

An aerial photograph of an urban area, likely Zoetermeer, showing a mix of residential buildings, parking lots, and green spaces. A large, bold, black word 'concept' is superimposed diagonally across the center of the image.

concept

DEELGEBIEDSVISIE 1

DENEMARKENLAAN EN OMGEVING

DE BINNENSTAD IN ANDER DAGLICHT DE BINNENSTAD IN JE DROMEN
DE BINNENSTAD IN CONCERT DE BINNENSTAD IN ONTWIKKELING
DE BINNENSTAD IN CIJFERS DE BINNENSTAD IN EEN OOGOPSLAG



gemeente
Zoetermeer



COLOFON

Dit is een conceptversie. Er kunnen geen rechten aan deze versie ontleend worden.

Uitgave van Gemeente Zoetermeer
Stedelijke Ontwikkeling - Ruimtelijk Beleid

Vastgesteld dd-mm-jjjj Gemeenteraad Zoetermeer

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

Voorwoord	5
Hoofdstuk 1	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Doel Deelgebiedsvisie	6
1.3 Participatie en deelgebiedsvisie	7
1.4 Beschrijving deelgebied en opgave	11
1.5 Grenzen en eigendom	13
1.6 Leeswijzer	13
Hoofdstuk 2: Ruimtelijk programmatische uitgangspunten	15
2.1 Visie Binnenstad 2040	15
2.2 Uitgangspunten deelgebied	15
2.3 Beeldkwaliteit	38
2.4 Uitgangspunten programma	42
2.5 Planologie	44
2.6 Spelregelkaart Deelgebied	46
2.7 Schetsontwerp openbare ruimte	48
Hoofdstuk 3: Financiën	50
Hoofdstuk 4: Participatie en Communicatie	51
4.1 Inleiding	51
4.2 Bijeenkomsten	52

VOORWOORD

....

Wethouder programma Binnenstad

Jan Iedema

Updaten



HOOFDSTUK 1

1.1 Aanleiding voor de deelgebiedsvisie

Op 21 september 2020 is de Visie Binnenstad 2040 vastgesteld door de gemeenteraad van Zoetermeer. De visie formuleert de ambitie op hoofdlijnen. Ook is de binnenstad verdeeld in deelgebieden waarin de beoogde ontwikkelingen zich afspelen. De Visie Binnenstad 2040 vormt daarmee de basis voor de deelgebiedsvisie 1 Denemarkenlaan en omgeving. Op 31 januari 2022 is de Uitvoeringsstrategie programma Binnenstad vastgesteld. Daarin hebben we de ambitie omgezet in concretere stappen. Deze stappen zijn bedoeld om de binnenstad te versterken. Met het besluit van de gemeenteraad op 31 januari 2022 is ook budget beschikbaar gesteld om de haalbaarheidsfase voor het deelgebied 1 Denemarkenlaan en omstreken te doorlopen.

De deelgebiedsvisie gaat over het deelgebied als geheel. Zo worden de verschillende locaties in samenhang met elkaar bekeken. Bij de uitwerking van de ambities van de Visie Binnenstad 2040 hebben we geparticipeerd met omwonenden van het deelgebied. Op drie bijeenkomsten hebben we gesprekken met buurtbewoners gevoerd over wat zij belangrijk vinden en waar we rekening mee moeten houden bij het opstellen van de deelgebiedsvisie. Veel aandachtspunten zijn meegenomen bij het maken van deze deelgebiedsvisie. Ook hebben opmerkingen geleid tot aanpassingen van de plannen. Zie ook paragraaf 1.3. over participatie en Hoofdstuk 4 Participatie en Communicatie.

1.2 Doel Deelgebiedsvisie

De raad besluit over de deelgebiedsvisie. Met de raad is afgesproken dat er in een deelgebiedsvisie een algemene schets wordt opgenomen van:

- de te bouwen gebieden;
- de verschillende bouwhoogtes;
- de (woningbouw)programmering.

Bovendien bevat het een visie voor de inrichting van de openbare ruimte en groen.

De reacties uit de participatie zijn zoveel mogelijk verwerkt. De reacties die van invloed zijn op de haalbaarheidsonderzoeken zijn verwerkt in deze deelgebiedsvisie. De reacties die meer waren gericht op de gedetailleerde uitwerking worden bij het vervolg meegenomen.

De deelgebiedsvisie maken we om meerdere redenen. Het is onderdeel van het haalbaarheidsonderzoek en het geeft uitgangspunten mee die relevant zijn bij de verdere uitwerking van de plannen. Daarnaast is de deelgebiedsvisie bedoeld om aan inwoners en bedrijven in de buurt te laten zien welke ontwikkelingen zij kunnen verwachten. De uitgangspunten zijn de basis van de selectieprocedure. De uitgangspunten zijn ook de basis van de juridisch-planologische procedure.

De deelgebiedsvisie gaat verder op de Visie Binnenstad 2040. In de deelgebiedsvisie zijn de uitgangspunten uitgewerkt speciaal voor deze locatie. Daarmee geeft de deelgebiedsvisie aan wat er kan worden gebouwd en hoe de openbare ruimte daarin mee veranderd. Er is ruimte in de uitgangspunten om plannen bij te stellen.

1.3 Participatie en deelgebiedsvisie

Deze deelgebiedsvisie is tot stand gekomen met inbreng van buurtbewoners. Hierbij zijn de kaders uit de in 2020 vastgestelde Visie Binnenstad 2040 besproken met de buurt. De opmerkingen van buurtbewoners waren reden om nog eens kritisch naar deze kaders te kijken. In hoofdstuk 4 Participatie en Communicatie is een kort verslag opgenomen van de participatiebijeenkomsten.

Niet alles wat is ingebracht bij de participatie hebben we kunnen verwerken, omdat daarmee in sommige gevallen te grote concessies aan de uitgangspunten van de Visie Binnenstad zou worden gedaan. Dit geldt bijvoorbeeld voor de vraag van sommige omwonenden om veel minder woningen te maken. Veel reacties hebben we wel mee kunnen nemen. De belangrijkste punten zijn:

Bouwhoogte

Tijdens de participatiebijeenkomsten vertelden omwonenden dat ze het liefst een getrapte opbouw van de bouwhoogte wilden. De gebouwen moesten laag aan de kant van de Griekse wijk en mochten hoog aan de kant van Denemarkenlaan. Dit is anders dan in de visie Binnenstad staat, maar omdat deze opzet niet ten koste ging van het programma en ook stedenbouwkundig ingepast kon worden, is deze wens overgenomen.

Geen extra auto-ontsluiting van Griekse wijk

In de visie Binnenstad staat dat de nieuwe singel van de Duitslandlaan wordt doorgetrokken. Die zou dan dwars door het plangebied komen richting het Marathonpad. Vanuit dat ontwerp was het logisch om in dat geval een extra brug voor auto's naar de Griekse wijk te maken.

Omwonenden vertelden dat ze dit liever niet wilden. Daarom hebben we dat ook niet toegevoegd. Wel blijft er de mogelijkheid voor nood- en hulpdiensten om over de fietsbrug over te steken naar de Griekse wijk.

Locatie Integraal KindCentrum

Er waren twee mogelijke locaties voor het Integraal KindCentrum (IKC). Deze mogelijkheden hebben we laten zien op de participatieavond. De omwonenden hadden een duidelijke voorkeur voor de zuidwestelijke variant. Voor het de school was dit ook een goede locatie en ook stedenbouwkundig kon de school hier ingepast worden. Daarom is ook deze wens overgenomen.

Fietspad Marathonpad aan westzijde

Bewoners van de Griekse buurt willen graag dat we het fietspad langs het Marathonpad wordt verplaatst naar de westzijde. Dit heeft als voordeel voor de Griekse wijk dat het rustiger wordt. Voor de (ouders met) kinderen die naar school fietsen is dit ook veiliger. Aan de westkant kan een geheel vrijliggend fietspad gemaakt worden. In de huidige situatie moeten fietsers een stukje over straat fietsen en dan weer het fietspad op.



Toekomstperspectief van het stadscentrum, 1972, Rudolf en Robbert Das.

