3 FEBRUARI 2025



MOBILITEITSSTRATEGIE

BINNENSTAD ZOETERMEER

EI DE BINNENSTAD IN ANDER DAGLICHT DE BINNENSTAD IN JE DROMEN
OED GEZELSCHAP DE BINNENSTAD IN CONCERT DE BINNENSTAD IN ONTWIKKELING
RKING DE BINNENSTAD IN CIJFERS DE BINNENSTAD IN EEN OOGOPSLAG

gemeente Zoetermeer



Foto: Erwin Vrensen

COLOFON

Uitgave van Gemeente Zoetermeer
Stedelijke Ontwikkeling - Ruimtelijk Beleid

Lay-out en afbeeldingen: Gemeente Zoetermeer
Bij de samenstelling van dit document hebben we ons best gedaan om alle rechthebbenden van het beeldmateriaal correct te vermelden.
Wanneer u meent dat u hier niet of incorrect vermeld staat verzoeken wij u contact op te nemen met het secretariaat van de afdeling Stedelijke ontwikkeling van de gemeente Zoetermeer.

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

INHOUDSOPGAVE

1. Managementsamenvatting 5
2. Inleiding en aanleiding 8
    1.1 Opgave 10
    1.2 Doelstelling 10
    1.3 Scope Binnenstad 11
    1.4 Leeswijzer 11

3. Analyse van de bestaande situatie 12
    3.1 Routes naar het Stadshart, Woonhart en Dorpsstraat 13
    3.2 Parkeren & fietsenstallingen 14
    3.3 Openbaar vervoer 18
    3.4 Deelmobiliteit 19
    3.5 Stadslogistiek 19
    3.6 Mobiliteitsstrategie Binnenstad in bredere context 20
        3.6.1 Binnenstad in stedelijke context 20
        3.6.2. Zoetermeer in regionale context 21
        3.6.3 Provinciale context 22

4. Ontwikkelingen Binnenstad 24
5. Strategie voor mobiliteit 26
        5.1 Lopen 26
        5.2 Fietsen 30
        5.3 Openbaar vervoer 38
        5.4 Auto 41
        5.5 Parkeren 43
        5.6 Mobiliteitshubs 48

6. Tijdlijn met ontwikkelingen, beleid en implementatie 52
7. Risicoanalyse 55
8. Communicatie en participatie 56

Bijlagen 57



Foto: Erwin Vrensen

1. SAMENVATTING

In september 2020 is de visie binnenstad Zoetermeer 2040 vastgesteld. Deze visie gaat uit van de ontwikkeling van de binnenstad tot een leefbare, gezonde en duurzame binnenstad met ruimte voor 3.100 extra woningen en 35.000 m2 aanvullende voorzieningen.

Deze mobiliteitsstrategie voor de binnenstad van Zoetermeer heeft tot doel een *'toekomstbestendige mobiliteit en bereikbaarheid om de visie Binnenstad 2040 te realiseren'.*

De ontwikkelingen van de binnenstad leiden tot een extra groei van de mobiliteitsvraag. Om deze groei op te vangen wordt maximaal ingezet op lopen, fietsen en het openbaar vervoer (OV). Daarmee kan de binnenstad duurzaam bereikbaar gemaakt worden.

Het stadshart valt uiteen in een verhoogd maaiveld dat vooral aantrekkelijk is voor winkelend publiek en een maaiveld met o.a. het stadssouterrain waar vooral de auto dominant is. Dit leidt ertoe dat het voor fietsers en voetgangers niet aantrekkelijk is om van het maaiveld gebruik te maken en zich op die wijze snel van de ene naar de andere zijde van het stadshart te verplaatsen. Ook zijn de routes van en naar de binnenstad voor fietsers en voetgangers niet altijd aantrekkelijk vormgegeven. Verder blijkt uit parkeeranalyses dat er op dit moment een overcapaciteit voor auto-parkeren en een tekort aan fietsparkeerplaatsen is. De binnenstad is zeer goed met het OV ontsloten met de randstadrailhaltes Dorp, Centrum-West en Stadhuis en het busstation Centrum-West. Tegelijkertijd is dit OV slecht zichtbaar en wordt ook zeer beperkt gebruikt. Deelmobiliteit tot slot staat nog in de kinderschoenen en is nog niet wijdverbreid aanwezig.

Om de binnenstad duurzaam en toekomstbestendig bereikbaar te maken is in deze strategie een integraal maatregelenpakket uitgewerkt. Dit leidt op hoofdlijn tot de volgende strategie: Op korte termijn inzetten op het verbeteren van de zichtbaarheid en kwaliteit van fietsenstallingen en OV haltes. Dit kan onder meer door de nieuwe landelijke huisstijl voor mobiliteitshubs in de binnenstad te realiseren.

Op dit moment wordt een omgevingsvergunning getoetst aan de parkeernorm. Het verdient aanbeveling om daarbij afspraken te maken over flexibele inzet van deze parkeerruimte, zodat er in de toekomst adaptief kan worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen. Ook kan op korte termijn aanvullend een toets op bereikbaarheid voor de voetganger en fietser worden ingevoerd.
Op de iets langere termijn is het belangrijk om de toegangsroutes voor fietsers en voetgangers naar de binnenstad aantrekkelijker te maken en bewaakte fietsenstallingen toe te voegen bij Pilatusdam, Osylaan, J.L. van Rijweg, de Markt en Hogerop. Daarnaast wordt er voor fietsers een vrijliggende fietsroute gerealiseerd vanaf de J.L. van Rijweg via de Nederlandlaan, de Amsterdamstraat en Luxemburglaan naar de Duitslandlaan en uiteindelijk het Athenepad.

Om ruimte te maken voor de fiets, voetganger, groen en verblijven wordt een circulatieplan door de binnenstad geïntroduceerd waarmee het doorgaande verkeer uit de binnenstad wordt geweerd. Hierbij wordt de lus Bovenlangs voor het autoverkeer afgesloten. Daarnaast wordt eenrichtingverkeer ingevoerd in het oostelijke deel van de Nederlandlaan/Amsterdamstraat, en in de Duitslandlaan. De snelheid van de gebiedstoegangswegen in de binnenstad wordt teruggebracht naar 30 km/u behalve op de Europaweg, zodat een verkeersveilige, leefbare en gezonde openbare ruimte kan worden gecreëerd. De erftoegangswegen blijven 30 of 15 km/u.

De parkeercapaciteit wordt meer in lijn gebracht met de parkeerbehoefte. Ongeveer de helft van het aantal maaiveldparkeerplaatsen kan op termijn verdwijnen. Om dit mogelijk te maken moet het vergunningenregime worden aangepast, zodat het aantal maaiveldparkeerplaatsen gelijke tred houdt met het aantal uitgegeven vergunningen.

Om zoekverkeer te voorkomen wordt een dynamisch parkeerverwijssysteem naar parkeergarages geïmplementeerd.

Op langere termijn is het doel om alle parkeren aan de rand van het stadshart op te vangen. Dit betekent dat, zodra dit kan, P5 opgeheven zal worden. Realiseren van extra openbare parkeerplaatsen in de nieuwe garage Denemarkenlaan en eventueel bij Centrum-West en tijdelijke parkeervoorzieningen kunnen de gewenste sloop van P5 (sneller) mogelijk maken. Voor deelmobiliteit kunnen niet sec voor de binnenstad maatregelen doorgevoerd worden en moet eerst een stadsbrede visie uitgerold worden. Wel wordt in de strategie voorgesorteerd op ruimte nabij OV haltes en in nieuwe bebouwing voor

toevoegen van deelmobiliteit in de ruimte die tot nu toe alleen voor parkeren werd gereserveerd. Door deze mobiliteitsruimte zodanig te ontwikkelen dat deze flexibel kan worden ingezet, kunnen in de toekomst deelmobiliteitsoplossingen adaptief worden toegevoegd.

Voor de lange termijn verdient het aanbeveling om een aantal zaken verder te onderzoeken, zoals het automatiseren van fietsenstallingen en het verder optimaliseren van het stallen van fietsen door gebruikers. Mogelijk kan in de toekomst het fietsenstallen en autoparkeren worden gecombineerd in een door de gemeente uitbestede dienst, bijvoorbeeld in een integraal parkeerbedrijf.

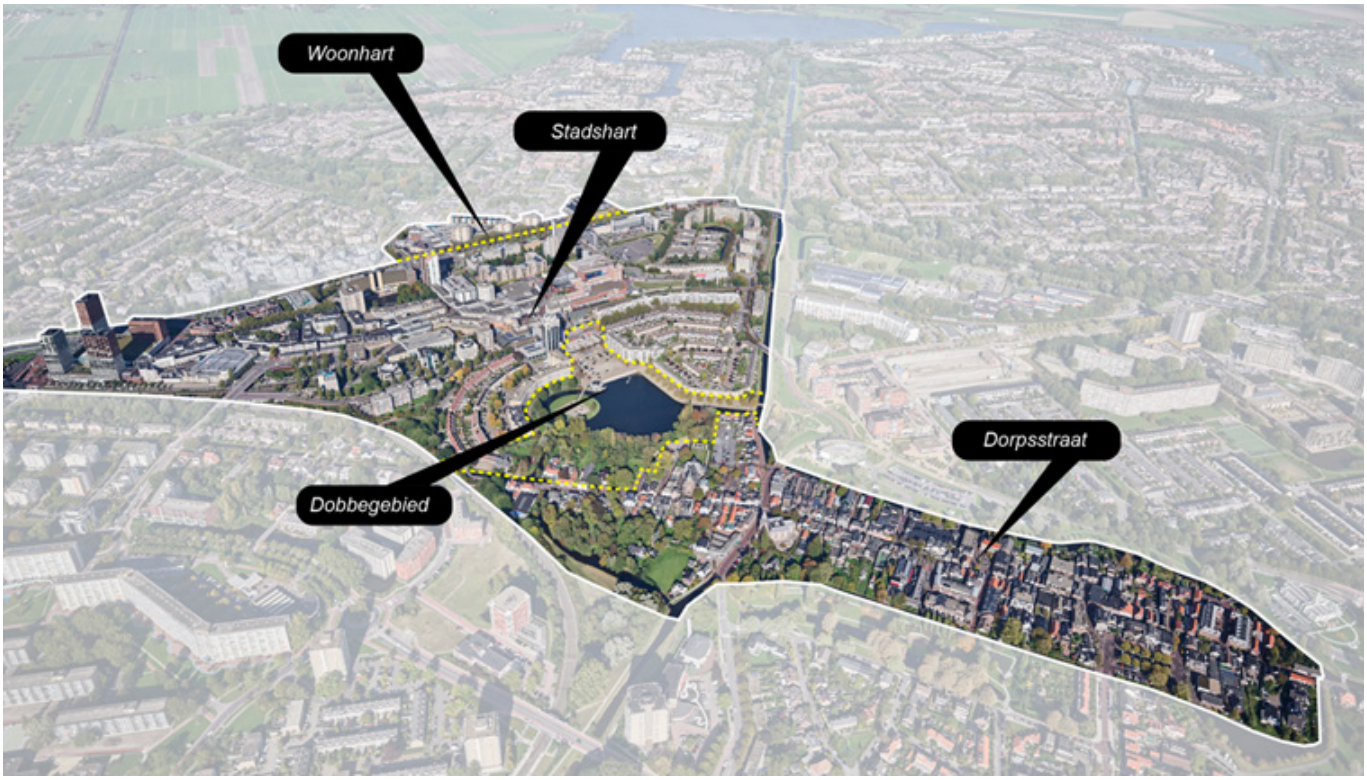
Ook is er op dit moment een onevenwichtigheid in de kosten om met de auto naar de binnenstad te komen en de kosten om met het OV naar de binnenstad te komen. Onderzocht kan worden hoe deze kosten meer bij elkaar gebracht kunnen worden om zodoende het gebruik van het OV te stimuleren.

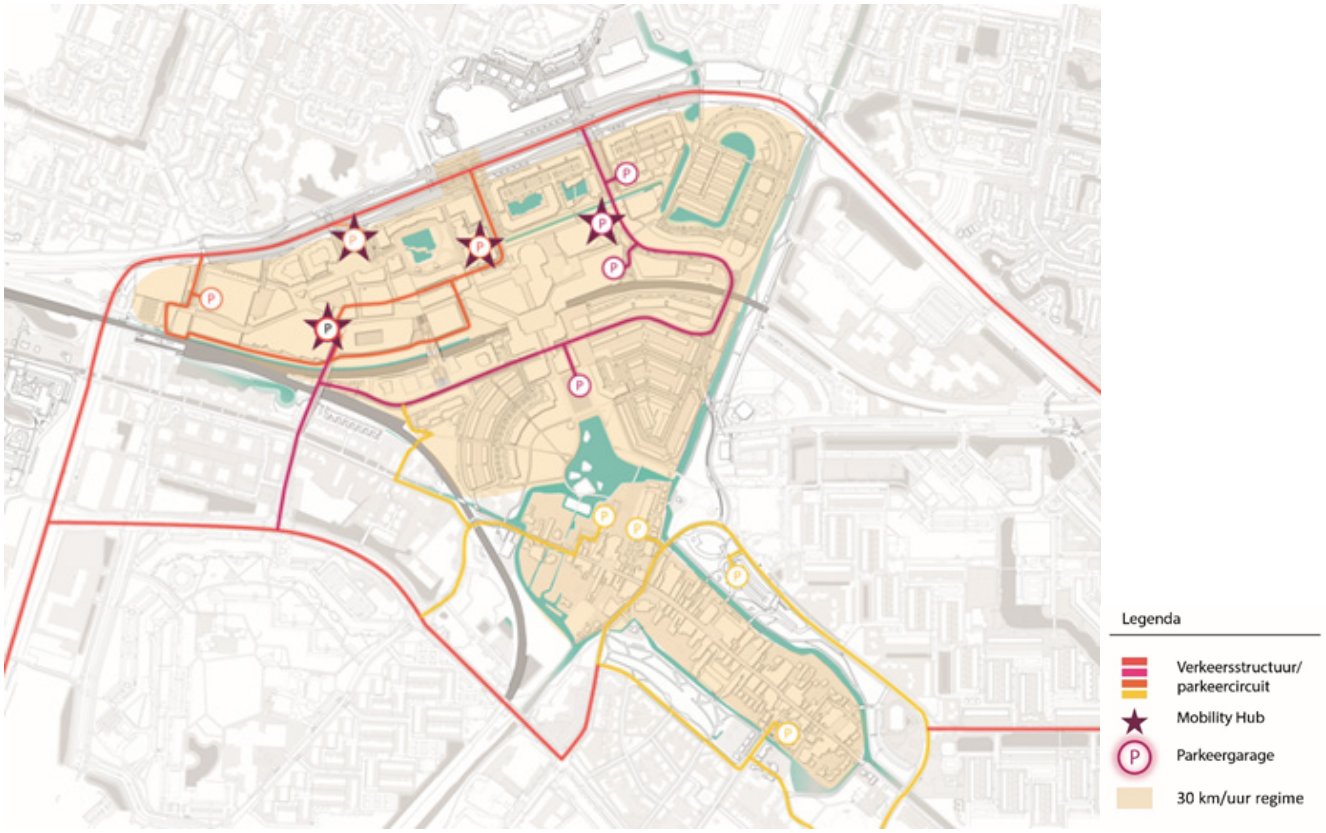
Tot slot zullen de realisatie van de LeiZo en ZoRo verbinding een positieve impact hebben op de bereikbaarheid van de binnenstad met het OV. De lopende onderzoeken naar deze verbindingen alsmede de realisatie daarvan dienen vanuit de binnenstad maximaal gefaciliteerd te worden.

Met dit integrale pakket aan maatregelen kunnen de ambities van de visie binnenstad worden gerealiseerd, terwijl wordt gewerkt aan de mobiliteitstransitie, zodat de binnenstad gezonder en leefbaarder wordt, waarmee de aantrekkelijkheid om hier te wonen of te werken toeneemt.



Foto: Erwin Vrensen


Woonhart
Stadshart
Dobbegebied
Dorpsstraat


Legenda
Verkeersstructuur/ parkeercircuit
Mobility Hub
Parkeergarage
30 km/uur regime

2. INLEIDING EN AANLEIDING

Zoetermeer bouwt en verandert voortdurend. De Visie Zoetermeer 2040 en de Visie Binnenstad 2040 bieden kaders voor deze ontwikkelingen.

In de Visie Binnenstad 2040 is in relatie tot mobiliteit de volgende doelstelling opgenomen:

"Om een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte te realiseren is het uitgangspunt om de voetganger en de fietser centraal te stellen. De Binnenstad is een bestemming, dat betekent dat de circulatie rondom de Binnenstad belangrijk is, en de circulatie en doorstroming door de Binnenstad minder prioriteit heeft. Dat kan door het instellen van een 30 km/u regime. De auto te gast in plaats van de hoofdrol."

Om de Visie Binnenstad 2040 te realiseren is aanpassing van het mobiliteitsbeleid uit de mobiliteitsvisie 2030 noodzakelijk. De huidige mobiliteitsvisie is niet voldoende om alle groei van de mobiliteit op te vangen. Om alle ontwikkelingen van de visie binnenstad mogelijk te maken zal een mobiliteitstransitie noodzakelijk zijn, waarbij de groei van de mobiliteit wordt opgevangen binnen de bestaande mobiliteitsruimte. Dit leidt tot een noodzaak voor het (versneld) doorzetten van de mobiliteitstransitie[1].

Deze mobiliteitsstrategie binnenstad geeft antwoord op de volgende vragen:

1. Welke strategie kan gehanteerd worden om tot de gewenste mobiliteitsontwikkeling in de Binnenstad te komen?
2. Welke strategische keuzes moeten daarbij gemaakt worden?
3. Wat zijn de risico's bij deze keuzes?

In de ontwikkeling van Zoetermeer is de urgentie om maatregelen te nemen het eerst voelbaar in de Binnenstad door het bouwen in hogere dichtheden, schaarse openbare ruimte en veel ruimteclaims. Omdat een deel van de ontwikkelingen nog niet is uitgewerkt en omdat het omgevingsprogramma mobiliteit 2040 nog in ontwikkeling is, kunnen nog niet alle mobiliteitsmaatregelen concreet in deze visie worden vastgelegd. Daar waar mogelijk zijn concrete maatregelen opgenomen en daar waar dit nog niet mogelijk is worden de uitwerkingsopgaven benoemd.

