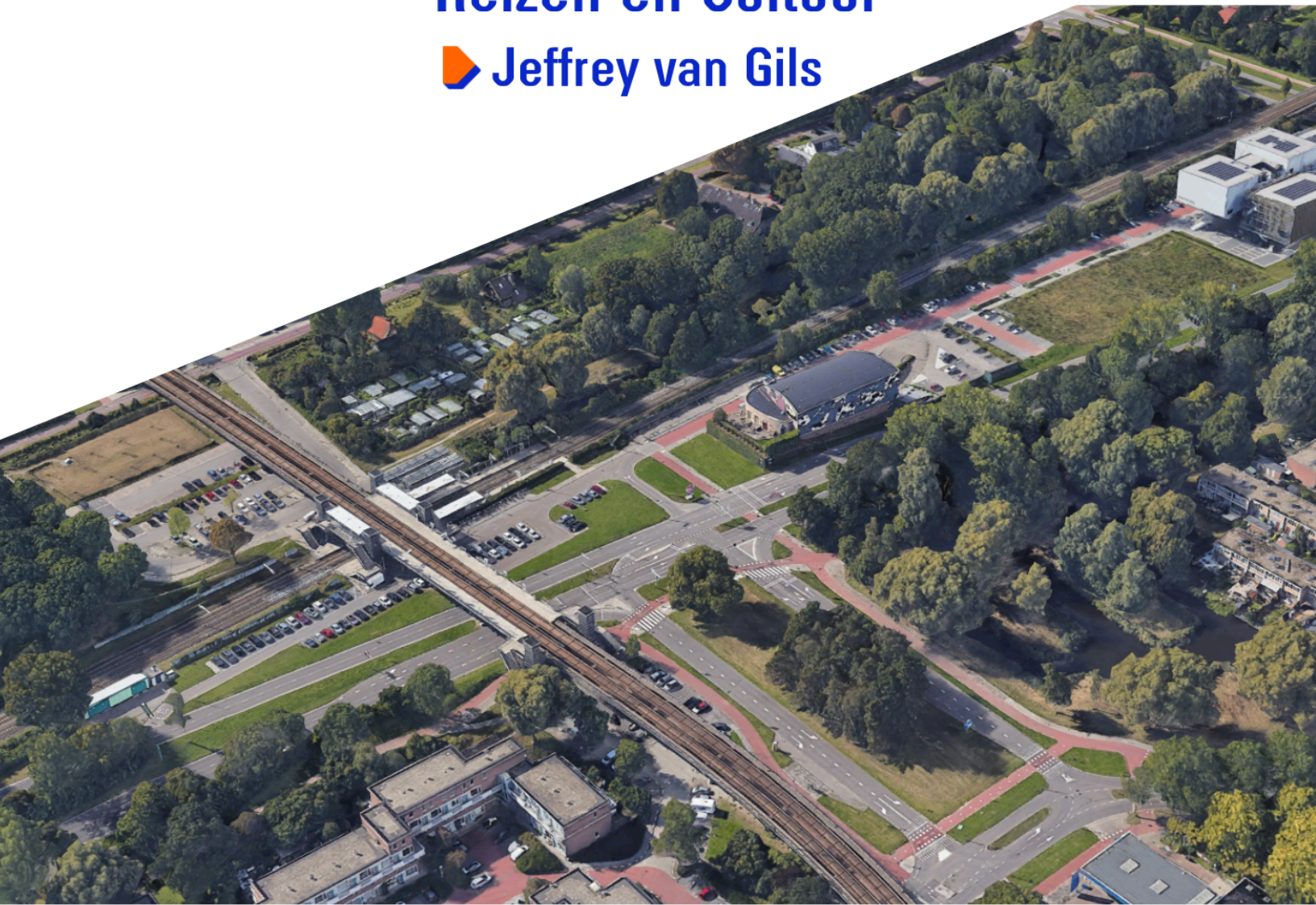


Initiatiefvoorstel **Voorweg Centrum**

Knooppunt van Wonen,
Reizen en Cultuur

 Jeffrey van Gils



Voorwoord

Als raadslid heb ik me de afgelopen zeven jaar keihard ingezet voor de ontwikkeling van Zoetermeer. Daarbij zie ik een aanhoudende woningnood die om ambitieuze keuzes vraagt, terwijl de bereikbaarheid van de stad steeds vaker onder druk staat. Ik voel het dan ook als mijn plicht als vertegenwoordiger van onze inwoners om actief bij te dragen aan een oplossing voor die uitdagingen.

Met trots presenteer ik daarom dit initiatiefvoorstel. Hierin schets ik een ambitieuze visie voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stationsomgeving Voorweg Hoog/Laag. Dit gebied is nu een belangrijke, maar verwaarloosde OV-knoop in Zoetermeer. 's Nachts is het er weinig levendig en dat geeft een gevoel van onveiligheid, overdag is het vooral een plek waar je snel weg wil.

Dat kan anders, want dagelijks stappen hier veel Zoetermeesters in de tram op weg naar hun werk in Den Haag. Dit gebied heeft een enorme potentie om als westelijke entree van onze stad een thuis te worden van honderden Zoetermeesters, het kan een toegankelijk en prettig station worden waar je met plezier in het OV stapt, en door horeca en kleine retail in de plinten kan het een gezellige en vooral ook veilige omgeving worden.

Dit initiatiefvoorstel zet die potentie om in haalbare ambities en dient als leidraad voor de verdere uitwerking van de plannen, waarbij hoogstedelijke woningbouwontwikkeling en hoogwaardige mobiliteit centraal staan.

Dat vereist lef en durf, want met 100% zekerheid kijk je alleen achteruit. In dit initiatiefvoorstel staat een klein onderdeel van mijn droom om Zoetermeer nog mooier, bereikbaarder en leefbaarder te maken en waar vooral ook iedereen zijn eigen thuis kan vinden.

- Jeffrey van Gils

Raadsbesluit:

Ambities RandstadRail en Voorweg Hoog/Laag

De raad van de gemeente Zoetermeer;

Gelezen het initiatiefvoorstel van J. van Gils (VVD);

Besluit

1. De ambities zoals opgenomen in de toelichting over de ruimtelijke herontwikkeling van de omgeving Voorweg Hoog/Laag vast te stellen:
 - a. Een hoogstedelijk woonmilieu te creëren op de percelen A, B, C, D, en E waar voornamelijk een- en tweepersoonshuishoudens die op zoek zijn naar een stedelijke woonomgeving dichtbij voorzieningen en openbaar vervoer een woning kunnen vinden;
 - b. Op perceel D naast hoogstedelijke woningbouw en de Boerderij ook de mogelijkheden voor een hotel, horeca, en andere (maatschappelijke) voorzieningen te creëren;
 - c. Voor de percelen de volgende maximale bouwhoogtes te hanteren:
 - i. Perceel A: 50 meter aan de spoorzijde getrapt aflopend tot 15 meter aan de zijde van de Voorweg;
 - ii. Perceel B: 50 meter aan de spoorzijde getrapt aflopend tot 15 meter aan de zijde van de Voorweg;
 - iii. Perceel C: 50 meter getrapt aflopend tot 30 meter richting het oosten;
 - iv. Perceel D: 70 meter getrapt aflopend tot 50 meter richting het westen;
 - v. Perceel E: 40 meter getrapt aflopend tot 20 meter richting het noorden;
 - d. Op percelen A en B een aansluiting van de bebouwing op de Voorweg te creëren die past bij het geldende Beeldkwaliteitsplan Historische Linten;
 - e. Parkeren op te lossen zoals bij andere hoogwaardige stationsomgevingen:
 - i. Zone A uit de Nota Parkeernormen 2019 te hanteren voor percelen A, B, C, D, en E en de gebiedskaart in deze nota aan te passen;
 - ii. Indien mogelijk de parkeervoorziening voor percelen A en/of B op percelen C en/of D op te lossen;
 - iii. In samenspraak met omwonenden tot een eventueel gewenst parkeerregime (blauwe zone/betaald parkeren) en vergunningensysteem te komen voor de directe omgeving;
 - iv. De P&R op het Ingenieur Veltplein te laten vervallen;
 - f. Een levendige stationsomgeving te realiseren met:
 - i. een nieuw hoogwaardig stationsgebouw voor de haltes Voorweg Hoog en Laag;
 - ii. een transparante en open begane grond met economische en/of maatschappelijke activiteiten in de plinten (horeca, winkels en dienstverlening);
 - iii. een modern en uitnodigend stationsplein aan de noordzijde met Kiss & Ride;
 - iv. aan beide kanten voldoende (automatisch) beveiligde stallingsmogelijkheden voor (elektrische) fietsen;
 - g. Het ruimtegebruik van en de verkeersdoorstroming op de Amerikaweg en de Vorstiusrode te optimaliseren;
 - h. Aan de oostkant van het plangebied over het spoor een noord-zuid fietsbrug te creëren die de Voorweg en het Godfried Bomanspad verbindt;
 - i. De gebruikers van de volkstuinten aan de Voorweg voor zover mogelijk elders in Zoetermeer een andere volkstuin aan te bieden.