Intermezzo: Het verhaal van het Stadshart

In 1962 is het eerste ontwerp voor de groeiern Zoetermeer gemaakt. Toen is ook al nagedacht over het nieuwe stadscentrum van Zoetermeer. Pas vanaf 1970 tot aan 1975 werd gewerkt aan het concrete plan. Eerst door de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer en vanaf 1971 door het projectteam Stadscentrum onder leiding van W.F. Schut dat breed samengesteld was met ambtenaren, grootwinkelbedrijven, (ongebonden) architecten, kunstenaars, stedenbouwkundigen, woningbouwverenigingen en zelfs een belevingsdeskundige, geheel in de geest van de tijd. Nieuw was dat de mening van de burger door inspraak een vaste plek in het ontwerpproces kreeg. De ontwerpers namen de planvorming van historische steden als voorbeeld, die zich zonder vast eindbeeld meer organisch ontwikkelden en geleidelijk veranderden.

Vaststond dat het centrum een ontmoetingsplaats zou worden, een gezellig, multifunctioneel centrum, waar kleinschalig en gemengd gewoond, gewinkeld, gewerkt en gerecreëerd kon worden, waar het gemeentebestuur een plek zou krijgen en de (ruimtelijke) beleving van gebruikers centraal stond, precies als in een historische stad.

De ontwerpers lieten zich inspireren en enthousiasmeren door andere stadscentra die in dezelfde periode vanaf schetsen werden opgebouwd. Met name één plan dat min of meer tegelijkertijd ontwikkeld werd en dat gevolgd werd was Louvain-la-Neuve (1968-1975). Hier werd ook gekozen voor een stadscentrum met gemengde functies in echte straten, die niet overdekt waren en met kleinschalige en herkenbare gebouwen van een beperkte hoogte. Ook daar was er een 'onderwereld' voor het verkeer en parkeren en een voetgangers-bovenstad bedoeld voor wonen, onderwijs, winkelen en recreëren. Daarnaast speelde het concept van de fietsbare Hollandse stad een rol. De straatbreedtes (10 - 12 meter) zijn gebaseerd op een fietspad van 3 meter met aan weerszijden twee zones voor voetgangers. Burgers lieten via inspraak weten dat zij een centrum verwachtten dat 'menselijk', 'leefbaar' en 'gezellig' was.

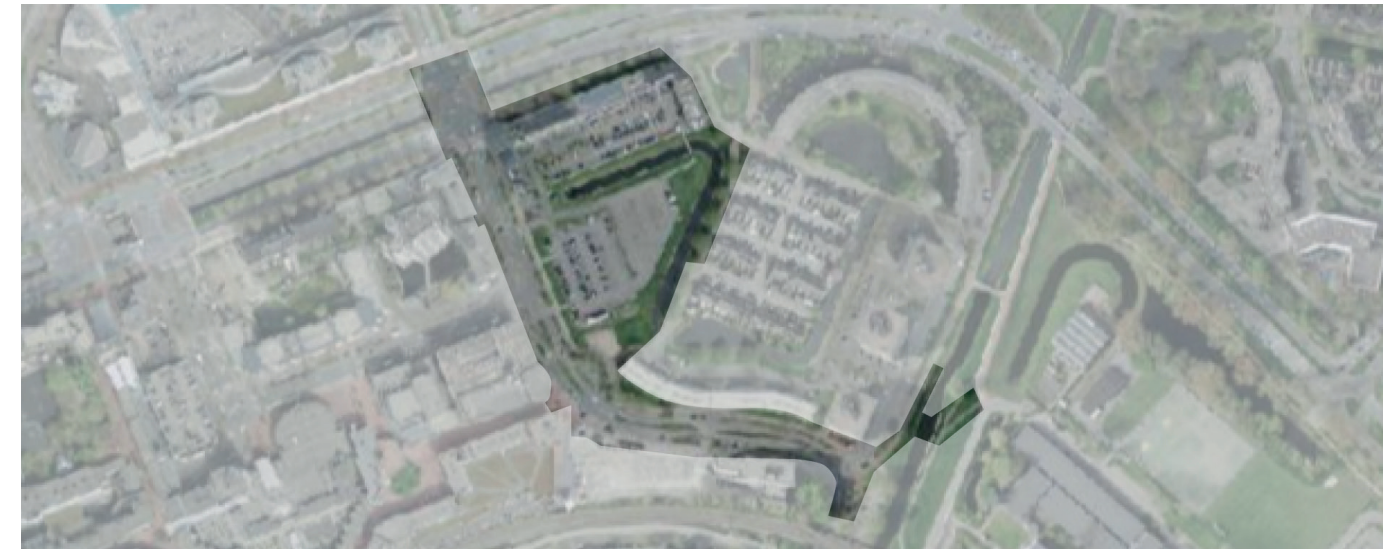
In 1978 startte de bouw van het stadscentrum met de bouw van het politiebureau en de brandweerkazerne. De grond werd fors opgehoogd en er werd een immense betonnen plaat geconstrueerd, waar het Stadshart op zou worden gerealiseerd. Hieronder kwam de 'onderwereld' met parkeergarages, de Zoetermeerlijn en toevoerwegen voor de detailhandel. Op zo'n grote schaal was er in Nederland nog niet eerder gebouwd aan een heel stadsdeel op meerdere niveaus. Drie grote ontwikkelaars zouden het stadscentrum inclusief omliggende woonbuurten ontwikkelen. Eind jaren '70 zakte de economie in en beleggers en grootwinkelbedrijven werden kopschuw. De ontwikkelaar van het winkelhart, MAB, moest veel moeite doen om beleggers over te halen om te investeren. Van de vier 'grote trekkers' haakte er één af (de V&D). Uiteindelijk is hier in 1990 de overdekte winkelpassage als compensatie voor in de plaats gekomen, hoewel dat eigenlijk niet in het stadsconcept paste, omdat de ontwerpers een niet-overdekte stad voor ogen stond. Pas vanaf 1983 kwam de bouw écht op gang. Het winkeldeel van het Stadshart werd van 1983 tot 1988 gerealiseerd.

In het Stadshart zijn op een oppervlak van ternauwernood 35 hectare zowel winkels, als horeca, warenhuizen, kantoren, bioscopen, een theater, sportvoorzieningen, maar ook woningen gerealiseerd. Het bestemmingsplan rekende met zogenaamde 'druktegebieden' voor vertier en drukte zoekende stadsbewoners en met 'stiltegebieden', waar het winkelende publiek kon bijkomen van de drukte. Dit laatste

is met de stadstuin de Warande gerealiseerd, die precies op de grens van de boven- met de benedenstad ligt. Er moest bijzonder compact worden gebouwd, maar wel in gestapelde laagbouw. Slechts op enkele plekken mocht hoogbouw verrijzen. Net als in historische binnensteden zijn de straten van het Stadshart druk en smal en worden ze afgewisseld met pleinvormige ruimten. De Promenade – de hoofdwinkelroute – is tien meter breed, nauwelijks breder dan de Dorpsstraat. De gebouwen staan direct tegen elkaar aan en vormen zo gesloten en intieme straten. De routing is afwisselend, als gevolg van het geknikte beloop. Om in een niet-overdekt winkelcentrum toch droog te lopen zijn arcades toegevoegd, die op uitgekiende punten van de ene kant van de straat naar de andere springen. Bijzonder zijn de bomen op de pleinen die door middel van bakken met grond hier kunnen groeien.

De bouw in het Stadshart heeft sinds de oplevering niet stilgestaan. De ontwerpers stond immers geen centrum met een eindbeeld voor ogen, maar een 'binnenstad' die altijd kan veranderen, zij het met behoud van hoofdstructuur en hoofdgedachte. Sinds 1990 zijn het Stadstheater en het Movie Palace gebouwd, heeft het Stadhuis een toren gekregen, zijn er hoge woontorens bijgebouwd, een winkelgalerij langs de Warande, is het Oostwaarts uitgebreid en is de overdekte winkelpassage annex wooncomplex Spazio als westelijk sluitstuk en westentree aan het winkelhart toegevoegd. Aan de oostelijke flank is Cadenza gebouwd met een theaterplein op twee niveaus als doorzetting van de promenade met een winkel- en horecaplint en woningen.

Het Stadhuisplein, de Grote Markt van Zoetermeer, is opgevat als het hart van de stad en is direct verbonden met het plein bij de Grote Dobbe, de plas tussen Dorpsstraat en Stadshart. Rondom het Stadhuisplein liggen vier andere pleinen: de Markt, het Theaterplein, het Burgemeester Wegstapelplein en de Driekant. Deze stadsruimten staan in nauwe verbinding met elkaar, een principe dat ook in oude steden vaak terug te vinden is.