Daarnaast wordt aangegeven hoe deze strategie zich verhoudt tot het omgevingsprogramma mobiliteit dat in het kader van de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer parallel wordt ontwikkeld. Naar verwachting zal dit omgevingsprogramma in 2025 worden vastgesteld.

1 een systeemverandering waarbij een verschuiving plaatsvindt in de manier waarop Zoetermeerders en overige bezoekers zich verplaatsen naar en in de Binnenstad. Dat wil zeggen: meer lopend, fietsend en met het OV, zodat er een aangenamer leef- en woonklimaat ontstaat.



2.1 Opgave

Om een toekomstbestendige mobiliteit en bereikbaarheid van de Binnenstad van Zoetermeer te realiseren moeten voor de verschillende vervoerswijzen maatregelen genomen worden. Door autonome groei zal de mobiliteitsvraag met 1% per jaar toenemen in Zoetermeer. Daarnaast groeit de mobiliteit in de Binnenstad van Zoetermeer door de bouw van tenminste 3.100 woningen en 35.000 m2 aan voorzieningen en in Zoetermeer als geheel met 10.800 woningen (16.000 woningen in planvoorraad). Door de toename van inwoners en door het aantrekkelijker maken van de Binnenstad zal ook het aantal bezoekers en daarmee de mobiliteitsvraag toenemen. Als gevolg van deze groei van de mobiliteit in brede zin zal, bij ongewijzigd beleid, de bereikbaarheid verslechteren.
Om dat te voorkomen is een verandering in mobiliteitsgedrag nodig, meer lopen, fietsen en ov-gebruik.

2.2 Doelstelling

Voor de mobiliteitsstrategie Binnenstad is de volgende doelstelling geformuleerd:
"Toekomstbestendige mobiliteit en bereikbaarheid om de visie Binnenstad 2040 te realiseren." Hierbij hanteren we de volgende uitgangspunten:
(1) Prioriteit geven aan de voetganger en fietser
(2) de Binnenstad is een levendige en aantrekkelijke bestemming.

Hieruit volgen de volgende subdoelstellingen:

- Komen tot een multimodale strategie voor de Binnenstad, waarbij een relatie gelegd wordt tussen de mobiliteitsnetwerken van de Binnenstad, Entree, geheel Zoetermeer en de regio;
- Vertaling van de doelstellingen Visie Binnenstad 2040 naar concrete adviezen en vervolgstappen voor mobiliteit en bereikbaarheid.

Daarnaast zijn de onderstaande vier ambities benoemd in het raadsvoorstel Visie Binnenstad 2040:

1. Realiseren van goede en gezonde verblijfs- en woonkwaliteit
2. Ontwikkelen van een levendige binnenstad en het bevorderen van een goede sociale cohesie
3. Behouden en waar mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad met de auto
4. Schadelijke emissies, zoals CO2, NOx en fijnstof als gevolg van stadslogistiek zoveel mogelijk te reduceren.

Het adviesbureau Mobycon heeft afgelopen periode een analyse gemaakt van (met name) de automobiliteit met een aantal adviezen voor mogelijk oplossingen van toekomstige knelpunten voor de Binnenstad. Deze analyse is samen met het vigerend beleid en het omgevingsprogramma mobiliteit 2040 in ontwikkeling de basis voor deze mobiliteitsstrategie.

Deze analyse leidde tot de volgende vervolgvragen:

- Hoe verhoudt de strategie mobiliteit voor de

Binnenstad zich tot de ruimtelijke strategie Zoetermeer 2040?

- Hoe verhoudt de mobiliteitsverdeling en bereikbaarheid van de Binnenstad zich tot andere gebiedsontwikkelingen in Zoetermeer?
- Welke vervolgstappen zijn nodig voor mobiliteit om de Visie Binnenstad 2040 te realiseren?
- Welke vervolgstappen zijn randvoorwaardelijk voor (delen van) de realisatie van de Binnenstadvisie en wat is het tijdspad om deze stappen te doorlopen?
- Welke risico's kunnen er zijn?

2.3 Scope Binnenstad

De binnenstad van Zoetermeer is verbeeld in de onderstaande afbeelding.



2.4 Leeswijzer

Deze mobiliteitsstrategie is als volgt opgebouwd: In hoofdstuk 3 is een analyse opgenomen. Deze analyse beschrijft de bestaande situatie, maar ook de verwachte ontwikkelingen voor de Binnenstad en omliggende netwerken. In hoofdstuk 4 zijn in het kort de ontwikkelingen voor de binnenstad conform de vastgestelde visie Binnenstad beschreven.

In hoofdstuk 5 wordt thematisch per modaliteit beschreven welke strategische keuzes gemaakt worden en welke nadere onderzoeken nog moeten worden uitgevoerd. Iedere paragraaf eindigt met benodigde maatregelen en onderzoeken om uiteindelijk de ambities van de visie Binnenstad te kunnen realiseren.

In hoofdstuk 6 worden alle maatregelen ten slotte samengebracht per deelgebied en ook in de tijd gezet, zodat op ieder moment duidelijk is welke mobiliteitsmaatregelen randvoorwaardelijk zijn om de verschillende deelgebieden uit de visie Binnenstad te kunnen realiseren.
De focus ligt op maatregelen voor de deelgebieden 1,3 en 5a waarvoor de haalbaarheidsfase in een vergevorderd stadium is en de besluitvorming in de Raad in 2025 is voorzien.

In hoofdstuk 7 is een risicoanalyse opgenomen. In hoofdstuk 8 wordt kort ingegaan op participatie en communicatie. En in de bijlage is opgenomen hoe een aantal maatregelen in het proces van de Omgevingswet kunnen worden verwerkt.

3. ANALYSE VAN DE BESTAANDE SITUATIE

Bezoekers Stadshart en Woonhart
In 2021 is in opdracht van de vastgoedeigenaren een onderzoek[2] uitgevoerd naar de bezoekers van het Stadshart. Dit onderzoek geeft inzicht in de herkomst van de bezoekers van het Stadshart. Hieruit blijkt dat 60% van de bezoekers uit Zoetermeer komt en bijna 40% uit de regio (waarvan o.a. 9% oostelijk Den Haag, 16% omliggende dorpen).

Daarnaast zien we een grote dominantie van de auto als vervoerswijze richting het Stadshart (64%) en het Woonhart (69%). Niet alleen voor regionale bezoekers maar ook voor Zoetermeerse bezoekers heeft de auto een grote voorkeur. Dit terwijl het Stadshart voor alle Zoetermeerders per fiets of OV prima bereikbaar is.

Het Openbaar Vervoer wordt relatief weinig gebruikt om richting deze gebieden af te reizen met 5% voor het Stadshart en 3% voor het Woonhart. Dit ondanks dat er twee OV-knooppunten in of bij het gebied liggen, namelijk knooppunt Centrum-West dat direct tegen het winkelcentrum aan ligt en de halte Stadhuis die centraal ligt in het Stadshart. De Binnenstad van Zoetermeer is van alle kanten (goed) bereikbaar waarbij het lage aandeel fiets en OV en het hoge aandeel auto opvalt. Daarnaast blijkt uit het koopstromenonderzoek (2021) dat de waardering voor de bereikbaarheid voor zowel de auto (8,4), fiets (8,4) als het openbaar vervoer (8,3) als zeer positief worden ervaren. Het winkelgebied zelf heeft geen autoverkeer en fietsen is niet toegestaan tussen 11:00 en 17:00.
Er zijn voldoende parkeervoorzieningen met wederom hoge waardering voor het stallen van de auto (8,3) en de fiets (8,0). Het merendeel van de bezoekers verblijft minder dan 2 uur in het Stadshart (82%), voor het Woonhart is dat zelfs 95%.
De cijfers voor de Dorpsstraat liggen net weer wat anders. Dat heeft onder andere te maken met de aard van het winkelaanbod en de ligging. Het

Vervoerwijze	*Aandeel in %*	*Waardering bereikbaarheid*	*Waardering parkeren/stallen*
Auto	64 (69)	8,4 (8,1)	8.3 (8,0)
Fiets	16 (18)	8,4 (8,3)	8.0 (7,4)
Openbaar vervoer	5 (3)	8,3 (7,4)	n.v.t.
Lopen	13 (10)	n.b.	n.v.t.

Tabel 1: Vervoerswijze en waardering bezoekers Stadshart en (tussen haakjes) Woonhart (koopstromenonderzoek, 2021)

Vervoerwijze	*Aandeel in %*	*Waardering bereikbaarheid*	*Waardering parkeren/stallen*
Auto	34	7,9	7,7
Fiets	35	8,5	7,0
Openbaar vervoer	0	5,9	n.v.t.
Lopen	30	n.b.	n.v.t.

Tabel 2: Vervoerswijze en waardering bezoekers Dorpsstraat (koopstromenonderzoek, 2021)

[2] *CBRE: Stadshart Zoetermeer 16 februari 2022*

effect van de ligging kun je overduidelijk zien in de waardering voor de bereikbaarheid van het openbaar vervoer (5,9) en de auto met 7,9. Ook is te zien dat de Dorpsstraat slechter scoort in de waardering voor het parkeren (7,7) of stallen van de fiets (7,0). Tot slot mag verondersteld worden dat het merendeel van de bezoekers uit Zoetermeer zelf komt en niet afkomstig is uit de regio.

3.1 Routes naar het Stadshart, Woonhart en Dorpsstraat

Er zijn voor auto en fiets meerdere routes door het Stadshart. Opvallend is de fietsroute van de Nederlandlaan, vanaf de lus naar de Luxemburglaan, waar fietsers een plek op de rijbaan tussen de auto's moeten zoeken. Dit past niet bij actuele richtlijnen voor een 50 km/u weg, is niet verkeersveilig en nodigt daardoor niet uit om over deze route het Stadshart te bezoeken.

Voor de auto is het stadssouterrain daarentegen een sluiproute om een aantal drukke kruispunten met verkeerslichten op de Europaweg en Afrikaweg te mijden. Loop- en fietsroutes naar het Stadshart zijn aanwezig, maar zijn niet altijd uitnodigend en aantrekkelijk vormgegeven. Voetgangers moeten zich veelal over een smal trottoir richting het Stadshart begeven (bijvoorbeeld J.L. Van Rijweg, Hogerop). Dit komt de toegankelijkheid voor voetgangers niet ten goede. De aanlooproutes voor de Dorpsstraat kennen een ander karakter en het aandeel van de bezoekers dat te voet naar de Dorpsstraat gaat (30%), ligt vele malen hoger dan het Stadshart (13%) en het Woonhart (10%).

Er zijn diverse kruisende barrières voor noord-zuid routes in het Stadshart voor verschillende vervoerswijzen: Europaweg, stadssouterrain en RandstadRail. Met name de Europaweg is een barrière voor de voetganger en de fietser. Er zijn drie fiets- en voetgangerstunnels (onderlinge afstand ongeveer 300 en 700 meter). Oversteken op het maaiveld kan met oversteekplaatsen



Afbeelding 4: 'Aanlooproute' J.L. Van Rijweg



Afbeelding 5: Aanloop-/aanfietsroute Hogerop

voorzien van verkeerslichten. Het Stadshart is voor de fiets een barrière tussen 11:00 en 17:00, dan geldt hier een fietsverbod. Het alternatief voor het Stadshart is het stadssouterrain, maar dit is een onaantrekkelijke en onveilige route voor de fiets. De RandstadRail is voor met name de fiets en de voetganger een barrière, waarbij wel op regelmatige afstand ongelijkvloerse kruisingen zijn bij Centrum-West, JL van Rijweg, Zuidwaarts en Italiëlaan. De afstand tussen de (ongelijkvloerse) kruisingen met de RandstadRail is hemelsbreed tussen de 300 en 400 meter.

De doorgaande historische looplijn over de Dorpsstraat wordt onderbroken door de barrière/ (auto)verbinding Leidse-/Delftsewallen. De auto heeft hier prioriteit waardoor de voetganger moet wachten op groen licht om veilig over te kunnen steken.

3.2 Parkeren & fietsenstallingen

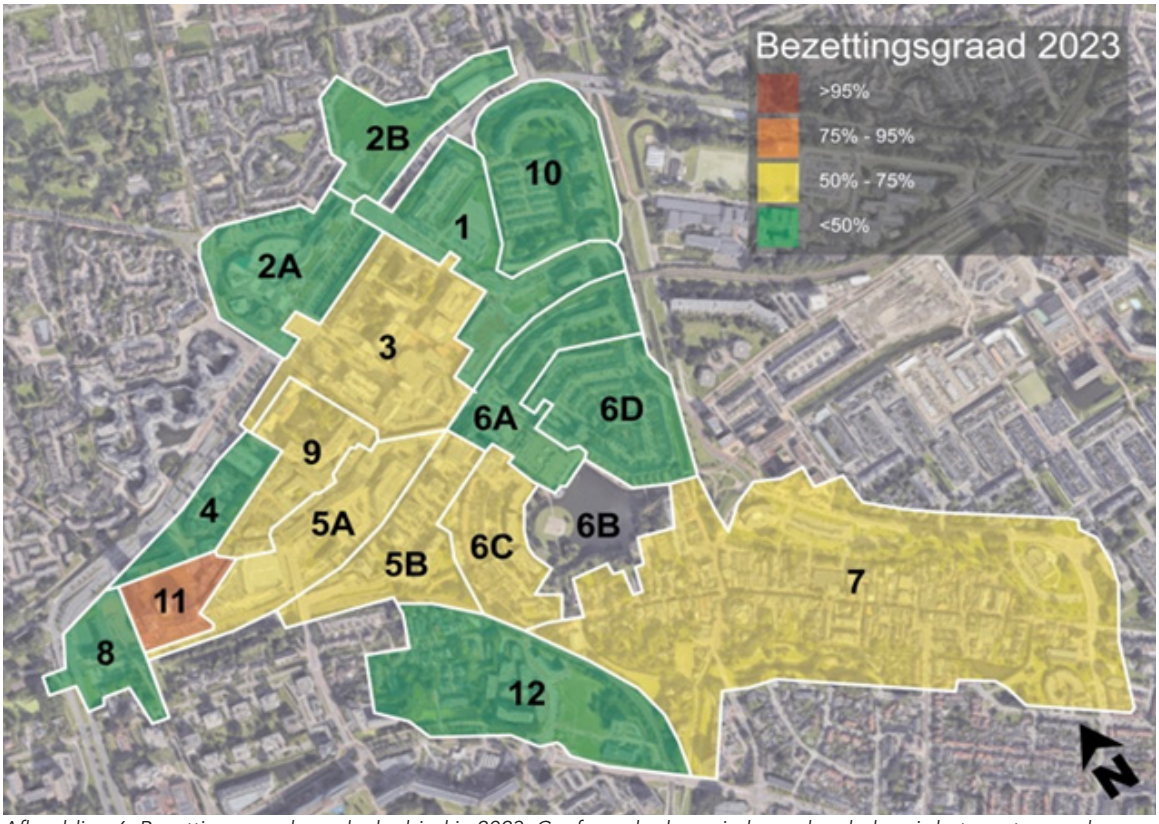
In 2023 zijn er 6.700 openbare parkeerplaatsen (exclusief laden en lossen) in de Binnenstad, waarvan 3.040 zich op straat bevinden (45%). Op het drukste moment van de week, zaterdagmiddag, is de bezettingsgraad 59%. Dit komt overeen met 3.800 bezette parkeerplaatsen. In bijna alle gebieden is er restruimte in de parkeercapaciteit, de mate van de restruimte verschilt per deelgebied.

In 2040 zijn er op basis van de dynamische parkeerbalans (versie 1-1-2025), bij de volledige realisatie van de Visie Binnenstad 2040, ongeveer 1.490 parkeerplaatsen minder aanwezig, vanwege het opheffen van parkeerplaatsen op maaiveld ten behoeve van het bouwen van woningen, door het herinrichten van de openbare ruimte en infrastructuur en door gereserveerde bewonersparkeerplaatsen voor nieuwe bouwprojecten in bestaande garages.
Het totale aantal openbare parkeerplaatsen bedraagt in 2040 5.180, waarvan 1.550 (30%) op straat. Op het drukste moment van de week, dat is in 2040 de zondagmiddag, is de bezettingsgraad dan circa 94%. Dit komt neer op circa 4.900 bezette parkeerplaatsen.
In het parkeerbeleid van Zoetermeer is voor het Stadshart (incl. Woonhart) geen maximale bezettingsgraad benoemd, wel is voor de eerste schil rond het Stadshart gesteld dat 90% acceptabel is. Het kennisnetwerk parkeren (CROW en Vexpan) stelt dat een maximale bezettingsgraad van 90% niet leidt tot overlast als gevolg van zoekverkeer[3].

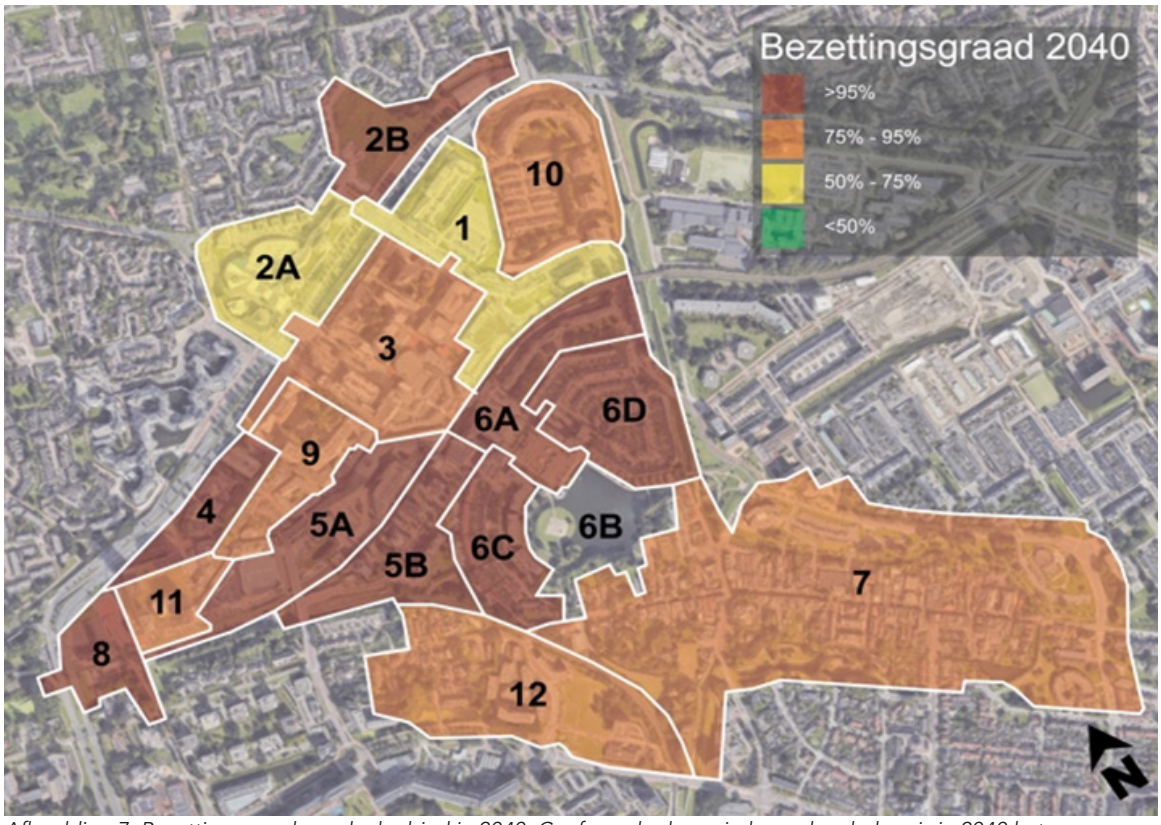
De parkeerdruk loopt in 2035, uitgaande van het huidige parkeerbeleid en realisatie van alle projecten in de binnenstad, op tot boven de 90% en met name op de zaterdag- en zondagmiddag. Op de overige momenten blijft de parkeerdruk er ruim onder.