2. De ambities zoals opgenomen in de toelichting over de RandstadRail vast te stellen:
 - a. Wijzigingen tramlijn 3, met spoorboog:
 - i. Variant 'spoorboog': via een nieuwe spoorboog voor de RandstadRail ter hoogte van de haltes Voorweg Hoog/Laag een directe aansluiting tussen halte Buytenwegh en Den Haag te ontwikkelen en tramlijn 3 via de nieuwe spoorboog tussen Leidschenveen en Buytenwegh via de noordzijde door de krakeling in Zoetermeer laten rijden, met als eindhalte Centrum West;
 - ii. Een oplossing te vinden voor het halteren van de aangepaste tramlijn 3 buiten de spoorboog;
 - iii. De terugvaloptie zonder spoorboog 'Linksom rijden', tramlijn 3 verkorten via de huidige route met als eindhalte Voorweg Hoog;
 - b. Variant 'óók rechtsom rijden': een nieuwe tramlijn 5 die tussen (ten minste) Den Haag Centraal via Centrum West zuidelijk afslaat richting de haltes Zoetermeer Dorp, Delftsewallen, Station Zoetermeer, Meerzicht en als eindhalte Voorweg Hoog heeft;
 - c. Variant 'zelfrijdend': een nieuwe tramlijn 7 die middels een zelfrijdend voertuig pendelt tussen Station Zoetermeer, via Meerzicht, en Voorweg Hoog. Tramlijn 5 termineert in deze variant bij Station Zoetermeer;
 - d. tramlijnen 4 en 34 blijven ongewijzigd.
3. Het college de opdracht te geven om met de hoogste prioriteit de haalbaarheidsfase op te starten en in overleg met geïnteresseerde ontwikkelaars te komen tot een omgevingsprogramma voor de gebiedsontwikkeling Voorweg Centrum.
4. Het participatieniveau voor de haalbaarheidsfase vast te stellen op consulteren.
5. Voor het doorlopen van de haalbaarheidsfase een voorbereidingsbudget beschikbaar te stellen van €1.300.000,- en dit te dekken uit het Rif.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad op 2 juni 2025

de griffier

de voorzitter

drs. R. Blokland MCM

drs. M.J. Bezuijen

Toelichting:

Inleiding

De stationsomgeving van de huidige RandstadRail haltes Voorweg Hoog en Voorweg Laag is op de beste momenten grauw en kaal en een plek waar je zo snel mogelijk weg wil gaan. Tegelijkertijd is het een van de best verbonden gebieden van Zoetermeer, een plek met veel leegstaande ruimte en de plek van de nieuwbouw van Poppodium de Boerderij. Daarmee biedt deze locatie een unieke kans om zich te ontwikkelen tot 'Voorweg Centrum'. Een plek waar wonen, bereikbaarheid en cultuur samenkomen. Dit initiatiefvoorstel schetst de ambities om deze locatie te ontwikkelen door hoogstedelijke woningbouw te combineren met hoogwaardige openbaarvervoerverbindingen.

De voorgestelde ontwikkelingen sluiten aan bij de ambities van Zoetermeer om de woningnood te verlichten en tegelijkertijd de duurzame bereikbaarheid te verbeteren. Door 'Voorweg Centrum' op een slimme manier in te richten, kunnen we de stationsomgeving transformeren tot een aantrekkelijk, goed bereikbaar en levendig knooppunt. Dit voorstel biedt een langetermijnvisie die niet alleen gericht is op stedelijke groei, maar ook op verbeterde infrastructuur, duurzaamheid, en sociale veiligheid.

Beoogd effect

Het beoogde effect van dit initiatief is om de stationsomgeving Voorweg Hoog/Laag te transformeren tot een levendig, veilig en hoogstedelijk centrum dat optimaal gebruikmaakt van de aanwezige openbaarvervoerverbindingen. Dit voorstel heeft het volgende tot doel:

Woningbouw: een significante bijdrage leveren aan de woningbouwopgave van Zoetermeer door de ontwikkeling van hoogstedelijke woningen rondom het station.

Bereikbaarheid: de bereikbaarheid van het gebied en de gehele stad verbeteren door efficiënte openbaarvervoerverbindingen te realiseren en de infrastructuur rondom het station te verbeteren.

Leefbaarheid en Veiligheid: de leefomgeving verbeteren door de inrichting van de openbare ruimtes en de stationsomgeving veiliger en aantrekkelijker te maken voor bewoners, reizigers en bezoekers.

Duurzaamheid en toegankelijkheid: bijdragen aan de mobiliteitstransitie in Zoetermeer door te investeren in een toekomstbestendig en toegankelijk hoogwaard OV-systeem.

Toekomstbestendige randvoorwaarden: op de lange(re) termijn ook andere plekken langs de RandstadRail op een aantrekkelijke manier te kunnen herontwikkelen.

Argumenten

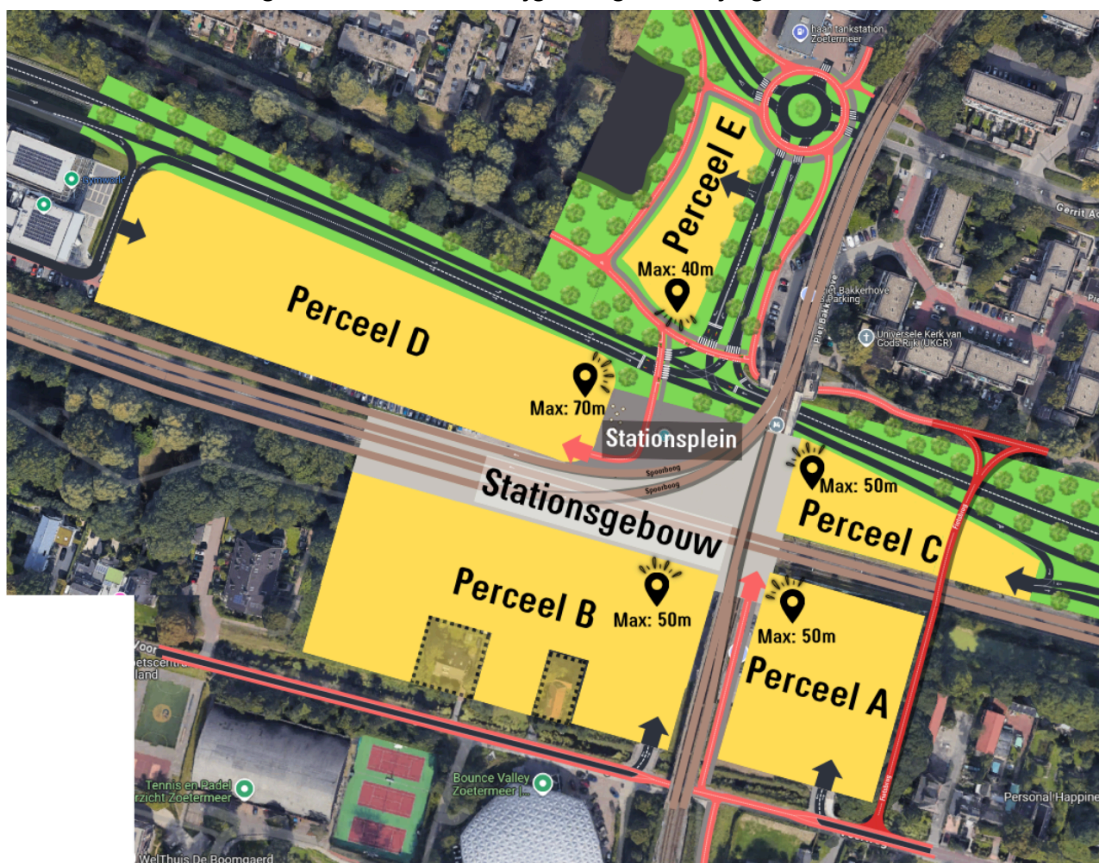
Onderstaand is zoveel mogelijk per beslispoint een toelichting gegeven van wat het raadsbesluit probeert te bereiken.

1. De ambities zoals opgenomen in de toelichting over de ruimtelijke herontwikkeling van de omgeving Voorweg Hoog/Laag vast te stellen:

Beslispoint 1 betreft keuzes die een directe invloed hebben op de fysieke omgeving van het gebied Voorweg Hoog/Laag.

1.a. Een hoogstedelijk woonmilieu te creëren op de percelen A, B, C, D, en E waar voornamelijk een- en tweepersoonshuishoudens die op zoek zijn naar een stedelijke woonomgeving dichtbij voorzieningen en openbaar vervoer een woning kunnen vinden; Dit beslispoint legt de ambitie neer dat met name een hoogstedelijk woonmilieu wordt gerealiseerd, voornamelijk bestaande uit woontorens met appartementen. In de plinten is ruimte voor levendige invullingen, zoals horeca, detailhandel en maatschappelijke voorzieningen. De percelen kunnen meerdere gebouwen bevatten en in de uitwerking verder opgeknipt worden.

Onderstaande afbeelding geeft een indicatieve verbeelding van de ligging van de percelen. Een gedetailleerde verbeelding van de kavels is bijgevoegd als bijlage 1.



► Indicatieve weergave van de verschillende percelen

1.b. Op perceel D naast hoogstedelijke woningbouw en de Boerderij ook de mogelijkheden voor een hotel, horeca, en andere (maatschappelijke) voorzieningen te creëren;

Op perceel D, tussen Gymworld en het stationsplein, is in de ambitie conform het coalitieakkoord ruimte gereserveerd voor de toekomstige nieuwbouw voor poppodium De Boerderij. Het is nog onduidelijk hoe groot de 'footprint' van de Boerderij precies zal zijn en hoeveel ruimte daarmee precies overblijft op de rest van dit perceel.

De Boerderij is een belangrijk cultureel icoon in Zoetermeer, dat zowel lokaal als regionaal een breed publiek aantrekt. Met de geplande nieuwbouw kunnen we niet alleen de huidige culturele functie versterken, maar ook nieuwe economische en toeristische kansen creëren.

Dit ambitiesdocument geeft geen inhoudelijke richting aan de nieuwbouw van de Boerderij. Wel wordt aandacht gevraagd voor een goede ruimtelijke inpassing van de nieuwbouw die zoveel mogelijk ruimte laat voor de overige ambities. Hiertoe is in de raadsvergadering van 17 februari 2025 een amendement aangenomen¹. Door op perceel D ook nadrukkelijk andere voorzieningen te realiseren ontstaat hier de levendigheid het hart van de gebiedsontwikkeling. Op dit perceel kunnen meerdere functies gecombineerd worden afhankelijk van de behoefte voor woningbouw is er ruimte voor een hotel, horeca en/of andere (maatschappelijke) voorzieningen.

Deze combinatie van voorzieningen kan de levendigheid van het gebied, en daarmee de sociale veiligheid, ten goede komen.

De toevoeging van de mogelijkheid tot de realisatie van hotelruimte sluit aan bij het hotel behoefteonderzoek² van Horwath HTL van 8 september 2022 n.a.v. de realisatie van een nieuw Van der Valk hotel aan de Zilverstraat. Hieruit blijkt dat er na 2025 een verwacht tekort aan hotelkamers in de regio zal ontstaan. Met het zicht op het internationale publiek dat De Boerderij aantrekt alsmede met de gunstige ligging ten opzichte van de Zoetermeerse toeristische attractie SnowWorld en de goede verbinding naar Den Haag kan een hotel hier een kansrijke ontwikkeling zijn.

