. We noemen dit gezondheidsbevordering en gezondheidsbescherming in de leefomgeving.

Gezondheidsbevordering van de leefomgeving realiseren we door de leefomgeving zo in te richten dat deze uitnodigt tot bewegen, ontmoeten, spelen en sporten. En we zorgen voor een inspirerende omgeving met zowel plek voor ontspanning en groen als voor cultuur, kunst en interactie. Hiervoor gaan we met inwoners in gesprek over wat zij nodig hebben om gezond gebruik te maken van de leefomgeving en het samen maken van fijne plekken. De mensen in de buurt weten het beste waar behoefte is en hoe bewegen, sporten, spelen en ontmoeten het beste gestimuleerd kunnen worden. Daarom nodigen we inwoners uit om gebruikswaarde toe te voegen in de openbare ruimte. Zo versterken we eigenaarschap en willen we sociale cohesie vergroten.

Gezondheidsbescherming realiseren we door de leefomgeving zo in te richten dat geluidsoverlast en uitstoot van schadelijke stoffen beperkt worden. Daarnaast werken we aan een gezonde voedsel- en middelenomgeving, waarin we rookvrije zones uitbreiden en gezonde voedselaanbieders stimuleren.

We beperken gezondheidsoverlast en onveiligheid die wordt veroorzaakt door gemotoriseerd verkeer en we vergroten sociale veiligheid in de buitenruimte door goede verlichting en voldoende levendigheid langs belangrijke routes. Door groen en water goed in te zetten en ruimte te geven beschermen we inwoners tegen klimaatoverlast (water, droogte en hitte).

6.1.2.1. Gezonde routes en ontmoetingsplekken

We bouwen aan een netwerk van gezonde routes door de wijken en de stad heen om de belangrijkste ontmoetingsplekken met elkaar te verbinden. De routes zijn sociaal veilig, toegankelijk, aantrekkelijk, groen en geven zo veel mogelijk voorrang aan gezonde mobiliteit boven gemotoriseerd verkeer. Het netwerk is geschikt om ommetjes te maken, elkaar tegen te komen en bevat voldoende plekken om te rusten of een praatje te maken. Zo verleiden we tot gezonde mobiliteit, bewegen en sporten in de stad en op weg naar bestemmingen.

Anders dan de bestaande hoofdfietsroutes, die voornamelijk langs de hoofdwegen voeren, gaan de gezonde routes juist door de wijken heen. Elk wijkwinkelcentrum heeft in minstens vier richtingen een verbinding: richting binnenstad, richting de naastgelegen wijken (meestal 2) en richting het buitengebied. Zo ontstaat een ring van routes door de wijken heen. Ook rond de binnenstad en om de stad heen, door het buitengebied werken we aan een ring van gezonde routes. Er is een aantal prioritaire routes aangewezen om het netwerk te realiseren, andere delen zullen vooral bij herinrichting worden aangepast.

De ontmoetingsplekken zijn de voornaamste bestemmingen in de stad. De centra van wijken, de binnenstad, maar ook andere voorzieningen zoals onderwijs, zorg, cultuur, sport en groen. We streven ernaar deze bestemmingen waar mogelijk te clusteren zodat grotere ontmoetingsplekken voor de buurt, wijk of stad ontstaan. Ontmoetingsplekken liggen zoveel mogelijk op kruispunten van gezonde routes, maar ook andere voorzieningen worden zoveel mogelijk via gezonde routes ontsloten. We geven gezonde mobiliteit voorrang bij ontmoetingsplekken.
Ook belangrijk voor goede ontmoetingsplekken is dat elke wijk een goed plein heeft, met een eigen identiteit, waar voor meerdere doelgroepen iets te doen is en waar wijkevenementen georganiseerd kunnen worden.
Bij het clusteren van voorzieningen zorgen we dat voorzieningen die elkaar versterken dicht bij elkaar komen, zoals seniorenwoningen, zorg en OV. Voorzieningen die elkaar negatief beïnvloeden worden zoveel mogelijk van elkaar gescheiden zoals onderwijs en fastfood.

Uit de participatie:
“Ik droom van een stad waar iedereen elkaar gedag zegt en bereid is een praatje te maken. Bankjes en ontmoetingsruimtes onderweg zijn essentieel om dit mogelijk te maken.”

Sociaal en Gezond

- Gemeentegrens

Verbindingen
- Gezonde hoofdroutes
- Gezonde routes ondersteunend
- Ontmoetingsplekken
- Verbeteringen gewenst korte termijn
- Verbetering lange termijn

Voorzieningen
- Buitenruimte voorzieningen
- Gebouwde voorzieningen
- Wijkpark
- Regiopark

Ruimtelijke Strategie Zoetermeer

1 2 3 4 KM

6.2 Groen, blauw en biodiversiteit

6.2.1 Opgaven voor 2040

Als gevolg van klimaatverandering en verlies aan biodiversiteit staat Zoetermeer voor grote opgaven om de stad te vergroenen en een gezonder leefmilieu te maken voor mens en dier. Het Rijk heeft de opdracht gegeven water en bodem sturend te maken (kamerbrief november 2022). Dit betekent dat we aanpassingen moeten doen in de manier waarop we omgaan met bouwprocessen en onze openbare ruimte.

Om de opgaven in beeld te brengen is het rapport WaterBodemBiodiversiteit opgesteld. Uit dit onderzoek is gebleken dat de belangrijkste opgaven voor de stad zijn gelegen in het voorkomen van wateroverlast en droogte en hitte. Tevens is het bevorderen van natuur en biodiversiteit een opgave.

6.2.1.1 Goed leefklimaat voor nu en later

Wateroverlast treedt nu al op en wordt in de toekomst erger; er is meer nodig dan technische oplossingen. Dit vraagt om ingrijpende maatregelen in de buitenruimte. Vasthouden, vertraagd afvoeren naar open water en het realiseren van tijdelijke buffers.

Droogte vraagt om meer groene oppervlakte, zodat er minder opwarming plaatsvindt en er water vastgehouden kan worden. Wateropslag en buffers zijn nodig om op termijn in voldoende zoet water te kunnen voorzien.

Hitte vraagt om meer groene oppervlaktes voor koeling en om meer schaduw door bomen. Dit draagt ook bij aan het bevorderen van de biodiversiteit.

Inzet op deze opgaven is nodig om de leefomgeving gezond te houden. Daarnaast zorgt het toevoegen van meer groen en water in de buitenruimte voor meer diversiteit, belevingswaarde en kwaliteit. Daarbij gaat het zowel om gebieden met gebruikswaarde voor de inwoners als rustige natuurgebieden waar ruimte is voor planten en dieren.

6.2.2. Strategie 2040

In het rapport WaterBodemBiodiversiteit worden 7 verschillende strategieën uitgewerkt die in gelijke mate urgent en belangrijk zijn. De maatregelen moeten in samenhang toegepast worden, zodat langjarig gebouwd wordt aan een robuust, natuurlijk en aaneengesloten groen-blauw netwerk. De vervangingsperiode in de openbare ruimte is lang en alle vervanging moet bijdragen aan de opgaven. Het is een kwestie van lange adem om het benodigde grotere natuurlijke systeem voor elkaar te krijgen (ook na 2040).

De 7 strategieën zijn:

1. Meer en beter groen inzetten tegen hittestress en voor biodiversiteit
2. Infiltratiekansen benutten
3. Realisatie tijdelijke wateropvang als meervoudig grondgebruik
4. Bevorderen groen- en watervriendelijke privéterreinen
5. Toekomstbestendig (ver)bouwen als standaard
6. Natuurwaarden van buitengebied voor de stad behouden en activeren
7. Versterken oppervlaktewaterstelsel voor waterberging leefomgeving en biodiversiteit

6.2.2.1 Werken aan een robuust groen-blauw netwerk

Voor het realiseren van een robuust groen-blauw netwerk is het volgende nodig:

- Bestaande open verbindingen met het omliggend landschap (de 'groene wiggen') die de stad in lopen onbebouwd laten om de stad koel te houden en natuur ruimte te geven. Focus ligt op Voorweg/Amerikaweg (Nieuwe Driemanspolder naar binnenstad), Binnenpark (Meerpolder naar binnenstad) en Van Tuyllpark /Van der Hagenstraat (van de Rotte naar het park rondom de Dorpsstraat).
- Toevoegen en versterken van binnenstedelijke parken en de verbindingen; Van Tuyllpark, park rond Buurtvaart oude dorp, Vernedepark Delftsewallen (met verbinding over de A12), park rondom Entree.
- Verbeteren en verbinden van de Zoetermeerse wijk- en stadsparken met de omliggende buurten. Deze parken worden nog meer de groene oases van Zoetermeer met veel gevarieerde ruimte voor bewegen, beleven en ontmoeten. Focus Meerzicht (Bossenpark), Buytenwegh/De Leyens (Binnenpark) en Seghwaert (park Seghwaert, park de Wijdse Weide).
- Toegangen tot regionale parken en de onderlinge verbinding verbeteren. Focus op verbinding Meerpolder/ Buytenpark, Lange Land/Broekwegkade als schakels in Ringpark rond de stad en ecologische verbindingen van regionaal park Buytenhout onder A12 en Zoetermeerse Rijweg.
- Vergroenen van gebieden met acute hittestress (Oosterheem, Rokkeveen, werkgebieden en Stadshart).

Bij herinrichting van openbare ruimte zetten we in op:

- Het realiseren van een fijnmazig groen netwerk door de hele stad langs wandel- en fietspaden (gezonde routes) met bomen, groen, water, biodiversiteit en (tijdelijke) waterberging. In hoogstedelijk gebied kan deze ambitie ten koste gaan van parkeerruimte.
- Het verbinden van snippergroen en buurtgroen in grotere vlakken; op deze plekken kunnen bomen toegevoegd worden die sterk bijdragen aan verkoeling. Tevens ontstaat meer ruimte voor spelen en ontmoeten. Er wordt ingezet op het 'groen om de hoek' en met speciale aandacht voor het vergroenen van schoolpleinen.
- Woonstraten en woonerven vergroenen voor verblijven, ontmoeten, spelen en bewegen.
- Indelingen van de wegen samen met groen en water ontwikkelen voor o.a. de H-structuur (als nieuwe groen-blauwe lijnen in de stad) en ook voor andere wegindelingen in de stad. Dit wordt mogelijk gemaakt door wijziging van de verkeerssnelheden.

Uit de participatie:
“Het mag avontuurlijker, verrassender, en minder eenvormig. Ik ben zelf erg fan van het Seghwaertpark, met zijn kronkelende paadjes en doorkijkjes waar je niet meteen ziet wat er achter de volgende boom schuilt.”