In bepaalde deelgebieden is nog restruimte aanwezig, terwijl in andere deelgebieden duidelijk een tekort of een hoge parkeerdruk is. Dit is bijvoorbeeld het geval in deelgebied 5A als parkeergarage P5 gesloopt wordt. In combinatie met woningbouw leidt dit tot een fors tekort aan parkeerplaatsen in dit deelgebied.

[3] https://vexpan.nl/artikelen/zoekverkeer-en-bezettingsgraad-hoe-vol-is-vol/#:~:text=Op%20zich%20is%20deze%20gedachte,van%20100%25%20nog%20niet%20bereikt.



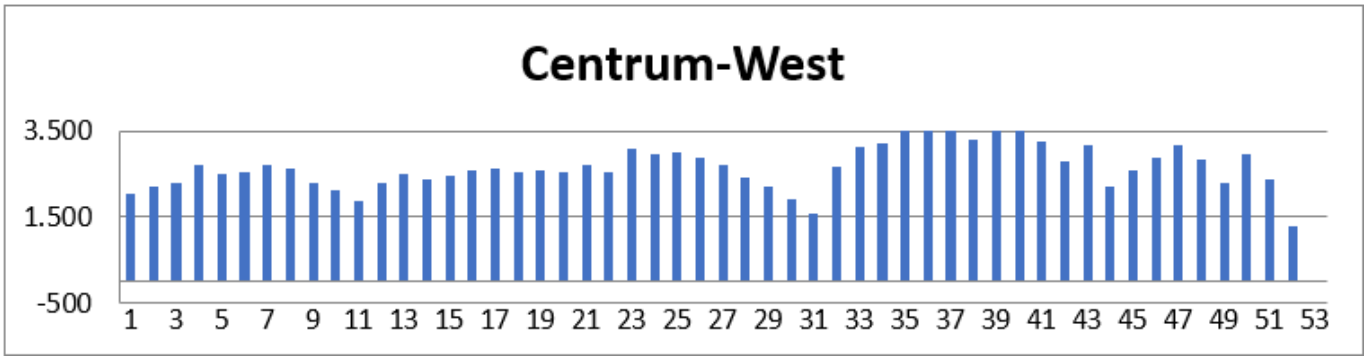
Afbeelding 6: Bezettingsgraad per deelgebied in 2023. Conform de dynamische parkeerbalans is het maatgevende moment de zaterdagmiddag (meetmoment: september 2023). Deelgebied 6b is de Dobbeplas waar geen parkeercapaciteit is.



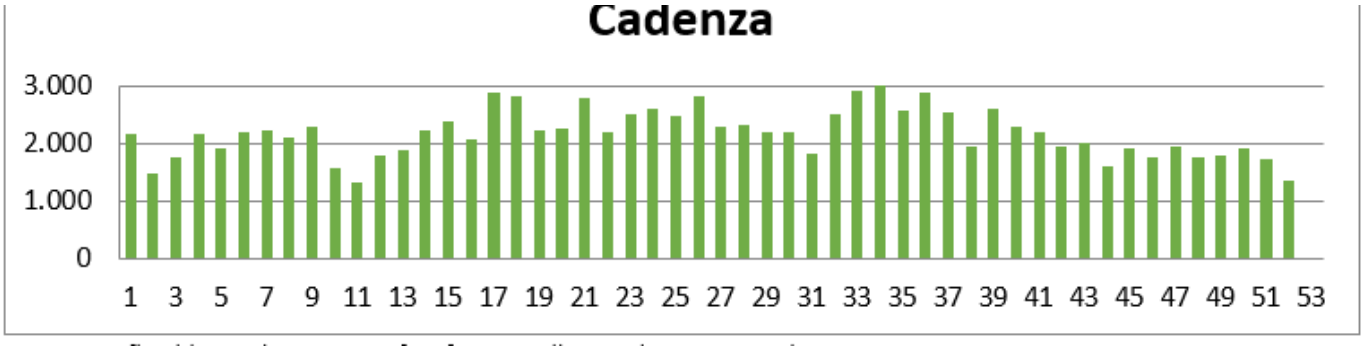
Afbeelding 7: Bezettingsgraad per deelgebied in 2040. Conform de dynamische parkeerbalans is in 2040 het maatgevende moment de zondagmiddag. Deelgebied 6b is de Dobbeplas waar geen parkeercapaciteit is.

- Voor bezoekers die met de auto komen zijn er diverse parkeervoorzieningen met verschillende parkeerregimes. In het Stadshart en het Woonhart kan er in de garages 2 uur gratis worden geparkeerd (in de Hoogvliet en Dirk van de Broek garages 1 uur), en voor de Dorpsstraat geldt een blauwe zone van maximaal 3 uur.
- De Binnenstad heeft door het gratis parkeren een aanzuigende werking voor autoverkeer op wegen door heel Zoetermeer.
- De parkeergarages hebben geen parkeerverwijssysteem.
- Parkeergarages scoren over het algemeen goed in de waardering, waarbij wel aangegeven moet worden dat P1 (Belgiëlaan), P4 (Luxemburglaan) en P5 (Amsterdamstraat) in vormgeving, maatvoering, verlichting en comfort als zeer gebruikersonvriendelijk worden ervaren.
- Tijdelijke parkeervelden op braakliggende terreinen worden momenteel gezien als volwaardige parkeervoorzieningen.
- Voor de binnenstad geldt een parkeervergunningen regime. Voor het verlenen van parkeervergunningen geldt het Besluit Uitgifte Parkeervergunningen 2023, waarin voor de Binnenstad aparte regels zijn opgenomen. Onder andere:
    - Bewoners Entree en Stadshart van woningen gebouwd na 2020 komen niet in aanmerking voor een 2e of volgende vergunning (tenzij geen parkeerplaats op eigen terrein)
    - Bewoners van de Nederlandlaan en Buitenom dienen gebruik te maken van de mogelijkheid tot het aanschaffen van een parkeerabonnement in parkeergarage Nederlandlaan. Voor een tweede auto kan wel een vergunning worden aangevraagd.
    - Bewoners van de Reimsstraat dienen gebruik te maken van de mogelijkheid van parkeren in de garageboxen of op beugelparkeerplaatsen.
    - Ter bescherming van het belang van een goede verdeling van de beschikbare parkeerruimte kan bij het verlenen van tweede en volgende bewonersvergunningen het college besluiten om een wachtlijst in te voeren.

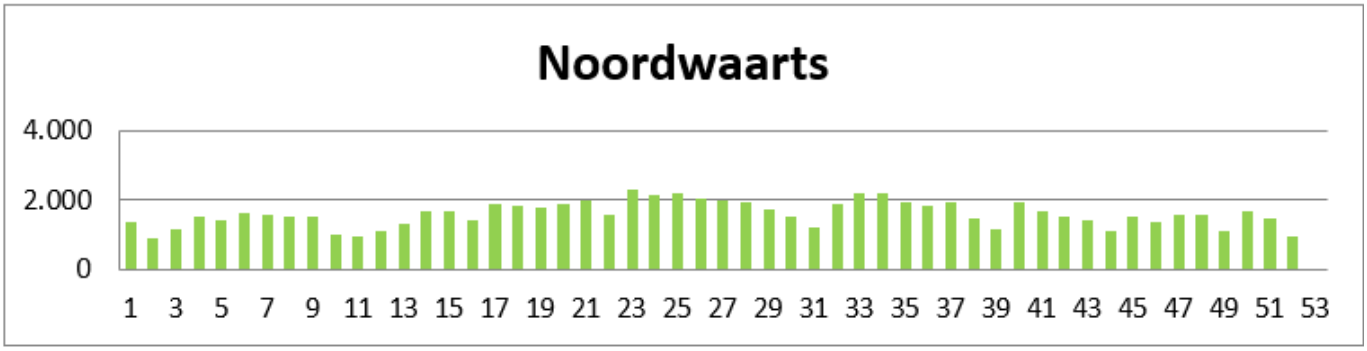
- Er zijn voor straatparkeren nu 1.221 parkeervergunningen afgegeven.
- Het vergunningenbeleid moet anticiperen op een vermindering van het aantal vergunningen als gevolg van de reductie van straatparkeerplaatsen om de balans tussen beschikbare parkeerplaatsen, het aantal vergunningen en bezoekersplaatsen te behouden.
- In de Dorpsstraat zijn op verschillende plaatsen blauwe zones aanwezig.
- Voor fietsers zijn diverse fietsenstallingen, maar deze stallingen zijn niet bij alle aanfietsroutes aanwezig.
- Er zijn verschillende fietsstallingsgelegenheden verspreid over het Stadshart, Woonhart en het Dorpstraat. Op dit moment zijn slechts weekbezettingen van drie stallingen beschikbaar. Daaruit blijkt dat de stalling bij



Afbeelding 8: bezettingscijfers fietsenstalling Centrum-West per week in 2023



Afbeelding 9: bezettingscijfers fietsenstalling Cadenza per week in 2023



Afbeelding 10: bezettingscijfers fietsenstalling Noordwaarts per week in 2023

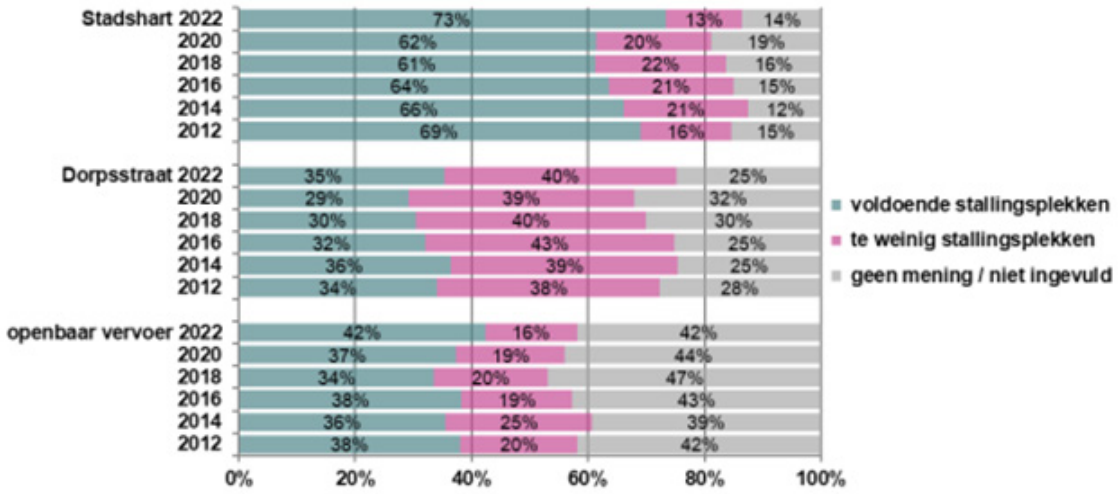
Centrum-West druk bezet is, maar het geeft nog geen duidelijk beeld van de bezetting op het drukste moment, dat maatgevend is om deze stalling al dan niet uit te breiden. Voor het bepalen van de noodzakelijke capaciteit van nieuwe en bestaande stallingen is een aanvullende analyse van de bezettingsgraden op dagbasis en maatgevende momenten noodzakelijk.

- In 2022 is in de stadspeiling gevraagd of er voldoende fietsenstallingen zijn. Hieruit volgt dat op dit moment met name in de Dorpsstraat een tekort ervaren wordt.

3.3 Openbaar vervoer

Voor het OV moet betaald worden om naar het Stadshart, Woonhart of Dorpsstraat te reizen. Een retourtje met het OV kost tot ongeveer 3,50 euro per persoon van en naar het Stadshart, afhankelijk van de locatie waar men in- en uitstapt. Doordat er diverse gratis parkeergarages en gratis fietsenstallingen zijn, is de kostprijs van vervoer met het OV substantieel hoger, zelfs als rekening gehouden wordt met (brandstof)kosten van de auto[4].

Het OV-knooppunt Centrum-West en de haltes Stadhuis en Dorp zijn niet bewegwijzerd vanuit het winkelgebied. Ook zijn de vertrektijden niet buiten de halte zichtbaar. Hierdoor is het OV laat zichtbaar en komt de bereikbaarheid met het OV niet als vanzelfsprekend alternatieve vervoerswijze in beeld.



Afbeelding 11: stadspeiling 2022 ervaring hoeveel stallingsplaatsen beschikbaar zijn

[4] Bij een bezoek met het gezin aan de binnenstad (2 volwassenen en 2 kinderen) is de kostprijs voor de auto ongeveer €2,30 (uitgaande van totaal 10 kilometer heen en terug tegen 0,23 cent per kilometer) en voor het OV ongeveer €14,- (4 maal €3,50).

DE BINNENSTAD IN TRANSITIE DE BINNENSTAD IN EEN NIEUW JASJE DE BINNENSTAD IN BLOEI DE BINNENSTAD IN ANDER DAGLICHT
TIEN WANDELROUTES DE BINNENSTAD IN KAART DE BINNENSTAD IN GOED GEZELSCHAP DE BINNENSTAD IN DECEMBERSFEER
VERSNELLING DE BINNENSTAD IN JE EIGEN WOORDEN DE BINNENSTAD IN SAMENWERKING DE BINNENSTAD IN CIJFERS

3.4 Deelmobiliteit

Deelmobiliteit is op dit moment in de binnenstad en de rest van Zoetermeer zeer beperkt beschikbaar.

3.5 Stadslogistiek

Er is in de Binnenstad nog geen sprake van specifieke stadslogistiek. De bevoorrading van winkels wordt individueel geregeld en zoveel mogelijk via het stadssouterrain afgehandeld.



Afbeelding 12: Zicht op Centrum-West vanuit het winkelgebied, bussen niet goed zichtbaar



Afbeelding 13: Zicht op RandstadRail halte Stadhuis, kan ook een ingang naar een parkeergarage zijn



Afbeelding 14: Halte RandstadRail nabij de Dorpsstraat

3.6 Mobiliteitsstrategie Binnenstad in bredere context

3.6.1 Binnenstad in stedelijke context

De ontwikkelingen in de Binnenstad kunnen niet los gezien worden van de rest van Zoetermeer. Maatregelen die in de Binnenstad genomen worden, werken door in de rest van de stad en omgekeerd. Bij de uitwerking van de mobiliteitsstrategie Binnenstad is gekeken naar de relatie en interactie met de andere ontwikkelingen.
Van belang daarbij zijn onder andere:

- Ontwikkeling van Entree: Bij Entree worden minimaal 6.250 en maximaal 7.250 woningen gebouwd. Dit zal ook de nodige mobiliteitsvraagstukken opleveren van en naar de Binnenstad. Uit een eerdere verkeersstudie is gebleken dat de maatregelen die in de Binnenstad genomen worden niet leiden tot overbelasting van het wegennetwerk tussen de Binnenstad en Entree. Daarbij biedt de ontwikkeling van Entree kansen om voor deze nieuwe groep inwoners maximaal in te zetten op de in de Binnenstad gewenste mobiliteitstransitie naar lopen, fietsen en OV;

- Doorontwikkeling van het regionale OV-netwerk met ZoRo-rail en Leiden-Zoetermeer, en het onderzoek naar de toekomst van de Krakeling: Zoetermeer zet in op het verbeteren van de noord-zuid regionale OV-verbindingen om de reistijd te verminderen. Deze lijnen komen dan allemaal samen bij Centrum-West. Op dit moment is hiervoor geen andere dan reeds bestaande infrastructuur voorzien waar rekening mee gehouden dient te worden. Wel zullen de OV-knoop Centrum-West en de halte Stadhuis naar verwachting in de toekomst aanzienlijk drukker worden, als gevolg van de voorziene mobiliteitstransitie, autonome groei van het OV en vanwege de nieuwe geplande woningen. Er dient dus rekening gehouden te worden met ruimte voor meer reizigers en als gevolg daarvan bijvoorbeeld bij Centrum-West bredere perrons en langere bussen. Voor de Krakeling zijn er meerdere varianten voor de toekomst die invloed kunnen hebben op de ov-bereikbaarheid van de Binnenstad;

- Woningbouw op Bleizo-West: Deze plannen kunnen tot aanzienlijk meer bezoekers van het Stadshart leiden. Daarnaast zal naar verwachting de realisatie van de ZoRo-verbinding versneld worden vanwege een hogere mobiliteitsvraag van het OV, waardoor de bereikbaarheid van de Binnenstad met het OV verbetert.

- Nieuwe omgevingsprogramma gemeente Zoetermeer thema mobiliteit als onderdeel van de Ruimtelijke strategie Zoetermeer: Op dit moment wordt gewerkt aan een omgevingsprogramma gemeente Zoetermeer thema mobiliteit. Een belangrijk uitgangspunt in dit omgevingsprogramma is dat de groei van de mobiliteitsvraag opgevangen wordt met lopen, fietsen en openbaar vervoer. In de mobiliteitsstrategie Binnenstad wordt dit principe omarmd, waarmee het aansluit op

de ambitie van het omgevingsprogramma gemeente Zoetermeer thema mobiliteit in ontwikkeling.