1.c. Voor de percelen de volgende maximale bouwhoogtes te hanteren:

Deze besispunten stellen de maximale bouwhoogtes vast van de geambieerde gebiedsontwikkeling.

Maximaal slaat hier op de bevoegdheid zover die reikt van de gemeenteraad van Zoetermeer. Dat wil zeggen dat de gemeenteraad aanvullend op andere (bouwkundige) regelgeving een maximale bouwhoogte mag vaststellen. Middels dit besluit geeft de gemeenteraad hiervoor kaders mee zoals gesteld onder subleden i. tot vi.

¹ [Amendement 2502-A VVD - Haalbaarheidsonderzoek Boerderij toekomstbestendig](#)

² [Behoeftteonderzoek Hotelontwikkeling Van der Valk Zoetermeer - Horwath HTL](#)

Deze bouwhoogtes zijn ambitieus opgesteld waarbij het idee is dat deze locatie met zijn uitstekende bereikbaarheid ruimte biedt voor flinke bebouwing. Bij het opstellen van de kaders voor de hoogte van de bebouwing is zoveel mogelijk rekening gehouden met de afstand tot bestaande bebouwing. Daarnaast is het verschil in maximale hoogte toe te schrijven aan een gewenste wisseling in hoogteaccenten, waarmee het gebied rondom het station snel maar geleidelijk in hoogte oploopt, met de hoogste toren in het midden van het plangebied.

Aspecten die de bouwhoogtes naar beneden kunnen beïnvloeden zijn onder andere: bouwkundige bezwaren, financiële haalbaarheid, en andere aspecten die voortvloeien uit de Milieu Effect Rapportage (MER).



► Visualisatie: (richting noorden)

► Om een beeld te krijgen, dit is slechts één mogelijke invulling

1.c.i. Perceel A: 50 meter aan de spoorzijde getrapt aflopend tot 15 meter aan de zijde van de Voorweg;

Perceel A bevindt zich in het zuidoosten van het gebied. In de huidige situatie ligt hier een gratis P&R voorziening. Conform beslispoint 1.e.iv vervalt deze P&R, de argumentatie hiervoor is onder dat punt te vinden. Deze kavel loopt van de Voorweg tot aan het spoor van de RandstadRail. Aan de oostzijde grenst deze kavel aan de bestaande lintbebouwing van de Voorweg. De bouwhoogtes voor deze kavel lopen sterk uiteen om op de kavel een overgang tussen de historische lintbebouwing van de Voorweg en de hoogstedelijke woontoren direct naast het station mogelijk te maken.

1.c.ii. Perceel B: 50 meter aan de spoorzijde getrapt aflopend tot 15 meter aan de zijde van de Voorweg;

Perceel B bevindt zich in het zuidwesten van het gebied. In de huidige situatie liggen hier volkstuinen en een open veld. De volkstuinen zullen in de nieuwe situatie verdwijnen. Gelijk aan perceel A dient hier een goede overgang tussen de lintbebouwing van de Voorweg en de hoogstedelijke bebouwing naast het station te worden gerealiseerd.

Het verdwijnen van de volkstuinen zal ongeacht de juridische afspraken over de (opzegging van de) huur de gebruikers benadelen. Om hen tegemoet te komen moet zo veel mogelijk geprobeerd worden om hen elders in Zoetermeer een volkstuin aan te bieden. Daarbij moet een regeling getroffen worden in de vorm van een schadeloosstelling zodat zij hun volkstuin zo compleet mogelijk kunnen verhuizen. Dit is verankerd onder beslispunt 1.i.

Perceel B betreft in principe niet de bestaande woonhuizen aan de Voorweg die aan het perceel grenzen. Echter aangezien de omgeving behoorlijk zal veranderen is het in de volgende fase de moeite waard te onderzoeken of deze woonhuizen door de gemeente te verkrijgen zijn en bij de gebiedsontwikkeling betrokken kunnen worden.

1.c.iii. Perceel C: 50 meter getrapt aflopend tot 30 meter richting het oosten;

Perceel C bevindt zich in het noordoosten van het gebied waar zich nu de invoegstrook voor de P&R en K&R aan de noordzijde bevindt. Deze P&R en de invoegstrook op de Amerikaweg zullen met een andere inrichting van het stationsplein verdwijnen. Het versmallen of verleggen van de Amerikaweg biedt aanvullend ruimte om op deze locatie woningbouw te realiseren. De bouwhoogte loopt met het oog op de bestaande bebouwing ten noorden van de Amerikaweg in rap tempo af van 50 meter direct naast het station tot 30 meter richting het oosten.

1.c.iv. Perceel D: 70 meter getrapt aflopend tot 50 meter richting het westen;

Perceel D bevindt zich in het noordwesten van het gebied en beslaat het gebied tussen Gymworld en het toekomstige stationsplein. De Boerderij staat op dit moment op dit perceel. De Boerderij heeft behoefte aan nieuwbouw, welke conform het coalitieakkoord 'Samen doen wat nodig is' tussen de huidige locatie en Gymworld gerealiseerd zal worden. De voor de ambities in dit initiatiefvoorstel beschikbare ruimte zal dan ook afhangen van het uiteindelijke ruimtegebruik van de nieuwbouw voor de Boerderij. Dit perceel bevindt zich centraal ten opzichte van alle percelen en ligt tevens het verst weg van alle reeds bestaande bebouwing. Ook grenst dit perceel in de toekomst als enige direct (zonder scheiding middels spoor of weg) aan het nieuwe stationsplein. Daarmee leent deze kavel zich voor het maximale hoogteaccent van de gebiedsontwikkeling.

De 70 meter maximale hoogte vindt zijn oorsprong in de eisen die het bouwbesluit stelt aan gebouwen die hoger zijn. In de praktijk zullen gebouwen hoger dan 70 meter in verband met de financiële haalbaarheid ook direct fors hoger zijn, wat op deze plek niet wenselijk is.

1.c.vi. Perceel E: 40m getrapt aflopend tot 20 meter richting het noorden;

Perceel E bevindt zich in het noorden van het gebied en beslaat een groenstrook die ontstaat als het ruimtegebruik van de Vorstiusrode in noordelijke en zuidelijke richting wordt geoptimaliseerd.

De bouwhoogten van dit perceel lopen vanaf het stationsgebied af, richting de laagbouw van de wijk Buytenwegh.

In de volgende fase is het denkbaar om de ontwikkeling van dit perceel breder te bekijken in combinatie met een eventuele andere inrichting van het tankstation en autobedrijf ten noorden van het plangebied.

1.d. Op percelen A en B een aansluiting van de bebouwing op de Voorweg te creëren die past bij het geldende Beeldkwaliteitsplan Historische Linten;

Dit beslispunt slaat uitsluitend op de ontwikkeling van de percelen A en B. Met dit besluit wordt zo veel mogelijk aangesloten bij het beeldkwaliteitsplan Historische Linten Voorweg en Zegwaartseweg en voorkomt dat direct aan de Voorweg een hoogstedelijke woontoren gebouwd wordt, 'achter' op het perceel blijft dit wel mogelijk, vergelijkbaar met de afstand tussen de Voorweg en de galerijflat aan het Hoevenbos.

1.e. Parkeren op te lossen zoals bij andere hoogwaardige stationsomgevingen:

Met deze beslispunten wordt het mogelijk gemaakt om de parkeervoorziening voor deze hoogstedelijke gebiedsontwikkeling op een realistische manier uit te werken. Dit is vergelijkbaar met bebouwing rondom andere OV-knooppunten met hoogfrequent OV.

1.e.i. Zone A uit de Nota Parkeernormen 2019 te hanteren voor de percelen A, B, C, D, en E en de gebiedskaart in deze nota aan te passen;

Met dit beslispunt gaan voor alle percelen de parkeernormen gelden zoals die nu al gelden voor de Binnenstad en het Entreegebied.

De verlaging van de parkeernormen sluit aan bij de bredere trend van de mobiliteitstransitie in stedelijke gebieden. Steden zetten steeds meer in op duurzame mobiliteit, waarbij autobezit wordt ontmoedigd ten gunste van openbaar vervoer, fietsen en autodelen. Door in te zetten op lagere parkeernormen, stimuleren we een toekomstbestendig mobiliteitsbeleid dat niet alleen bijdraagt aan de bereikbaarheid, maar ook aan het terugdringen van verkeersdruk. Daarmee draagt het bij aan de leefbaarheid van de stad.

Met de hoge frequentie en korte reistijd per tramverbinding naar het Stadshart en naar Den Haag is de behoefte aan parkeerplaatsen bij deze nieuwe stedelijke ontwikkeling kleiner dan nu volgens de Nota Parkeernormen 2019³ geldt. De woningbouw richt zich daarnaast voornamelijk op huishoudens die minder gebruikmaken van de auto en vooral met het OV en de fiets uit de voeten kunnen. Huishoudens die in dit gebied komen wonen kiezen dan ook expliciet voor de lagere parkeernorm, waardoor hoge kosten die bij een verplichte parkeerplaats in een parkeergarage horen worden voorkomen.

In de huidige situatie geldt de halte Voorweg Hoog/Laag als grens tussen Zone B en C waardoor een deel van de percelen in Zone B liggen en een deel in zone C terwijl er in de praktijk tussen deze percelen geen wezenlijk verschil is. Een verandering van de parkeernorm naar zone A verlaagt het benodigd verplichte minimum voor het aantal parkeerplekken ten opzichte van Zone B met circa 20%.

³ [Nota Parkeernormen 2019](#)

De Nota Parkeernormen 2019 stelt een minimumeis aan het aantal parkeerplekken. In de praktijk realiseren projectontwikkelaars zelden meer dan de minimumeis aan parkeerplaatsen, simpelweg omdat het bouwen van onder- of bovengrondse parkeerplaatsen duur is en nieuwe bewoners beperkt behoefte hebben aan een meer dan €15.000 kostende parkeerplek.

Een verlaging van de parkeernorm in dit gebied is behalve vanuit het perspectief van de betaalbaarheid en de impuls voor het OV-gebruik ook wenselijk vanuit het perspectief van de verkeersontsluiting. Percelen A en B grenzen aan de rustige Voorweg en het is onwenselijk dat hier een aanzienlijke verkeersstroom ontstaat.