Groen-Blauw

Gemeentegrens

Ecologische structuren
- Naam — Wijkpark - biodiversiteit
- Hoofdstructuur
- Groene wiggen

Gewenste ecologische verbindingen
- Wiggen versterken
- Ecologische verbinding
- Fijnmazig groen netwerk
- Verbindingen Ringpark

Vergroenen
- Vergroenen Bedrijventerrein tegen hittestress
- Hittestress tegengaan in wijken
- Bereik van park verrgoten

Algemene regels voor bebouwing
- Natuurinclusief bouwen

Ruimtelijke Strategie Zoetermeer

1 2 3 4 KM

6.3 Wonen

6.3.1 Opgaven voor 2040

Programma woningbouw als aanjager

Het programma Woningbouw als Aanjager heeft tot doel om door middel van woningbouw niet alleen bij te dragen aan het oplossen van het woningtekort maar vooral ook om de woonaantrekkelijkheid van Zoetermeer te vergroten en de sociaaleconomische balans te herstellen. Dit bereiken we door:

- Het realiseren van 10.000 tot 16.000 woningen (raadsbesluit 2017; tot 2024 zijn ca 1800 woningen gebouwd).
- De diversiteit en kwaliteit van het woningaanbod in wijken te vergroten. Zoetermeer mist in een aantal wijken/buurten doelgroepen met een hoger inkomen (roltrap verlengen).
- Het aanbod van woningen te vergroten, voor alle doelgroepen (roltrap verbreden). Zoetermeer mist met name jongere doelgroepen met een middelbaar/hoger opleidingsniveau.
- Voldoende geschikte (zorg) woningen voor senioren realiseren (woonzorgvisie ca. 5800 woningen, waarvan 4000 nieuwbouw en 1800 in bestaande bouw).
- Aan de bovenkant van de markt woningen toe te voegen in wat duurdere prijsklassen waardoor Zoetermeerders door kunnen stromen op de woningmarkt (roltrap verlengen).
- Te grote concentraties van sociale huurwoningen in dezelfde wijk of buurt te voorkomen door een goede spreiding van woningtypen en prijscategorieën over de stad.
- Realiseren van een goede variëteit aan woningtypen en prijscategorieën (op stadsniveau):
  - 30% sociale huur
  - 30% betaalbare koop en middenhuur
  - 40% dure koop en huur
- Werken aan de wijken van de toekomst, te beginnen met Meerzicht, Buytenwegh en Seghwaert.

Bovenstaande opgaven zijn in lijn met de regionale woondeal die Zoetermeer heeft onderschreven en wordt nader uitgewerkt in het Volkshuisvestingsprogramma (Omgevingsprogramma Wonen).

6.3.2. Strategie 2040

Het programma Woningbouw als Aanjager vormt dé aanjager voor stadsvernieuwing. Vanuit het programma is het afgelopen jaar een zorgvuldige analyse van de Zoetermeerse woningvoorraad gemaakt. Uit deze analyse blijkt dat elk gebied zijn eigen dynamiek heeft qua inwoners en gebouwen. In sommige gebieden is de woningvoorraad eenzijdig. Ook missen we op stadsniveau (woningen voor) bepaalde doelgroepen: senioren, jongeren en stedelijke huishoudens.

6.3.2.1 Nieuwe doelgroepen in hoogstedelijke leefmilieus

Het woningprogramma neemt bepaalde doelgroepen als uitgangspunt voor het te ontwikkelen programma. Om meer levendigheid en reuring in de binnenstad te krijgen is het belangrijk dat ook jongeren daar een plek vinden. Door te bouwen voor de juiste doelgroepen kunnen nieuwe ontwikkelgebieden bijdragen aan doorstroming op de woningmarkt.
De komende decennia transformeert Zoetermeer het sterkst rond de hoofwegenstructuur in de binnenstad en Entree. Daarmee breidt de stad het palet van wijken en buurten uit met nieuwe stedelijke woonmilieus. Het is belangrijk voor Zoetermeer om daarmee nieuwe doelgroepen te trekken die bijdragen aan de vitaliteit van de stad, bij voorkeur door gemengde woon-werk milieus. Dit leidt tot meer levendigheid en gevoel van veiligheid op betreffende locaties.

6.3.2.2 Woonaantrekkelijkheid van bestaande wijken vergroten

Om de woonaantrekkelijkheid te verbeteren is het belangrijk om naast grote ontwikkelingen in het centrum ook te investeren in de wijken. Tot 2040 zullen vooral de wijkcentra rond de OV-knooppunten van Meerzicht, Buytenwegh en Seghwaert vernieuwd worden. Na 2040 zijn andere wijken aan de beurt.
Samen met corporaties vernieuwen we het vastgoed en de woonomgeving, door woningen toe te voegen maar ook middels het optoppen, aanplakken en uitplinten van de bestaande voorraad. Naast de OV-knooppunten zoeken we gericht naar te (her)ontwikkelen locaties om op buurtniveau specifiek woningprogramma toe te voegen met aandacht voor sociale netwerken, ontmoetingsvoorzieningen en kleinschalig werken in de wijk.
Het verduurzamen van woningen vormt een belangrijke bouwsteen van de wijkvernieuwing, evenals het opwaarderen van het voorzieningenniveau, dat met de komst van nieuwe bewoners ook meer draagvlak moet gaan krijgen. Uiteraard is alleen woningen bouwen niet genoeg, maar werken we ook aan sociaal-maatschappelijke opgaven.

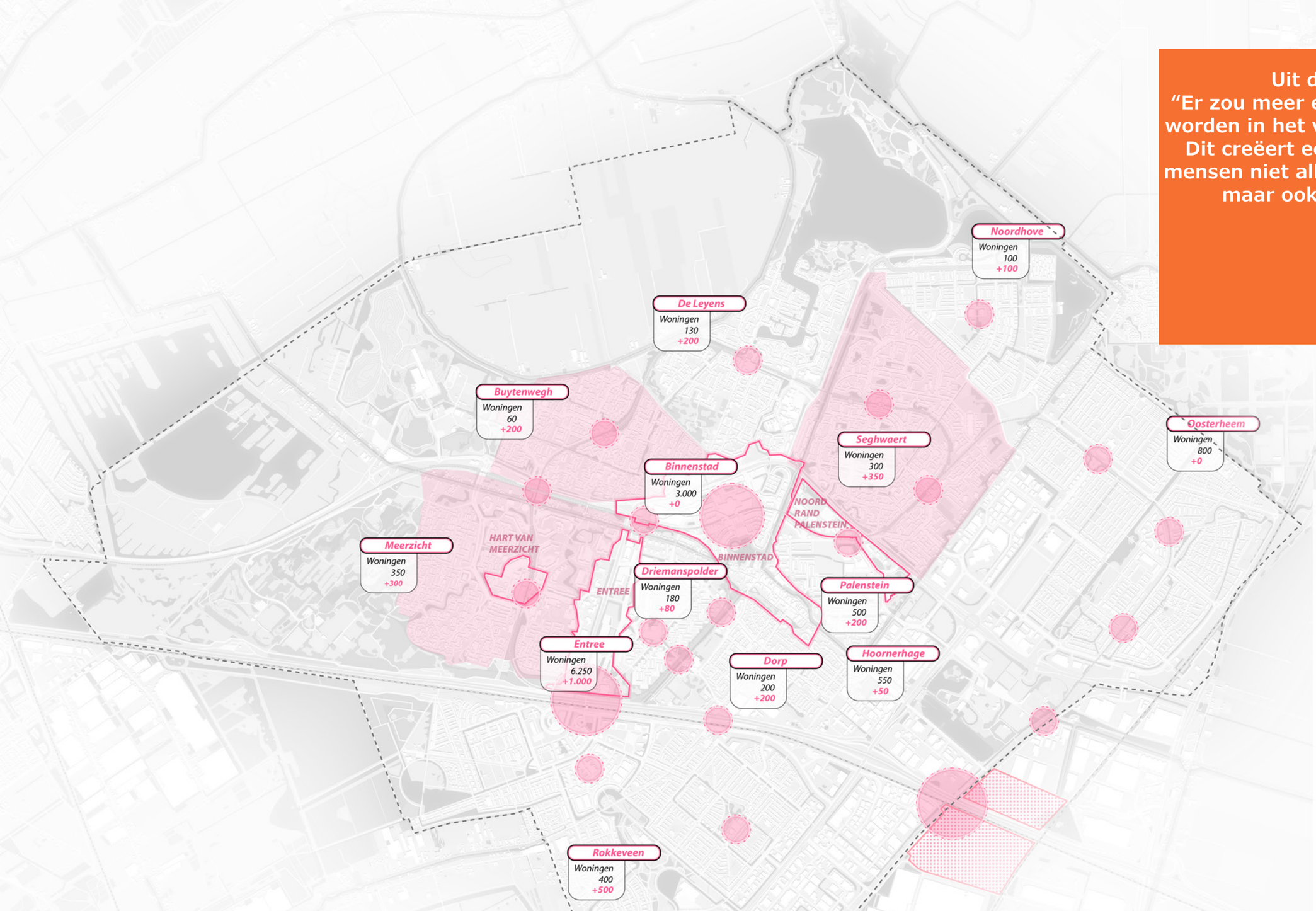
6.3.2.3 Samenwerking met strategische partners

Het is van belang dat de gemeente intensief samenwerkt met woningcorporaties, zorg- en welzijnspartijen, ontwikkelaars en beleggers om de ambitieuze opgaven te realiseren. Sinds enige jaren vindt deze samenwerking plaats binnen de Permanente Marktdialoog Zoetermeer (PMZ). De PMZ is ook nauw betrokken bij de ontwikkelingen rond de RSZ. De RSZ, en met name de daarop afgestemde volkshuisvestingsprogramma zullen belangrijke documenten zijn om de samenwerking met strategische marktpartijen in de komende jaren verder te intensiveren.

6.3.2.4 Bijzondere en vernieuwende woonvormen

Door net als in het verleden ruimte te geven aan vernieuwende architectuur en experimentele woonvormen versterken we de identiteit van Zoetermeer. Op een aantal zichtlocaties in de stad bouwen we markante gebouwen met beeldbepalende waarde, passend bij de kwaliteit van de New Town en passend bij de doelgroepen die we willen aantrekken en/of behouden voor de stad.

Uit de participatie:
“Er zou meer energie gestoken mogen worden in het verbinden van de wijken. Dit creëert een samenleving waarin mensen niet alleen naast elkaar wonen, maar ook met elkaar leven.”



Wonen

Gemeentegrens

Kerngetallen
57.000 woningen
+ **16.000** woningen

Woonprogramma
huidige plannen ca. 13.000
extra plannen **ca. 3.000**

Gebied
Woningen
450
+300
Te plannen woningen
Ambitie

Woningbouwlocaties
- Verdichtingsgebieden
- Bleizo West
- Verdichting rondom OV en winkelcentra
- Wijken van de toekomst

Ruimtelijke Strategie Zoetermeer

1 2 3 4 KM

6.4 Economie

6.4.1 Opgaven voor 2040

- Gezonde woon-werkbalans behouden (1 woning = 1 arbeidsplaats).
- Ruimte programmeren voor brede werkgelegenheid.
- Mengen waar het kan, scheiden waar het moet.
- Vernieuwen, verdichten en verduurzamen van bedrijventerreinen en weren/uitfaseren van gebiedsvreemde functies (voorbeeld: sportschool op bedrijventerrein).
- Versterken van het ondernemersklimaat voor onze kernsectoren.
- Wijkwinkelcentra vernieuwen en gedeeltelijk transformeren.
- Ruimte voor wijkeconomie programmeren.
- Verduurzamen kantorenvoorraad en doorontwikkelen kantorenlocaties naar gemengde zakendistricten.
- Versterken van het ondernemersklimaat voor start-ups en scale-ups.