3.6.2 Zoetermeer in regionale context

Openbaar vervoer

Zoetermeer is onderdeel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de derde grote stad. Het meeste Zoetermeerse openbaar vervoer wordt via de metropoolregio aanbesteed (op buslijn 400 na). De MRDH is daarom een belangrijke partner in het verbeteren van bereikbaarheid. De strategische agenda van de MRDH heeft "het versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk" als opgave. Voor het verbeteren van knooppunten zijn subsidies beschikbaar.

Halte Centrum West is aangewezen als bovenlokaal knooppunt. Uit onderzoek naar reizigersstromen blijkt dat de helft van alle Zoetermeerse OV reizigers via Centrum-West reist. Dit betekent dat de functie van het busstation bij Centrum-West noodzakelijk is voor het functioneren van het Zoetermeerse OV systeem en behouden dient te blijven, los van de ontwikkelingen bij station Zoetermeer.

Reizigerswaardering MRDH UAB-knooppunten		6,91	7,9	6,3	6,6	7,4	6,6	
	internationaal	7,65						
	metropolitaan	6,90						
	bovenlokaal	6,91						
	lokaal	6,85						
Gemeente	knooppunt	Algemeen oordeel	reikbaar	tstraling	omfort	rerzicht	irheid	voldoendes
metropolitaan								
Zoetermeer	station Zoetermeer	6,0						-
bovenlokaal								
Zoetermeer	Centrum-West ·	7,1	8,1	6,2	6,6	7,4	6,2	-
Zoetermeer	Driemanspolder (NS) ·	6,7	7,8	5,7	6,2	7,2	6,2	1
Zoetermeer	Lansingerland-Zoetermeer	gm						-
lokaal								
Zoetermeer	Zoetermeer Oost	6,4						-
Zoetermeer	Voorweg	6,2	7,4	5,6	6,0	7,1	5,7	2

Afbeelding 15: reizigerswaardering knooppunten gemeente Zoetermeer op basis van een voormeting van MRDH uit 2018

De doelstellingen van de strategische agenda van de MRDH voor knooppunten zijn:

- In 2026 is de gemiddelde gebruikerswaardering van de OV-knooppunten minimaal 7,5 op 90% van de knooppunten. Daarbij onderscheiden we (inter-)nationale OV-knooppunten (8), metropolitaan OV-knooppunt (7,5) en lokaal OV-knooppunt (7);
- In 2026 is de gemiddelde snelheid op 70% van de regionale tram- en buslijnen toegenomen met minimaal 2 km/u op de regionale tram-, en buslijnen ten opzichte van 2022;

Op dit moment is de gebruikerswaardering van Station Zoetermeer [6.0] en van Centrum West [7.1] en voldoen daarmee niet aan de doelstellingen van de strategische agenda van MRDH voor knooppunten. Belangrijkste aandachtspunten voor Centrum-West die verbetering vragen zijn reinheid (6.2), comfort (6.6) en uitstraling (6.2).

3.6.3 Provinciale context

Openbaar Vervoer (provinciaal)

De provincie heeft buslijn 400 in haar concessie opgenomen. R-net buslijn 400 is de drukste buslijn van de gehele provincie Zuid-Holland. Op dit moment wordt onderzocht in hoeverre deze buslijn versterkt kan worden door de doorstroming tussen Zoetermeer en Leiden te verbeteren en de lijn in Zoetermeer door te trekken via station Zoetermeer naar station Lansingerland-Zoetermeer. En in Leiden naar het Leiden Bio Science Park en mogelijk verder richting Katwijk en/of Noordwijk. Daarmee wordt onder andere de bereikbaarheid van het Stadshart vanuit Rokkeveen verbeterd.

Provinciaal autonetwerk

De provincie is ook wegbeheerder van de provinciale wegen. In de context van de Binnenstad van Zoetermeer is de N206 zeer relevant, omdat deze route vanaf de A12 in de richting Leiden en de A4 en vice versa veel sluipverkeer op de Europaweg genereert. Ingezet zal worden op het maken van afspraken en waar mogelijk nemen van maatregelen om het sluipverkeer te beperken. Anderzijds blijft de N206 ook een logische ontsluitingsweg voor mensen uit Zoetermeer naar Leiden in zowel auto als bus. Deze verbinding zal dus voorlopig een belangrijke schakel in het hoofdwegennetwerk blijven.



Foto: Erwin Vrensen

4. ONTWIKKELINGEN BINNENSTAD

Het doorontwikkelen van een levendige en aantrekkelijke Binnenstad met een goede verblijfs- en woonkwaliteit is dé ambitie waar de gemeente samen met alle betrokkenen – inwoners, eigenaren, ondernemers en instellingen – in de komende jaren voor wil gaan.

Op veel verschillende aspecten is daartoe een kwaliteitsinjectie nodig. Of het nu gaat om het Stadshart, het Woonhart, de Dorpsstraat of de verbindingen en zones tussen deze gebieden: op velerlei gebied zijn verbeteringen nodig.

Het resultaat van de ambitie is een Binnenstad met hoogwaardige stedelijke woonmilieus, in het oog springende architectuur, een breed aanbod van maatschappelijke en culturele voorzieningen, een levendig straatbeeld, een veilige, mooie en prettige openbare ruimte en meer groen op diverse looproutes. Een Binnenstad met ruimte voor ontmoeting en het smeden van sociale verbanden. Er worden ongeveer 3.100 woningen toegevoegd, er is meer ruimte voor de fietser en de voetganger, een verbeterde water- en groenstructuur en meer biodiversiteit.



Afbeelding 16: Toekomstbeeld binnenstad met (terra gekleurde blokken) toegevoegd programma

De Binnenstad bestaat uit drie verschillende delen: de Dorpsstraat, het Stadshart en het Woonhart, elk met unieke kenmerken.
In de Visie Binnenstad 2040 zijn ambities geformuleerd, die voor het thema mobiliteit kunnen worden samengevat in toewerken naar:

- Een meer leefbare stad: een transformatie van de functionele, door auto gedomineerde, openbare ruimte naar prettige, groene en veilige openbare ruimte, waar verblijfskwaliteit voorop staat. Hiermee wordt rekening gehouden met het handboek openbare ruimte. ;
- Een gezondere stad: meer ruimte voor lopen en fietsen: betere voetgangers- en fietsverbindingen;
- Een duurzamere stad: een modal shift naar meer schone vervoerswijzen: versterken ov-functie naar en in Binnenstad;
- Een aantrekkelijkere stad: terugdringen van doorgaand verkeer door de Binnenstad, borgen van bereikbaarheid van parkeergarages en expeditieverkeer, hulp- en servicediensten;
- Parkeren en verdichting van de binnenstad: parkeren voor de nieuwe woningen in gebouwde parkeervoorzieningen niet in de openbare ruimte. Dat betekent het verwijderen van circa 1.300 parkeerplaatsen op maaiveld ten behoeve van ruimte voor nieuwe woningen, verbeteren van de kwaliteit van loop- en fietsvoorzieningen en openbare ruimte.



Afbeelding 17: Verbeelding toekomstige inrichting Italiëlaan

5. STRATEGIE VOOR MOBILITEIT

Doel van deze mobiliteitsstrategie is om tot een toekomstbestendige bereikbaarheid en mobiliteit van de Binnenstad te komen, zodanig dat de visie Binnenstad gerealiseerd kan worden. Dit is alleen te bereiken door een mobiliteitstransitie te realiseren, zodanig dat de groei van de mobiliteitsvraag wordt opgevangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer en de automobiliteit ongeveer op hetzelfde niveau blijft bij de verdere groei van de stad. Daarmee kan de toename van de mobiliteit binnen de bestaande verkeersruimte worden opgevangen en ontstaat er ruimte voor het toevoegen van programma en een aantrekkelijke verblijfsruimte.

Autonoom zal de mobiliteitsvraag met 1% per jaar stijgen. Tot 2040 komt dit uit op een cumulatieve groei van de mobiliteitsvraag met minimaal 18%. Dit betekent dat het aantal voetgangers, fietsers en OV-reizigers met minimaal 40% moet groeien[5] om alle mobiliteitsgroei in de komende 15 jaar op te vangen en de automobiliteit stabiel te houden. Daarnaast worden in de binnenstad 3100 woningen bijgebouwd en wordt 35.000 m2 aan voorzieningen toegevoegd. Hierdoor zal de mobiliteitsvraag nog verder toenemen. Dit vergt een grote verschuiving in de mobiliteitskeuzes van bewoners en bezoekers van de Binnenstad, die gefaciliteerd moet worden om problemen op de bestaande structuur in de Binnenstad te voorkomen. Daarbij zullen met name op kruispunten wel aanpassingen nodig zijn.

In dit hoofdstuk is per modaliteit aangegeven welke acties uitgewerkt worden om de bereikbaarheid van de Binnenstad toekomstbestendig te maken. Per modaliteit wordt een compleet beeld gegeven van nodige c.q. wenselijke acties.
In de haalbaarheidsfasen van de verschillende deelgebieden worden de acties, die voor de betreffende deelgebieden van toepassing zijn, concreet uitgewerkt. Tevens zijn acties benoemd die niet alleen voor de Binnenstad van belang zijn, maar ook in het bredere verband van de gemeente Zoetermeer spelen.
In een aparte paragraaf wordt de uitwerkingsopgave benoemd voor de deelgebieden die nu aan het eind van de haalbaarheidsfase zijn (1,3 en 5a).

5.1 Lopen

Wat willen we bereiken?
Lopen is de oudste en meest duurzame vorm van mobiliteit. De binnenstad wordt zodanig ingericht dat lopen wordt gestimuleerd door aantrekkelijke looproutes, met voldoende breedte voor minder validen. Daar waar mogelijk hebben voetgangers voorrang op andere vormen van mobiliteit. Aantrekkelijke looproutes zijn van groot belang van en naar de binnenstad en de OV haltes, zodat het gebruik van het OV aantrekkelijker wordt. Hiermee wordt bijgedragen aan de volgende ambities van de visie binnenstad:

- Een meer leefbare stad: een transformatie

5 Als de mobiliteit met 17% groeit en de automobiliteit willen we niet laten stijgen, dan moet deze mobiliteitsvraag met lopen, fietsen en OV worden opgevangen. Het aandeel autoverkeer is op dit moment in Zoetermeer ongeveer 58%. Dat betekent dat het aantal verplaatsingen met lopen, fietsen en OV met ruim 40% moet toenemen om de nieuwe vraag naar mobiliteit op te vangen zonder het autoverkeer te laten groeien. Dit komt omdat je met 42% van de huidige mobiliteit 100% van de groei moet opvangen (17/0,42=40,5).

van de functionele, door auto gedomineerde, openbare ruimte naar prettige, groene en veilige openbare ruimte, waar verblijfskwaliteit voorop staat. Hiermee wordt rekening gehouden met het handboek openbare ruimte;

- Een gezondere stad: meer ruimte voor lopen: betere voetgangers- verbindingen binnen een fijnmazig netwerk;
- Een duurzamere stad: een verschuiving in de vervoerwijzeverdeling naar meer schone vervoerswijzen: versterken OV-functie naar en in Binnenstad.

Stadshart

Op het niveau van de winkels is het Stadshart op dit moment zeer aantrekkelijk voor voetgangers. Dit komt in hoofdzaak, doordat het gebied tijdens winkeltijden volledig vrij is van autoverkeer. Het gebied is fietsvrij tussen 11:00 en 17:00.
Het maaiveld in en rondom het Stadssouterrain van het Stadshart is voor voetgangers niet aantrekkelijk. Naast een sombere uitstraling en gedeeltelijke overkluizing is er geen levendigheid en zijn de looproutes - als ze er al zijn - beperkt tot smalle strookjes. Dit maakt de looproutes in het stadssouterrain weinig aantrekkelijk. De plannen uit de visie Binnenstad voegen veel woningen en daarmee levendigheid toe. Hiermee zal ook de behoefte aan (aantrekkelijke) looproutes door en rondom het stadssouterrain toenemen. Om dat te faciliteren is het noodzakelijk om routes aantrekkelijker te maken door het aanleggen van voldoende brede trottoirs en het toevoegen van groen en waterelementen.



Afbeelding 18: Verbeelding nieuwe inrichting JL van Rijweg (kijkrichting naar het noorden)

Te voet is het stadshart te bereiken via verschillende aanlooproutes. Het is belangrijk dat deze routes niet te ver uit elkaar liggen zodat er een fijnmazig netwerk ontstaat en de barrières geslecht worden. Met name bij de Europaweg is er sprake van een barrière als gevolg van de oversteek met verkeerslichten. Op dit moment is een aantal aanlooproutes niet aantrekkelijk vormgegeven. Hierdoor is het Stadshart minder uitnodigend om te voet te bezoeken. Door de aanlooproutes aantrekkelijk te maken met royale voet en fietspaden kunnen bezoekers van de Binnenstad verleid worden om te voet de Binnenstad te bezoeken. Daarnaast zal in het verlengde van de Italiëlaan een nieuwe aanlooproute vanaf het Van Doornenplantsoen worden gerealiseerd.

Bij het toevoegen van nieuwe functies en woningen is het belangrijk om de actieve mobiliteit te stimuleren. Dat kan door nieuwe gebouwen zodanig te positioneren dat deze lopend en fietsend optimaal en zonder inspanning bereikbaar zijn. Aandacht is daarbij noodzakelijk voor goede aansluitingen op (bestaande) looproutes en OV-haltes.
Ook de aanleg van de Parkbrug is een toevoeging om de bereikbaarheid te voet van het Promenadeplein vanaf de Engelandlaan te verbeteren.

Dorpsstraat
De Dorpsstraat is op maaiveld gelegen en is gesloten voor auto- en fietsverkeer, met uitzondering van aanwonenden en ondernemers tot 11 uur. De Dorpsstraat wordt halverwege onderbroken door Delftse- en Leidsewallen, waarbij het verkeer door middel van een verkeerslicht geregeld wordt. Onderzocht kan worden of het mogelijk is om het verkeerslicht te vervangen door een ongeregelde voetgangersoversteekplaats, waardoor voetgangers voorrang hebben ten opzichte van het fiets- en autoverkeer op de Delftse- en Leidsewallen en kunnen doorlopen over de Dorpsstraat, een verkeersveiligheidstoets is daarvoor wel vereist.

Woonhart
Het Woonhart ligt los van het Stadshart en zijn van elkaar gescheiden door de Europaweg. Bij de bouw van Zoetermeer is een groot deel van het doorgaande oost-west verkeer door een tunnelbak onder maaiveld doorgeleid, maar op het maaiveld is nog steeds sprake van aanzienlijke hoeveelheden verkeer, wat het oversteken van de Europaweg niet aantrekkelijk maakt.

Er moet worden onderzocht of het mogelijk is om het verkeer op de Europaweg te verminderen door de verkeerscirculatie op de hoofdwegen aan te passen. Dit is een stadsbrede opgave, die ook een relatie heeft met Entree. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek kan bepaald worden of en hoe de oversteek voor voetgangers over de Europaweg van het Stadshart naar het

Woonhart aantrekkelijker gemaakt kan worden binnen de kaders van het dan nog resterende verkeer. Een kansrijke knop om aan te draaien is het verminderen van sluipverkeer vanaf de A12 naar Leiden en vice versa via de Europaweg, maar dit vergt ook medewerking van andere wegbeheerders (Provincie, RWS).

Onderstaand zijn de belangrijkste looproutes van, naar en door de Binnenstad weergegeven op zowel het verhoogde maaiveld als maaiveld (bij het Stadshart).



Afbeelding 19: kaart bestaand en toekomstig voetgangers netwerk

Tot slot geldt voor alle drie de deelgebieden dat alle wandelroutes goed toegankelijk moeten zijn voor iedereen.

Dit leidt tot de volgende opgaven voor lopen:

- Inrichten maaiveld en souterrain (Amsterdamstraat) en aanlooproutes (J.L van Rijweg, Hogerop) met aantrekkelijke looproutes;
- Realiseren nieuwe aanlooproute (voet en fiets) in het verlengde van de Italielaan van en naar het Van Doornenplantsoen;
- Bij nieuwe bebouwing naast een toets op toegankelijkheid een toets op actieve bereikbaarheid toevoegen;

Daarnaast de volgende zaken onderzoeken:

- Onderzoek of verkeerslichten bij Delftse- en Leidsewallen vervangen kunnen worden door een ongeregelde voetgangersoversteekplaats, waardoor voetgangers voorrang hebben ten opzichte van het fiets- en autoverkeer.
- Onderzoek of het mogelijk is om het verkeer op de Europaweg te verminderen door de verkeerscirculatie op de hoofdwegen aan te passen. Op basis van de uitkomsten van dat proces kan bepaald worden of en hoe de oversteek voor voetgangers over de Europaweg van het Stadshart naar het Woonhart aantrekkelijker gemaakt kan worden binnen de kaders van het dan nog resterende verkeer.

5.2 Fietsen

Wat willen we bereiken?

Vanuit heel Zoetermeer is de binnenstad goed met de fiets te bereiken. De aanfietsroutes worden aantrekkelijk en veilig vormgegeven met comfortabele fietsenstallingen bij de entrees van de binnenstad. Om nieuwe bewoners en bedrijven in het stadshart optimaal bereikbaar te maken per fiets wordt het souterrain voorzien van aantrekkelijke vrijliggende fietsroutes, zodat fietsers onbelemmerd woningen en voorzieningen kunnen bereiken. Daar waar mogelijk hebben fietsers voorrang op het autoverkeer. Hiermee wordt bijgedragen aan de volgende ambities van de visie binnenstad:

- Een meer leefbare stad: een transformatie van de functionele, door auto gedomineerde, openbare ruimte naar prettige, groene en veilige openbare ruimte, waar verblijfskwaliteit voorop staat. Hiermee wordt rekening gehouden met het handboek openbare ruimte;
- Een gezondere stad: meer ruimte voor fietsen: betere fietsverbindingen, goede en ruim voldoende bewaakte en overdekte fietsenstallingen vanuit alle windrichtingen in het Stadshart;
- Een duurzamere stad: een verschuiving in de vervoerwijzeverdeling naar meer schone vervoerswijzen: versterken ov-functie naar en in Binnenstad;

Stadshart

Er is een fietsstructuur rond het Stadshart vanaf Centrum-West via Overwest, Buitenom, Brusselstraat, Belgiëlaan, Europaweg, Denemarkenlaan, Italiëlaan, Frankrijklaan, Engelandlaan, J.L. van Rijweg en Voorweg. Op deze rondweg voor fietsers takken de verschillende routes naar de wijken aan.