1.e.ii. Indien mogelijk de parkeervoorziening voor percelen A en/of B op percelen C en/of D op te lossen;

Het is onwenselijk dat op de rustige Voorweg aanzienlijke verkeersstromen ontstaan door de gebiedsontwikkeling. Een mogelijke oplossing is om de parkeergarage('s) voor de appartementen op percelen A en B te realiseren in de parkeergarages op percelen C en/of D en deze via de Amerikaweg te ontsluiten.

1.e.iii. In samenspraak met omwonenden tot een eventueel gewenst parkeerregime (blauwe zone/betaald parkeren) en vergunningensysteem te komen voor de directe omgeving;

Met een beperkte parkeernorm voor de ontwikkeling in dit gebied is het niet ondenkbaar dat een deel van de nieuwe bewoners gebruik zal maken van de mogelijkheid de eigen auto gratis in de openbare ruimte te parkeren. Vooral de gratis parkeervoorzieningen bij Gymworld en de Piet Bakkerhove zullen mogelijk aantrekkelijk zijn voor nieuwe bewoners die anders een parkeerplaats in een parkeergarage moeten huren of kopen.

Dit gedrag is ongewenst en kan worden voorkomen door vergunningparkeren in te voeren, bijvoorbeeld door middel van een blauwe zone met (bezoekers)vergunningen voor de huidige omwonenden.

Zo'n regime hoeft niet vooraf ingevoerd te worden, maar door vooraf duidelijk te krijgen welke wensen de omwonenden hebben kan er wanneer er daadwerkelijk een probleem ontstaat snel een oplossing ingevoerd worden.

1.e.iv. De P&R op het Ingenieur Veltplein te laten vervallen;

Om de ontwikkeling van een hoogstedelijk woonmilieu op perceel A mogelijk te maken vervalt de P&R Ingenieur Veltplein. De P&R ligt ongunstig met een ontsluiting via de rustige Voorweg en bedient voornamelijk inwoners van de rand van Meerzicht die met de auto naar de tramhalte rijden. Vanuit vrijwel elke plek in Meerzicht biedt de fiets echter dezelfde reistijd. De gehandicaptenparkeerplaatsen die komen te vervallen zullen waar nodig worden gecompenseerd aan de kant van de Amerikaweg.

Technisch gezien zou de P&R vervangen kunnen worden door een inbandige parkeergarage. Naar verwachting zullen de kosten hiervoor niet opwegen tegen de baten. In aanloop naar de

realisatie zou betaald parkeren op deze P&R de benodigde gegevens kunnen opleveren om de afweging te maken om een gebouwde P&R aan de kant van de Amerikaweg te bouwen.

1.f. Een levendige stationsomgeving te realiseren met:

Deze besispunten maken het realiseren van een kwalitatief hoogwaardige stationsomgeving Voorweg Hoog/Laag mogelijk. Dit vergroot niet alleen het reiscomfort met het OV, maar verbetert ook de sociale veiligheid in dit gebied.

1.f.i. een nieuw hoogwaardig stationsgebouw voor de haltes Voorweg Hoog en Laag;

Als verbindende schakel tussen de ontwikkeling van de verschillende percelen moet het nieuwe hoogwaardige stationsgebouw een aantrekkelijke omgeving tussen de nieuwe woontorens creëren. Het gebouw heeft een herkenbare uitstraling die aansluit bij het ontwerp van het nieuw te realiseren stationsgebouw van Station Zoetermeer en biedt op een comfortabele manier toegang tot het hoogfrequente openbaar vervoer. De perrons zijn overdekt en door een lichte en open uitstraling geeft het gebouw 24/7 een veilig gevoel.

1.f.ii. een transparante en open begane grond met economische en/of maatschappelijke activiteiten in de plinten (horeca, winkels en dienstverlening);

De gebiedsontwikkeling, van stationsgebouw tot de woontorens, zorgen zo veel mogelijk voor transparante gevels met een open en uitnodigende uitstraling. Er is in dit gebied ruimte voor kleinschalige retail, een supermarkt en/of kiosk, maar ook voor horeca met buitenterras(sen).

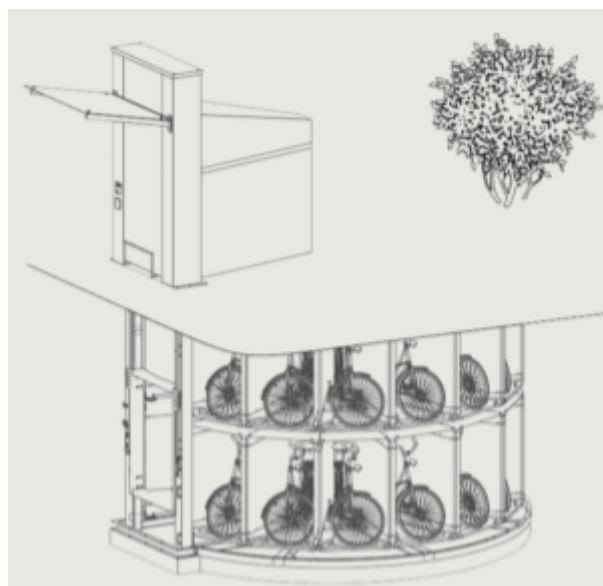
1.f.iii. een modern en uitnodigend stationsplein aan de noordzijde met Kiss & Ride;

Tussen het stationsgebouw en de Amerikaweg komt een uitnodigend nieuw stationsplein. Een Kiss & Ride biedt vanaf de Amerikaweg een veilige in- en uitstapplek voor reizigers die met de auto worden afgezet.

1.f.iv. aan beide kanten voldoende (automatisch) beveiligde stallingsmogelijkheden voor (elektrische) fietsen;

Elektrische fietsen zijn bezig met een forse opmars. Dat is positief want ze vergroten het verzorgingsgebied van openbaar vervoerhaltes. Dat wil zeggen dat mensen van verder weg naar een halte toe (kunnen) komen. Tegelijkertijd zijn elektrische fietsen een grotere investering en zijn ze kwetsbaarder voor vandalisme en diefstal dan reguliere fietsen.

Om de bereikbaarheid van het station met de elektrische fiets te vergroten moet worden ingezet op goede stallingsmogelijkheden. Daarmee kan worden voorkomen dat angst voor vandalisme en diefstal het gebruik van het OV ontmoedigd voor mensen die met de elektrische fiets komen. Een



Afbeelding: ondergrondse automatische fietsenstalling (door Bike.Box)

beveiligde fietsenstalling kan hiervoor op verschillende manieren een oplossing bieden, van automatische onder- of bovengrondse afgesloten fietsenstallingen tot een door personeel bewaakte fietsenstalling.

1.g. Het ruimtegebruik en de verkeersdoorstroming op de Amerikaweg en de Vorstiusrode te optimaliseren;

De Amerikaweg en Vorstiusrode zijn zeer ruim opgezet. De verschillende rijrichtingen zijn van elkaar gescheiden met zeer brede middenbermen. Ook is het aantal rijbanen fors, daar waar het aantal verkeersbewegingen dit niet altijd noodzakelijk maakt. Door de weginrichting rondom het gebied Voorweg Centrum te optimaliseren ontstaat er meer ruimte voor de ontwikkeling van woningbouw en het verbeteren van de leefomgeving.

Zo is het denkbaar dat door het aantal rijbanen op de Amerikaweg in beide richtingen terug te brengen tot één, vergelijkbaar met het kruispunt Aziëweg-Toneellaan, en de rijbaan meer naar het noorden te verplaatsen er meer ruimte ontstaat voor de ontwikkeling van woningbouw op perceel C.

Tevens is het denkbaar om de nu gescheiden rijrichtingen van de Vorstiusrode beide aan de oostelijke kant te realiseren, waarmee ruimte voor perceel E ontstaat.

Dit initiatiefvoorstel maakt op dit moment geen keuze voor een andere weginrichting, maar schetst mogelijkheden voor optimalisatie. De uitwerking moet in het vervolg onderzocht worden.



► Voorbeeld van de optimalisatie van de weginrichting (huidig > nieuw)

1.h. Aan de oostkant van het plangebied over het spoor een noord-zuid fietsbrug te creëren die de Voorweg en het Godfried Bomanspad verbindt;

Op dit moment is het niet mogelijk om fietsend ter hoogte van halte Voorweg Hoog/Laag het spoor over te steken zonder gebruik te maken van liften of trappen. Door aan de oostkant een nieuwe fiets- en wandelbrug te realiseren wordt de fiets- en wandelverbinding tussen Buytenwegh en Meerzicht verbeterd.

De in bijlage 1 geschetste locatie van de fietsbrug is indicatief.

1.i. De gebruikers van de volkstuinen aan de Voorweg voor zover mogelijk elders in Zoetermeer een andere volkstuin aan te bieden.

Dit beslispunt regelt een tegemoetkoming voor de gebruikers van de volkstuinen aan de Voorweg, die conform beslispunt 1.c.ii verdwijnen.

Het verdwijnen van de volkstuinen zal ongeacht de juridische afspraken over de (opzegging van de) huur de gebruikers benadelen. Om hen tegemoet te komen moet zo veel mogelijk geprobeerd worden om hen elders in Zoetermeer een volkstuin aan te bieden. Daarbij moet een regeling getroffen worden in de vorm van een schadeloosstelling zodat zij hun volkstuin zo compleet mogelijk kunnen verhuizen.

2. De ambities zoals opgenomen in de toelichting over de RandstadRail vast te stellen:
Besluitpunt 2 betreffen keuzes die een directe invloed hebben op de tramlijnen in Zoetermeer en specifiek op de relatie van deze keuzes met de ontwikkeling van Voorweg Centrum.