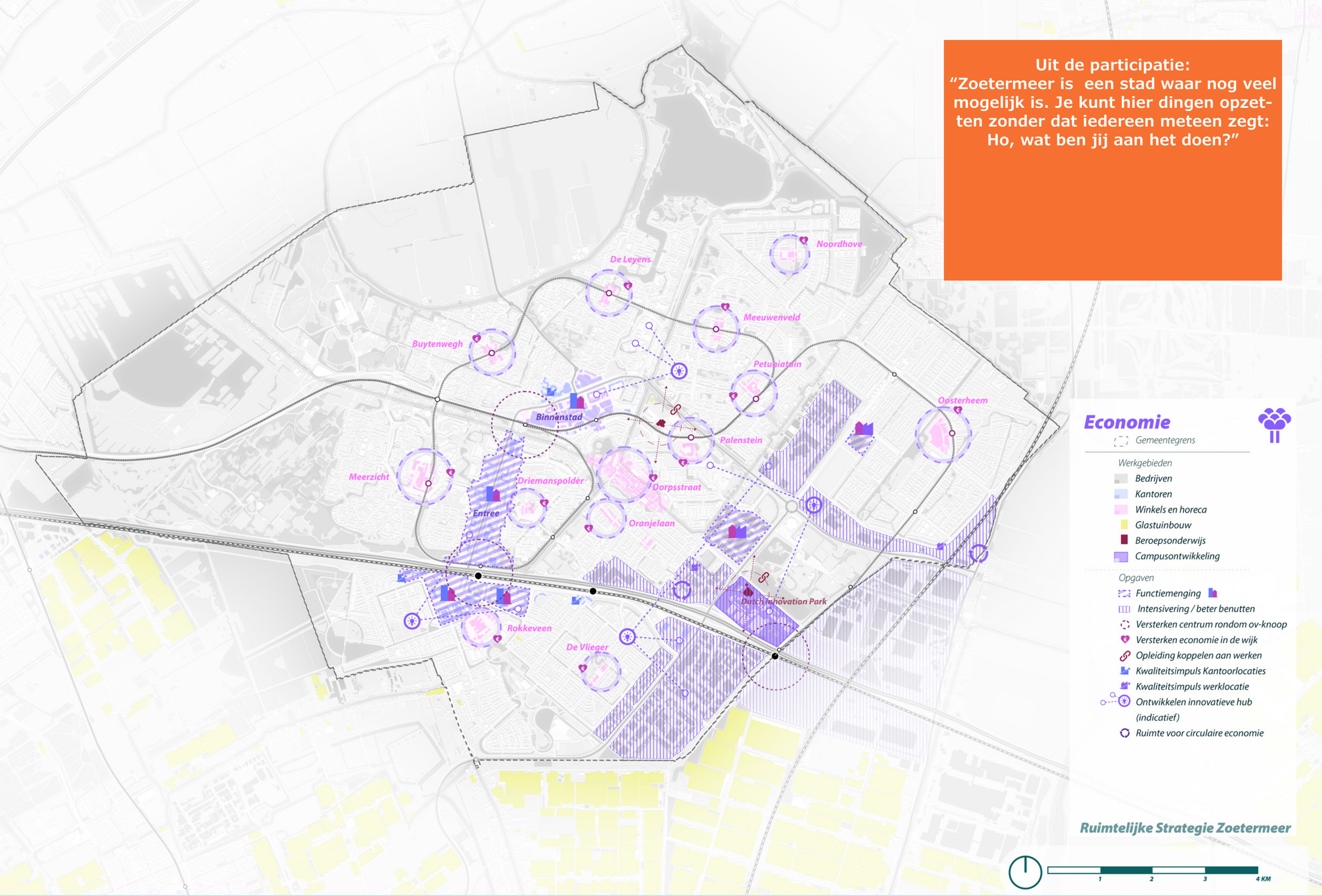
6.4.2 Strategie 2040

Zoetermeer streeft naar een gezonde woon-werk balans waarin het aantal arbeidsplaatsen meegroeit met het aantal woningen. Dat is belangrijk voor de economische ontwikkeling van de stad maar ook om vervoersbewegingen in de toekomst te beperken. Net als woningen vragen werkplekken ruimte. Vooral bedrijven in een hogere milieu categorie vragen veel ruimte omdat zij niet kunnen worden gecombineerd met woningen in de directe nabijheid. We zien een verschuiving in de behoefte aan ruimte voor werk. Minder behoefte aan kantoren en meer behoefte aan flexibele bedrijfsruimtes die voor verschillende bedrijfsfuncties kunnen worden ingezet.

Om voldoende ruimte voor werk te scheppen richten wij ons op de volgende maatregelen:

- Beter benutten (intensivering, verdichting) van bedrijventerreinen Lansinghage, Rokkeveen-Oost Rokkehage, Zoeterhage en Oosterhage voor bedrijven met hoge milieucategorieën die daar horen. Elders in de stad ruimte bieden aan bedrijven die mengbaar zijn met andere functies, bijvoorbeeld in de plinten van gebiedsontwikkelingen zoals Entree en binnenstad.
- Waar mogelijk realiseren van gemengde woon-werk milieus. Dit leidt tot meer levendigheid en gevoel van veiligheid op betreffende locaties. Het geeft de stad meer levendigheid.
- Bedrijventerrein Hoornerhage geleidelijk transformeren tot gemengd woon-werkgebied (met behoud van de ruimte voor werkgelegenheid) als ‘schakel’ tussen het Van Tuyllpark en de rest van de stad.
- De kantoorlocaties rondom stations transformeren naar meer gemengde woon-werk locaties.
- Kantorenvoorraad verduurzamen en versterken en onttrekken van incourante delen uit de kantorenvoorraad ten behoeve van de stedelijke opgaven, waaronder wonen.
- Om de wijkeconomie te stimuleren en ruimte daarvoor te creëren worden de wijkwinkelcentra in Meerzicht, Buytenwegh en Seghwaert opgeknapt. Waar mogelijk wordt ruimte gerealiseerd voor kleinere bedrijfsruimtes en flexwerkplekken. Ook elders in de wijken, waar passend, worden mogelijkheden benut voor het toevoegen van werk (=maatwerk).
- Als stad van toegepaste innovatie wordt het Dutch Innovation Park verder ontwikkeld als regionale IT-Campus, met daarbij aandacht voor start-ups en scale-ups.

Uit de participatie:
“Zoetermeer is een stad waar nog veel mogelijk is. Je kunt hier dingen opzetten zonder dat iedereen meteen zegt: Ho, wat ben jij aan het doen?”



6.5 Mobiliteit

6.5.1. Opgaven voor 2040

De belangrijkste uitdaging voor mobiliteit in Zoetermeer is om de groeiende stad bereikbaar en toegankelijk te houden. Hierbij rekening houdend met een sterk groeiende regio. Dit stelt ons voor de uitdaging om het toenemende aantal verplaatsingen op te vangen met duurzame, stille en ruimte-efficiënte mobiliteit.

Dit vertaalt zich in de volgende vijf deelopgaven:

- Fiets- en voetgangersnetwerken uitbreiden en toekomstbestendig en veilig maken, door het verbeteren van de kwaliteit en het geven van meer ruimte.
- Zorgen voor een logische, samenhangende en herkenbare infrastructuur van alle mobiliteitsnetwerken met een focus op verkeersveiligheid, sociale veiligheid en leefbaarheid (gezonde routes).
- Verandering in voertuigkeuze. De groeiende mobiliteitsvraag opvangen door lopen, fietsen, deelmobiliteit en ov. Het OV moet concurrerend worden met de auto op prijs en reistijd en het aandeel deelvervoer moet worden vergroot.
- Strategische locaties voor deelmobiliteit, ketenmobiliteit en maatwerkvervoer aanwijzen om het OV-gebruik te versterken en de bereikbaarheid te verbeteren.
- In balans brengen van parkeren en verkeersintensiteiten in de openbare ruimte met de gebiedsopgaven en doelgroepen.

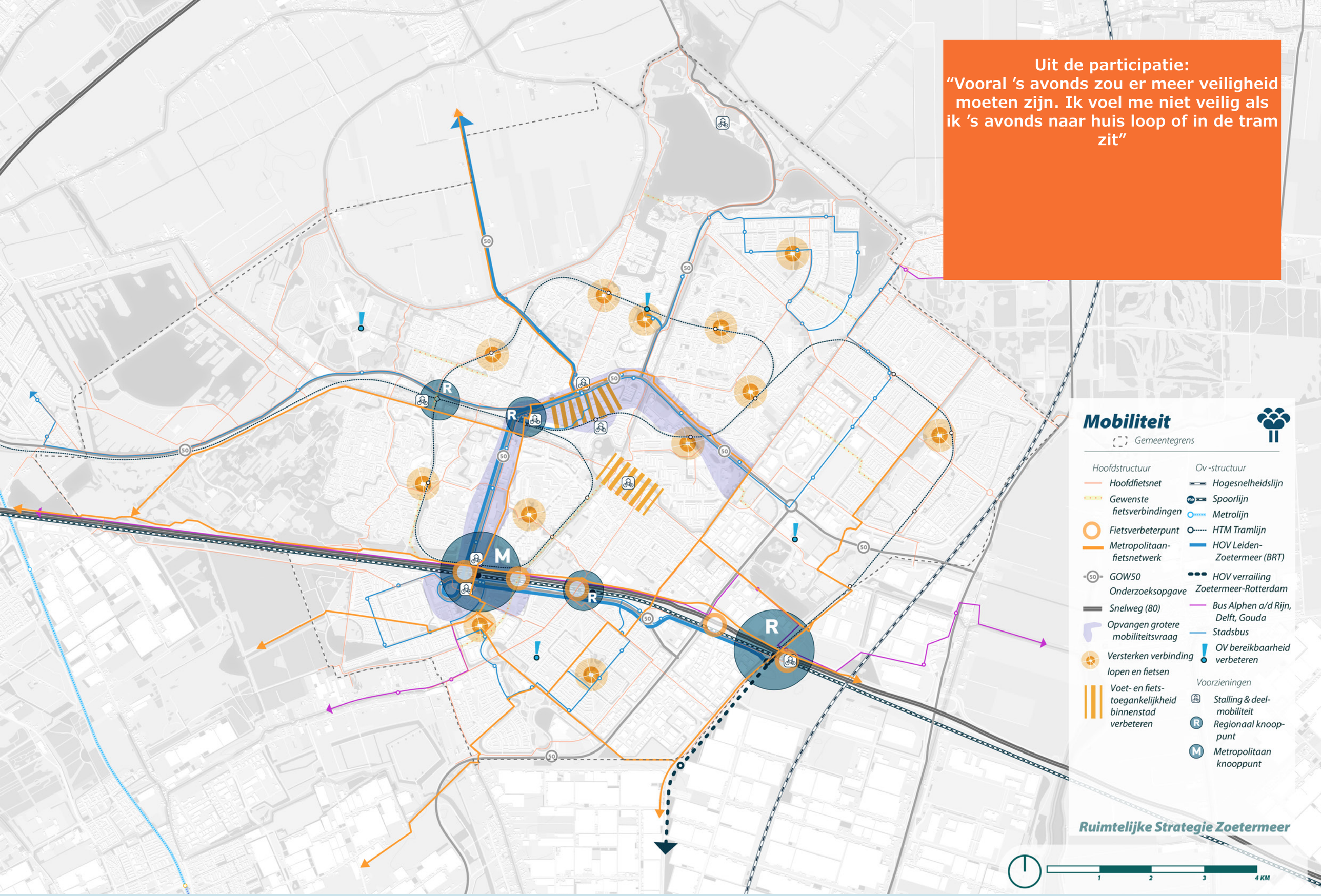
6.5.2. Strategie 2040: transitie naar duurzame mobiliteit

Deze strategie bevat ruimtelijke keuzes voor duurzame mobiliteit. De nadruk ligt op het versterken van OV-, voetgangers- en fietsnetwerken en bijbehorende voorzieningen. Dit is noodzakelijk om de verwachte groei van autoverkeer te stabiliseren en de stad voor iedereen bereikbaar en toegankelijk te houden. Want zowel in Zoetermeer als in de regio groeit het aantal inwoners en arbeidsplaatsen flink.
Mobiliteit is een cruciaal onderdeel van stedelijke ontwikkeling. Zoetermeer, als onderdeel van de zuidelijke Randstad en de metropoolregio Rotterdam- Den Haag, hoort optimaal verbonden te zijn met steden in de buurt als Den Haag, Rotterdam, Gouda, Leiden en Delft. Zoetermeer wil dat het OV naar alle plaatsen in de regio gaat concurreren met de auto op reistijd en prijs. Binnen Zoetermeer is het belangrijk dat voorzieningen eenvoudig bereikbaar zijn en werkgelegenheid goed ontsloten is. Ook met de auto blijft Zoetermeer alzijdig bereikbaar.
Voor de H-structuur is de inzet overal de maximumsnelheid van 50km/u in te stellen omdat het aansluit bij de landelijke norm binnen de bebouwde kom, de verkeersveiligheid en capaciteit van de wegen verbetert.
Zoetermeer stimuleert een “modal shift”, waarbij reizigers vaker kiezen voor lopen, fietsen of OV. Het gevoel van sociale veiligheid verbeteren is een belangrijk nieuw aandachtspunt. Ook wil Zoetermeer onderzoeken of parkeernormen omgezet kunnen worden naar mobiliteitsnormen. Om op die manier mobiliteitsoplossingen beter aan te laten sluiten op de behoeften en eigenschappen van verschillende gebieden en inwoners.
Deelmobiliteit en maatwerkvervoer worden gezien als innovatieve oplossingen. Door goede locaties bij haltes en stations kan het gebruik hiervan toenemen. Zo wordt het voor inwoners en bezoekers makkelijker om met deelmobiliteit te reizen via hubs.