Afbeelding 4 Deelgebied 1 vanuit de lucht.

1.4 Beschrijving deelgebied en opgave

Aan de Denemarkenlaan ligt sinds de bouw van het Stadshart een braakliggend terrein dat nu in gebruik is als tijdelijk parkeerterrein. Het tijdelijke parkeerterrein aan de Denemarkenlaan bevindt zich tussen het bruisende stadshart en de rustige Griekse buurt. In de visie Binnenstad is er voor gekozen om hier een stedelijke woonmilieu toe te voegen, met verschillende soorten woningen zoals grondgebonden stadswoningen, woonunits en appartementen. Aan de Denemarkenlaan wordt het project SAM met circa 220 woningen gerealiseerd waarvan de oplevering in 2026 wordt verwacht.

Ook voorzieningen dragen bij aan een stedelijk leefmilieu. Deze voorzieningen moeten zorgen voor dynamiek en levendigheid. Door slimme plekken te kiezen voor de voorzieningen, maken we een goede overgang van de reuring van de binnenstad naar de rust van de Griekse wijk.

Bovengenoemde ontwikkelingen en die in de rest van de Binnenstad vragen bovendien om aanpassing van de openbare ruimte.

Zo moet onder meer het wegprofiel van de Denemarkenlaan en Italiëlaan worden aangepast vanwege snelheidsverlaging naar 30 km per uur, worden parkeerplaatsen op maaiveld verwijderd en wordt groen toegevoegd.

Op de locatie tussen het tijdelijke parkeerterrein en de Europaweg staan gebouwen met overwegend een kantoorfunctie. Uit onderzoek blijkt dat handhaving van deze werkfunctie voor de binnenstad en de gemeente als geheel van groot belang is. In tegenstelling tot de visie Binnenstad 2040 gaat de deelgebiedvisie maar beperkt in op deze locatie. Enkel uitspraken die voortkomen uit de algemene uitgangspunten voor het deelgebied zijn opgenomen. Deze geven richting in geval er gesproken wordt over uitbreiding of toevoegingen aan de kantorenlocaties.

Hierna worden de specifieke opgaven voor het deelgebied opgesomd die in lijn zijn met onder meer de Visie Binnenstad 2040, het Volkshuisvestingsprogramma en de Mobiliteitsstrategie Binnenstad 2040.

Opgave 1: 275 woningen

De gemeente kent een woningbouwopgave van circa 10.800 woningen, met een zoekopgave tot 16.000 woningen. In de woningbouwopgave is rekening gehouden met de nieuwbouw van circa 3.000 woningen in de Binnenstad. Daarvan kunnen er circa 275 woningen op deze plek worden gerealiseerd.

Opgave 2: Integraal Kindcentrum ipv politiebureau

In de Visie Binnenstad 2040 staat dat er een politiebureau op de Denemarkenlaan moet komen. Het plan voor een nieuw politiebureau ging niet door. Er bestaat nu al een behoefte aan een extra basisschool en deze wordt groter omdat er meer inwoners bijkomen in de binnenstad van Zoetermeer. Er is nog geen basisschool in het stadshart. Daarom is er gekozen voor een Integraal Kindcentrum (IKC) op deze plek. Een IKC bestaat uit een 17-klassige basisschool, een gymzaal en een buitenschoolse opvang.

Opgave 3: Singelstructuur verbinden met de Leidsewallen.

Langs de Nederlandlaan en de Duitslandlaan wordt een singel aangelegd. Dit is onderdeel van de deelgebieden 5A Zuidflank Nederlandlaan en Luxemburglaan en omgeving. Het doel is om deze singelstructuur door te trekken van de Duitslandlaan naar de Leidsewallen, zodat een robuust en aaneengesloten zone ontstaat met ruimte voor water en groen. Dat biedt een aantrekkelijke ruimte om te verblijven of doorheen te wandelen of te fietsen. Ook wordt de ecologische structuur van de stad zo versterkt.

Opgave 4: Verbinding voor voetgangers en fietsers.

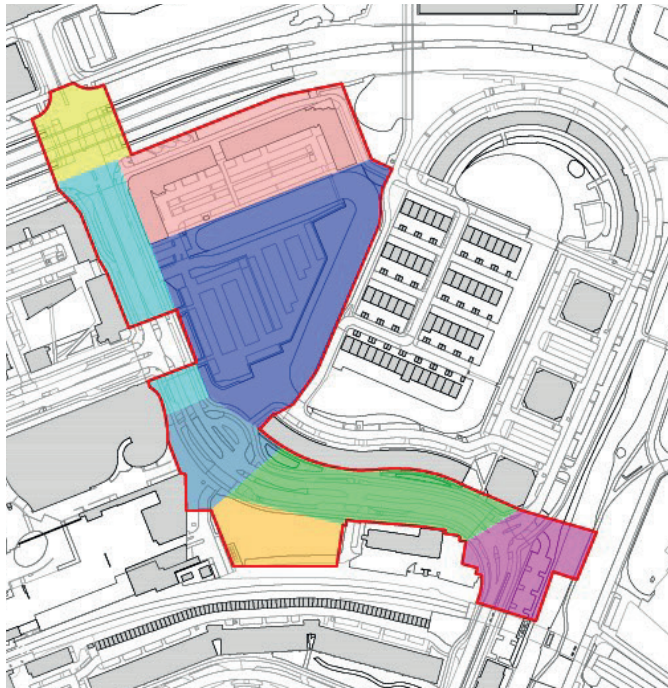
We willen de binnenstad aantrekkelijker maken voor voetgangers en fietsers. Dit doen we zowel in de Binnenstad zelf als om er te komen. Daarom gaan we de fietsroute aan de westzijde van de Griekse wijk verbeteren. Ook maken we een fietsbrug naar het Van Doornenplantsoen. In het plangebied zelf maken we ruim voldoende voetpaden. Daardoor wordt het plangebied aantrekkelijker als woonomgeving. Met deze maatregelen stimuleren we wandelen en fietsen.

Opgave 5: Betere entree van het stadshart

Het Oostwaarts komt aan de oostzijde nu uit op een kaal parkeerterrein. Door hier een aantrekkelijke plek van te maken, ontstaat een goede entree naar het stadshart. Daardoor wordt het hele stadshart aantrekkelijker.

Opgave 6: Parkeergarage met 400 plekken

Voor de woningen en de voorzieningen zoals het IKC maken we in het gebied voldoende parkeerplaatsen. Daarnaast worden circa 225 openbare parkeerplaatsen gerealiseerd. Hierdoor kunnen we op andere plekken in de binnenstad parkeerplaatsen weghalen, zoals plekken op maaiveld. Door een parkeergarage aan de rand van het stadshart te plaatsen, wordt het stadshart steeds autoluwer. Door het weghalen van parkeerplaatsen op maaiveld krijgen we meer ruimte voor groen.



Afbeelding 5 Verschillende onderdelen Deelgebied 1

1.5 Grenzen en eigendom

Een deel van deelgebied 1 is in eigendom van Het gebied waarover deze deelgebiedsvisie gaat is in zijn geheel eigendom van de gemeente Zoetermeer. Dit betreft het gebied waarop het tijdelijke parkeerterrein is aangelegd en de openbare ruimte met de Denemarkenlaan, Italiëlaan en Griekenlandlaan. Daarbij is het plan zo gemaakt dat het een eventuele toekomstige ontwikkeling van de eigendommen van derden niet in de weg zit.

1.6 Leeswijzer

De deelgebiedsvisie bestaat uit een aantal hoofdstukken die weer onderverdeeld zijn in paragrafen.

In hoofdstuk 2 gaan we in op de ruimtelijk programmatische uitgangspunten, zoals:

- de Visie Binnenstad 2040;
- specifieke uitgangspunten voor het deelgebied;
- de bouwstenen die in de Visie Binnenstad 2040 geïntroduceerd zijn;
- uitgangspunten voor de openbare ruimte: voor groen, pleinen, plekken en routes;
- voor verkeer en parkeren;
- de beeldkwaliteit;
- de planologische richtlijnen en vereisten voor de ruimtelijke onderbouwing.