► Ingezoomde lijnenkaart van de ambities voor de RandstadRail

2.a. Wijzigingen tramlijn 3, met spoorboog:

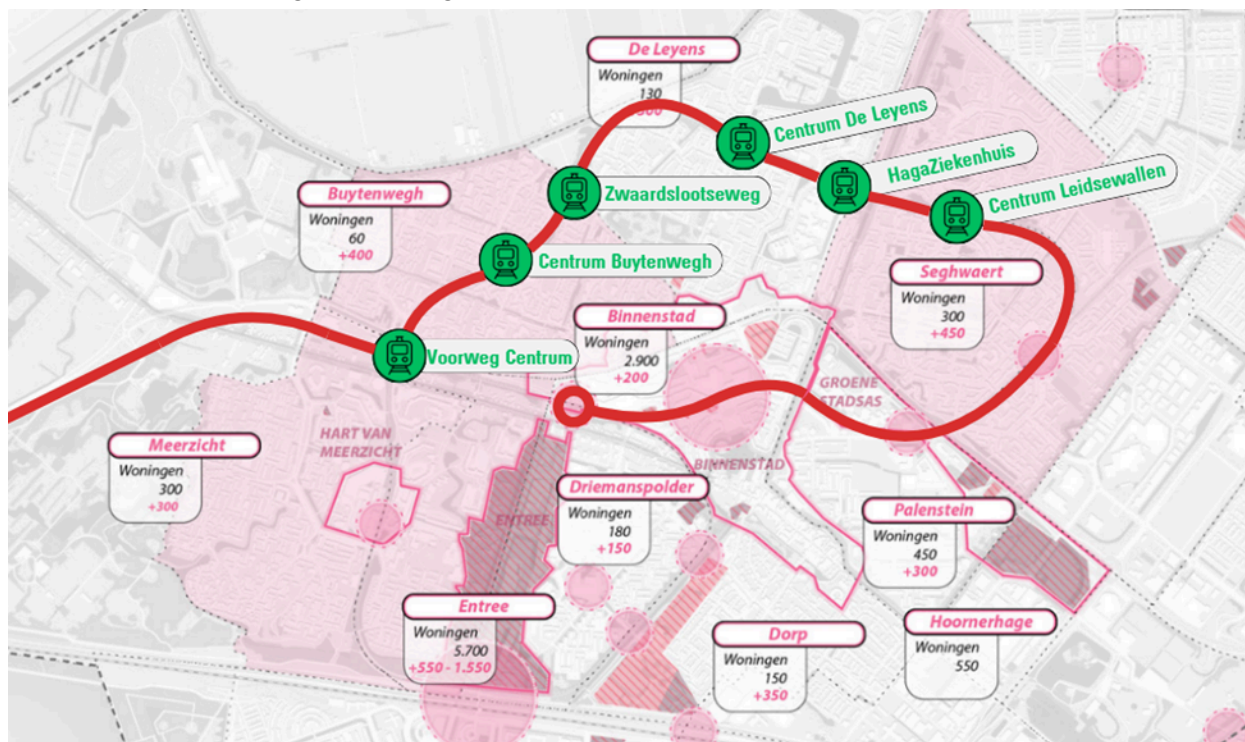
Dit beslispunt betreft een voorkeur voor een grootschalige ingreep voor het omleiden van tramlijn 3 via een nieuwe spoorboog.

De aanleg van de spoorboog zal de reistijd tussen de noordelijke wijken van Zoetermeer en Den Haag aanzienlijk verkorten, waardoor het gebruik van de RandstadRail wordt gestimuleerd. Deze verbeterde OV-verbinding vermindert de afhankelijkheid van de auto en kan daarmee bijdragen aan het ontlasten van andere drukke infrastructuur, zoals lokale wegen en de A12. Door efficiëntere openbaarvervoeropties aan te bieden, draagt de spoorboog niet alleen bij aan de verbetering van de mobiliteit, maar ook aan de leefbaarheid van de stad en de bredere verduurzaming van het vervoer in de regio.

De investeringen in het openbaar vervoer die dit beslispunt mogelijk maken, hebben niet alleen direct een positieve invloed op de stad, maar scheppen ook de randvoorwaarden voor toekomstige vernieuwingen in de noordelijke wijken.

Bijvoorbeeld:

- Herontwikkeling/verdichting van winkelcentrum Buytenwegh;
- Toevoegen van een halte met woningbouw ter hoogte van de Zwaardslotseweg met een overstap op buslijn 400 richting Leiden en een gebiedsontwikkeling op het voormalig baggerdepot;
- Herontwikkeling/verdichting rondom winkelcentrum De Leyens;
- Toevoegen of verplaatsen van een halte bij de nieuwbouw van het HagaZiekenhuis Zoetermeer;
- Herontwikkeling/verdichting rondom winkelcentrum Leidsewallen;



► : (zachte) locaties voor woningbouw uit de Tussenrapportage Ruimtelijke Strategie Zoetermeer 2024 met toegevoegd in groen de door dit initiatiefvoorstel versterkte en mogelijk nieuwe haltes.

De keuze voor een spoorboog is ambitieus en vereist een diepgaande vervolgstudie. In het kader van een investeringsbesluit voor het spoorbeveiligingssysteem is reeds een motie aangenomen om deze varianten te onderzoeken, echter zijn de overige ontwikkelingen uit dit voorstel daarin nog niet meegenomen. Deze ontwikkelingen zullen een positieve invloed hebben op de businesscase voor de spoorboog en zijn dus belangrijk om mee te nemen bij het onderzoek.

Indien de realisatie van de spoorboog toch onmogelijk blijkt, schetst beslispoint 2.a.iii. een terugvaloptie.

2.a.i. Variant 'spoorboog': via een nieuwe spoorboog voor de RandstadRail ter hoogte van de haltes Voorweg Hoog/Laag een directe aansluiting tussen halte Buytenwegh en Den Haag te ontwikkelen en tramlijn 3 via de nieuwe spoorboog tussen Leidschenveen en Buytenwegh via de noordzijde door de krakeling in Zoetermeer laten rijden, met als eindhalte Centrum West;

Met dit beslispunt wordt een nieuwe spoorboog gerealiseerd die het spoor vanuit Leidschenveen en de Noordelijke lus van de krakeling direct met elkaar verbindt.

De nieuwe spoorboogverbinding wordt een ongelijkvloerse kruising. Door vroegtijdig aan beide kanten van het bestaande spoor tussen halte Voorweg Laag en ter hoogte van Gymworld een parallelspoor te realiseren kan het vereiste hoogteverschil gerealiseerd worden om zonder kruisend verkeer de tram vanuit Leidschenveen naar Buytenwegh af laten buigen.

Om een 'fly-over' te creëren is voldoende hoogteverschil ter hoogte van halte Voorweg noodzakelijk. Dit hoogteverschil is relatief eenvoudig te realiseren omdat het spoor in west-oostelijke richting ter hoogte van Gymworld behoorlijk naar beneden duikt.

De spoorboog is in dit gebied krap, maar kijkende naar vergelijkbare situaties, voor en na de halte Beatrixkwartier in Den Haag, is de bocht technisch inpasbaar. Voor de leefbaarheid is het wel belangrijk goed te letten op eventuele geluiddempende maatregelen om een 'piepende' tram in de krappe bocht te voorkomen.

Met de nieuwe spoorboog wordt het mogelijk voor tramlijn 3 om vanaf Voorweg Laag direct door te rijden naar de haltes Buytenwegh, De Leyens en Leidsewallen. Dit verkort de reistijd vanaf deze haltes richting Den Haag aanzienlijk en verhoogt het reiscomfort doordat de overstap op Voorweg Hoog/Laag vervalt. Dit moet het gebruik van de RandstadRail vanuit de noordelijke wijken aantrekkelijker maken.

Tramlijn 3 rijdt in dit plan vervolgens door richting Centrum West, waarvandaan die dezelfde route terug zal rijden. Hiermee vervallen voor tramlijn 3 de haltes Meerzicht, Station Zoetermeer, Delftsewallen en Dorp. Deze haltes zullen in tegengestelde richting worden bediend door een nieuwe tramlijn 5, zie beslispunt 2.b. en mogelijk een zelfrijdende pendeltram, zie beslispunt 2.c.

2.a.ii. Een oplossing te vinden voor het halteren van de aangepaste tramlijn 3 buiten de spoorboog;

Met dit beslispunt wordt de ambitie vastgelegd om ook de aangepaste tramlijn 3 te laten halteren op 'Voorweg Centrum'.

Een halte in een bocht heeft als probleem dat er veel ruimte tussen het perron en het rijtuig ontstaat. Dat is in verband met de toegankelijkheid onwenselijk. Om dat op te lossen zal het perron van halte Voorweg Laag in westelijke richting moeten opschuiven of er moet een aanvullend perron ten westen van het huidige perron worden gerealiseerd specifiek voor de nieuwe tramlijn 3.

Aangezien de halte Voorweg Hoog niet verplaatst kan worden zonder een kostbare verplaatsing van de reeds bestaande spoorbrug ontstaat in alle gevallen een suboptimale inrichting. Door Voorweg Hoog altijd aan de westelijke kant van de 2 sporen te laten halteren en roltrappen tussen Voorweg Hoog en Voorweg Laag toe te voegen, in combinatie met het verschuiven van het perron van Voorweg Laag richting het westen, zou het station weliswaar uitgerekt maar te realiseren moeten zijn.

2.a.iii. Terugvaloptie zonder spoorboog 'Linksom rijden', tramlijn 3 verkorten via de huidige route met als eindhalte Voorweg Hoog;

Dit beslispunt geeft een terugvaloptie in het geval de spoorbrug (nog) niet gerealiseerd kan worden.

Met het oog op de mogelijkheid om later alsnog voor deze optie te kunnen kiezen, verandert er met dit beslispunt niets aan de te bebouwen omgeving. Zo blijft de spoorboog ruimtelijk inpasbaar als in de toekomst de vervoerswaarde van de noordelijke tramlijn 3 verder toeneemt, bijvoorbeeld door het bouwen van meer woningen rondom haltes Buytenwegh, De Leyens of Leidsewallen, of het toevoegen van een nieuwe halte ter hoogte van de Zwaardslotseweg (Kruisend met buslijn 400 naar Leiden).

Indien de spoorboog niet te realiseren valt, zal tramlijn 3 zijn huidige route blijven rijden met als wijziging dat deze zal termineren op Voorweg Hoog in plaats van op Centrum West.

De nieuwe tramlijn 5 kan ook bij de terugvaloptie 'rechtsom rijden', zie beslispunt 2.b. gerealiseerd worden.

Met deze terugvaloptie wordt minder rigoureuus ingegrepen in het tramnetwerk maar wordt nog altijd wel een zwaktepunt van de huidige tramlijn 3 aangepakt, namelijk dat de staart van de krakeling slecht wordt gebruikt.

2.b. Variant 'óók rechtsom rijden': een nieuwe tramlijn 5 die tussen (ten minste) Den Haag Centraal via Centrum West zuidelijk afslaat richting de haltes Zoetermeer Dorp, Delftsewallen, Station Zoetermeer, Meerzicht en als eindhalte Voorweg Hoog heeft;

Met dit beslispunt wordt ervoor gekozen dat een nieuwe tramlijn tussen Zoetermeer en Den Haag wordt gerealiseerd.