De strategische keuzes met betrekking tot mobiliteit kunnen als volgt worden samengevat:

- De H-structuur blijft behouden, met een maximumsnelheid van 50km per uur (GOW50), waarbij de alternatieve verkeerscirculatie voor de H-structuur wordt onderzocht.
- We definiëren nieuwe kwaliteitseisen om het fiets- en voetgangersnetwerk uit te breiden en aantrekkelijker te maken. Hiermee wordt gezorgd voor toegankelijke en veilige routes die lopen en fietsen stimuleren. Er zijn specifieke locaties aangewezen waar verbeteringen worden doorgevoerd.
- De bestaande ruimte met een verkeersfunctie in Zoetermeer blijft behouden, maar waar mogelijk verdelen we deze anders tussen de vervoerswijzen waardoor lopen, fietsen en OV meer ruimte krijgen. De meest recente richtlijnen voor weginrichting en verkeersveiligheid worden toegepast.
- We geven prioriteit aan het verbeteren van de beleving van sociale veiligheid bij aanleg, renovatie en herinrichting van haltes, stations en de routes er naartoe. De aantrekkelijkheid, toegankelijkheid en vindbaarheid van haltes en stations worden verbeterd.
- De vrije infrastructuur voor openbaar vervoer in Zoetermeer blijft behouden. Voor LeiZo en ZoRo wordt ruimte gereserveerd voor HOV-bus of lightrail. We zetten in op behoud van de Krakeling.
- Innovatieve mobiliteitsoplossingen zoals deelmobiliteit, autonoom vervoer en maatwerkvervoer komen op logische locaties om het gebruik ervan te stimuleren.
- We werken toe naar mobiliteitsnormen (in plaats van parkeernormen). Mobiliteit staat hierin centraal, dat hoeft niet persé per auto te zijn als er goede alternatieven zijn.

Uit de participatie:
“Vooral ’s avonds zou er meer veiligheid moeten zijn. Ik voel me niet veilig als ik ’s avonds naar huis loop of in de tram zit”



6.6 Voorzieningen

6.6.1. Opgaven voor 2040

- Via vernieuwing van de wijkcentra meer draagvlak realiseren voor verbeterd winkelaanbod en voorzieningen, te beginnen in de wijken Meerzicht, Buytenwegh en Seghwaert.
- Beter combineren van functies door multifunctioneel ruimtegebruik.
- Wijkgezondheidscentra mee laten groeien met toenemende zorgvraag; zoeken naar combinaties met andere functies.
- Toevoegen van ruimte voor sport, door op meerdere plekken sporthallen te realiseren, gecombineerd met andere functies zoals onderwijs.
- Voorwaarden scheppen voor meer 'reuring' in de binnenstad, onder andere door aanpassing van de APV. Daarbij duidelijke randvoorwaarden stellen op het gebied van goed ondernemerschap en veiligheid.
- Realiseren van meer ontmoetingsruimte in de wijkcentra in de vorm van 'Huis van de wijk' waarin ruimte is voor tal van activiteiten op het gebied van ontmoeten, kunst, cultuur, sociale cohesie en ondersteuning.

6.6.2. Strategie 2040

6.6.2.1 We laten voorzieningen meegroeien langs gezonde routes en ontmoetingsplekken

We zorgen er voor dat basisvoorzieningen voor iedereen snel en eenvoudig bereikbaar zijn, wandelend of per fiets ('alles in de buurt'). Dit doen we door ze te positioneren langs gezonde routes en bij ontmoetingsplekken. Bij de groei van de stad is het essentieel dat het voorzieningenniveau meegroeit. Zoetermeer kan haar woonaantrekkelijkheid alleen verbeteren als het goede voorzieningen heeft voor huidige en toekomstige doelgroepen. Het programma Woningbouw als Aanjager heeft op basis van een doelgroepenanalyse in kaart gebracht welk type woningen waar in de stad zouden passen. Hiervoor werken we met een 'normenkader' voor voorzieningen. Zo sturen we op de voldoende aanbod, spreiding en nabijheid van voorzieningen.

We zoeken meer ruimte voor cultuur, evenementen, sport en ontmoeting. Op een aantal plekken is er uitbreiding nodig van de wijkgezondheidscentra. In afstemming met de sector zoeken we daarvoor naar uitbreiding van bestaande locaties of het clusteren met andere functies op nieuwe locaties.

6.6.2.2 We zetten in op multifunctioneel gebruik van maatschappelijk vastgoed.

Multifunctioneel gebruik van voorzieningen leidt tot efficiënt ruimtegebruik in de stad, maar heeft bovendien als voordeel dat het de ontmoetingsfunctie van voorzieningen versterkt. Voorzieningen zijn belangrijk voor het samenleven in buurt, wijk en stad. Het zijn de plekken waar we elkaar tegenkomen, activiteiten ondernemen, hulp vragen of geven, waar we ontspannen of geïnspireerd raken. Het zijn ook de plekken die niet exclusief van één iemand of groep zijn, ze zijn voor de hele stad, wijk of buurt en dragen hiermee bij aan de identiteit, verbinding en sociale cohesie. Betaalbaarheid van vooral maatschappelijke voorzieningen is een punt van zorg. multifunctioneel gebruik van de ruimte kan helpen om deze betaalbaarheid te verbeteren. We stimuleren dit door partijen bij elkaar te brengen en organiseren afspraken over het beheer van ruimtes. Dit geldt bijvoorbeeld voor locaties van wijk- en buurtverenigingen.

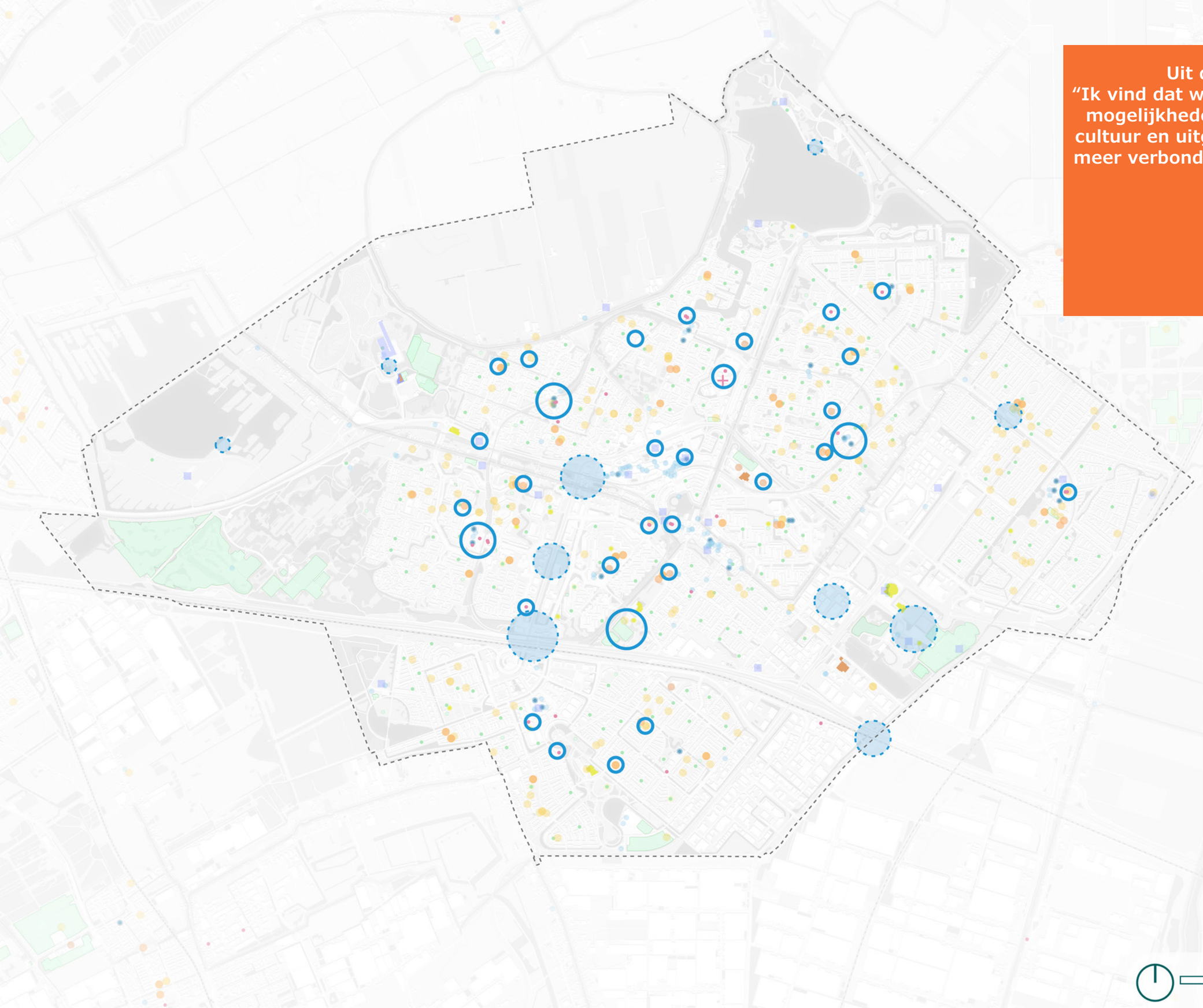
6.6.2.3 Nieuwe leefmilieus en 'reuring' in de binnenstad

Om sturing te geven op de juiste functie op de juiste plek wordt de stad in verschillende leefmilieus onderverdeeld. Bij elk leefmilieu passen specifieke categorieën voorzieningen. We gaan het centrum verdichten waardoor nieuwe stedelijke woonmilieus ontstaan. Daar horen passende stedelijke voorzieningen bij op het gebied van winkelaanbod, cultuur, evenementen en horeca. Belangrijk is dat we in de komende jaren randvoorwaarden scheppen om dit aantrekkelijke stedelijke aanbod ook te realiseren. We gaan meer ruimte bieden voor 'reuring' in de binnenstad door het aanpassen van geluidsnormen en sluitingstijden ('in de binnenstad woon je niet voor je rust'). Daarbij zullen we duidelijke regels stellen voor ondernemers met het oog op veiligheid.

6.6.2.4 We vernieuwen verouderd vastgoed en maken het toekomstbestendig

Door de leeftijd van de stad is veel vastgoed de komende jaren aan vernieuwing toe. Sleets geworden voorzieningen en winkelcentra stralen af op de hele wijk waardoor vernieuwing positieve impulsen geeft. Hiervoor gaan we met eigenaren en ondernemers aan de slag om plannen te maken, te beginnen met de wijken van de toekomst.
Bij de vernieuwing en verduurzaming van vastgoed hanteren we de hierboven beschreven uitgangspunten. We sturen op spreiding en nabijheid en zorgen dat voorzieningen zich concentreren langs gezonde routes en plekken. Bovendien moeten voorzieningen passen binnen de leefmilieus en de doelgroepen die daar wonen. De toekomstige vernieuwingsvragen zoals het poppodium, Stadstheater en ziekenhuis beoordelen we aan de hand van deze uitgangspunten.