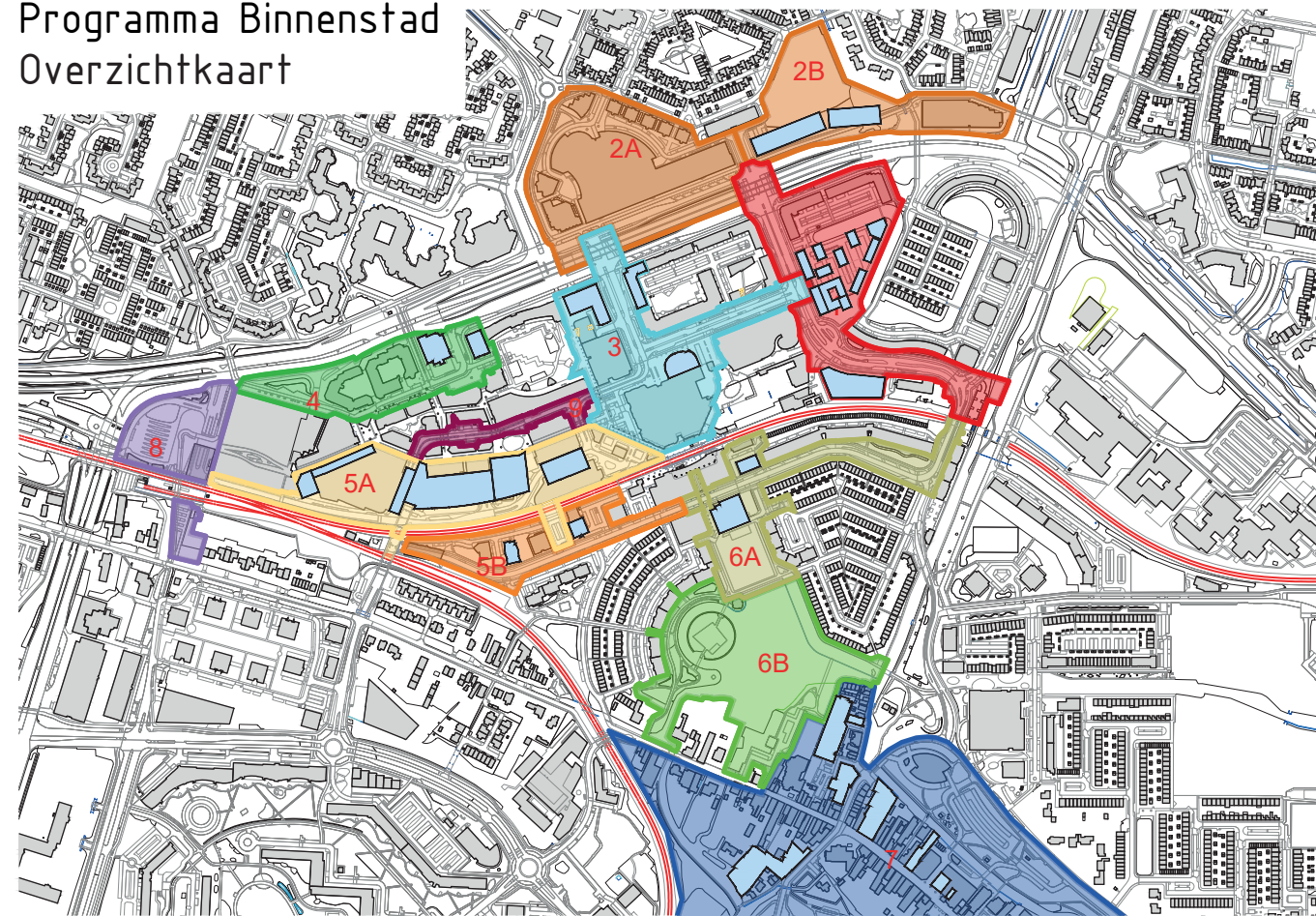
Dit werken we uit volgens de bouwstenen van de Visie Binnenstad 2040. Deze bouwstenen hebben we verder uitgewerkt in deze deelgebiedsvisie.

In het hoofdstuk staan de oorspronkelijke teksten over de bouwstenen uit de Visie Binnenstad schuingedrukt in blauw. Hoofdstuk 2 eindigt met een totaalkaart van het gebied.

In Hoofdstuk 3 gaan we kort in op de financiën en het kostenverhaal.

Tenslotte hebben we in Hoofdstuk 4 een samenvatting gemaakt van de verschillende participatiebijeenvakkomsten. Dit hoofdstuk dient als eindverslag participatie.

Programma Binnenstad Overzichtkaart



Afbeelding 6 Programma Binnenstad Overzichtkaart

HOOFDSTUK 2: RUIMTELIJK PROGRAMMATISCHE UITGANGSPUNTEN

2.1 Visie Binnenstad 2040

Deelgebied 1 ligt aan de oostkant van de binnenstad. Het is een belangrijk deelgebied om de ambities die zijn geformuleerd in de Visie Binnenstad 2040 te bereiken. Zo draagt de realisatie van een IKC bij aan een completer voorzieningenaanbod. Hierdoor wordt de binnenstad een aantrekkelijker woonmilieu voor mensen met kinderen.

Door extra openbare parkeerplaatsen te maken, compenseert het plan voor parkeerplaatsen die elders in de binnenstad verdwijnen. We richten ons daarbij op circa 225 plekken, maar in de uitwerking gaan we kijken hoeveel er past in de ondergrondse parkeergarage. Ook zorgt de herinrichting van de Italiëlaan voor meer groen en verblijfskwaliteit in de binnenstad, en een aantrekkelijke route richting de Leidsewallen en het Van Doornenplantsoen. In afbeelding 6 is te zien hoe deelgebied zich verhoudt tot het totaal van de binnenstad en de andere deelgebieden.

2.2 Uitgangspunten deelgebied

In de Visie Binnenstad 2040 zijn acht bouwstenen geformuleerd. Deze bouwstenen hebben als doel een ruimtelijk en programmatisch kader te geven. De bouwstenen vormen de basis voor alle nieuwbouw, transformatie en hergebruik van bestaande gebouwen. Door de toepassing van deze bouwstenen wordt de kwaliteit geborgd. Ook raken de nieuwe ontwikkelingen verankerd in hun omgeving. De bouwstenen zijn altijd toepasbaar, maar per deelgebied of project kan de focus anders liggen.

In de deelgebiedsvisies worden de bouwstenen voor de deelgebieden verder locatie-specifiek gemaakt. De blauwe cursief gedrukte teksten komen uit de Visie Binnenstad 2040. Deze worden gevolgd door een beschrijving van hoe deze bouwstenen in dit deelgebied zijn verwerkt. In paragraaf 2.6 bevindt zich de spelregelkaart, waarin de uitspraken uit de bouwstenen voor het ontwikkelkavel zijn weergegeven.

Bouwsteen 1: Bouw in (samengestelde) stedelijke blokken.

Uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen is het samenhangende stadsweefsel. Dat betekent dat de binnenstad is opgebouwd uit gesloten en/of samengestelde bouwblokken met een duidelijke representatieve voorkant aan de openbare ruimte en een achterkant aan de binnentuin of hof. In een aantal gevallen is dit al het geval en dit geeft richting aan delen van het bouwblok die nog moeten worden ontwikkeld. In sommige gevallen is het nodig om het bouwblok te formeren en daardoor een aantal losse gebouwen aan elkaar te smeden tot één samengesteld bouwblok.

Bouwen in stedelijke blokken vormt het uitgangspunt. Het gebied is in te delen als een groot bouwblok of in meerdere blokken.

Het stadshart kenmerkt zich door de complexe vormen van het samengestelde bouwblok, zie ook afbeelding 9. Ook de architectuur zelf kenmerkt zich door complexe en samengestelde volumes.

De Griekse wijk heeft een heldere stedenbouwkundige en architectonische structuur, zie afbeelding 10. Stedenbouwkundig gezien bestaat de wijk uit een hoge rand en een lage

binnenkant. Dit geeft de wijk een intiem karakter. De architectuur kenmerkt zich door heldere volumes, zoals de achthoek, de boog, de slinger en de rijtjes.

Het plangebied vormt de overgang tussen het stadshart en de Griekse wijk. In het plan wordt de stedenbouwkundige structuur van de Griekse wijk doorgezet. Dat betekent een hoge rand en een lage binnenkant. De bouwblokken zelf bestaan uit samengestelde en complexe vormen. Daarmee wordt aangesloten op het stadshart.