Met de op handen zijnde woningbouw bij het Vernedepark en aan de Paltelaan krijgen de haltes Dorp en Delftsewallen er een aanzienlijk aantal potentiële reizigers bij. Op dit moment zijn deze haltes zeer slecht ontsloten, waarbij zowel via Centrum West als Voorweg Hoog/Laag richting Den Haag een vervelende overstap ontstaat.

Door een nieuwe verbinding te realiseren ontstaat een directe verbinding tussen Delftsewallen en Dorp en Den Haag. De extra frequentie op Centrum West en Voorweg Laag draagt daarnaast bij aan de kwaliteit van het OV op deze haltes. Dat is positief voor de toekomstige

herontwikkeling van Centrum West, de noordzijde van de Entree, en de in dit initiatiefvoorstel genoemde ontwikkeling rond Voorweg Centrum.

Voor de eindhalte in Den Haag zal afstemming moeten plaatsvinden met de gemeente Den Haag en de MRDH. Den Haag Centraal is met zijn vele overstapmogelijkheden en 4 perrons voor de tramverbindingen een logische minimale optie. Nagedacht kan worden om verder door te rijden op dezelfde route als tramlijn 4 tot de halte naast het HagaZiekenhuis aan de Leyweg.

2.c. Variant ‘zelfrijdend’: een nieuwe tramlijn 7 die middels een zelfrijdend voertuig pendelt tussen Station Zoetermeer, via Meerzicht, en Voorweg Hoog. Tramlijn 5 termineert in deze variant bij Station Zoetermeer;

Voor het gedeelte van tramlijn 3 tussen Voorweg Hoog en Station Zoetermeer geldt dat dit een weinig gebruikte spoorverbinding is.

Door dit spoor fysiek te scheiden van de rest van het spoornetwerk zou geëxperimenteerd kunnen worden met zelfrijdende voertuigen. De technologie is niet nieuw, maar wordt in Nederland nog nergens toegepast, terwijl het OV al jaren kampt met zeer dringende personeelstekorten.

Door tussen Station Zoetermeer en Voorweg Hoog te pendelen op een enkel spoor blijft Meerzicht ook ontsloten voor personen die voor hun mobiliteit op het OV zijn aangewezen.

De vervoerswaarde van deze tramlijn zal beperkt zijn, maar biedt wel een mogelijkheid om ‘in de echte wereld’ ervaring op te doen met zelfrijdende trams. Ervaring die op termijn kan leiden tot kwaliteitsverbeteringen en kostenbesparingen in de gehele OV-sector.

Als voor deze optie wordt gekozen, zal tramlijn 5 als eindhalte Station Zoetermeer hebben.

2.d. Tramlijnen 4 en 34 blijven ongewijzigd;

Met dit beslispunt wordt voor de duidelijkheid bevestigd dat aan tramlijn 4 en aan tramlijn 34 geen wijzigingen worden aangebracht.

Mogelijk dat tramlijn 4 en 34 wel meer reizigers krijgen op haltes Seghwaert, Palenstein en Stadhuis aangezien tramlijn 3 vanaf die locaties niet meer direct richting Den Haag rijdt. Rijden met dubbele (langere) voertuigen kan de capaciteit op deze tramlijn(en) waar nodig vergroten.

3. Het college de opdracht te geven om met de hoogste prioriteit de haalbaarheidsfase op te starten en in overleg met geïnteresseerde ontwikkelaars te komen tot een omgevingsprogramma voor de gebiedsontwikkeling Voorweg Centrum;

Met dit beslispunt wordt het directe vervolg van dit initiatiefvoorstel vormgegeven.

Dit project zal conform de 'Zoetermeerse werkwijze projectmatig werken' worden opgepakt. Dat is essentieel om te zorgen voor een duidelijke structuur, heldere afspraken en goede sturing. Door gebruik te maken van deze methode wordt het project continu bewaakt op de belangrijke aspecten zoals geld, risico's, tijd en kwaliteit. Dit zorgt ervoor dat er tijdig kan worden bijgestuurd waar nodig, zonder dat de voortgang of het eindresultaat in gevaar komt.

Conform die werkwijze zal de vervolgstap zijn om met de ambities uit dit initiatiefvoorstel de haalbaarheidsfase op te starten. Hierbij is het wenselijk om vroegtijdig ontwikkelaars en/of woningcorporaties te betrekken die kunnen helpen bij het uitwerken van een realistisch plan.

Door het project met de hoogste prioriteit op te pakken en elk half jaar te rapporteren in de rapportage ruimtelijk fysiek, wordt niet alleen een strakke projectplanning gewaarborgd, maar blijft de gemeenteraad ook goed op de hoogte van de vorderingen en eventuele knelpunten. Dit maakt het mogelijk om op een transparante manier te werken en waar nodig de plannen aan te passen om de beoogde resultaten te behalen.

Zie voor een overzicht van de hierna te doorlopen stappen het kopje Planning.

4. Het participatieniveau voor de haalbaarheidsfase vast te stellen op consulteren;

Dit beslispunt legt het participatieniveau voor het doorlopen van de haalbaarheidsfase vast. Zie voor een onderbouwing het kopje Participatie.

5. Voor het doorlopen van de haalbaarheidsfase een voorbereidingsbudget beschikbaar te stellen van €1.300.000,- en dit te dekken uit het Rif;

Met dit beslispunt wordt het budget voor het doorlopen van de haalbaarheidsfase voor dit project beschikbaar gesteld.

Zie voor een onderbouwing van het bedrag het kopje Financiën.

Kanttekeningen

Dit hoofdstuk bevat kanttekeningen die zijn te plaatsen bij een aantal van de beslispunten en de overwegingen die zijn gemaakt om hiermee, waar mogelijk, rekening te houden. In de argumentatie van een groot aantal beslispunten wordt hier ook op ingegaan. Het betreft hier daarom voornamelijk kanttekeningen die niet direct voortvloeien uit een individueel besluit, maar uit de initiatiefnota als geheel.

Wijzigingen van de tramverbindingen

De tramverbindingen in Zoetermeer zijn onderdeel van een lopend openbaarvervoerconcessie die door de MRDH is gegund aan HTM. Daarnaast zal een wijziging van de tramlijnen ook gevolgen hebben voor de dienstregeling in Den Haag. Deze wijzigingen in het tramnetwerk en de dienstregeling vereisen goede en constructieve samenwerking en overeenstemming met al deze partijen.

Alle partijen zijn rationele partners van Zoetermeer en ze zullen een versterking van het OV ongetwijfeld toejuichen. Het zal echter wel noodzaak zijn dat Zoetermeer de businesscase van de wijzigingen op een goede manier kan onderbouwen en dat de businesscase positiever is dan nu het geval is, het systeem moet er sterker van worden. Het moet niet zo zijn dat deze plannen extra kosten, maar niet genoeg extra baten bij onze partners neerleggen.

Verkeersstromen en parkeerdruk

De toevoeging van woningen en andere voorzieningen kan leiden tot een toename van verkeersstromen en parkeerdruk, vooral in de directe omgeving van de Voorweg. Door de parkeernormen aan te passen en in te zetten op een hoge frequentie van het openbaar vervoer wordt het risico beperkt. Daarnaast wordt op voorhand met de bestaande omwonenden in het gebied afgestemd over een eventueel parkeerregime.

De bestaande bebouwing aan de Voorweg

De kavels A en B grenzen aan bestaande woningen aan de Voorweg, waar bewoners mogelijk vrezen dat hun woongenot zal worden aangetast door de komst van hoogstedelijke woontorens. Hoewel de bouwhoogtes zorgvuldig zijn afgestemd om een geleidelijke overgang tussen bestaande en nieuwe bebouwing te creëren, blijft het een feit dat sommige bewoners visueel en qua ervaren privacy hiervan hinder kunnen ondervinden. Daar tegenover staat dat de gebiedsontwikkeling juist kansen biedt om de leefbaarheid en veiligheid van de stationsomgeving te verbeteren en de woningnood aan te pakken, waardoor er een balans wordt gezocht tussen de belangen van de huidige bewoners en de bredere maatschappelijke opgave.

Indien door de komst van deze gebiedsontwikkeling de huidige omwonenden aan de Voorweg hun woning op vrijwillige basis zouden willen verkopen aan de gemeente is het de moeite waard deze gronden te verwerven. Vanuit puur stedenbouwkundig oogpunt biedt dit kansen om het plangebied uit te breiden voor een nog geleidelijker overgang tussen de bestaande bebouwing en de nieuwe plannen. Ook biedt dit simpelweg meer ruimte voor woningen.

Flexibiliteit van de planning

Er is in dit initiatiefvoorstel bewust ruimte gelaten voor aanpassingen op basis van de voortgang van de uitvoering. De plannen zijn flexibel genoeg om in verschillende fasen te worden gerealiseerd, afhankelijk van externe factoren zoals marktontwikkelingen, de snelheid van de grondverkoop of realisatie van de Boerderij, en de beschikbaarheid van subsidies. Mochten er vertragingen ontstaan door onvoorziene omstandigheden, dan kunnen individuele kavels gefaseerd worden ontwikkeld zonder de bredere gebiedsvisie in gevaar te brengen. Dit zorgt ervoor dat de kernambities, zoals hoogstedelijke woningbouw en verbeterde infrastructuur, altijd haalbaar blijven, zelfs als de tijdslijnen moeten worden bijgesteld.

Woningdifferentiatie en de verhouding sociale/middenhuur

In deze initiatiefnota worden geen aanvullende kaders meegegeven voor de prijsklassen van de te realiseren woningen. Daarmee blijft er in de haalbaarheidsfase ruimte om te onderzoeken welke segmenten het beste in deze ontwikkeling terecht kunnen komen op basis van de behoeften van Zoetermeer en van de omliggende wijken.

Financiën

Het budget voor de haalbaarheidsfase is geraamd op basis van een geprognosticeerd programma van 1.500 woningen en 25.000 meter voorzieningen. Voor het uitwerken van de OV-ambities is een schatting gemaakt. Een deel van de OV-ambities worden al onderzocht door middel van de motie⁴ en daarvoor is al budget vrijgegeven.