In het Stadshart wordt de fiets niet goed met doorgaande routes gefaciliteerd. Op het verhoogde maaiveld is fietsen tussen 11:00 en 17:00 niet toegestaan. Dit wordt door de bezoekers aan het Stadshart hoog gewaardeerd. Op de alternatieve route door het stadssouterrain is momenteel geen goede alternatieve fietsstructuur beschikbaar, de fietser wordt min of meer aan zijn lot overgelaten en moet zich op de Nederlandlaan vanaf de lus Bovenlangs tussen het autoverkeer door een weg banen.

Door in het souterrain het autoverkeer deels eenrichtingverkeer te maken ontstaat ruimte om een vrij liggende fietsroute en goede voetgangersroute toe te voegen vanaf de Nederlandlaan, via de Amsterdamstraat en Luxemburglaan naar de Duitslandlaan en uiteindelijk het Athenepad. Daarbij is het essentieel om, bij het weghalen van de lus Bovenlangs vanaf de Nederlandlaan een fietsaansluiting naar de bovengelegen J.L. van Rijweg te maken, zodat een doorgaande fietsroute ontstaat[6].

Bij voorkeur krijgen deze routes bij de kruisende routes bij de Nederlandlaan en Italiëlaan/ Denemarkenlaan voorrang. Of dat in relatie tot de intensiteiten mogelijk is, dient nader te worden uitgewerkt en onderbouwd.

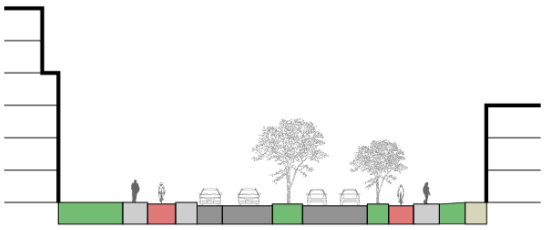


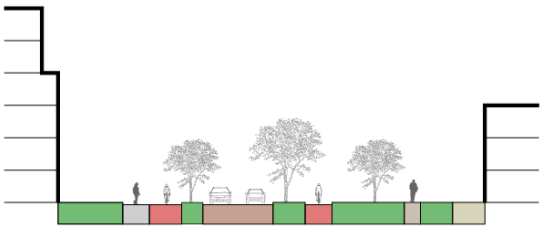
Afbeelding 20: Fietsen op de weg in de huidige situatie



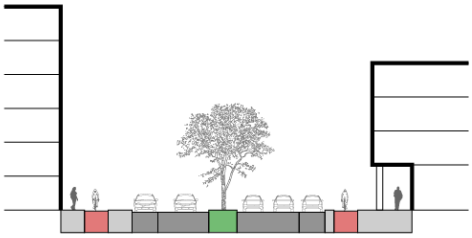
Afbeelding 21: Scootmobielen op de weg in de huidige situatie

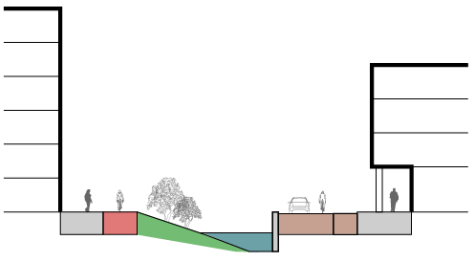
[6] *In het gebied dat vrijkomt door het verwijderen van de lus Bovenlangs kan in de nieuwe bebouwing mogelijk een fietsenstalling gecombineerd worden met een fietsroute langs/door het gebouw, waarmee deze aansluiting gecreëerd kan worden.*



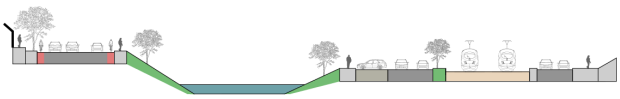


Italiëlaan, bestaand en nieuw





Duitslandlaan, bestaand en nieuw





Nederlandlaan, bestaand en nieuw

Om fietsen aantrekkelijker te maken is het – net als bij lopen - noodzakelijk om de aanfietsroutes aantrekkelijker te maken en in de nabijheid van het winkelgebied bewaakte stallingen te creëren. Deels zijn deze reeds beschikbaar.

- Bij de ingangen van het Stadshart bij de JL van Rijweg, de Markt en Hogerop is nog geen bewaakte fietsenstalling beschikbaar.
- Ook nabij de RandstadRail halte stadhuis zijn diverse kansen om in de huidige parkeergelegenheden stallingen te realiseren die direct aansluiten op het perron van RandstadRail. Het verdient aanbeveling om te onderzoeken of op al deze locaties stallingen kunnen worden toegevoegd.
- Daarbij is het van belang om te onderzoeken of het stallen van een fiets nog laagdrempeliger kan worden gemaakt (door routering in de stallingen en eenvoudiger aanmeldsystemen) en de zichtbaarheid van de stallingen te verbeteren. Hierbij kan ook worden aangesloten op de huisstijl van mobiliteitshubs, dit wordt later onder deelmobiliteit verder uitgewerkt.

De rapportage van Mobycon geeft aan dat de huidige stallingscapaciteit met minimaal 33%[7] moet worden uitgebreid door het toevoegen van nieuwe stallingen. Het verdient aanbeveling om na realisatie van de nieuwe stallingen een monitoringsplan voor de fietsenstallingscapaciteit op te zetten en op basis daarvan de stallingscapaciteit adaptief naar behoefte uit te breiden. Het toevoegen van de stallingen leidt ook tot forse extra beheerlasten.

Door te onderzoeken of de stallingen (deels) geautomatiseerd kunnen worden kunnen de beheerlasten beperkt worden en tegelijkertijd de toegankelijkheid worden uitgebreid (naar 24u). Mogelijk kunnen de beheertaken zoals cameratoezicht en beheer en onderhoud dan worden samengevoegd met een eventueel op te richten parkeerbedrijf.

Bij de bouw van nieuwe voorzieningen en woningen spelen ook de faciliteiten voor fietsers en deelmobiliteit een belangrijke rol. Daarbij kan voorgesorteerd worden op een gewenste mobiliteitstransitie door mobiliteitsruimte te realiseren op basis van de huidige normen voor stallingen van auto's en fietsen, zodat er voldoende mobiliteitsruimte in de nieuwe gebouwen beschikbaar is. Bij het maken van afspraken met ontwikkelaars kan onderzocht worden of anterieur een aanvullende eis op flexibiliteit en uitwisselbaarheid kan worden toegevoegd aan de huidige parkeernormen. Zo kan in de toekomst bij meer fietsgebruik een aantal parkeerplaatsen bijvoorbeeld worden omgebouwd naar fietsenstalling met deelfietsen. Hiermee wordt nieuwe bebouwing, vooruitlopend op nieuw beleid, toekomstbestendig gerealiseerd. Uitgangspunt is dat de mobiliteitsruimte gelijk blijft, maar door de mobiliteitstransitie bij een groei van de mobiliteit de toegenomen mobiliteitsvraag kan worden opvangen. In de loop van de tijd kan de mobiliteitsruimte afhankelijk van de voortgang van de mobiliteitstransitie anders verdeeld worden over de verschillende vervoerswijzen.

[7] *Uitbreiden van de stallingscapaciteit van 3000 naar 4000*

Dorpsstraat

Voor bezoek aan de Dorpsstraat is de fiets de meest gekozen optie. Door de kleinschaligheid kan de fiets altijd dicht bij de winkels gestald worden. Dit heeft tegelijkertijd ook een nadeel: hierdoor ontstaat een rommelig beeld en de fietsen vormen obstakels voor het winkelende publiek. Daarom is een traject in gang gezet om gestalde fietsen uit de Dorpsstraat te weren. Om het gebruik van de fiets te stimuleren én het stallen van de fiets aantrekkelijk te maken wordt het aanbevolen om zowel aan de zijde van de Osylaan ter hoogte van achterom als aan de Pilatusdam gebouwde bewaakte stallingen toe te voegen. Hierdoor zal naar verwachting het wild stallen in de Dorpsstraat zelf afnemen en wordt tegelijkertijd het gebruik van de fiets voor een bezoek aan de Dorpsstraat gestimuleerd.

In de Dorpsstraat is ook een fietsverbod tijdens winkeltijden. In de praktijk wordt dit vaak niet nageleefd. Een van de achterliggende oorzaken is dat de alternatieve fietsroutes minder aantrekkelijk zijn. Het is daarom aan te bevelen te onderzoeken hoe de alternatieve fietsroutes parallel aan de Dorpsstraat aantrekkelijker gemaakt kunnen worden voor fietsers.

Het is verboden om tijdens winkeltijden te fietsen in de Dorpsstraat, maar door de plaatsing van fietsrekken nabij winkels wordt het fietsen wel aangetrokken. De fietsenrekken worden daarom zoveel mogelijk naar de randen van de Dorpsstraat verplaatst om zodoende maximaal ruimte te houden voor de voetganger. Door hier ook comfortabele bewaakte stallingen toe te voegen wordt fietsparkeren in de Dorpsstraat nog verder ontmoedigd.

Woonhart

Het Woonhart kenmerkt zich door een winkelaanbod dat niet primair door fietsers wordt bezocht. Het verdient aanbeveling om op termijn te onderzoeken of het Woonhart zich kan ontwikkelen tot een winkelaanbod dat minder van de auto afhankelijk is door bijvoorbeeld het aanbieden van bezorgdiensten of deelbakfietsen. Deelbakfietsen in wijken plaatsen is aanvullend gewenst. Als zich hier ontwikkelingen voordoen die zich wel voor fietsbezoek lenen, kan hier een aanvullende strategie op ontwikkeld worden.



Foto: Erwin Vrensen

Dit leidt tot de volgende opgaven voor fietsen:

- Aantrekkelijk en veilig inrichten van aanfietsroutes, met name J.L. van Rijweg en Hogerop met vrij liggende fietspaden;
- Realiseren nieuwe aanfietsroute in het verlengde van de Italiëlaan vanaf het Van Doornenplantsoen;
- Realiseren fietsaansluiting vanaf de Nederlandlaan naar de bovengelegen J.L. van Rijweg te maken, zodat een doorgaande fietsroute ontstaat
- Realiseren van een vrijliggend fietspad vanaf de Nederlandlaan, via de Amsterdamstraat en Luxemburglaan naar de Duitslandlaan en uiteindelijk het Athenepad
- Bij nieuwe bebouwing naast een toets op toegankelijkheid een toets op actieve bereikbaarheid (lopen en fietsen) toevoegen;
- Verplaatsen fietsenrekken Dorpsstraat naar de randen;
- Bij de J.L. van Rijweg, de Markt en Hogerop een bewaakte fietsenstalling toevoegen;
- Aan de zijde van de Osylaan ter hoogte van achterom en aan de Pilatusdam gebouwde bewaakte stallingen toevoegen;
- Zichtbaarheid en toegankelijkheid van de fietsenstallingen vergroten.
- Opzetten van een monitoringsplan voor de capaciteit van de fietsenstallingen.

Daarnaast de volgende zaken onderzoeken:

- Onderzoeken of het stallen van een fiets nog laagdrempeliger kan worden gemaakt (door routering in de stallingen en eenvoudiger aanmeldsystemen) en de zichtbaarheid van de stallingen te verbeteren. Hierbij kan ook worden aangesloten op de huisstijl van mobiliteitshubs, dit wordt later onder deelmobiliteit verder uitgewerkt.
- Nabij de RandstadRail halte stadhuis zijn diverse kansen om in de huidige parkeergelegenheden stallingen te realiseren die direct aansluiten op het perron van RandstadRail. Het verdient aanbeveling om te onderzoeken of op al deze locaties stallingen kunnen worden toegevoegd en bestaande stallingsplekken beter zichtbaar gemaakt kunnen worden.
- Onderzoeken of het Woonhart zich kan ontwikkelen tot een winkelaanbod dat minder van de auto afhankelijk is door bijvoorbeeld bezorgdiensten te introduceren of deelmobiliteit (bv bakfietsen) aan te bieden om gekochte items naar huis te transporteren.
- Onderzoeken of fietsers bij kruisende routes bij de Nederlandlaan en Italiëlaan/ Denemarkenlaan voorrang kunnen krijgen
- Onderzoeken hoe alternatieve fietsroutes parallel aan de Dorpsstraat aantrekkelijk gemaakt kunnen worden.
- Onderzoeken of fietsenstallingen geautomatiseerd kunnen worden;
- Onderzoeken of mogelijk in de toekomst het fietsenstallen en autoparkeren kan worden gecombineerd in een door de gemeente uitbestede dienst, bijvoorbeeld in een integraal parkeerbedrijf.



Afbeelding 24: kaart bestaand en toekomstig fiets netwerk

AD iN JE DROMEN DE BiNNENSTAD iN BEWEGiNG DE BiNNENSTAD iN CONCERT DE BiNNENSTAD iN BLOEi DE BiNNENSTAD iN CIJFERS DE BiNNEN
iNNENSTAD iN ONTWiKKELiNG DE BiNNENSTAD iN VOOR iETS NIEUWS DE BiNNENSTAD iN DE TOEKOMST DE BiNNENSTAD iN EEN OOGOPSLAG
EEN OOGOPSLAG DE BiNNENSTAD iN AANBOUW DE BiNNENSTAD iN JE EiGEN WOORDEN DE BiNNENSTAD iN TRANSiTiE DE BiNNENSTAD iN VERS

5.3 Openbaar vervoer

Wat willen we bereiken?

Het openbaar vervoer moet een vanzelfsprekend en gelijkwaardig alternatief voor de auto worden om de binnenstad te bezoeken. De OV haltes zijn eenvoudig vindbaar en kwalitatief aantrekkelijk vormgegeven en beheerd. Hiermee wordt bijgedragen aan de volgende ambitie van de visie binnenstad:

- Een duurzamere stad: een verschuiving in de vervoerwijze verdeling naar meer schone vervoerswijzen: versterken ov-functie naar en in Binnenstad;

Toekomst OV in Zoetermeer

Bij het vaststellen van de visie Binnenstad 2040 is aangegeven dat onderzocht zou worden of busstation Centrum-West verplaatst kan worden naar station Zoetermeer. Op basis van de ov-chipkaart data zijn de reisbewegingen in Zoetermeer in kaart gebracht, waaruit blijkt dat Centrum-West het grootste OV-knooppunt in Zoetermeer is. Het is daarmee niet logisch om deze te verplaatsen. De knopen Zoetermeer en Zoetermeer-Lansingerland zijn van belang voor Zoetermeer en kunnen dus uitgebreid worden. Door de stromen van reizigers te verdelen over de verschillende knooppunten worden grote mensenconcentraties voorkomen en kan een robuuster systeem worden gecreëerd. Op dit moment lopen er studies naar buslijn 400 (Leiden-Zoetermeer; Leizo) en ZoRo-rail. Uit deze studies blijkt dat het meerwaarde heeft om lijn 400 te versnellen tussen Zoetermeer en Leiden en in zowel Zoetermeer als Leiden te verlengen naar respectievelijk Lansingerland-Zoetermeer (via station Zoetermeer) en het Bio Science Park en mogelijk verder in Leiden. Hiermee wordt deze nu al drukste buslijn van de provincie Zuid-Holland nog verder versterkt. De ontwikkelingen van ZoRo rail liggen verder weg in de tijd (ná 2035), maar voorzien in een rechtstreekse railverbinding vanaf Centrum-West naar Rotterdam Centraal. Deze railverbinding kan dan ZoRo-buslijn 170 vervangen.

Stadshart

Het Stadshart is uitstekend met het openbaar vervoer ontsloten, toch geeft slechts 5% van de reizigers aan met het OV te komen. Hier ligt daarom veel potentie gezien de kwaliteit van de OV-verbindingen. Aan de Westzijde het knooppunt Centrum-West, dat ongeveer de helft van alle OV-reizigers in Zoetermeer afwikkelt. En midden in het stadshart door de halte Stadhuis van RandstadRail die onder het stadhuisplein is gelegen. Deze beide OV-knopen zijn van groot belang om een mobiliteitstransitie mogelijk te maken.

Hoewel de haltes zeer goed bereikbaar zijn, zijn ze vanuit het Stadshart nauwelijks zichtbaar. Uit reizigersonderzoek van de MRDH blijkt bovendien dat bij Centrum-West de reinheid, comfort en uitstraling verbeterd kunnen worden. Met enkele eenvoudige maatregelen is deze zichtbaarheid aanzienlijk te vergroten, zodat ook bezoekers die



Afbeelding 25: Openbaar vervoer

niet met het OV gearriveerd zijn bekend kunnen raken met de mogelijkheden die het OV voor het bezoeken van de Binnenstad biedt. Ook dynamische reisinformatie buiten de haltes kan hieraan bijdragen.

Ondanks de goede bereikbaarheid met het OV (vanuit alle wijken, behoudens Rokkeveen, is de reistijd maximaal 5 tot 10 minuten) is het aandeel OV-gebruikers relatief laag. Dit komt onder andere doordat het OV-gebruik moet concurreren met 'gratis' parkeren voor auto's, dat wordt door de winkeliers betaald door middel van hogere huren. De OV-reiziger moet voor een bezoek aan de Binnenstad tot €3,50 per persoon voor een retourtje betalen. Hierdoor is het OV prijstechnisch geen aantrekkelijk alternatief.

Voor het succesvol inzetten op een verschuiving in vervoerswijzen dient onderzocht te worden hoe het verschil in reiskosten voor het bezoek aan het Stadshart verkleind kan worden, waarbij met name het verschil in kosten tussen het bezoek met de auto en met het OV verkleind dient te worden.

Dorpsstraat

De Dorpsstraat is op 350 meter afstand ontsloten door de Randstadrailhalte Dorp. Deze halte is vanuit de Dorpsstraat slecht vindbaar, wat zich mogelijk vertaalt in het lage gebruik van deze halte. Door een betere bewegwijzering en de OV-maatregelen zoals hierboven beschreven kan het gebruik van het OV voor een bezoek aan de Dorpsstraat gestimuleerd worden.

Woonhart

Door het woonhart minder auto afhankelijk te maken kan het ov-gebruik gestimuleerd worden. Op dit moment is het woonhart al uitstekend met het OV bereikbaar door middel van de bushaltes Woonhart en Zwaardslootseweg. Na de komst van buslijn 400 (LeiZo) zal de bereikbaarheid van en naar Leiden nog verder verbeteren.