Bij een eventuele toekomstige ontwikkeling van de kantoorblokken aan de Europaweg geldt dat deze ook kunnen aansluiten op deze structuur, door in samengestelde blokken te bouwen en onderdeel te worden van de hogere rand. Voor de maat en schaal van het bouwblok, zie ook bouwsteen 4.

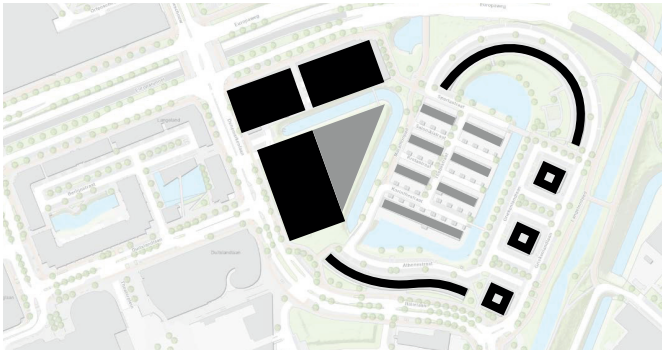
Bouwsteen 2: Het stedelijke blok heeft een representatieve voorkant aan de openbare ruimte.

De binnenkanten grenzen aan buitenruimtes met een luw karakter en een informeel, privaat of collectief gebruik.

Het plangebied zelf wordt een autoluw verblijfsgebied. Doordat het niet meer in de hoofdroutes ligt, zal de verblijfsfunctie luwer zijn en meer gericht op omwonenden.

Het is de wens dat de binnenterreinen van de bouwblokken in ieder geval overdag openbaar toegankelijk worden. Dit zal verder worden uitgewerkt in de volgende fase. Ook kan onderzocht worden om een plein te maken voor de kleinste kinderen van het IKC in het binnengebied. Hierbij moet aandacht zijn voor geluid: een klankkast moet worden voorkomen.

De buitenzijde van bouwblokken hebben representatieve voorkanten. Een uitzondering kan gemaakt worden aan de zuidwestzijde richting de Griekse wijk, mits goed vormgegeven. Belangrijke voorkanten zijn de zuidwesthoek richting het Oostwaarts en de hoek naar de Duitslandlaan.



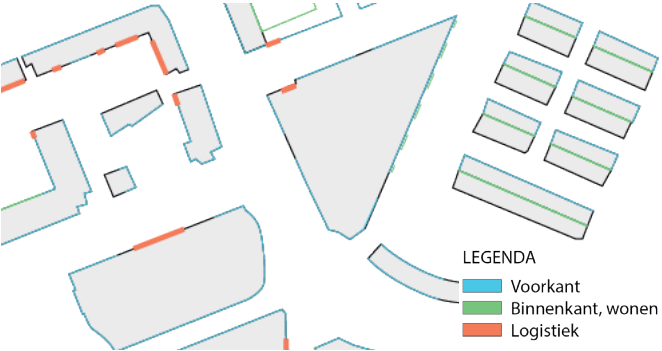
Afbeelding 8 Bouwsteen 1: Structuur van de Griekse wijk, met aan de buitenkant hoge gebouwen (zwart) en lage aan de binnenkant (grijs)



Afbeelding 9. De Kinopolis is een goed voorbeeld van een samengesteld bouwblok en samengestelde architectuur.



Afbeelding 10. De Griekse wijk heeft een heldere structuur en geometrische bouwvolumes.



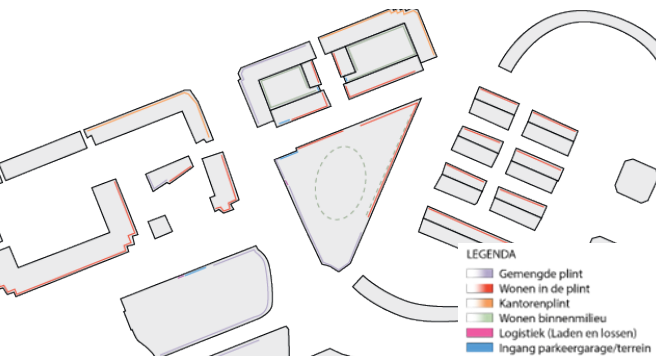
Afbeelding 11. Bouwsteen 2: Voorkanten maaiveldniveau

Bouwsteen 3: Het stedelijke blok heeft een stedelijke plint.

Func tiemenging is essentieel om de binnenstad aantrekkelijk te maken. De stedelijke plint is de begane grondverdieping en eventueel de laag erboven. Vaak heeft deze een hogere verdiepingshoogte die direct aansluit op de aanliggende openbare ruimte. De plint wordt gevuld met commerciële en/of maatschappelijk voorzieningen die ondersteunend zijn aan de centrum- en de woonfunctie van de binnenstad. Daarnaast kunnen sporadisch de voordeuren of ingangen van (meestal bovenliggende) woningen in de plint komen. Ook zijn woon-werk units en kantoren goed voorstelbaar.

“In de representatieve gevel komen de stedelijke plint, voordeuren en ingangen. Groot schalige voorziening in de plint aan de Denemarkenlaan. Ingang politiebureau in noordwesthoek.”(visie Binnenstad 2040) (het programma van het politiebureau is vervangen door een IKC)

De ingang van de school komt in de zuidwestelijke rand. Daar presenteert de school zich naar het stadshart. Zo krijgt de school een belangrijke symbolische plek in de stad. Behalve de symboliek is ook de route naar school belangrijk. Als school voor de binnenstad is dit



Afbeelding 12. Bouwsteen 3: Stedelijke plint

deel van de ontwikkeling het meest centraal in de binnenstad en hiervandaan zijn veilige loop- en fietsroutes naar de ingang van de school te realiseren. Daarmee stimuleert deze plek te lopen of te fietsen naar school.

Net als aan de Italiëlaan komt aan de Denemarkenlaan een stedelijke plint. Daarin komen de entree van de gymzaal en overige voorzieningen. Ook kunnen hierin entrees naar bovenliggende woningen komen. Entrees van woongebouwen zijn hier minimaal 2 lagen hoog.

Vanwege het stedelijke karakter van de plint aan de Denemarkenlaan geldt dat de plint aan de westzijde minimaal 4 meter hoog moet zijn vanaf het aansluitende maaiveld. Bij de hoge plint aan deze zijde mag de bouwhoogte ook verhoogd worden met alles wat de plint hoger is dan 3 meter.

Een veilige en aantrekkelijke openbare ruimte ontstaat onder andere door een goede balans tussen beschutting en zien en gezien worden. Een stedelijke plint moet daarom voldoende open zijn en functies huisvesten die zorgen voor ogen op straat. Anderzijds moet een gevel ook niet te gesloten zijn, bijvoorbeeld door privacy-gevoelige functies in de plint te plaatsen, zoals

behandelkamers. Dan gaan gebruikers de gevel zelf dichtmaken met stikers of gordijnen. Openheid van een plint ontstaat niet alleen door ramen, maar ook door voldoende entrees. Een richtlijn voor actieve stedelijke plinten is minimaal 6 entrees per 100 meter plintlengte.

De overige plinten worden stedelijke woonplinten. Ook hier zal een balans tussen openheid en private leef- of gebruiksruimte moeten komen. Om deze reden zijn eenzijdig georiënteerde enkellaagse appartementen op de begane grond alleen bij uitzondering toegestaan, bijvoorbeeld bij hoekoplossingen. Bij de vormgeving van deze woningen moet extra aandacht besteed worden aan de balans tussen openheid en geslotenheid van de gevel.

Appartementen die enkel woonruimte hebben op de begane grond, hebben een harde overgang tussen openbaar en privé. Daarom is een overgangszone gewenst. Op sommige plekken is de ruimte hiervoor beperkt. In de vormgeving van het gebouw zal dan extra aandacht moeten zijn voor de overgang tussen openbaar en privé. Een mogelijkheid is om een verticale overgangszone te maken. Het vloerpeil van woningen op de begane grond mag hiervoor maximaal 1 meter



Afbeelding 13a. De fietsenstalling Caland Tower in Den Haag (in de hoek vooraan) is licht en open. Ook is het onderdeel van de architectuur en ligthet op een logische route bij aankomst en vertrek.

hoger liggen dan het aansluitende openbare maaiveld.