Het bedrag van €1.300.000,- komt uit de plankostenscan van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en vormt de basis voor het kunnen verhalen van deze kosten, bij een succesvolle realisatie, op de ontwikkelaar(s).

Deze kosten zijn bij het succesvol doorlopen van de realisatie waarschijnlijk te verhalen op de ontwikkelaar(s).

Plankostenregels bij kostenverhaal MET tijdvak (aangepast Zoetermeer)			
Resultaat			
Datum	28-1-2025		
Gemeente:	Zoetermeer		Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Projectnaam:	Voorweg		
Kostenverhaalsgebied:	0		
looptijd in jaren: 14,00			
Complexiteit van het project: 161%			
		euro's	
Omgevingsplan, projectbesluit of omgevingsvergunning voor het kostenverhaalsgebied		€	698.944
1.1 Opstellen en vaststellen gedetailleerd omgevingsplan		€	48.317
1.2 Stedenbouwkundig plan		€	373.290
1.3 Beeldkwaliteitsplan		€	277.337
Werkzaamheden ten behoeve van het uitvoeren van het omgevingsplan		€	328.867
2.1 Taxatie inbrengwaarde percelen		€	7.394
2.5 Inrichtingsplan Openbare ruimte		€	48.126
2.7 Algemene en financiële verantwoording en aansturing van het project		€	273.347
2.8 Onvoorzien voor OV-knooppunt en onderzoeken	25%	€	256.953
Totaal kostenverhaal		€	1.284.764

⁴ [Motie 2411-76 VVD - Uitbreiding onderzoek Krakeling](#)

Participatie en communicatie

Het vaststellen van het participatieniveau op 'consulteren' sluit aan bij de omvang en reikwijdte van de gebiedsontwikkeling Voorweg Centrum. De kern van dit project, de hoogstedelijke woningbouw, de verbeterde openbaarvervoerverbindingen en de ruimtelijke herontwikkeling, wordt reeds vastgelegd met dit ambitiedocument. Daarmee is de richting van de ontwikkeling grotendeels bepaald en blijft er weinig ruimte voor fundamentele wijzigingen.

Desondanks is het van groot belang dat omwonenden, reizigers en andere niet direct betrokken belanghebbenden betrokken worden bij de verdere uitwerking van de plannen, met name wat betreft de inrichting van de openbare ruimte, de verkeersveiligheid en de parkeervoorzieningen. Het participatieniveau 'consulteren' biedt voldoende mogelijkheden voor inspraak op gedetailleerde onderdelen van het plan, zoals de indeling van het stationsplein, de groenvoorzieningen en de verkeersontsluiting. Het geeft omwonenden, reizigers en andere belanghebbenden de kans om zorgen en ideeën te delen, die vervolgens kunnen worden meegewogen in de uiteindelijke vormgeving van het gebied.

Door te kiezen voor consulteren wordt een balans gevonden tussen betrokkenheid van inwoners, reizigers en andere belanghebbenden, en de noodzaak om de herontwikkeling voortvarend aan te pakken.

Duurzaamheid

Duurzaamheid is een centraal uitgangspunt in de gebiedsontwikkeling Voorweg Hoog/Laag, met een sterke nadruk op het bevorderen van duurzame mobiliteit. Een belangrijk onderdeel van het plan is de investering in hoogfrequent openbaar vervoer door middel van de RandstadRail, in combinatie met de verbetering van de reiservaring via een modern, toegankelijk en veilig station. Dit station biedt niet alleen verbeterde toegang tot het openbaar vervoer, maar biedt ook voldoende en beveiligde stallingsmogelijkheden voor (elektrische) fietsen. Dit stimuleert het gebruik van milieuvriendelijke vervoersmiddelen en vermindert de afhankelijkheid van de auto.

Daarnaast speelt het concept van transit-oriented development een belangrijke rol. Door woningen direct boven op een stationsomgeving te realiseren, wordt niet alleen een efficiënte benutting van de ruimte mogelijk gemaakt, maar draagt het ook bij aan het terugdringen van autogebruik. Inwoners worden gestimuleerd om gebruik te maken van het openbaar vervoer, wat bijdraagt aan duurzamer mobiliteitsgedrag.

Tot slot voldoen de nieuw te bouwen woningen aan de laatste wettelijke vereisten op het gebied van duurzaamheid, zoals het realiseren van aardgasvrije woningen. Dit zorgt ervoor dat de woningontwikkeling toekomstbestendig is en bijdraagt aan de verduurzaming van de stad.

Toegankelijkheid

Toegankelijkheid speelt een belangrijke rol in de ontwikkeling van de stationsomgeving Voorweg Centrum. Het project heeft als doel om een gebied te creëren dat voor iedereen toegankelijk is, ongeacht fysieke mogelijkheden. Het hoogfrequente openbaar vervoer dat vanuit dit knooppunt wordt aangeboden, maakt de stad en regio beter bereikbaar voor iedereen. De nabijheid van de RandstadRail en de verbeterde stationsfaciliteiten zorgen ervoor dat mensen makkelijker gebruik kunnen maken van het OV wat de bereikbaarheid van Zoetermeer verder vergroot.

Een belangrijk onderdeel van het plan is de realisatie van gelijkvloerse perrons, die het voor iedereen mogelijk maken om zelfstandig en zonder belemmeringen in en uit te stappen bij de RandstadRail. Dit vergemakkelijkt de toegang voor mensen met kinderwagens, rolstoelen of rollators en draagt bij aan een soepele reiservaring voor alle reizigers.

In de herontwikkeling van de stationsomgeving wordt ook rekening gehouden met de behoefte aan voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen. Hoewel de gehandicaptenparkeerplaatsen bij de huidige P&R verdwijnen, moeten er voldoende nieuwe gehandicaptenparkeerplaatsen worden toegevoegd aan de kant van de Amerikaweg. Hierdoor blijft het gebied toegankelijk voor mensen die afhankelijk zijn van een auto om het openbaar vervoer te bereiken.

De nieuwe fietsbrug over het spoor biedt een altijd storingsvrije en veilige oversteek tussen de wijken Buytenwegh en Meerzicht wat de toegankelijkheid van beide wijken aanzienlijk verbetert. Deze verbinding maakt het niet alleen makkelijker om tussen de wijken te fietsen, maar zorgt er ook voor dat mensen met een fysieke beperking zich makkelijker kunnen verplaatsen tussen deze delen van de stad.

Daarnaast wordt de stationsomgeving uitgerust met voldoende liften om ervoor te zorgen dat alle perrons gemakkelijk bereikbaar zijn. Dit maakt de toegang tot het openbaar vervoer voor iedereen mogelijk, ongeacht mobiliteitsbeperkingen. De liften zijn essentieel voor het waarborgen van de volledige toegankelijkheid van de stationsomgeving, zodat iedereen zonder hindernissen gebruik kan maken van de nieuwe infrastructuur.

Rapportage en evaluatie

Het project Voorweg Centrum zal conform de 'Zoetermeerse werkwijze projectmatig werken' worden uitgevoerd, wat betekent dat er elke zes maanden gerapporteerd wordt via de rapportage ruimtelijk fysiek. Deze regelmatige rapportages bieden inzicht in alle belangrijke aspecten van het project, zoals de financiële status, de planning en risico's van de uitvoering. Dit geeft de gemeenteraad en andere betrokkenen de mogelijkheid om de voortgang goed te monitoren en, indien nodig, bij te sturen. Het hanteren van deze werkwijze zorgt ervoor dat het project beheersbaar blijft en de gestelde doelen op tijd en binnen het budget kunnen worden gerealiseerd.

Planning

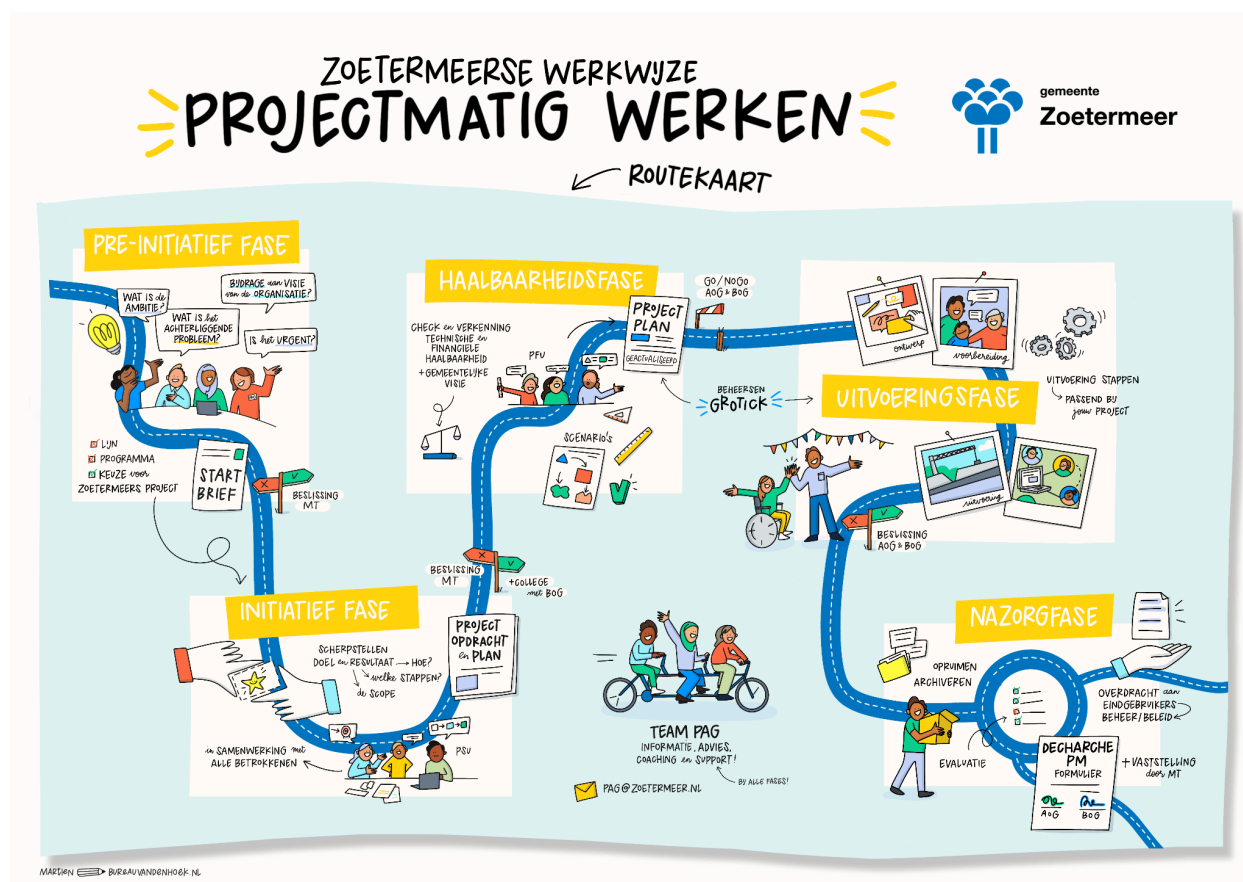
Het project Voorweg Centrum wordt conform besluit 3 opgepakt met de hoogste prioriteit, waarbij de vastgestelde 'Zoetermeerse werkwijze projectmatig werken' van toepassing is.