Uit de participatie:
“Ik vind dat we ook hier in Zoetermeer mogelijkheden moeten hebben voor cultuur en uitgaan, zodat mensen zich meer verbonden voelen met hun eigen stad.”



Voorzieningen NU

Gemeentegrens

Stedelijke Voorzieningen
- Winkelgebied
- Sportcentrum
- Cultuur & Vrije Tijd
- Hoger onderwijs
- Ziekenhuis

Buurtvoorzieningen
- Supermarkt
- Zorg
- Basisschool (schoolplein)
- Kinderdagverblijf

Openbare Ruimte
- Sportveld
- Speelplek
- Sportplek

Voorzieningen met vernieuwing- of uitbreidingsvraag

Zoekgebied extra voorzieningen

Ruimtelijke Strategie Zoetermeer

1 2 3 4 KM

6.7 Energie

6.7.1. Opgaven voor 2040

- Transitie realiseren naar duurzame energie opwek.
- Alle woningen energiezuinig en goed geventileerd.
- Bebouwde omgeving aardgasvrij in 2040.
- Eigen elektriciteit zo veel mogelijk opwekken. Opwekdoel 159MW in 2030 (huidige opwek in 2024 is 79MW).
- Ruimte voor warmte reserveren (warmte samenwerking Oostland/Noukoop).
- Ruimte maken voor toenemende capaciteitsvraag Stedin.
- Ondergrondse infrastructuur mee laten groeien met bovengrondse ontwikkelingen (zie ook 6.8).
- Voorkomen van energie armoede.

6.7.2. Strategie 2040

6.7.2.1 De uitdaging van de energietransitie

Zoetermeer moet in 2050 aardgasvrij zijn maar wil dat het liefst al in 2040. Voor die energietransitie zullen er tot 2040 honderden miljoenen euro's in Zoetermeer geïnvesteerd worden. Zoetermeer wil én de energietransitie realiseren én de investeringen hierin zoveel mogelijk benutten als vliegwiel voor vernieuwing en verbetering van de woonaantrekkelijkheid in buurten en wijken. Met de energietransitie maken wij het verschil door deze investeringen zo veel mogelijk te laten bijdragen aan andere opgaven uit de visie Zoetermeer 2040.Zoetermeer heeft daarbij een gunstige uitgangspositie als een zogenaamde New Town. Bijna de hele woning voorraad is tussen nu en 2040 aan groot onderhoud of renovatie toe. Dit biedt bij uitstek mogelijkheden voor een grootschalige aanpak bij natuurlijke investeringsmomenten. Kortom… als het in Zoetermeer niet lukt, lukt het nergens!

6.7.2.2 Warmte

Voor de opwekking van warmte kiest Zoetermeer in het centrum van de stad voor collectieve oplossingen. Dat kunnen lokale oplossingen zijn, zoals bodemenergiesystemen of een regionale oplossing in het kader van de Warmte Samenwerking Oostland (WSO). Tot grootschalige investeringen in een dergelijk netwerk wordt pas besloten op het moment dat de haalbaarheid en betaalbaarheid van zo'n regionaal netwerk goed onderbouwd kunnen worden. Buiten het centrumgebied kiest Zoetermeer voor individuele oplossingen in de vorm van warmtepompen.
Per gebiedsontwikkeling worden afwegingen en afspraken over warmte oplossingen gemaakt met inwoners en ontwikkelaars. Wij kiezen bij de energietransitie voor intensieve samenwerking en maatwerk.

6.7.2.3 Elektra

Om invulling te geven aan de afspraken zoals deze in de Regionale Energie Strategie (RES) zijn gemaakt reserveert Zoetermeer voor schone opwek ruimte voor een tweetal zonneparken aan de Roeleveenseweg en het voormalig baggerdepot in Oosterheem. Belangrijk is daarnaast dat daken en gevels optimaal benut worden voor de opwek van zonne-energie. Zoetermeer kiest niet voor opwek via extra windmolens. Ten aanzien van grote systeembatterijen voor balancering van het netwerk staan we op het standpunt dat deze een plek moeten krijgen waar elektriciteit van wind op zee aanlandt.

6.7.2.4 Aanpassing aan toenemende capaciteitsvraag

De stad groeit en om aan de toenemende vraag te kunnen voldoen worden in de periode tot 2030 een hoogspanningsstation (Bleiswijk 3) toegevoegd en worden vier midden spanning stations toekomstbestendig gemaakt. Voor een vijfde station dient de definitieve locatie nog vastgesteld te worden (Berkelseweg). Voor laagspanning zullen in de wijken in de komende jaren nog circa 200 trafohuisjes worden toegevoegd (25 – 50m2 ruimtebeslag per station boven- en ondergronds). Deze stations vragen om specifieke locaties. Per wijk wordt hiervoor een inpassingskader opgesteld.

6.7.2.5 Slim werk met werk maken in de wijken

De grote transformaties op het gebied van woningbouw vinden in de komende jaren achtereenvolgens plaats in binnenstad, Meerzicht, Entree en Buytenwegh waarbij het meeste programma wordt gerealiseerd in binnenstad en Entree. Belangrijk is dat we bij deze ontwikkelingen werk met werk maken. Dat betekent dat grootschalige woningbouwprogramma's gelijktijdig worden uitgevoerd met mogelijke aanpassingen aan de ondergrondse en bovengrondse infrastructuur, waaronder de uitbreiding van de distributiestations in de wijken.

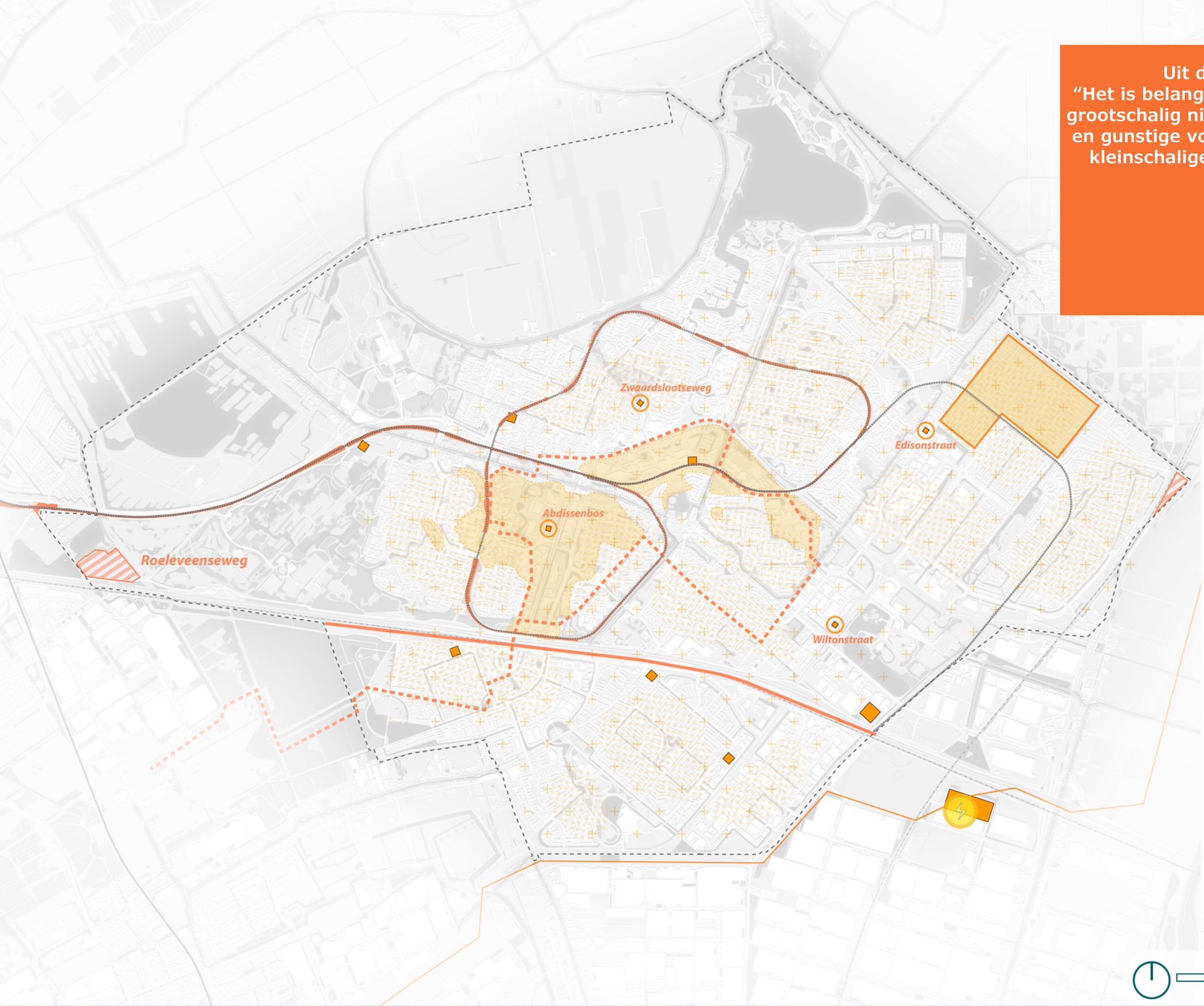
6.7.2.6 Capaciteitsvraag bedrijven

Op dit moment is de verwachting dat het energienetwerk in Zoetermeer tijdig kan meegroeien met de vraag. De komst van grote bedrijven kan deze vraag – aanbod balans verstoren. Indien de Zoetermeerse strategie om bedrijventerreinen beter te benutten leidt tot de komst van bedrijven met een forse energievraag kunnen er risico's ontstaan voor (tijdige) levering. Ontwikkelingen van de bedrijventerreinen dient daarom voortdurend afgestemd te worden met partner Stedin.

6.7.2.7 Planmatig en voorspelbaar proces

Een gezamenlijke planning van projecten en samenwerking tussen gemeente en Stedin is essentieel in de uitvoering van de energiestrategie. Gemeente en partner Stedin zullen gezamenlijke prioriteiten en uitgangspunten formuleren om de steeds veranderende vraag en aanbod continu op elkaar af te kunnen stemmen.

Uit de participatie:
“Het is belangrijk dat de gemeente op grootschalig niveau het initiatief neemt en gunstige voorwaarden creëert voor kleinschalige energieoplossingen.”



Energie

Gemeentegrens

Energienetwerk
- Nieuwe middenspannings-stations Stedin (25Kv 10Kv)
- Zoekgebied 200 onderstations

Voorzieningen
- Zonne- park
- PV-panelen langs rail & A12
- Individuele oplossingen buurt
- Bodemenergiesystemen
- Verduurzaming bestaand warmtenet

Regionale energie infrastrucuur
- Mogelijke aanlanding Wind op Zee
- Hoogspanningsnet
- Hoog- en middenspanningsstations
- Studiegebied ondergronds warmtetransport

Ruimtelijke Strategie Zoetermeer

1 2 3 4 KM

6.8 Ondergrond en externe veiligheid

6.8.1. Opgaven voor 2040

De ondergrond speelt een essentiële rol in de RSZ. Het is niet alleen de fysieke basis voor bovengrondse activiteiten, maar vormt ook een strategische laag waar belangrijke functies zoals watermanagement, kabels en leidingen, en energie-infrastructuur samenkomen. Steeds meer wordt de groei van de ondergrondse infrastructuur een randvoorwaarde voor de groei van de stad. De grootste uitdaging in de ondergrond is het ruimtegebrek. Met de verdere verdichting van de stad neemt de drukte in de ondergrond alleen maar toe. De ruimte moet worden gedeeld door verschillende functies, zoals kabels en leidingen, riolering, en duurzame energie-infrastructuur (zoals WKO-systemen). Op korte termijn kunnen dergelijke ontwikkelingen leiden tot ruimte-conflicten en verstoringen. Bij de verdichting van de binnenstad wordt steeds meer duidelijk dat boven- en ondergrondse ontwikkelingen goed op elkaar afgestemd moeten worden. De grote opgave met betrekking tot dit thema is dus om te zorgen dat de ondergrondse infrastructuur tijdig meegroeit met bovengrondse ontwikkelingen en dat tijdig ruimte wordt gereserveerd voor (toekomstige) toepassingen.