Dit leidt tot de volgende opgaven voor het OV, waarover afstemming met de MRDH moet plaatsvinden:

- Zichtbaarheid van de haltes vergroten
- Halte Centrum-West, stadhuis en Dorp kwalitatief verbeteren
- Capaciteit van de OV knoop centrum-West vergroten (bredere perrons)

Daarnaast moeten de volgende zaken nog worden uitgezocht

- Onderzoek naar concurrerendheid op prijs van het OV systeem
- Studie LeiZo verder uitwerken, zodat de OV bereikbaarheid van en naar Leiden versterkt wordt
- Studie ZoRo Rail verder uitwerken, zodat de OV bereikbaarheid van en naar Rotterdam versterkt wordt

5.4 Auto

Wat willen we bereiken?

De binnenstad is goed bereikbaar voor bewoners en bezoekers van voorzieningen. Doorgaand autoverkeer dat geen bestemming in de binnenstad heeft wordt afgewikkeld via de hoofdwegenstructuur. Door op strategische plaatsen éénrichtingverkeer in te voeren wordt doorgaand verkeer in de binnenstad zoveel mogelijk voorkomen. Om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren wordt de snelheid verlaagd naar 30 km/uur behoudens de hoofdwegenstructuur. Waar erftoegangswegen al 15 km/uur zijn blijft dat gehandhaafd (woonerven

Hiermee wordt bijgedragen aan de volgende ambities van de visie binnenstad:

- Een meer leefbare stad: een transformatie van de functionele, door auto gedomineerde, openbare ruimte naar prettige, groene en veilige openbare ruimte, waar verblijfskwaliteit voorop staat. Hiermee wordt rekening gehouden met het handboek openbare ruimte;
- Een aantrekkelijkere stad: terugdringen van doorgaand verkeer door de Binnenstad, borgen van bereikbaarheid van parkeergarages en expeditieverkeer, hulp- en servicediensten;

Verkeersstructuur Zoetermeer

New town Zoetermeer is in 1962 ontworpen met een H-structuur van de hoofdwegen waar alle wijken op aangesloten zijn. De Europaweg is het centrale deel van deze H. Op dit moment is de maximumsnelheid op maaiveld op de Europaweg 50 km/u en rijdt het doorgaande verkeer ongelijkvloers. De afslaande bewegingen richting het Stadshart, Woonhart, Leiden en de wijk Buytenwegh-De Leyens zijn op maaiveld en kruisen bestaande voetgangers- en fietsoversteken. Binnen de huidige opzet van de verkeerscirculatie van de hoofdwegenstructuur is verdere afwaardering van de Europaweg niet mogelijk en kan het daardoor niet als verblijfsgebied ingericht worden.

Om een andere inrichting op de Europaweg mogelijk te maken moet onderzocht of het wenselijk en mogelijk is om de verkeerscirculatie op de hoofdwegenstructuur aan te passen en welke investeringen en ingrepen dit vereist. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek kunnen uitspraken gedaan worden over de haalbaarheid van aanpassingen van de Europaweg ten gunste van de omgevingskwaliteit en verminderen van de barrièrewerking voor voetgangers.

Voor de gebiedsontsluitingswegen van de Binnenstad 30km/uur instellen voor het autoverkeer ten behoeve van de verkeersveiligheid en omgevingskwaliteit, behalve voor de Europaweg. Waar erftoegangswegen (woonerven) nu al 15 km/u zijn blijft dit gehandhaafd. Door lagere snelheden neemt de verkeersveiligheid substantieel toe zoals onderstaande tabel laat zien. De definitieve inrichting moet nog verder worden uitgewerkt in overleg met onder andere nood- en hulpdiensten.

In veel Europese steden wordt op dit moment 30 km/u ingevoerd. De eerste resultaten hiervan zijn positief op meerdere indicatoren.

Stadshart

Het Stadshart is uitstekend te bereiken met de auto. De Europaweg blijft tweezijdig bestaan langs de tunnelbuis, maar gekeken kan worden om de route wellicht te versmallen. Daarom wordt de verkeerscirculatie op de hoofdwegen nader onderzocht. Pas nadat hieruit blijkt dat er voldoende afname van sluipverkeer is, of een andere verkeerscirculatie mogelijk is, dan kan een eventuele andere vormgeving van de Europaweg op maaiveld worden doorgevoerd. Vooralsnog dient bij de bouwplannen dus uitgegaan te worden van de huidige verkeerssituatie. Daarnaast moet er ingezet worden op het beperken van het sluipverkeer in het Stadshart door het souterrain naar de N206 door het instellen van éénrichtingsverkeer. Hierdoor wordt de leefbaarheid vergroot en kunnen woningen in een beter woonmilieu worden gerealiseerd op het bestaande maaiveld en meer ruimte voor fietsers worden vrijgemaakt.

Bereik	Range	Gemiddelde
Ongevallen	– [9–46%]	-23%
Dodelijke slachtoffers	– [23–63%]	-37%
Letsels	– [20–72%]	-38%
Emissies	– [8–29%]	-18%
Geluid	– [1,7 dB–3 dB]	-2,5DbB
Brandstofverbruik	– [3,4–11%]	-7%
Verkeersopstoppingen	+ [5% tot -9%]	-2%

Afbeelding 26: Door het instellen van een lagere snelheid neemt het aantal ongevallen sterk af[8].

[8] Bron: 2024 Sustainability journal Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits in Europe, George Yannis and Eva Michelarak

De lus bij de Nederlandlaan, Bovenlangs, voor het autoverkeer uit het netwerk halen om het autoverkeer naar en door het Stadshart te beperken. Het verwijderen van deze lus in het netwerk creëert tevens ruimte voor circa 750 woningen.

Daarnaast is éénrichtingsverkeer voorzien op de Duitslandlaan en de Nederlandlaan (vanaf Onderlangs) richting de Amsterdamstraat. Wel blijft het nog mogelijk om de route Luxemburglaan naar Onderlangs en (in een eerste fase) via de Amsterdamstraat naar P5 te rijden. Op termijn kan worden onderzocht of ook de Amsterdamstraat éénrichtingsverkeer kan worden. Hierdoor kan meer ruimte ontstaan voor de fietser en de voetganger om het voor hen aantrekkelijker te maken om richting het Stadshart te reizen.

Uit onderzoek van Mobycon blijkt dat de tellingen van het huidige verkeer uitwijzen dat de intensiteiten in relatie tot de inrichting van de infrastructuur ruimschoots kunnen worden verwerkt. Om het beeld voor 2040 te kunnen schetsen is allereerst de verkeersproductie van de nieuwe woningen bepaald conform de CROW-richtlijnen en is gerekend met een autonome groei van het verkeer van 1% per jaar.

Vervolgens is voor twee varianten (afsluiten lus Bovenlangs en éénrichtingsverkeer Duitslandlaan-Nederlandlaan) bepaald hoe het verkeer door de Binnenstad zich herverdeelt. En daarna voor het gezamenlijk effect van deze varianten.

De conclusie is dat door deze maatregelen een rustiger verkeersbeeld in de Binnenstad ontstaat. Ook zijn de toekomstige auto intensiteiten zodanig dat de beschikbare ruimte voor gemotoriseerd verkeer verkeerskundig bezien kan worden verkleind ten gunste van fietsers en voetgangers en daarmee een verbetering van de leefbaarheid en gezondheid van de leefomgeving. De Brusselstraat wordt autoluw en heeft een 30 km/u weginrichting. Het is belangrijk om deze profilering door te trekken op de Belgiëlaan.

Dorpsstraat
Het autoverkeer op de Delftse- Leidsewallen doorkruist de Dorpsstraat. Onderzocht wordt of de verkeersregelinstallatie hier opgeheven kan worden, waarbij voetgangers en fietsers voorrang krijgen op het autoverkeer.
Dit leidt tot de volgende opgaven voor de auto:

- Invoeren 30 km/u in de binnenstad
- Opstellen verkeerscirculatieplan Stadshart met eenrichtingsverkeer op de Duitslandlaan en Nederlandlaan om sluipverkeer te voorkomen
- Opheffen verkeerslus Bovenlangs voor autoverkeer

Daarnaast moeten de volgende zaken nog worden uitgezocht

- Verkeerscirculatie hoofdwegenstructuur
- Onderzoek naar het mogelijk opheffen verkeersregelinstallatie Delftse- Leidsewallen in combinatie met voorrang voor voetgangers op de Dorpsstraat

5.5 Parkeren

Wat willen we bereiken?

Het ruimtegebruik van de auto wordt verminderd door de overcapaciteit aan parkeren op te heffen. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor verdichting, groen en water in de binnenstad. Hiermee wordt bijgedragen aan de volgende ambities van de visie binnenstad:

- Een meer leefbare stad: een transformatie van de functionele, door auto gedomineerde, openbare ruimte naar prettige, groene en veilige openbare ruimte, waar verblijfskwaliteit voorop staat. Hiermee wordt rekening gehouden met het handboek openbare ruimte. ;
- Parkeren en verdichting van de binnenstad: parkeren voor de nieuwe woningen in gebouwde parkeervoorzieningen niet in de openbare ruimte. Dat betekent het verwijderen van circa 1.300 parkeerplaatsen op maaiveld.

Mobycon heeft een uitgebreide analyse gemaakt en geeft in haar rapportage de volgende adviezen:

Adaptief parkeerbeleid
De gefaseerde realisatie van ontwikkelingen over een lange periode brengt onzekerheden met zich mee. In de tijd moet rekening worden gehouden met het beschikbaar hebben van parkeervoorzieningen en worden gemonitord wat er feitelijk gebeurt en eventueel maatregelen en beleid waar nodig aanpassen. Daarbij speelt

ook mee het inschatten en monitoren van de effecten van de te verwachten mobiliteitstransitie en de maatregelen die Zoetermeer in dat kader neemt, zoals het stimuleren van deelmobiliteit en invoeren van zero-emissiezones.

Tijdelijke parkeervoorzieningen
Te overwegen is om op plekken waar voorlopig nog geen bouwplannen of-projecten zijn voorzien tijdelijke parkeervoorzieningen aan te leggen. Vooral in de buurt van deelgebieden waar de parkeerdruk hoog oploopt door het vervallen c.q. verminderen van het aantal openbare parkeerplaatsen. Mogelijke locaties zijn bij de Canadalaan en Belgiëlaan.

Aanpassen parkeervergunningenbeleid in relatie tot de fasering van de reductie van straatparkeerplaatsen.
Denk hierbij aan instellen van een vergunningenplafond, aanpassen van de bezoekersregeling en aanscherping van de toepassing van het vergunningenbeleid. Voor de nadere invulling van deze aanscherping en een zorgvuldige procedure voor de bestaande vergunninghouders zal een nader voorstel moeten worden uitgewerkt bij de update van het parkeerbeleid. Een belangrijk element daarbij is een besluit of nieuwe bewoners van de Binnenstad geen parkeervergunning meer kunnen aanvragen, tenzij aan nadere regels wordt voldaan. Hierbij kan ook onderzocht worden in hoeverre bestaande parkeergarages door middel van een abonnement systeem ook voor bewoners parkeren benut kunnen worden. Nadat het aantal vergunningen voldoende is gedaald kunnen openbare maaiveldparkeerplaatsen in evenredigheid worden opgeheven.

Parkeertarieven op straat verhogen en uniformeren
In het betaald parkeren gebied in de Binnenstad het tarief voor straat parkeren van bezoekers substantieel verhogen om ruimte te behouden voor de vergunninghouders, het gebruik van parkeergarages te stimuleren en deels compensatie te verwerven voor de vermindering van parkeerinkomsten door het vervallen van straatparkeerplaatsen.

Aanvullend hierop is het voor het succesvol inzetten op een mobiliteitstransitie noodzakelijk het verschil in reiskosten voor het bezoek aan het Stadshart te verkleinen, waarbij met name het verschil in kosten tussen het bezoek met de auto en met het OV verkleind dient te worden. Hierbij dient ook de tariefstelling voor het parkeren betrokken te worden. Voor de openbare garages is de tariefstelling, en het doorbelasten van het gratis parkeren aan de ondernemers, een zaak van de vastgoedeigenaren..

Stapsgewijs toegroeien naar een nieuwe parkeerstructuur
Werk stapsgewijs toe naar een nieuwe parkeerstructuur, waarbij parkeren meer aan de ‘randen van de binnenstad’ wordt gefaciliteerd en minder ‘in de binnenstad’. In dit kader adviseert Mobycon om extra openbare parkeercapaciteit aan de rand van de Binnenstad te realiseren, bij

de Denemarkenlaan en mogelijk bij Centrum-West. De haalbaarheid en omvang hiervan hangt ook samen met het onderzoek naar een eventuele tariefstelling voor het parkeren om de concurrentiepositie met het OV te verbeteren.

Invoeren van een dynamisch parkeerverwijssysteem (PRIS)
Door de nieuwe verkeerscirculatie en toename parkeerdruk in parkeergarages kost het meer tijd om een parkeerplek te zoeken. Een PRIS is noodzakelijk voor optimalere vindbaarheid van vrije parkeerruimte, spreiding van de bezetting parkeergarages en om minder zoekverkeer te realiseren.

Ontwikkelen van een digitaal (privaat) reserveringssysteem
In samenwerking met de eigenaren van parkeergarages is het raadzaam om een digitaal reserveringssysteem te ontwikkelen.

Aanvullende acties op het Mobycon-advies
Aanvullend wordt geadviseerd te onderzoeken of het mogelijk is om te komen tot één parkeerregime, één huisstijl en één parkeertarief. Te onderzoeken is of mogelijk hiervoor een gemeentelijk parkeerbedrijf kan worden opgericht. Hiermee kan de gemeente zelf de regie op het parkeerbeleid in de binnenstad terugpakken. Op dit moment is er een grote afhankelijkheid van de particuliere bezitters van de huidige parkeergarages.
Ook kan onderzocht worden of de bijdrageregeling waarmee ontwikkelaars (onder voorwaarden) hun parkeereis kunnen afkopen is in te zetten is voor het actualiseren van het parkeerbeleid.
Tot slot is het bij nieuwe woningen belangrijk om niet langer na te denken in aantallen parkeerplaatsen en stallingen, maar te denken in mobiliteitsruimte. Dit vergt een aanpassing van het parkeerbeleid. In de toekomst is het wenselijk om naar behoefte parkeerruimte in te kunnen wisselen voor bijvoorbeeld fietsparkeren of deelmobiliteit. Om hierop te anticiperen kan anterieur een aanvullende eis worden opgenomen, dat de te realiseren parkeerplaatsen zodanig gebouwd worden dat deze in de toekomst flexibel aangepast kunnen worden ten gunste van andere mobiliteitsvormen. Zo kan in de toekomst bij meer fietsgebruik een aantal parkeerplaatsen bijvoorbeeld worden omgebouwd naar fietsenstalling met deelfietsen.

Parkeersituatie in de totale Binnenstad in 2024
In 2040 zijn er bij volledige realisatie van de Visie Binnenstad ongeveer 5.180 openbare parkeerplaatsen in de Binnenstad, waarvan 1.550 op straat. Dit is inclusief de in de Visie Binnenstad 2040 voorziene sloop van parkeergarage P5.. De sloop van P5 leidt naar verwachting tot een zeer hoge parkeerdruk in het betreffende deelgebied 5a Zuidflank Nederlandlaan en dat heeft negatieve invloed op omringende deelgebieden. Op het drukste moment van de week, zondagmiddag, is de bezettingsgraad circa 94%, wat neerkomt op circa 4.900 bezette parkeerplaatsen. Restruimte in de parkeercapaciteit is nog aanwezig in een beperkt

aantal deelgebieden, maar in de meeste situaties ontstaat een relatief hoge parkeerdruk of een tekort.
Uit de dynamische parkeerbalans (waarin de parkeerkundige effecten van alle tot 2040 voorziene ontwikkelingen in de binnenstad worden doorgerekend en steeds eenvoudig kunnen worden aangepast op basis van nieuwe ontwikkelingen) blijkt dat een belangrijk kantelpunt in de parkeerdruk is het slopen van garage P5, vooralsnog voorzien in 2030. Op dat moment springt de bezettingsgraad naar 88%. Dat P5 op enige termijn zal verdwijnen is een belangrijk element in de haalbaarheidsfase van deelgebied 5a en voor het autoluwer maken van de binnenstad.

Om de parkeerdruk van bezoekers van de binnenstad meer naar de rand van de binnenstad te verplaatsen is het toevoegen van extra openbare parkeerplaatsen in de garage Denemarkenlaan voorzien en wordt geadviseerd om te onderzoeken hoe in deelgebied 8 (Centrum-West) ook extra ca. 200 openbare parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Dit zijn strategische opties om slopen van P5 zoals voorzien te realiseren. Met ca. 200 extra openbare parkeerplaatsen wordt de parkeerdruk in 2030 beperkt tot 85% en loopt de druk tot 2040 op tot 91%
Strategisch is spreiden van extra openbare parkeerplaatsen aan de Denemarkenlaan en aan de westkant in deelgebied 8 Centrum Westgewenst. Dat spreidt de parkeervraag, vermindert zoekverkeer door de Binnenstad en draagt zo bij aan het autoluwer maken van de Binnenstad.
Flankerend beleid gericht op een verschuiving van de vervoerswijzekeuze (modal shift) kan bijdragen aan mindere parkeervraag. Wanneer mensen uit Zoetermeer vaker met het ov, fiets of lopend naar de binnenstad komen, is minder parkeerruimte nodig.

Stadshart
In het stadshart is op dit moment voldoende parkeercapaciteit. Zowel in de parkeergarages als voor openbaar parkeren op maaiveld. Meest kritisch is deelgebied 5a, parkeergarage P5 is daarbij een belangrijke factor. Uit het Mobycon rapport blijkt dat het weghalen van deze parkeergarage als alle ontwikkelingen in 2040 gerealiseerd zijn leidt tot een bezettingsvraag van 178% in deelgebied 5a, terwijl maximaal 90% wordt aanbevolen om zoekverkeer en overlast door uitwijken naar omringende deelgebieden te voorkomen. Er is dus urgentie om hiervoor een oplossing te bieden.

Strategisch is het verstandig P5 pas te verwijderen op het moment dat de in deze strategie geadviseerde flankerende maatregelen zijn gerealiseerd en uit de dynamische parkeerbalans blijkt dat de parkeerdruk aanvaardbaar is. Deze parkeergarage kan gedurende de eerste fasen van ontwikkeling van de visie Binnenstad ook als schuifruimte dienen, zodat gemonitord kan worden hoe het flankerend beleid werkt en zonodig bijgestuurd kan worden. Schuifruimte kan ook worden gecreëerd door mogelijk tijdelijke

parkeervoorzieningen te realiseren, bijvoorbeeld bij de Canadalaan en Belgiëlaan.