In dit stadium dient dit initiatiefvoorstel als het definitieve ambitiedocument voor de ontwikkeling van Voorweg Centrum en beslaat daarmee de initiatieffase van het project.

De gemeenteraad zal in een later stadium nog beslissen over:

1. Vaststellen grex inclusief concept stedenbouwkundig plan;
2. Vaststellen definitief stedenbouwkundig plan;
3. Vaststellen omgevingsprogramma;
4. Vaststellen businesscase.

Deze stappen zijn cruciaal om de financiële en ruimtelijke kaders van de ontwikkeling te waarborgen. De vaststelling van de grex zal bepalend zijn voor de verdere uitvoerbaarheid en fasering van het project, terwijl het definitieve stedenbouwkundig plan de concrete invulling en inrichting van het gebied vastlegt.



Bijlagen

Bijlage 1 : Schematisch overzicht gebied Voorweg Hoog/Laag



Bijlage 2: Lijnenkaart RandstadRail (ingezoomd)



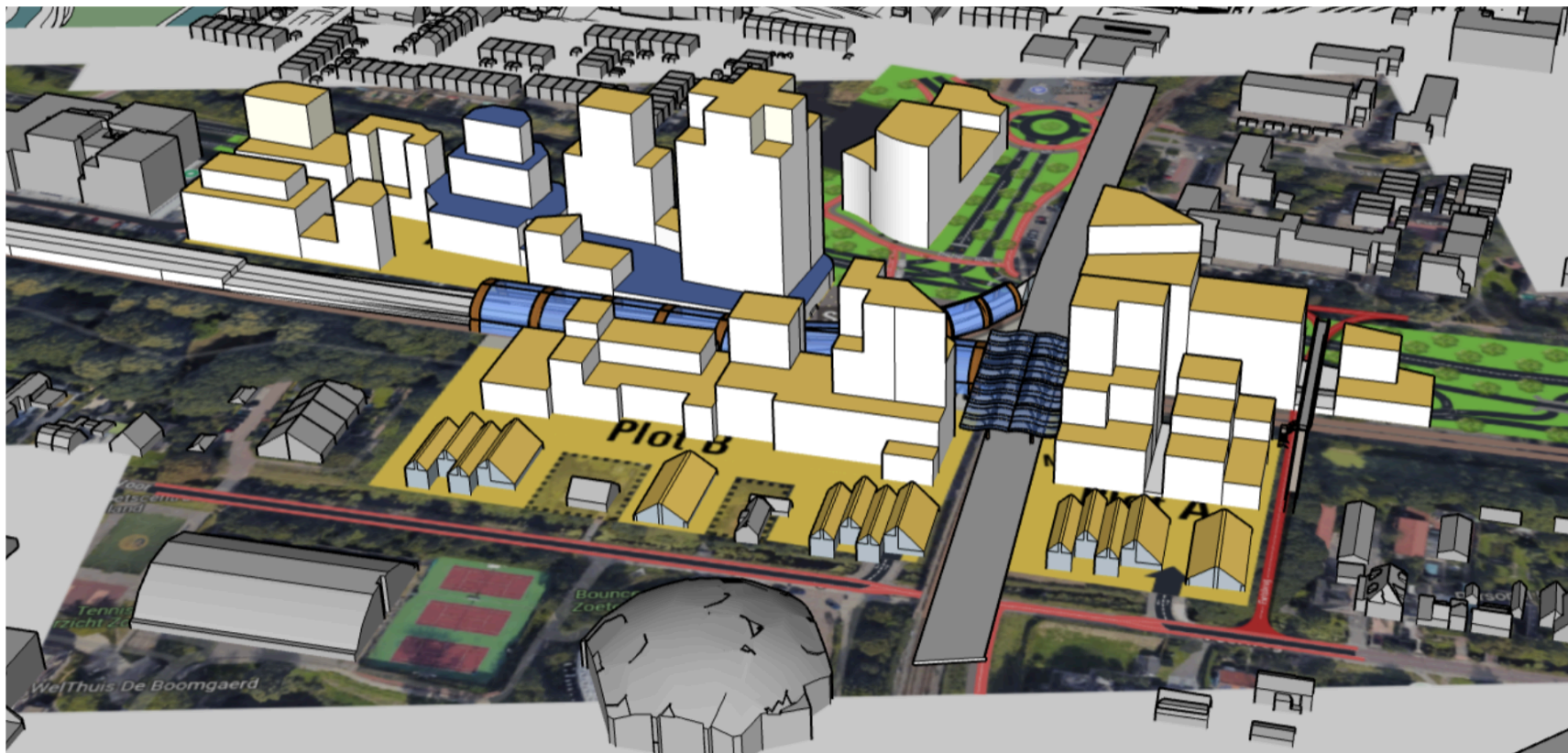
► Ingezoomde lijnenkaart van de ambities voor de RandstadRail

Bijlage 3: 3D-visualisaties



► Visualisatie: (vanaf boven)

► Om een beeld te krijgen, dit is slechts één mogelijke invulling



► Visualisatie: (richting noorden)

► Om een beeld te krijgen, dit is slechts één mogelijke invulling



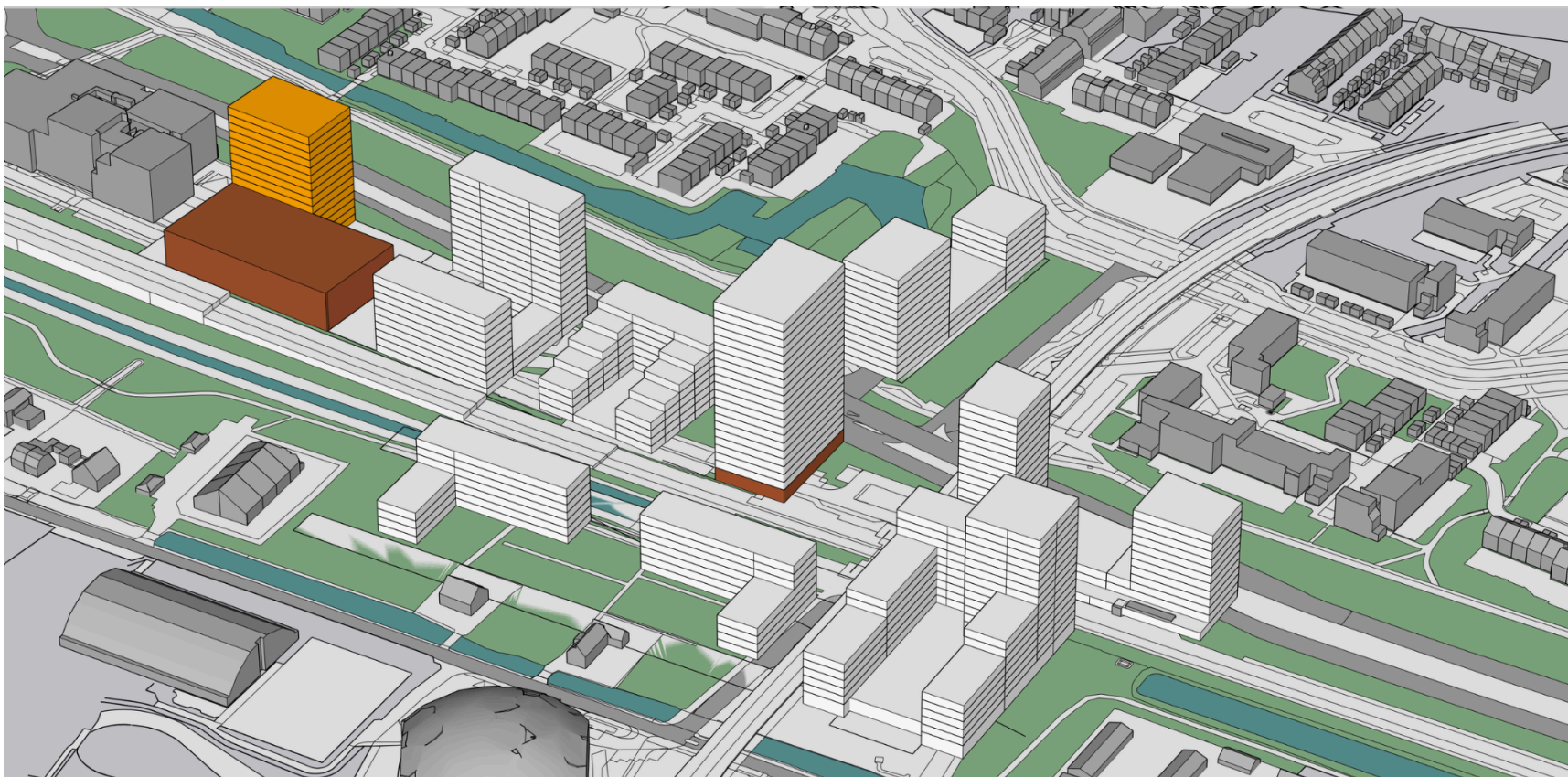
► Visualisatie: (richting zuid-westen)

► Om een beeld te krijgen, dit is slechts één mogelijke invulling



► Visualisatie: (richting noord-oosten)

► Om een beeld te krijgen, dit is slechts één mogelijke invulling



► Visualisatie: Alternatieve variant (richting noorden) ► Om een beeld te krijgen, dit is slechts één mogelijke invulling