6.8.2. Strategie 2040

Om te voorkomen dat de ondergrondse infrastructuur onvoldoende mee groeit met bovengrondse ontwikkelingen en daarmee belemmerend zou kunnen werken op de groei van de stad gaan we de komende jaren het volgende doen:

Ontwikkelen van een visie op de ondergrond

In deze visie wordt beschreven welke toekomstige ontwikkelingen verwacht worden en welke ruimte reserveringen hiervoor noodzakelijk zijn. Hoe kunnen de opgaven op het gebied van woningbouw, bodembeheer, klimaatadaptatie en energietransitie goed op elkaar worden afgestemd? En hoe kan de schaarse ruimte in de ondergrond optimaal worden benut zonder bovengrondse ontwikkelingen te belemmeren? Een dergelijke visie bevat ook een concrete fasering voor de vernieuwing van het de ondergrondse infrastructuur die is afgestemd op de vernieuwing van de Zoetermeerse wijken.

Regie op de ondergrond

Het is noodzakelijk om opgaven en uitvoeringsplanning van verschillende stakeholders op elkaar af te stemmen, nieuwe ontwikkelingen (vroegtijdig) te bespreken en toekomstige ruimteclaims integraal in beeld te brengen. Eventueel door het samenstellen van een regiegroep (in- en externe stakeholders) voor ondergrondbeheer. De gemeente zal hiertoe het initiatief nemen.

Bodem en water sturend als basis voor ruimtelijke keuzes

Bij gebiedsontwikkeling dienen water en bodem nadrukkelijker te worden meegenomen als belangrijke randvoorwaarden. Dit betekent dat locaties worden beoordeeld op hun klimaatadaptieve kenmerken (o.a. waterberging), dat meer rekening wordt gehouden met extreme weerssituaties en dat maatregelen worden genomen die bijdragen aan systeemherstel. Indien te weinig rekening wordt gehouden met de bodemgesteldheid en invloeden van klimaatverandering kan dit schade veroorzaken aan ondergrondse infrastructuur.

Oprichten van een kennisplatform voor kennisdeling en continu leren

Een kennisplatform is essentieel voor het delen van informatie en het up-to-date houden van kennis over de ondergrond. Dit platform moet toegankelijk zijn voor alle relevante interne en externe stakeholders, zoals beleidsmakers, projectontwikkelaars, nutsbedrijven en aannemers.

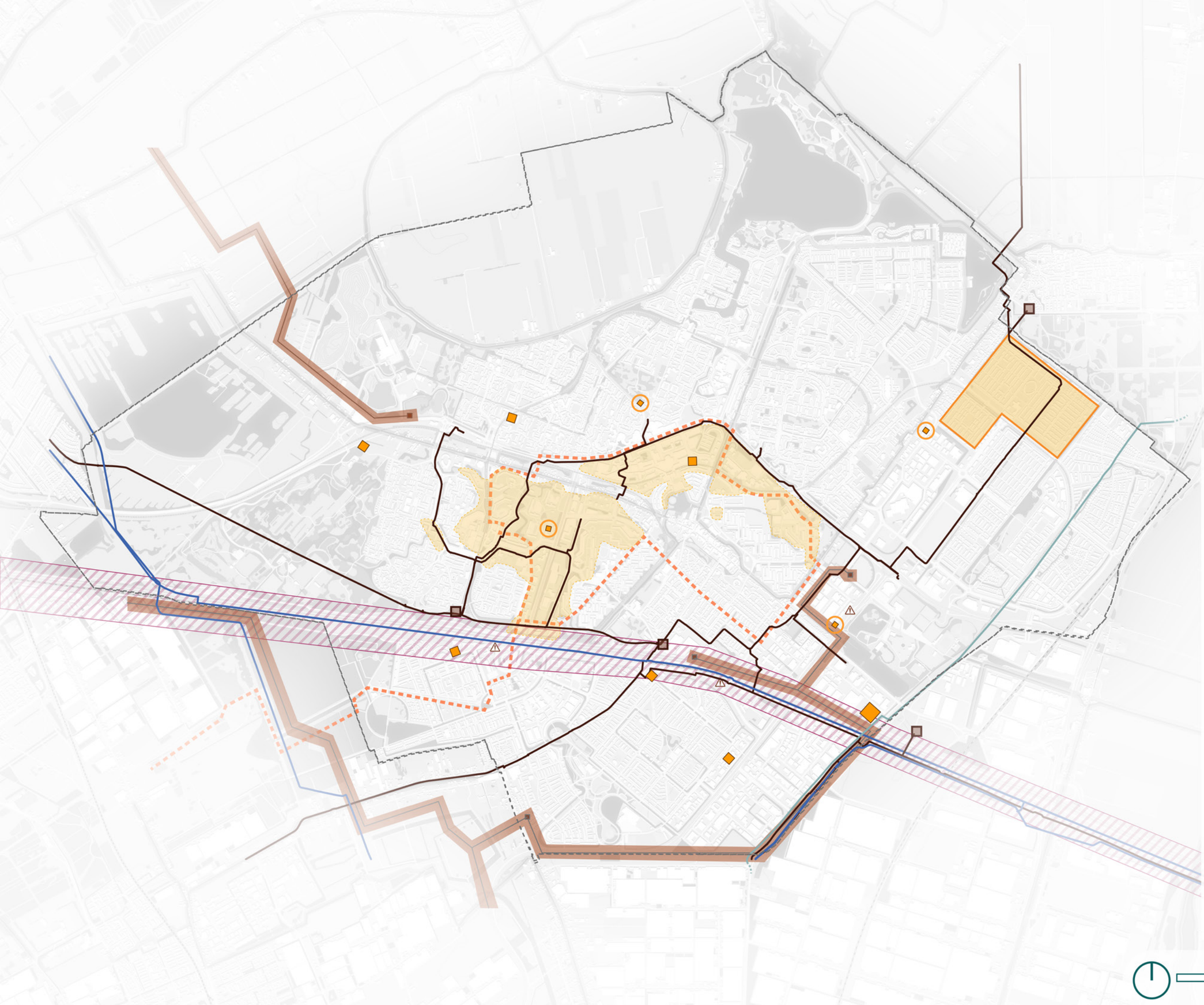
Effectief relatiemanagement met externe leveranciers die betrokken zijn bij ondergrondse activiteiten

Het relatiemanagement met externe leveranciers, zoals nutsbedrijven, aannemers en andere stakeholders, is van groot belang om te zorgen voor een soepele samenwerking en coördinatie bij ondergrondse werken.

6.8.3. Externe veiligheid

In Zoetermeer zijn verschillende kwetsbare gebouwen, locaties en risicobronnen aanwezig. Het overgrote deel van het Zoetermeerse grondgebied is vrij van risicobronnen en aandachtsgebieden. Met name de A12, buisleidingen, LPG tankstations, windmolens en ammoniak opstellingen bij Nutricia zijn aandachtsgebieden. Bij gebiedsontwikkelingen dient rekening te worden gehouden met deze kritieke infrastructuur.

Afhankelijk van de verbonden risico's gelden diverse voorschriften voor het bouwen in de omgeving van risicobronnen. Het Zoetermeerse beleid voor externe veiligheid sluit aan op de beleidskeuzes van de provincie Zuid-Holland. Hierin staat ook beschreven welke onderliggende, landelijke, regels en wetgeving van toepassing zijn.


Ondergrond
Gemeentegrens
Transportwaterleiding (bestemming)
Rioolgemaal
Rivierwaterleiding
Bestaande Stedin stations
Geplande Stedin Stations
Toekomstige warmtenetten
Bestaande warmtenetten
Studiegebied ondergronds warmtetransport
Externe veiligheidscontour A12
Gasdrukleiding (inclusief contour)
Opslagtank gevaarlijke stof
CO2-leiding
Ruimtelijke Strategie Zoetermeer
1
2
3
4 KM

7. Voorbij 2040

De stad is nooit af en zal zich ook na 2040 verder ontwikkelen. Tot 2040 zullen er in de MRDH ca 250.000 extra woningen bij komen. Hoe deze groei doorzet na 2040 is afhankelijk van diverse factoren, zoals klimaat en economische en demografische ontwikkelingen. Verondersteld mag worden dat de regio ook na 2040 sterk zal blijven groeien. Afvlakking van de bevolkingsgroei wordt pas na 2050 verwacht. Maar groei is geen doel op zich. Het is belangrijk om nu keuzes te maken die na 2040 een goede basis leggen voor leefbaarheid en brede welvaart voor toekomstige generaties. Als we vooruitkijken naar de verdere toekomst biedt de RSZ een goede basis voor de stad om zich de komende decennia verder te ontwikkelen.

Dorpsstraat

Verhalen van de stad

Molen de Hoop

Voor een relatief jonge stad is het vrij uniek dat Zoetermeer over een ruim 100 jaar oud rijksmonument beschikt. Zoetermeer koos de molen tot tweede belangrijkste monument van de stad in de zogenaamde ‘Old Five’ verkiezing. De molen vervult dus een belangrijke rol in het cultureel-historisch besef van onze bevolking.

Officieus staat de Zoetermeerse molen in heel Nederland bekend als de mooiste en best onderhouden molen van het land. Een stichting houdt de molen in goede staat te, operationeel en zoveel mogelijk beschikbaar voor de Zoetermeerse bevolking. Daarom zijn er tot vandaag de dag rondleidingen mogelijk, waarvan veel gebruik wordt gemaakt door zowel groepen (o.a. scholen) als particulieren.



7. Voorbij 2040

7.1. Doorgaande vernieuwing van wijken en buurten

In de periode tot 2040 wordt een start gemaakt met de vernieuwing van de wijken Meerzicht, Buytenwegh en Seghwaert. In de periode na 2040 zullen ook andere wijken aan de beurt komen, daarbij continu kijkend naar de staat van de wijk (wijkanalyse). De volgorde van de wijkvernieuwing volgt min of meer de ontstaansgeschiedenis van de wijken van Zoetermeer. De nadruk ligt daarbij op de vernieuwing van de wijkwinkelcentra. Gezien de leeftijd op dat moment mag verwacht worden dat in de periode na 2040 wijkwinkelcentrum De Vijverhoek (Driemanspolder), winkelcentrum De Leyens en Noordhove aan vernieuwing toe zijn.

7.2. Doorontwikkeling hoofdwegenstructuur

In de periode tot 2040 wordt de Afrikaweg getransformeerd tot stadsstraat. Hiermee maken we een start met de verdichting van het centrum van Zoetermeer rond de hoofdwegenstructuur. Zo ook rond de Europaweg. Na 2040 komen de overige delen van de H-structuur in beeld, om door te ontwikkelen tot straten waarin verkeers- en verblijfsfuncties meer worden gecombineerd en er een aantrekkelijkere openbare ruimte ontstaat met een ander karakter. En daarmee bijdragen aan het onderling beter verbinden van wijken.