Het aantal entrees in een woonstraat ligt tussen de 10 en 20 entrees per 100 meter plintlengte. Bij het hiervoor genoemde hoogteverschil tussen appartementen en aansluitend maaiveld mag de deureneis vervangen voor minimaal 3 entrees per 100 m, Daarbij geldt dat een entree op een hoek geldt voor beide zijden, mits opgelost in een hoekoplossing. De overige deureneis moet worden opgelost met franse balkons of inpandige balkons, zodat er voldoende zicht en relatie met buitenruimte ontstaat.

Entrees van waaruit meerdere appartementen ontsloten worden zijn minimaal 2 lagen hoog.

De laatste plint die aandacht verdient is de plint met entrees van het autoparkeren en fietsparkeren. Deze dienen zorgvuldig te worden vormgegeven.

In overeenstemming met Beleidsregel gelijkwaardige oplossing bergingen bij woongebouwen Zoetermeer 2020 kan gekozen worden voor gemeenschappelijke fietsenstallingen (een berging voor maximaal 100 woningen), zodat er kleinere inpandige bergingen gemaakt kunnen worden bij de woningen zelf.

Entrees van gemeenschappelijke fietsenstallingen zijn toegestaan aan Denemarkenlaan of aan het fietspad aan de zuidoostzijde van de bouwka- vel. Om te zorgen dat gemeenschappelijke fietsparkeervoorzieningen veilig en aantrekkelijk worden vormgegeven en bijdragen aan ontmoeting, gelden de volgende eisen:

- Entrees zijn geen kleine achterafdeur, maar prominent en zichtbaar.
- Fietsenstallingen hebben een aantrekkelijke en hoogwaardige vormgeving, zodat gebruik gestimuleerd wordt
- Fietsenstallingen zijn ontworpen vanuit de logistiek van het thuiskomen.
- Er is vanuit de stalling zicht op de omgeving
- Er komt voldoende daglicht in de stalling en 's nachts is er voldoende kunstlicht.

(Een aantal van deze eisen is gebaseerd op het onderzoek Het stallen van tweewielers in hoogstedelijke bouwblokken, door KettingHuls, 2022).

De in- en uitrit voor de autoparkeergarage komt aan de noordwestzijde van het blok. Voor deze in- en uitrit gelden de volgende eisen:

- De in- en uitrit van de autoparkeergarage moet zoveel mogelijk worden opgenomen in de bebouwingswand, met minimale

- onderbreking in de gevel.
- Voorzieningen t.b.v. garage (slagboom/ automaat, etc.) dienen binnen de rooilijn opgelost te worden.
- De hellingbaan wordt bij voorkeur binnen de bebouwingscontour opgelost, dat wil zeggen niet in het binnenterrein. Mocht dat niet lukken, dan geldt de eis dat de vormgeving van de hellingbaan de kwaliteit van het binnenterrein moet versterken.
- De entree moet de gevel niet domineren, maar moet wel architectonische kwaliteit hebben.

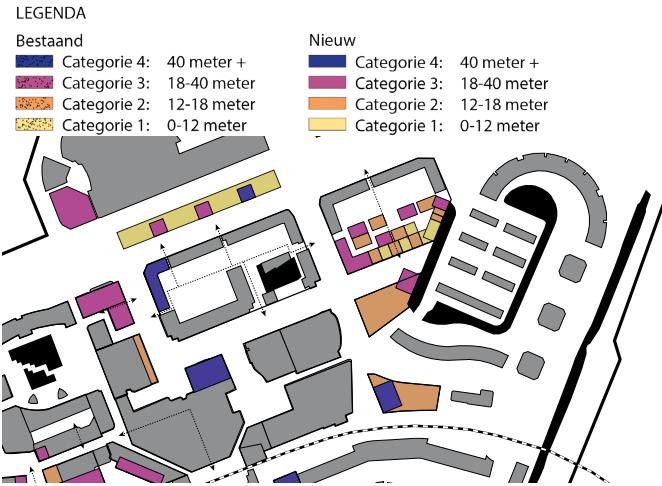
Voetgangersentrees van de parkeergarage komen uit in de openbare ruimte of in gemeenschappelijke ruimtes, zodat ontmoeting gestimuleerd wordt en anonimiteit voorkomen wordt. De voetgangersentrees van de parkeergarage zijn geen kleine achterdeur, maar zichtbaar en mooi vormgegeven. Entrees hoeven minder prominent te zijn als entrees van het IKC, woongebouwen en fietsenstallingen.



Afbeelding 13 b Parkeergarage Katwolderplein in Zwolle, met een zorgvuldig ontworpen in- en uitrit. Foto: Dok Architecten

Bouwsteen 4: De maat en schaal van het stedelijk blok
In de binnenstad hebben we 4 categorieën maat en schaal geformuleerd. Dit omdat de leeftijd van de verschillende delen enorm uiteenloopt. De Dorpsstraat is een historisch gegroeid dorp vanuit de middeleeuwen met voornamelijk bebouwing in categorie 1. Het na-oorlogse Stadshart ter plekke van de bovenstad/benedenstad valt binnen de categorie 2, met circa 3 woonlagen op een winkelpint op het verhoogde maaiveld (circa 5 meter). Rondom dit oorspronkelijke Stadshart (met boven- en benedenstad) hebben de gebouwen een grotere maat en schaal en bevinden zich in het algemeen in categorie 3. De gebouwen uit categorie 4 vallen op als duidelijke hoogte accenten, ze bevinden zich allen in het noordelijk deel van de binnenstad (dus niet in de Dorpsstraat) in de zone rondom de Europaweg en rondom de RandstadRail.

Voor de nieuwe ontwikkelingen in deelgebied 1 gaat de visie binnenstad uit van categorie 2 (12-18 meter) en categorie 3 (18-40 meter). In afbeelding 13 staan de bouwhoogtes uit de visie Binnenstad 2040 weergegeven.



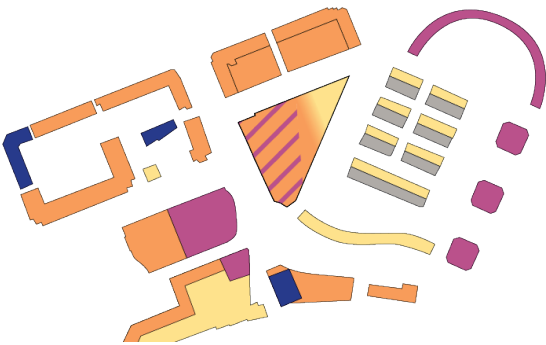
Afbeelding 13 Bouwhoogtes volgens visie Binnenstad 2040

Tijdens participatieavonden gaven omwonenden aan dat ze graag lagere bebouwing wilden aan de kant van de Griekse buurt. Dit past ook in het concept van een hoge rand en een lage binnenkant (afbeelding 8). Daarom is gekozen om aan de oostzijde in categorie 1 te blijven (tot 12 meter). Aan de kant van de Denemarkenlaan wordt categorie 2 en 3 wel aangehouden. Hierdoor wordt het concept van een luwe woonwijk, omgeven door hogere stedelijke bebouwing, doorgezet (zie ook bouwsteen 1 over de samengestelde stedelijke blokken).

Het westblok is hoofdzakelijk 6 lagen. Dit is categorie 2 (maximaal 18 meter). Uitzondering hierop zijn de plekken met voorzieningen in de plint. Bij voorzieningen is de verdiepingshoogte iets hoger, dus is hier maximaal 20 meter toegestaan.

Bovenop de basislaag zijn hogere gebouwen van categorie 3 (tot 40 meter) toegestaan. Naar aanleiding van de participatie is de zone hiervoor aan de Denemarkenlaan geplaatst.

Die accenten kunnen gebruikt worden om de



Afbeelding 14 Bouwsteen 4: Maat en schaal van het stedelijk blok

belangrijke ruimtes te markeren, namelijk de hoek met het Oostwaarts en de kruising van de Denemarkenlaan met de Duitslandlaan. Zo is het ook opgenomen in de voorbeelduitwerking, (afbeelding 15) maar een ontwikkelpartner kan voor een andere vormgeving kiezen, mits de hoeken en zichtlijnen goed worden vormgegeven en de groene route van Duitslandlaan naar Italiëlaan goed wordt begeleid.

De hoek aan de oostzijde is uitdagend om in te delen. Uitgangspunt voor de architectuur is dat deze hoek mooi vorm gegeven wordt en er slimme en goed bruikbare ruimtes ontstaan, waarbij de hoek gevierd wordt in plaats van genegeerd, zie ook afbeelding 16.