Nader onderzoek naar de mogelijke realisatie van extra openbare parkeerplaatsen in de nieuwe garage Denemarkenlaan en mogelijk bij Centrum-West is nodig en kan de parkeerdruk in de gehele binnenstad ook op lange termijn positief beïnvloeden.
Een samenvoeging van de parkeervoorzieningen kan ertoe leiden dat er minder (ruimte vragende) toegangen komen. Onderzocht dient te worden welke parkeervoorzieningen gecombineerd kunnen worden. Het langsparkeren op de Brusselstraat en Belgiëlaan wordt beperkt, waarbij men gebruik kan maken van parkeergarage P4.

Dorpsstraat
In de Dorpsstraat wordt het aantal parkeerplaatsen bij de Pilatusdam en parkeerplaats Dorpsstraat verlaagd om ruimte te maken voor een mobiliteitshub met tweewielers en voorzieningen.

Woonhart
Voor het Woonhart spelen op korte termijn geen parkeerissues. Bij de uitwerking van het parkeerbeleid moeten de effecten van dit beleid op het Woonhart en eventuele waterbed-effecten wel worden meegenomen.
Dit leidt tot de volgende opgaven voor parkeren:

- Inzetten op een verandering in vervoerswijzekeuze: mensen uit Zoetermeer komen vaker op de fiets, lopend of met het OV;
- Voorsorteren op een mobiliteitsnorm in nieuwe bebouwing door anterieur uitwisselbaarheid van parkeerruimte conform de huidige parkeernorm af te spreken;
- Aanpassen parkeerbeleid met een overgang van parkeernorm naar mobiliteitsnorm;
- Aanpassen vergunningenbeleid en in lijn hiermee opheffen maaiveldparkeerplaatsen;
- Implementeren van een dynamisch parkeerverwijssysteem;
- Toegroeien naar een nieuwe parkeersituatie met P5 als tijdelijke strategische optie.

Daarnaast moeten de volgende zaken nog worden onderzocht

- Onderzoek naar parkeertarieven voor straatparkeren, en voor garages (in overleg met de vastgoedeigenaren) in relatie tot de kosten voor ov-bereikbaarheid.
- Onderzoeken in welke fase van de ontwikkeling van de Binnenstad P5 overbodig gemaakt kan worden (inclusief bepalen benodigde openbare capaciteit extra parkeergarages aan de rand van het stadshart ter hoogte van de Denemarkenlaan en mogelijk bij Centrum-West)
- Onderzoek naar de oprichting van een parkeerbedrijf, eventueel in combinatie met fietsparkeren
- Onderzoek naar de mogelijke opzet van een mobiliteitsfonds waarbij ontwikkelaars minder parkeerplaatsen mogen ontwikkelen en het geld wordt geïnvesteerd in publiek toegankelijke alternatieven zoals OV en deelmobiliteit.

5.6 Mobiliteitshubs[9]

Wat willen we bereiken?

In alle parkeergarages en bij OV haltes in de binnenstad kunnen reizigers een keuze maken voor een vorm van deelvervoer. Door deze laagdrempelige vorm van vervoer neemt de noodzaak voor het bezit van eigen vervoersmiddelen af en kunnen mensen flexibel gebruik maken van een vervoerswijze die het beste past bij de reis die men wil maken. Hiermee wordt bijgedragen aan de volgende ambities van de visie binnenstad:

- Een duurzamere stad: een vervoerswijzeverandering naar meer schone vervoerswijzen: versterken ov-functie naar en in Binnenstad;

Voor zowel het Stadshart, Woonhart als de Dorpsstraat voorzien we verschillende mobiliteitshubs, variërend in groottes en afhankelijk van welke voorzieningen worden aangeboden. Onder mobiliteitshubs verstaan we fysieke schakels tussen vervoerswijzen, die naast hun mobiliteitsfunctie ook als concentratiepunt voor ruimtelijke ontwikkeling kunnen dienen.

Ze kunnen bijdragen aan verschillende beleidsdoelen waaronder het autoluw maken van steden. Afhankelijk van de grootte van de mobiliteithubs kunnen er ook verschillende voorzieningen aanwezig zijn. Het bepalen van het aanbod aan deelmobiliteit (auto, scooter, step, deelfiets, bakfiets, etc) en de samenwerking met private aanbieders zal onderdeel worden van de uitwerking van de Omgevingsprogramma gemeente Zoetermeer thema Mobiliteit.

Van belang is dat er eenduidige communicatie is over de mobiliteitshubs, door middel van toepassen van een landelijke huisstijl. Hierbij worden grote accenten toegevoegd om de zichtbaarheid te vergroten.

Van belang is dat deelmobiliteit stadsbreed moet worden ingestoken en niet alleen in de Binnenstad aanwezig moet zijn. Op die manier kun je van en naar bijvoorbeeld grote werklocaties en de Binnenstad reizen met deelmobiliteit.
Voor de binnenstad wordt afgeraden om freefloating[10] deelmobiliteit te hanteren. Dit om te voorkomen dat het leidt tot ‘een rommeltje in het straatbeeld’.

[9] Een mobiliteitshub is een plek waar diverse reizen en vervoersvormen samenkomen. Hoewel het een breed begrip is draait het bij een mobiliteitsbeleid om: De samenkomst van diverse vervoersvormen: openbaar vervoer, deelmobiliteit, de fiets, voetganger en auto. Dit kan al een fietsenstalling of parkeergarage zijn waar lopen samenkomt met auto- of fietsmobiliteit.

[10] Bij freefloating deelmobiliteit kun je voertuigen op elke willekeurige plek parkeren.



Stadshart

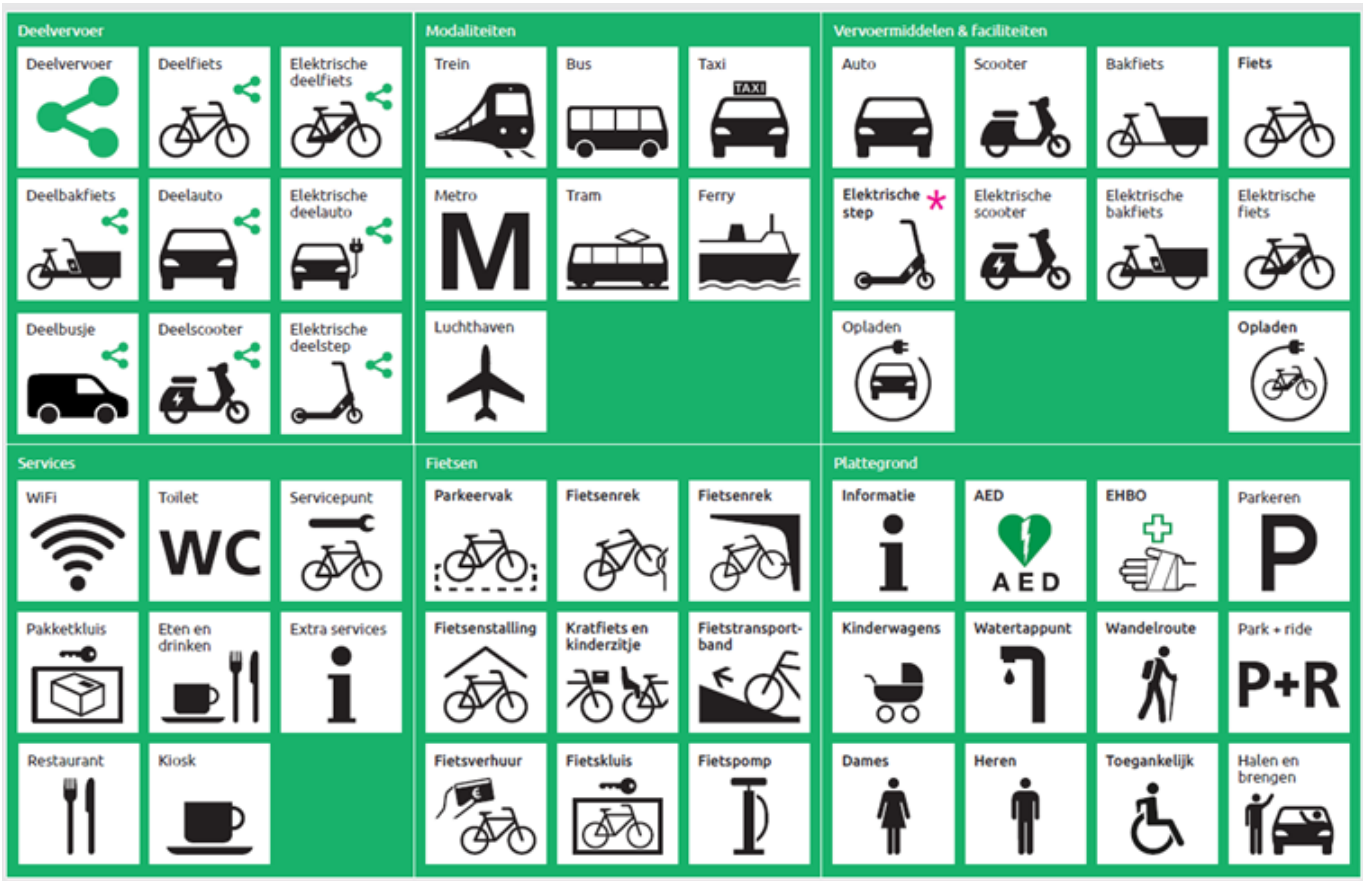
De grootste mobiliteitshubs centreren zich rondom de OV-knooppunten Centrum-West en Stadshuis. Dit zijn openbaar toegankelijke mobiliteitshubs, met ruimte voor deelauto's, deelscooters, deelbakfietsen en deelfietsen en verschillende voorzieningen (nader uit te zoeken). Daarnaast zijn er verspreid over de rest van de binnenstad kleinere mobiliteitshubs terug te vinden met tweewielers en voorzieningen, veelal gecombineerd met de openbare fietsenstallingen en in parkeergarages.

Dorpsstraat

Ook in de Dorpsstraat worden een aantal kleinere openbaar toegankelijke mobiliteitshubs voorzien met tweewielers en beperkte voorzieningen.

Woonhart

Om de bereikbaarheid van het Woonhart te vergroten wordt ook hier een mobiliteitshub voorzien met tweewielers, bakfietsen en beperkte voorzieningen.



Afbeelding 27: Landelijke huisstijl mobilitetitshubs

Dit leidt tot de volgende opgaven voor deelmobiliteit:

- Implementeren van de nieuwe huisstijl voor bestaande en nieuwe mobiliteitshubs
- Uitwerken van stads brede deelmobiliteit in het omgevingsprogramma gemeente Zoetermeer thema Mobiliteit
- Implementeren stads brede deelmobiliteitsvormen in de verschillende mobiliteitshubs in de binnenstad

Daarnaast moeten de volgende zaken nog worden onderzocht:

- Onderzoeken welk aanbod aan deelmobiliteit en voorzieningen meerwaarde heeft voor de mobiliteitshubs in binnenstad
- Onderzoeken van de mogelijkheden om meerdere vervoerswijzen in bestaande parkeergarages en fietsenstallingen toe te voegen



Afbeelding 28: Mobiliteitshubs

6. TIJDLIJN MET ONTWIKKELINGEN, BELEID EN IMPLEMENTATIE

In het vorige hoofdstuk zijn de maatregelen en onderzoeken beschreven die noodzakelijk zijn om de ontwikkelingen van de visie Binnenstad te realiseren. Daarbij is een onderverdeling in prioritering te maken:

De volgende maatregelen dienen zo spoedig mogelijk (2025-2026) geïmplementeerd te worden:

- Bij nieuwe bebouwing naast een toets op toegankelijkheid een toets op actieve bereikbaarheid toevoegen;
- Anterieur aanvullende eis voor mogelijkheid flexibel gebruik parkeerruimte opnemen;
- Zichtbaarheid en toegankelijkheid van de fietsenstallingen vergroten.
- Zichtbaarheid van de OV haltes vergroten
- Halte Centrum-West, stadhuis en Dorp kwalitatief verbeteren op basis van uitkomsten reizigersonderzoek MRDH
- Implementeren van de nieuwe huisstijl voor bestaande en nieuwe mobiliteitshubs

De volgende maatregelen kunnen achtereenvolgens in samenhang met de ontwikkelingen worden opgepakt en nader worden uitgewerkt in de periode tot 2030 (tussen haakjes voor welke deelgebieden randvoorwaardelijk):

- Gebouwde bewaakte stallingen toevoegen aan de zijde van de Osylaan ter hoogte van achterom en aan de Pilatusdam (7)
- Bij de J.L. van Rijweg, de Markt en Hogerop een bewaakte fietsenstalling toevoegen (4, 5)
- Invoeren 30 km/u in het stadshart (1,2,5 en 6)
- Realiseren nieuwe aanfietsroute in het verlengde van de Italiëlaan vanaf het Van Doornenplantsoen (1);
- Opheffen verkeerslus Bovenlangs voor autoverkeer (5)
- Inrichten maaiveld en stadssouterrain (Amsterdamstraat) met aantrekkelijke looproutes (3, 5)
- Aantrekkelijk en veilig inrichten aanloop- en fietsroutes, met name J.L. van Rijweg en Hogerop (3, 5) en vrij liggende fietspaden (4,5)
- Realiseren van een vrij liggend fietspad vanaf de Nederlandlaan, via de Amsterdamstraat en Luxemburglaan naar de Duitslandlaan en uiteindelijk het Athenepad (1,3 en 5)
- Verplaatsen fietsenrekken Dorpsstraat naar de randen (7)
- Capaciteit van de OV knoop centrum-West vergroten (bredere/langere perrons) (8)

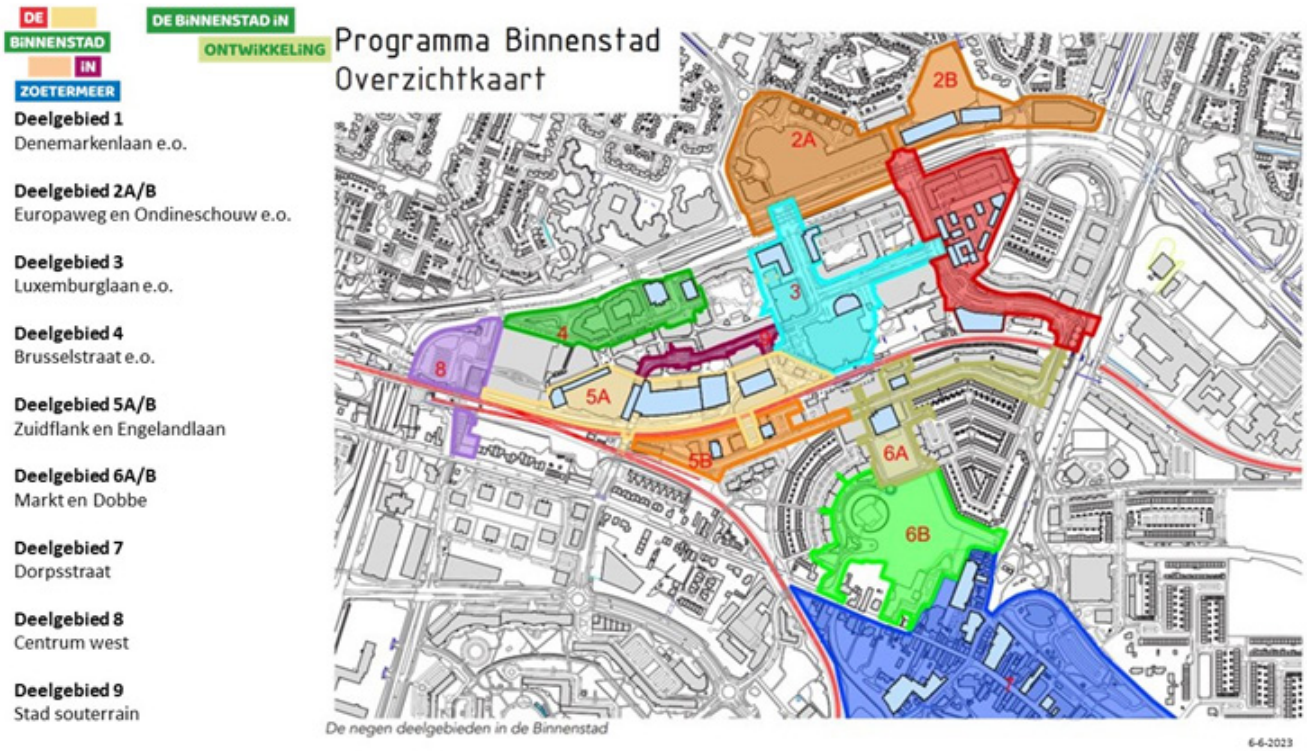
De volgende onderzoeken en mogelijke beleidsaanpassingen zijn in deze periode nodig:

- Opstellen verkeerscirculatieplan stadshart met eenrichtingsverkeer op de Duitslandlaan en Nederlandlaan om sluipverkeer te voorkomen (1,3,5)
- Aanpassen parkeerbeleid met een overgang van parkeernorm naar mobiliteitsnorm (alle)
- Aanpassen vergunningenbeleid en in lijn hiermee opheffen maaiveldparkeerplaatsen (alle)
- Uitwerken van stads brede deelmobiliteit in het omgevingsprogramma gemeente Zoetermeer thema Mobiliteit (alle)

- Onderzoeken welk aanbod aan deelmobiliteit en voorzieningen meerwaarde heeft voor de mobiliteitshubs in binnenstad (alle)
- Onderzoeken van de mogelijkheden om meerdere vervoerswijzen in bestaande parkeergarages en fietsenstallingen toe te voegen (alle)
- Opzetten van een monitoringsplan voor de capaciteit van de fietsenstallingen (alle)
- Implementeren van een dynamisch parkeerverwijssysteem (alle)
- Onderzoeken hoe P5 overbodig gemaakt kan worden. Daarbij bepalen van de benodigde extra parkeercapaciteit aan de randen van de Binnenstad ter hoogte van de Denemarkenlaan en bij Centrum West) (1,5,8).
- Toegroeien naar een nieuwe parkeersituatie met P5 als tijdelijke strategische optie die uiteindelijk wordt opgeheven zodra dat kan (alle, 5)
- Implementeren stads brede deelmobiliteitsvormen in de verschillende mobiliteitshubs in de binnenstad (alle)

Voor de langere termijn en in het kader van het omgevingsprogramma Mobiliteit zijn er veel zaken die van belang zijn voor de Binnenstad en om de mobiliteitstransitie verder te concretiseren. Dit betreft o.a.:

- Nabij de RandstadRail haltes in de huidige parkeergelegenheden fietsstallingen te realiseren die direct aansluiten op het perron van RandstadRail. Het verdient aanbeveling om te onderzoeken of op al deze locaties stallingen kunnen worden toegevoegd. (3,8)
- Onderzoeken of fietsers bij kruisende routes



Afbeelding 28: Programma Binnenstad Overzichtskaart (Programma Binnenstad, 2023)

voorrang kunnen krijgen (5, 3)

- Onderzoeken hoe alternatieve fietsroutes parallel aan de Dorpsstraat aantrekkelijk gemaakt kunnen worden (7)
- Onderzoeken of fietsstallingen geautomatiseerd kunnen worden (alle)
- Onderzoeken of het mogelijk is in de toekomst het fietsenstallen en autoparkeren te combineren in een door de gemeente uitbestede dienst, bijvoorbeeld in een integraal parkeerbedrijf (alle)
- Onderzoek of het mogelijk is om het verkeer op de Europaweg te verminderen door de verkeerscirculatie op de hoofdwegen aan te passen. (2, 3)
- Onderzoeken of het stallen van een fiets nog laagdrempeliger kan worden gemaakt (door routering in de stallingen en eenvoudiger aanmeldsystemen) en de zichtbaarheid van de stallingen te verbeteren. (alle)
- Onderzoek naar concurrerendheid op prijs van het OV systeem binnenstedelijk (alle)
- Onderzoek naar parkeertarieven voor straatparkeren en parkeren in garages in relatie tot de kosten voor OV bereikbaarheid (alle)
- Studie LeiZo verder uitwerken, zodat de ov-bereikbaarheid van en naar Leiden versterkt wordt (8)
- Studie ZoRo Rail verder uitwerken, zodat de ov-bereikbaarheid van en naar Rotterdam versterkt wordt (8)

7. RISICOANALYSE

De mobiliteitsstrategie voor de Binnenstad omvat een set van maatregelen en onderzoeken die met elkaar samenhangen. Conclusies uit onderzoeken en aanpassen van maatregelen kan effect hebben op de haalbaarheid van de strategie en daarmee het kunnen realiseren van de doelstellingen van de visie Binnenstad 2040. Een belangrijk risico is dat de samenhang in de periode tot 2040 en de balans tussen de maatregelen verwaterd en daardoor minder effect hebben. Door periodieke voortgangsrapportages (tweejaarlijks) kan dit risico worden beheerst.