7.3. Kansen voor verdere verstedelijking in de A12 zone

De verdichting die we tot 2040 zien langs de hoofdwegenstructuur zou na 2040 een vervolg kunnen krijgen in de A12 zone. Daar ligt de ruimte om verdere groei van de stad ruimte te bieden maar vooral ook om de leefbaarheid sterk te verbeteren. Verkennende studies laten een toekomstbeeld zien waarin de mobiliteitstransitie leidt tot een andere verdeling tussen verschillenden vervoerssystemen. Door de auto en de trein bijvoorbeeld ondergronds te brengen wordt de stad niet langer in tweeën gedeeld. De enorme infrastructuur van de A12 schept ruimte voor wonen, voorzieningen, groen, ontspanning en sport. En biedt kansen voor verbindende doorgaande lijnen, die praktisch zijn maar ook waardevol voor ecologie en sociale verbinding. Veel negatieve effecten van de snelweg, waaronder geluidsoverlast en luchtvervuiling, worden hiermee weggenomen. Verstedelijking en leefbaarheid kunnen hier echt hand in hand gaan.
Een verder verstedelijkte zone rondom de A12 kan de volgende logische schakel zijn van een hoogstedelijke milieu dat stationsomgeving Entree verbindt met de stationontwikkeling rondom Bleizo-West.

7.4. Omliggende landschappen, natuurontwikkeling en klimaatadaptatie

Voor de leefbaarheid op langere termijn is het van groot belang de omliggende landschappen zo vrij mogelijk te houden van verdere verstedelijking. Ze vormen de groene longen van dit deel van de Randstad en zijn nodig voor recreatie en ontspanning. Maar bovenal zijn ze nodig voor de toekomstige beschikbaarheid van (drink)water, voor klimaatadaptieve opgaven en om de biodiversiteit te verbeteren.
Het creëren van grote zoetwaterbuffers is nodig om de beschikbaarheid van zoetwater te kunnen garanderen en om tegendruk te bieden tegen de verzilting. In regionaal verband zal nagedacht moet worden waar extra waterberging in de landschappen rondom Zoetermeer gevonden kan worden. De Meerpolder, van oudsher een zoetwater meer, kan daar mogelijk een belangrijke rol in vervullen, in combinatie met recreatie en natuurontwikkeling.
Aan de zuidzijde van Zoetermeer vormen de kassen van de Oostland een behoorlijk hitte eiland. Zoetermeer zal zich (liefst samen met de buurgemeenten) inzetten voor ruimte voor verkoeling voor het zuidelijk deel van de stad. Rokkeveen vormt anno 2024 al een aandachtsgebied voor hittestress. De toekomst van het kassengebied is nu nog ongewis maar biedt kansen voor extra ruimtelijke kwaliteit in de vorm van recreatie en verkoeling. Nieuwe recreatieve routes door dit gebied vormen voor de zuidzijde van Zoetermeer een kwalitatieve toevoeging, zeker als ze gepaard gaan met extra natuurwaarde en biodiversiteit.
Aan de oostzijde van de stad liggen er kansen om een groene recreatieve verbinding vanuit het Van Tuyllpark naar de Rotte te realiseren. Met aantrekkelijker passages van de aanwezige infrastructuur kan de oostkant van de stad beter aan de aantrekkelijke landschappen van de Rotte en het Bentwoud gekoppeld worden. Een sterke vergroening van het bedrijventerrein is nodig om de stad aan de oostzijde ook koelte te bieden.
Het verbinden van de verschillende gebieden met aantrekkelijke waardevolle groene verbindingen zorgt op termijn voor een aaneengesloten Ringpark rondom de stad. Deze ambitie zal vooral vorm moeten krijgen in het programma Novex.

7.5. Regionale samenwerking

Sommige vraagstukken laten zich niet oplossen op het schaalniveau van de stad of gemeente maar vragen om een regionale benadering. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) zal steeds meer het verband worden waarbinnen provincie en gemeenten samen aan opgaven werken, vooral op het gebied van werkgelegenheid, onderwijs en mobiliteit.
Voor Zoetermeer is het belangrijk om deze vraagstukken regionaal te blijven agenderen. Grote ruimtelijke ambities als de transformatie van de A12 zone en het realiseren van de ZoRo lijn vragen om investeringen die de Zoetermeerse begroting te boven gaan. Daarvoor is het belangrijk om nationale en regionale fondsen te activeren. Ook een vraagstuk als huisvesting van grote bedrijven met een hoge milieu impact, die moeilijk in een sterk verstedelijkte regio nog zijn in te passen, vragen om een regionale visie. Compensatie-ruimte voor deze bedrijven kan maar moeilijk gevonden worden, terwijl vrijwel alle gemeenten zoeken naar meer ruimte voor bedrijvigheid, vooral omdat bedrijfslocaties onder druk staan van de constante zoektocht naar woonruimte.
Verder vooruitkijkend zal de zuidelijke Randstad zich steeds meer ontwikkelen tot één metropoolregio met bijbehorende vraagstukken en opgaven. Zoetermeer zal zich ook na 2040 blijven inzetten om alle kansen die hier uit voortkomen te benutten.



Perspectief op Zoetermeer voorbij 2040

Ontwerpend Onderzoek
Gebiedsontwikkeling A12- en Spoorwegzone

De A12 zone is het eerste werktraject van het Kennis- en innovatieplatform Stedelijke Snelwegen & Ruimtelijke ontwikkeling (SSRO). Ministerie Infrastructuur en Waterstaat, TU Delft en Vereniging Deltametropool hebben samen met de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Zoetermeer opdracht gegeven voor ontwerpend onderzoek naar locaties nabij drukke (snel)wegen binnen een sterk verdichte stedelijke omgeving. De A12- en spoorwegzone tussen Den Haag en de Rotte is in dit onderzoek onderzocht en voor de periode 2040-2075 is het ontwikkelingspotentieel van het gebied in kaart gebracht. De overkoepelende ambitie voor het ontwerpend onderzoek is daarin als volgt geformuleerd:

"Een A12- en spoorwegzone die bijdraagt aan een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving die economisch, ecologisch en sociaal-cultureel dynamisch en veerkrachtig is."

De A12 vormt een grote barrière in Zoetermeer. Transformatie van deze zone biedt enorme kansen voor de toekomst van de stad. Enerzijds omdat er ruimte ontstaan voor andere functies, anderzijds omdat het ondergronds brengen van het verkeer zeer positieve effecten heeft voor luchtkwaliteit en geluidsoverlast tegen gaat. Er ontstaan kansen voor nieuwe groene verbindingen en aantrekkelijker doorlopende routes. De woningbouwontwikkeling van Bleizo West kan nog sterker verbonden worden met de stad als onderdeel van de ingezette verstedelijking van de binnenstad en Entree richting de A12.