Een eventuele ontwikkeling van de kantoorgebouwen aan de noordkant van het plangebied is het de bedoeling dat deze aansluiten op de structuur van bouwhoogtes. Dat betekent dat die ook ontwikkeld worden in categorie 2, met accenten van categorie 3 om bijzondere plekken te markeren.



Afbeelding 15 Verbeelding voorbeelduitwerking vanuit Duitslandlaan

Bouwsteen 5: Openbare ruimte is hoogwaardig ingericht met veel verblijfs- en gebruikskwaliteit.

De openbare ruimte wordt ingericht als een netwerk van verschillende betekenisvolle ruimtes. Elke ruimte heeft een duidelijke eigen identiteit. Er wordt gestreefd naar een palet van verschillende soorten openbare ruimtes waarbij de verblijfs- en gebruikswaarde doorslaggevend is en voor iedereen toegankelijk is.

Deze bouwsteen is samengevoegd met bouwsteen 6.



Afbeelding 16 De scherpe hoek is onderdeel van de architectuur, met goede leefruimtes ook in de hoek.

Bouwsteen 6: Openbare ruimte wordt groen ingericht.

Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt gebruik gemaakt van verschillende soorten groen en water. Bij de keuze van het soort en type groen wordt rekening gehouden met de ecologische waarde en betekenis in het grotere geheel. Daarnaast wordt aansluiting gezocht met de natuurinclusieve bouw/gevels of tuinen.

Groen, pleinen, plekken en routes
De openbare ruimte is van iedereen en verleidt tot ontmoeting, spel en verblijf. Om de verblijfskwaliteit in dit deelgebied te vergroten is het nodig de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen. Goed vormgegeven en groene verbindingen en plekken verleiden tot ontmoeting en verblijf. En water en groen in de directe leefomgeving dragen bij aan het algeheel welbevinden. Ook is er een belangrijke wisselwerking tussen de kwaliteit van de openbare ruimte en de bebouwing. Mooie pleinen of singels nodigen uit tot bijzondere bebouwing en aantrekkelijk wonen. Een goede kwaliteit van de openbare ruimte faciliteert daardoor kwalitatieve bebouwing.



Afbeelding 17 Bouwsteen 6: Groene inrichting openbare ruimte

De openbare ruimte bestaat uit de volgende structuren (zie voor het schetsontwerp paragraaf 2.8):

1. Brug Italiëlaan-Van Doornenplantsoen
2. Italiëlaan en Denemarkenlaan
3. De vijfsprong en het schoolplein
4. Marathonpad en overzijde
5. Water en pad aan noordzijde

Daarnaast heeft de bebouwing een of meerdere binnenruimtes. Deze binnenruimtes krijgen een semi-openbaar karakter, dus zijn wel overdag toegankelijk. Tot slot worden bij deze bouwsteen nog de verkeersstromen besproken.

1. Brug Italiëlaan - Van Doornenplantsoen
Voor de brug tussen Deelgebied 1 en het Van Doornenplantsoen zijn meerdere opties onderzocht. Het maximale hellingspercentage voor een toegankelijk fietspad maakte dat alleen de voorgestelde optie mogelijk was: andere opties leiden tot veel langere hellingbanen die zeer moeilijk of zelfs onmogelijk ruimtelijk in te passen waren. Door de plaatsing van de brug moet een deel van het huidige talud worden aangepast.

toevoegen

Afbeelding 18 Het groene rondje via Leidse wallen, Italiëlaan, Denemarkenlaan, Duitslandlaan, Oxfordpark en Central Park.

2. Italiëlaan en Denemarkenlaan

De snelheid op de Italiëlaan en de Denemarkenlaan wordt verlaagd naar 30 km/h. Daarvoor moet het wegprofiel worden aangepast en gaan we de weg veel smaller maken. De ruimte die daardoor vrijkomt, gebruiken we voor groen en verblijf.

Het nieuwe straatprofiel moet straks aansluiten aan op de ook nog uit te werken nieuwe inrichting voor de Engelandlaan (deelgebied 6a). Daarmee wordt de route een geheel. De Denemarkenlaan en de Italiëlaan krijgen een groene sfeer. Het profiel krijgt een singelkarakter door de groene ruimtes die grenzen aan deze lanen. De groene ruimte aan de Italiëlaan is een soort park, en de groene ruimte aan de Denemarkenlaan is het groen ingerichte schoolplein.

In de visie binnenstad 2040 was een principeprofiel opgenomen, zie afbeelding 19. Dit profiel hebben we verder uitgewerkt. Daarbij hebben we gekeken naar de aansluiting op de Duitslandlaan, de Frankrijklaan en de brug naar het Van Doornenplantsoen. Zie afbeelding X voor de impressie en het aangepaste profiel.

De in-/uitrit van de parkeergarage komt aan de noordwestkant van het perceel. Dit wordt dus een

ontsluiting waar auto's in en uit de parkeergarage kunnen rijden. Een tweede in-/uitgang op een andere locatie is niet mogelijk. Bij de gekozen entree wordt rekening gehouden met de bestaande ontsluiting naar het parkeerterrein die hoort bij de kantoren aan de Europaweg.

De inrit van de parkeergarage wordt drie rijbanen breed. Zo maken we voldoende wachtruimte voor het inrijden van de garage en naar het parkeerterrein bij de kantoren. Bij de afslag naar de parkeergarage passen we het laanprofiel van de Denemarkenlaan aan. Dat doen we door meer ruimte tussen rijbanen en kruisingen te maken. Hierdoor voorkomen we opstoppen door in- en uitrijdend verkeer van de garage. Dit hebben we doorgerekend in een simulatie. In de uitvraag eisen we een hoogwaardige en snelle parkeeroplossingen (bij de slagbomen) en een buffer/wachtrij in de garage. Daardoor beperken we opstoppen tot een minimum.

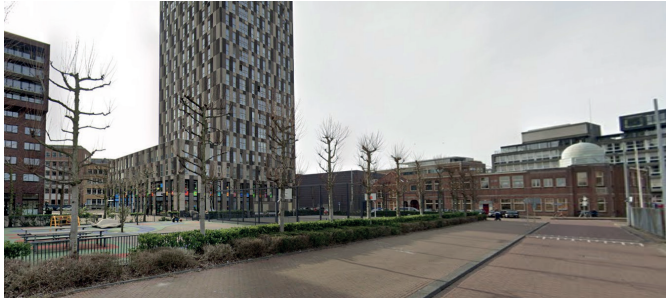
De Italiëlaan en Denemarkenlaan maken straks samen met de Leidsewallen, Central Park, Oxfordpark, de Nederlandlaan en de Duitslandlaan onderdeel van een groen binnenstadsrondje (zie afbeelding 18). Een goede en groene invulling draagt daarmee bij aan de kwaliteit van de hele binnenstad van Zoetermeer.

3. De vijfsporang en het schoolplein

In de Italiëlaan zit een vijfsporang, bij de kruising met het Oostwaarts. We hebben onderzocht hoe we hier het beste een verblijfsruimte van kunnen maken. Die gaan we op het schoolplein maken. Dat is buiten schooltijden openbaar toegankelijk. Daardoor ontstaat er ook een speelplek voor de buurt.

Een schoolplein aan een weg kan kwetsbaar zijn. Daarom hebben we andere plekken bestudeerd waar al een schoolplein aan een straat ligt. Twee voorbeelden zijn een school in Haarlem en Rotterdam (afbeelding 20 en 21). Beide schoolpleinen zijn afgeschermd van de weg door een haag, een hek en een bomenrij. Dit hebben we ook toegepast op het schetsontwerp voor de openbare ruimte. Voor extra afscheiding plaatsen we ook nog fietsenrekken naast de haag, het hek en de bomen, en maken we een hoogteverschil mogelijk. En er is een vrijliggend fietspad, voordat de straat met auto's begint. Op deze manier zorgen we voor voldoende afstand tussen de automobilisten en spelende kinderen. Zie ook de principeprofielen (afbeelding 22). Het ontwerp van het schoolplein zal verder uitgewerkt worden in combinatie met het ontwerp van de school zelf. In dat ontwerp zal de afbakening van het schoolplein in de openbare ruimte verder uitgewerkt moeten worden. Een mogelijkheid hiervoor is het toepassen van een hoogteverschil (afbeelding 21 a en 22).

Behalve de afstand zorgen we ook dat de automobilisten langzaam rijden. Dat doen we door een verkeersdrempel te maken bij de vijfsporang en door klinkers toe te passen.