Daarnaast zijn de volgende risico's te identificeren:

- Als het parkeerbeleid inclusief vergunninghoudersparkeren niet conform de uitgangspunten van de strategie gewijzigd wordt, kan de parkeercapaciteit niet verlaagd worden en kunnen (deel) ontwikkelingen van de Binnenstad niet gerealiseerd worden. Door een goede uitleg van de achtergrond van de maatregelen en inzichtelijk te maken dat er ook aantrekkelijke alternatieven zijn kan dit risico beheerst worden.
- Als het OV niet concurrerend wordt, waardoor de noodzakelijke verschuiving in vervoerswijzen niet tot stand komt, kan de parkeercapaciteit niet verlaagd worden en kunnen (deel)ontwikkelingen van de Binnenstad niet gerealiseerd worden. Door in gesprek te gaan met MRDH en de vervoerders om het OV als aantrekkelijk alternatief in te zetten en ook als gemeente zelf OV actief te promoten kan dit risico beheerst worden.
- Als het ov-gebruik achterblijft waardoor verder bezuinigd wordt op het OV en de mobiliteitsontwikkeling in een negatieve spiraal terecht komt, zal een deel van de groei ook met de auto worden opgevangen. Hierdoor kan de parkeercapaciteit niet verlaagd worden en kunnen (deel) ontwikkelingen van de Binnenstad niet gerealiseerd worden. Door in gesprek te gaan met MRDH en de vervoerders om het OV als aantrekkelijk alternatief in te zetten en ook als gemeente zelf OV actief te promoten kan dit risico beheerst worden.
- Voor de verkeersingrepen dienen verkeersbesluiten, met veelal voorbereidingsbesluiten op het verkeersbesluit, te worden genomen. Hierop is inspraak mogelijk van bewoners, politie en brandweer. Indien er bezwaren komen en de verkeersbesluiten geen doorgang vinden kunnen de verkeersingrepen niet worden uitgevoerd. Door heldere motivatie van de redenen voor de verkeersbesluiten en zorgvuldige en tijdige communicatie kan dit risico worden verkleind.

8. COMMUNICATIE EN PARTICIPATIE

Er zijn veel belanghebbenden bij de ontwikkeling van de Binnenstad. Daarom zijn er in de afgelopen jaren t.b.v. de Visie Binnenstad 2040 en de uitwerking in deelgebieden veel participatietrajecten doorlopen. Voor het opstellen van de mobiliteitsstrategie is daarop voortgeborduurd.

Daarnaast wordt komende tijd gewerkt aan een vernieuwing van de mobiliteitsvisie 2030. Vanwege de omgevingswet die is ingegaan wordt vanaf nu gesproken over het “thematisch omgevingsprogramma mobiliteit”. Bij het opstellen van de mobiliteitsstrategie Binnenstad is intensief samengewerkt met het projectteam van het omgevingsprogramma mobiliteit. Voorafgaand aan het vaststellen van het omgevingsprogramma zal participatie plaatsvinden. Deze werkwijze kan leiden tot toekomstige bijstellingen van de mobiliteitsstrategie Binnenstad en wordt door het digitale stelsel omgevingswet geborgd.

Over deze mobiliteitsstrategie zal geen separate participatie worden gedaan, aangezien het een uitwerking is van de eerder vastgestelde visie. Wel zal bij wijzigingen van beleid, om voorgestelde keuzes in deze strategie mogelijk te maken, geparticipeerd worden, waarbij dat wordt gecombineerd met de participatie over het omgevingsprogramma.




AD iN JE DROMEN
DE BiNNENSTAD iN BEWEGiNG
DE BiNNENSTAD iN CONCERT
DE BiNNENSTAD iN BLOEi
DE BiNNENSTAD iN CIJFERS
DE BiNNEN
iNNENSTAD iN ONTWiKKELiNG
DE BiNNENSTAD iN VOOR iETS NIEUWS
DE BiNNENSTAD iN DE TOEKOMST
DE BiNNENSTAD iN EEN OOGOPSLAG
EEN OOGOPSLAG
DE BiNNENSTAD iN AANBOUW
DE BiNNENSTAD iN JE EiGEN WOORDEN
DE BiNNENSTAD iN TRANSiTiE
DE BiNNENSTAD iN VERS

BIJLAGEN

1. Inzet instrumentarium Omgevingswet

Inleiding
Deze mobiliteitsstrategie doet onder meer uitspraken die gevolgen hebben voor de fysieke leefomgeving in de Binnenstad. In deze paragraaf wordt daarom stilgestaan op welke wijze het instrumentarium van de Omgevingswet kan worden ingezet bij de uitvoering van de mobiliteitsstrategie.

Kerninstrumentarium Omgevingswet

Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht. De Omgevingswet brengt regelgeving over ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water samen in 1 wettelijk stelsel. De wet vormt daarmee de basis voor een samenhangende benadering van de fysieke leefomgeving. Wetgeving die inhoudelijk niet direct samenhangt met de zorg voor de fysieke leefomgeving maakt geen onderdeel uit van de Omgevingswet. Voorbeelden hiervan zijn veilig verkeersgedrag of snelheidsmaatregelen.

De Omgevingswet heeft een aantal kerninstrumenten voor het gebruiken en beschermen van de leefomgeving. Met deze instrumenten kan een gemeente beleid schrijven en uitvoeren. Daarnaast kunnen gemeenten met deze instrumenten regels stellen aan activiteiten en de uitvoering van projecten. De relevante kerninstrumenten zijn:

· de omgevingsvisie: één samenhangend, strategisch plan over de leefomgeving. Dit plan richt zich op de hele fysieke leefomgeving. En houdt rekening met alle ontwikkelingen in een gebied. Zoetermeer is momenteel bezig met het uitwerken van deze omgevingsvisie onder de noemer ruimtelijke strategie Zoetermeer 2040. De ontwikkeling van de Binnenstad is hier onderdeel van.

· een omgevingsprogramma: een zelfbindend en flexibel document kan worden ingezet in verschillende fasen van de beleidscyclus. Een voorbeeld hiervan is het nog op te stellen omgevingsprogramma mobiliteit Zoetermeer. In de mobiliteitsstrategie is aangegeven hoe deze zich verhoudt tot het toekomstige omgevingsprogramma mobiliteit.

· een omgevingsplan: het omgevingsplan bevat de gemeentelijke regels voor de fysieke leefomgeving. Bijvoorbeeld regels voor activiteiten van burgers en bedrijven. En kaders om vergunningen te toetsen. Ook worden er gebieden in aangewezen die een bepaalde functie hebben. Ontwikkelingen in de binnenstad worden na verlening van de omgevingsvergunningen verwerkt in het gemeentelijke omgevingsplan.

· beleidsregels bij bevoegdheden op grond van de Omgevingswet: beleidsregels worden vastgelegd om door het bevoegd gezag vooraf duidelijk te maken hoe zij omgaan met hun beslisruimte. Voorbeelden zijn beleidsregels over welstand of parkeernormen.

· de omgevingsvergunning: voor sommige activiteiten geldt een vergunningplicht: de plicht om eerst een vergunning aan te vragen bij het bevoegd gezag. Met een omgevingsvergunning kunnen burgers, bedrijven en overheden toestemming vragen om activiteiten in de leefomgeving uit te

voeren. Ontwikkelingen in de binnenstad zullen doorgaans met een buitenplanse procedure van omgevingsvergunning mogelijk gemaakt (een zogenaamde BOPA, Buitenplanse OmgevingsPlanActiviteit).

Mobiliteitsstrategie Binnenstad en inzet instrumentarium
In deze mobiliteitsstrategie zijn maatregelen en onderzoeken beschreven die noodzakelijk zijn om de ontwikkelingen van de visie Binnenstad te realiseren. Voor de voorgestelde vervolgonderzoeken is vanzelfsprekend nog geen inzet van het instrumentarium mogelijk. In onderstaand overzicht is aangegeven op welke manier de inzet van het instrumentarium van de omgevingswet kan worden ingezet om de maatregelen uit deze mobiliteitsstrategie te bewerkstelligen.



Nr.	Maatregel mobiliteitsstrategie	BR/ OP	OV	OP	IA	Toelichting
Maatregelen korte termijn						
1.	Bij nieuwe bebouwing naast een toets op toegankelijkheid een toets op actieve bereikbaarheid toevoegen	x				Nader onderzoeken in hoeverre de eisen voor toegankelijkheid van gebouwen vanuit rijksregels (Besluit bouwwerken leefomgeving, Bbl), afdeling 4.6 e.v) toereikend is. Indien de gewenste maatregelen kunnen worden bereikt, dan is opstellen van een beleidsregel actieve bereikbaarheid gebouwen een optie.
2.	Voorsorteren op een mobiliteitsnorm in nieuwe bebouwing door aanpassing parkeerbeleid. Om hierop te anticiperen anterieur een aanvullende eis opnemen, dat de te realiseren parkeerplaatsen zodanig gebouwd worden dat deze in de toekomst flexibel aangepast kunnen worden ten gunste van andere mobiliteitsvormen.		x		x	Parkeerruimte wordt vastgelegd in de omgevingsvergunning.
3.	Zichtbaarheid en toegankelijkheid van de fietsenstallingen vergroten.		x		x	Maatregel kan afhankelijk van de omvang vergunningsvrij worden gerealiseerd. Indien noodzakelijk borging in het kader van de omgevingsvergunning.
4.	Zichtbaarheid van de OV haltes vergroten		x		x	Maatregel kan afhankelijk van de omvang vergunningsvrij worden gerealiseerd. Indien noodzakelijk borging in het kader van de omgevingsvergunning.
5.	Halte Centrum-West, stadhuis en Dorp kwalitatief verbeteren		x		x	Maatregel kan afhankelijk van de omvang vergunningsvrij worden gerealiseerd. Indien noodzakelijk borging in het kader van de omgevingsvergunning.
Maatregelen die in samenhang met de ontwikkelingen worden opgepakt (voor welke deelgebieden randvoorwaardelijk)						
6.	Verplaatsen fietsenrekken Dorpsstraat naar de randen (7)				x	Maatregel kan vergunningsvrij worden gerealiseerd op grond van artikel 2.27 Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).
7.	aan de zijde van de Osylaan ter hoogte van achterom en aan de Pilatusdam gebouwde bewaakte stallingen toevoegen (7)		x	x		Dit betreft daarnaast een uitwerking bij de omgevingsvergunning. Stadsbreed wordt daarnaast gewerkt aan op een visie parkeren in het Omgevingsprogramma Mobiliteit.
8.	Opstellen verkeerscirculatieplan stadshart met eenrichtingsverkeer op de Duitslandlaan en Nederlandlaan om sluipverkeer te voorkomen (3, 4, 5)			x	x	Inzet eenrichtingsverkeer bewerkstelligen door middel van een verkeersbesluit. Stadsbreed wordt daarnaast gewerkt aan een visie op verkeerscirculatie in het Omgevingsprogramma Mobiliteit.
9.	Invoeren 30 km/u in het stadshart (3, 4, 5)				x	Bewerkstelligen door middel van een verkeersbesluit. Stadsbreed wordt daarnaast gewerkt aan een visie op rijsnelheden in het Omgevingsprogramma Mobiliteit.
10.	Realiseren fietsaansluiting van Nederlandlaan naar de bovengelegen J.L. van Rijweg te maken, zodat een doorgaande fietsroute ontstaat (5)		x	x		Dit betreft een verkeersbesluit en indien niet vergunningsvrij, een uitwerking bij de omgevingsvergunning. Stadsbreed wordt daarnaast gewerkt aan een aanpak op langzaam verkeer Omgevingsprogramma Mobiliteit
11.	Opheffen verkeerslus Bovenlangs voor autoverkeer (5)			x	x	Opheffen verkeerslus bewerkstelligen door middel van een verkeersbesluit. Stadsbreed wordt daarnaast gewerkt aan een visie op verkeerscirculatie in het Omgevingsprogramma Mobiliteit.

12.	Aanpassen parkeerbeleid met een overgang van parkeernorm naar mobiliteitsnorm (alle)	x		x		Mobiliteitsnorm onderdeel maken van het gemeentelijk parkeernormenbeleid. Deze mobiliteitsnorm wordt geborgd door middel van een dynamische verwijzing naar parkeer/mobiliteitsnormen in het omgevingsplan.
13.	Aanpassen vergunningenbeleid en in lijn hiermee opheffen maaiveldparkeerplaatsen (alle)			x	x	Beleid aanpassen en maatregel opheffen maaiveldparkeerplaatsen opnemen in Omgevingsprogramma Mobiliteit.
14.	Inrichten maaiveld en souterrain (Amsterdamstraat) met aantrekkelijke loop en fietsroutes (3, 5)		x		x	Maatregel kan afhankelijk van de omvang vergunningsvrij worden gerealiseerd. Indien noodzakelijk borging in het kader van de omgevingsvergunning.
15.	Aantrekkelijk inrichten aanlooproutes, met name J.L. van Rijweg en Hogerop 3, 5)		x		x	Maatregel kan afhankelijk van de omvang vergunningsvrij worden gerealiseerd. Indien noodzakelijk borging in het kader van de omgevingsvergunning.
16.	Aantrekkelijk en veilig inrichten van aanfietsroutes, met name J.L. van Rijweg en Hogerop met vrijliggende fietspaden (4,5)		x		x	Maatregel kan afhankelijk van de omvang vergunningsvrij worden gerealiseerd. Indien noodzakelijk borging in het kader van de omgevingsvergunning.
17.	Uitwerken van stads brede deelmobiliteit in het omgevingsprogramma gemeente Zoetermeer thema Mobiliteit (alle)			x		Maatregel opnemen in Omgevingsprogramma Mobiliteit.
18.	Bij de J.L. van Rijweg, de Markt en Hogerop een bewaakte fietsenstalling toevoegen (4, 5)		x	x		Maatregel opnemen in Omgevingsprogramma Mobiliteit. Dit betreft daarnaast een uitwerking bij de omgevingsvergunning. Conform andere bewaakte
19.	Realiseren van een vrij liggend fietspad vanaf de Nederlandlaan, via de Amsterdamstraat en Luxemburglaan naar de Duitslandlaan en uiteindelijk het Athenepad (3, 5)		x	x		Dit betreft een verkeersbesluit en indien niet vergunningsvrij, een uitwerking bij de omgevingsvergunning. Stadsbreed wordt daarnaast gewerkt aan een aanpak op langzaam verkeer Omgevingsprogramma Mobiliteit
20.	Implementeren van een dynamisch parkeerverwijssysteem (alle)		x		x	Maatregel kan afhankelijk van de omvang vergunningsvrij worden gerealiseerd. Indien noodzakelijk borging in het kader van de omgevingsvergunning.

➢ Afkortingen:
BR: Beleidsregel / Omgevingsplan
OV: Omgevingsvergunning
OP: Omgevingsprogramma Mobiliteit 2040
IA: Inzet anderszins



Ons kenmerk
2023-005242

Bezoekadressen
Engelandlaan 502
2711 EB Zoetermeer
Stadhuisplein 1

Postadres
Postbus 15
2700 AA Zoetermeer

Telefoon 14 079
www.zoetermeer.nl
www.binnenstad-zoetermeer.nl

Retouradres Postbus 15, 2700 AA Zoetermeer

BiNNENSTAD iN TRANSiTiE DE BiNNENSTAD iN EEN NiEUW JASJE DE BiNNENSTAD iN BLOEi DE BiNNENSTAD iN ANDER DAGLiCHT DE BiNNENST
NENSTAD iN TiEN WANDELROUTES DE BiNNENSTAD iN KAART DE BiNNENSTAD iN GOED GEZELSCHAP DE BiNNENSTAD iN DECEMBERSFEER DE B
D iN VERSNELLiNG DE BiNNENSTAD iN JE EiGEN WOORDEN DE BiNNENSTAD iN SAMENWERKiNG DE BiNNENSTAD iN CIJFERS DE BiNNENSTAD iN