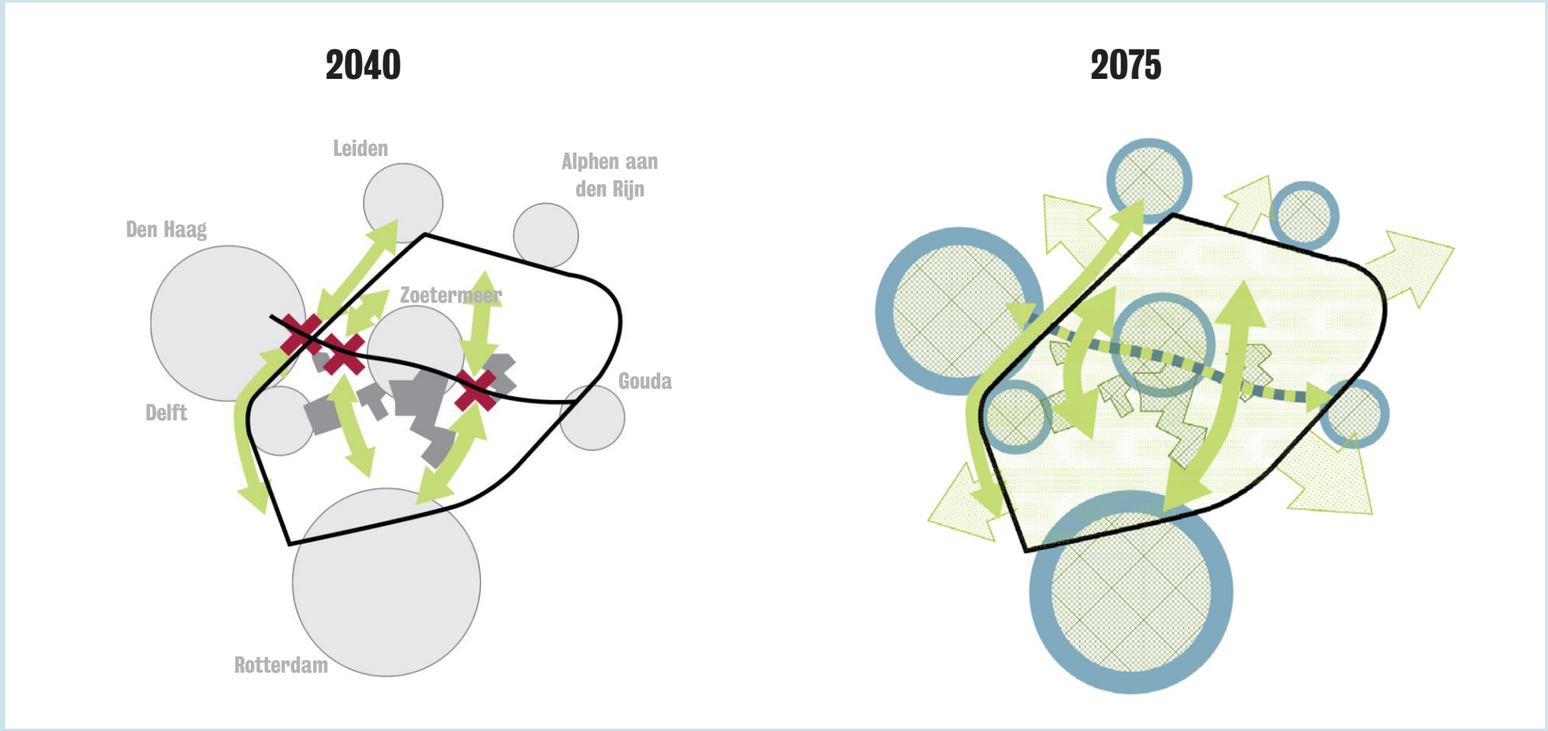
Zoetermeer 2024-2075

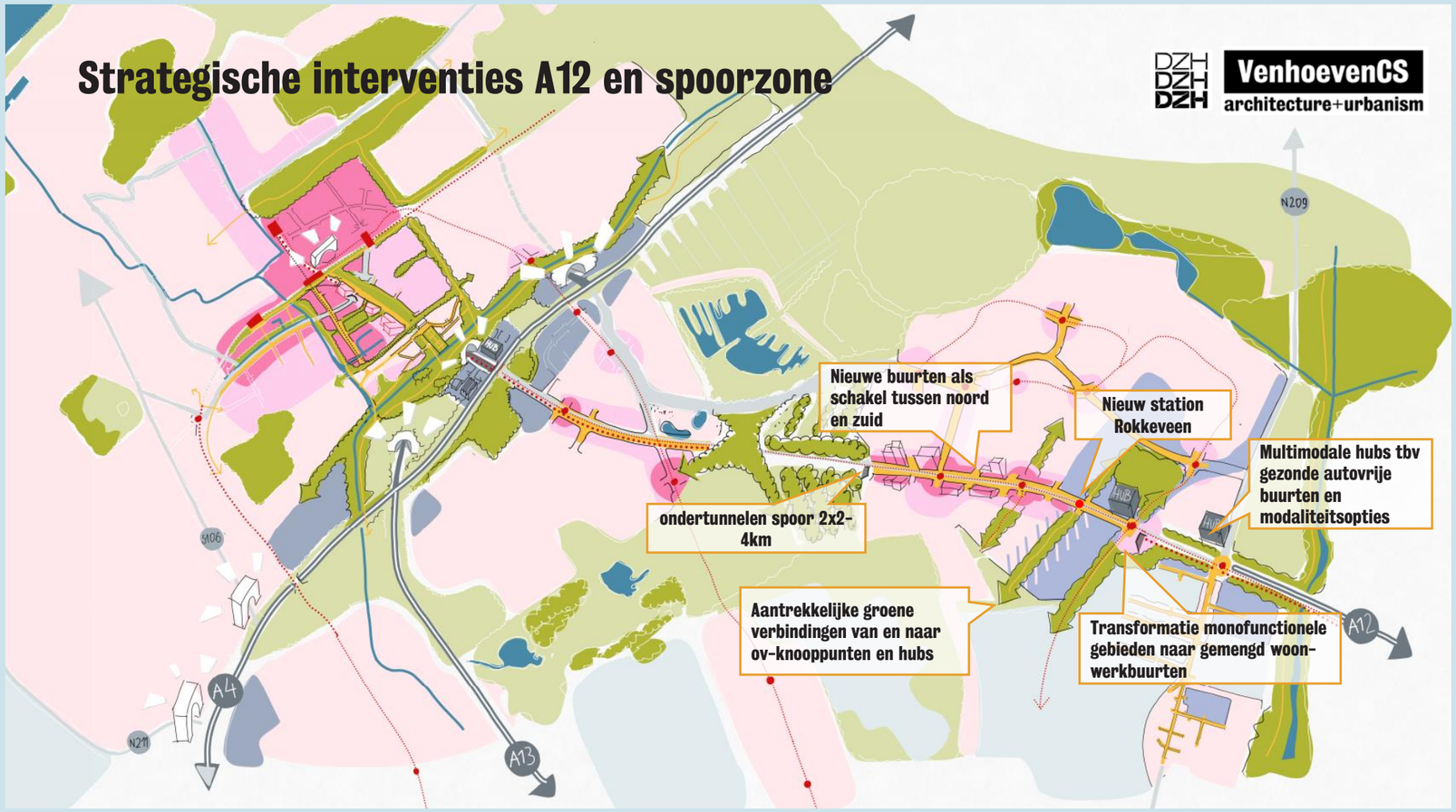
Het huidige beleid speelt hier al grotendeels op in met onder andere knooppuntontwikkelingen en aandacht voor verbetering van het openbaar vervoer. Dit beleid zetten we dan ook door en versterken middels een drietal strategische interventies:

- Multimodaal mobiliteitssysteem en nabijheid maakt ruimte voor ambities waardenkader
- Verbeter Randstadrail Krakeling met gerichte knooppuntontwikkeling, versterkt OV Zoetermeer
- Bereid realisatie ZoRo-lijn voor en versterk met ontwikkeling knooppunten agglomeratiekracht MRDH

Strategische interventies 2040-2075

In de uitwerking van het deelgebied Zoetermeer is uitgegaan van sterke economische- en demografische ontwikkelingen. Daarbij ontstaan kansen voor een aantal strategische interventies om van de A12 zone een leefbare en gezonde omgeving te maken. Deze strategische interventies zijn onderverdeeld in vier thema's; duurzame bereikbaarheid en mobiliteit, ecologische waarden, culturele waarden en de vitale en gemengde stad. Het onderzoek laat zien dat er een enorme potentie en ruimte in deze zone ligt, waar de stad- en de regio – kan profiteren.




Strategische interventies A12 en spoorzone
DZH DZH DZH
VenhoevenCS
architecture+urbanism
Nieuwe buurten als schakel tussen noord en zuid
Nieuw station Rokkeveen
Multimodale hubs tbv gezonde autovrije buurten en modaliteitsopties
ondertunnelen spoor 2x2-4km
Aantrekkelijke groene verbindingen van en naar ov-knooppunten en hubs
Transformatie monofunctionele gebieden naar gemengd woon-werkbuurten
N209
A4
A13
A12
N211
HUB



8. Uitvoeringsagenda

Participatiebijeenkomst Zoetermeerders in gesprek (foto fotoflex)

8. Uitvoeringsagenda

De RSZ is een visie die alle beleidsterreinen omvat en loopt over een periode van 15 jaar. Niet alles dat in de RSZ staat kan direct uitgevoerd worden. Daarvoor ontbreekt de capaciteit en, zeker met het oog op de bezuinigingen van 2026, ook de middelen. Daarom is het belangrijk om ook ten aanzien van de gepresenteerde strategische keuzes focus aan te brengen; wat doen we eerst en wat kan later?

In de periode tot de zomer van 2025 zal de RSZ worden aangevuld met een uitvoeringsagenda. Deze uitvoeringsagenda zal beschrijven wat er nodig is om de RSZ succesvol uit te voeren. In de uitvoeringsagenda zullen in ieder geval de volgende onderwerpen worden beschreven:

1. De wijze waarop Zoetermeer de RSZ gaat uitvoeren met de inzet van de Omgevingswet instrumenten. Dit gaat onder andere over de vraag wat er organisatorisch en beleidsmatig nodig is om de omgevingsvisie te vertalen naar omgevingsprogramma's en omgevingsplan.
2. Een voorstel voor een strategische agenda, bestaande uit de omgevingsprogramma's die we in eerste instantie gaan opstarten om de RSZ ten uitvoer te brengen. Hierbij zal nadrukkelijk aandacht worden besteed aan een goede balans tussen kwaliteit, haalbaarheid en betaalbaarheid.
3. Een voorstel over de wijze waarop de investeringen voor de komende jaren gekoppeld gaan worden aan de strategische agenda.
4. Het opstellen van regels en richtlijnen op het gebied van bouwkwaliteit, kwaliteit van de buitenruimte, toegankelijkheid, natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen en biodiversiteit.
5. De wijze waarop het omgevingsplan gaat worden ingezet om de strategische doelen uit de RSZ te realiseren.
6. Een voorstel voor stedelijk programmeren. Deze werkwijze wordt op dit moment uitgewerkt en gaat helpen om ruimtevragen op stedelijk niveau te beoordelen en tegen elkaar af te wegen.
7. De wijze waarop wij ons grondbeleid gericht kunnen inzetten om ruimtelijke ambities uit de RSZ te realiseren.

De uitvoeringsagenda zal in de eerste helft van 2025 ter besluitvorming worden voorgelegd aan college en raad.

9. Begrippenlijst

3-30-300-regel: deze regel gaat over de aanwezigheid van groen in de bebouwde omgeving en stelt dat elke woning zicht moet hebben op 3 bomen, 30% bedekt moet zijn in schaduw van bomen en zich maximaal 300 meter van de dichtstbijzijnde groenvoorziening.

Groene wiggen: groene verbindingen tussen de stad en het buitengebied; belangrijk voor biodiversiteit maar ook om verkoeling van buiten de stad in te laten komen.

HOV: hoogwaardig openbaar vervoer.

H-structuur: de hoofdwegen Amerikaweg, Afrikaweg, Aziëweg, Australiëweg en Europaweg die in Zoetermeer zijn aangelegd bij het bouwen van de groeikernwijken. Vanuit de lucht gezien vormen deze wegen de letter H, vandaar de naam H-structuur.

FMI: functiemengingsindex, deze index zegt iets over de mate waarin functies als wonen en werken zijn gemengd in een gebied en varieert tussen 0 (alleen wonen) en 100 (alleen werken). Bij een waarde van 50 zijn er evenveel woningen als banen.

Functie: activiteiten die in de gebouwde omgeving plaatsvinden, bijvoorbeeld wonen, werken, recreatie, et cetera.

Hoogbouw: de bebouwing die substantieel hoger is dan de overwegende bouwhoogte van de directe omgeving. We spreken in een groot deel van de stad van hoogbouw bij gebouwen die hoger zijn dan 30 meter.

Kroon: de bovenste bouwlagen die de beëindiging vormen van een toren.

Leefmilieu: een gebied in de stad met specifieke kenmerken dat het gebied onderscheidt van andere gebieden. Bijvoorbeeld een hoogstedelijk leefmilieu.

Lintbebouwing: bebouwing in een lange lijn (lint) langs een kanaal, dijk, weg of oeverwal.

Maaiveld: De bovenkant van een terrein aansluitend aan een bouwwerk, vaak waar de entree van een bouwwerk zich bevindt.

Metropolitaan: het meest verstedelijkte gebied van de stad, vaak het stadscentrum.

Mobiliteitsnorm: beschrijft in totaliteit welke vraag naar mobiliteit moet worden gefaciliteerd in een gebied. De mobiliteitsnorm gaat verder dan parkeernormen.

Modal shift: de verandering van vervoerswijze. Bijvoorbeeld een 'modal shift' van reizen per auto naar reizen met de fiets.

New Town: een stad die gebouwd is naar een planmatig ontwerp. In Nederland vaak steden die gebouwd zijn als 'satellietstad' bij een grotere stad, zoals Almere bij Amsterdam en Zoetermeer bij Den Haag.

Optoppen, aanplakken en uitplinten - het toevoegen van verdiepingen (optoppen), aan de zijkant bebouwing toevoegen (aanplakken) of het omvormen van bergruimte op de begane grond tot andere functies (uitplinten).

Plint: het onderste deel van een bouwwerk of bouwdeel. Vaak heeft de plint een andere functie dan de bovenliggende verdiepingen (bijvoorbeeld winkels).

Rooilijn: een denkbeeldige lijn waarin de gevel van een gebouw staat.

RSZ: Ruimtelijke Strategie Zoetermeer 2040

Setback: geeft aan dat een gebouwd volume 'terugligt' ten opzichte van een ander gebouw waar het aan vast zit. Meestal wordt dit gebruikt in de context van hoogbouw, bijv. als torens worden gebouwd op een stedelijk blok.

Stadsstraat: een (vaak brede) straat in intensief bebouwd gebied waar verblijfs- en verkeersfuncties worden gecombineerd. Gebouwen zijn met hun voorkanten op de stadsstraat georiënteerd. De stadsstraat kenmerkt zich door een lage verkeerssnelheide, goede oversteekbaarheid, aantrekkelijke openbare ruimte en goede faciliteiten voor voetganger en fietser.

Stedelijke voorzieningen: Voorzieningen in de stad die niet op wijkniveau functioneren, maar die door bewoners van de hele stad gebruikt (kunnen) worden. Voorbeelden hiervan zijn sporthallen en zwembaden, maar bijvoorbeeld ook Snowworld, de Boerderij of de Silverdome kunnen tot dit soort voorzieningen gerekend worden.

Sluipverkeer: is de benaming voor (ongewenste) verkeersstromen die ontstaan als gevolg van capaciteitsproblemen (zoals ongevallen of files) op snelwegen of andere belangrijke wegen. Hierdoor wordt het onderliggende wegennet overbelast en ondervinden het lokale verkeer en de omwonenden hinder.

Suburbaan: vaak gebruikt voor wijken waar men rustiger kan wonen.

Warmtenet: ook wel stadsverwarming of blokverwarming genoemd. Een methode om woningen te verwarmen met behulp van een centrale warmtebron (bijvoorbeeld een bedrijf of bedrijventerrein).



Colofon

De Ruimtelijke Strategie is onderdeel van de Omgevingsvisie van Zoetermeer en is ook te bekijken in het DSO (Digitaal Stelsel Omgevingswet) via https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/. Het DSO is het juridisch bindende kader.

Kaartbeelden en illustratries zijn tot stand gekomen in een samenwerking tussen Urhahn Stedenbouw & Strategie en de gemeente Zoetermeer.

Wij hebben getracht alle foto's van externen van bronvermelding te voorzien.

gemeente
Zoetermeer

gemeente
Zoetermeer