Afbeelding 20 Tussen schoolplein en weg is een hek, haag en brede stoep. Basisschool Müllerpier, Rotterdam. Bron: Google Streetview



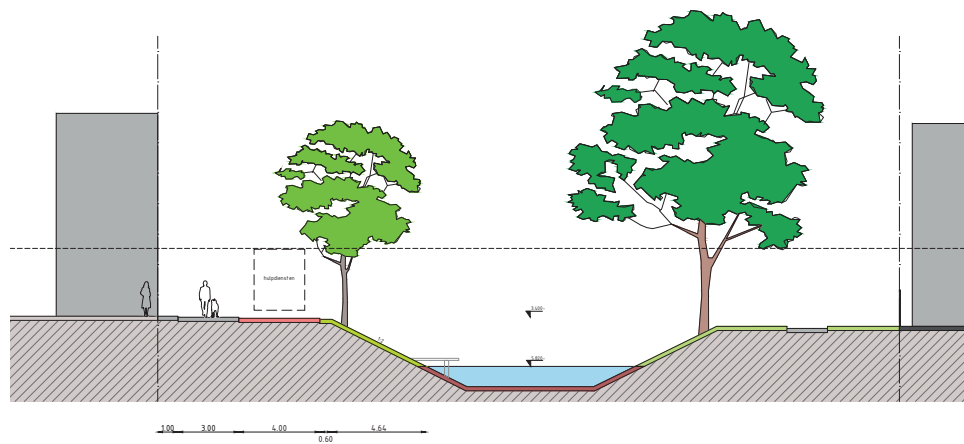
Afbeelding 21a Een verhoging geeft een goede afscheiding tussen schoolplein en openbare ruimte. DKC De Kleine Kapitein, Amsterdam. Bron: Google Streetview



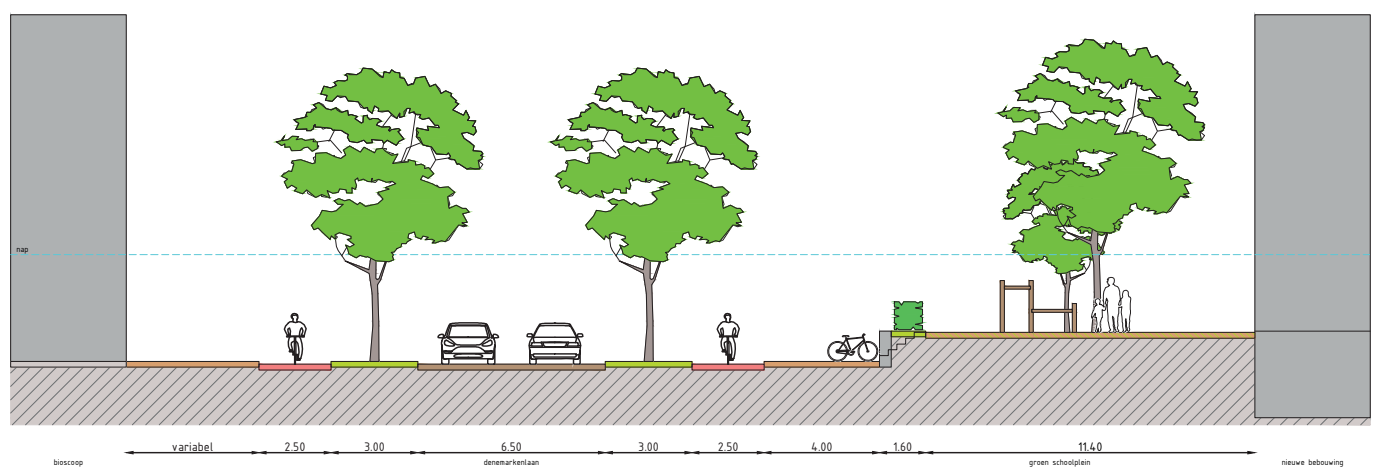
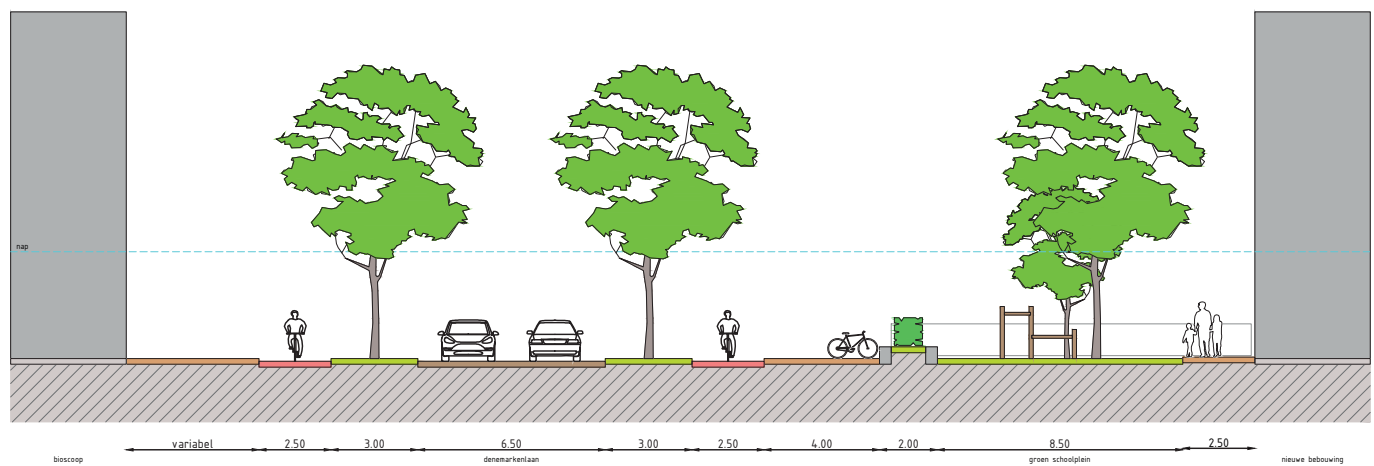
Afbeelding 21 Tussen schoolplein en weg is een hek, haag en stoep. Basisschool De Kring, Parklaan, Haarlem. Bron: Google Streetview



Afbeelding 19. Italiëlaan oude profiel links en nieuwe profiel rechts. Bron: Visie Binnenstad 2040



Afbeelding X Principeprofiel voor Marathonpad



Afbeelding 22 Principeprofielen voor het schoolplein aan de Italiëlaan. Tussen het schoolplein en de weg bevinden zich een haag, een hek, fietsparkeren, een fietspad en een groene margestrook en eventueel een hoogteverschil.

4. Marathonpad en overzijde

Tijdens de participatieavonden vertelden omwonenden dat ze het beter vonden als het fietspad van het Marathonpad aan de westzijde van het water kwam te leggen. Dat is rustiger voor hen, maar het zorgt ook voor een veiligere route van de kinderen naar school. Die hoeven dan niet vanaf het fietspad de straat op en dan weer het fietspad. Het wordt nu een geheel vrijliggend fietspad. Het fietspad aan de oostzijde kan vervangen worden door een wandelpad. Zie ook afbeelding X.

5. Water en pad aan noordzijde

Tussen het parkeerterrein van de kantoren en de ontwikkellocatie ligt water. Langs dat water komt een pad, dat voornamelijk voor langzaam verkeer zijn. Gemotoriseerd vervoer is alleen bij uitzondering mogelijk. Een uitzondering geldt bijvoorbeeld voor nood- en hulpdiensten die naar het plangebied of de Griekse wijk moeten. Als er meer gebouwd wordt op de locatie van de kantoren, blijft het profiel met minimaal 19,5 meter breed genoeg.

Binnenruimtes

Het binnengebied moet overdag toegankelijk zijn voor iedereen. Ook rolstoelgebruikers

moeten een goede route door het binnengebied kunnen maken. Bij een hoogteverschil van het binnengebied met het aansluitende maaiveld is er minimaal 1 hellingbaan en 2 (bij voorkeur 3) rolstoeltoegankelijke entrees, op minimaal 40 m van elkaar. De tweede en derde entree kunnen bijvoorbeeld in combinatie met openbaar toegankelijke lift voor de parkeergarage. Doorgangen naar het binnengebied zijn minimaal 3 bouwlagen hoog of open aan de bovenzijde en minimaal 8 m breed. De entrees worden bijzonder en uitnodigend vormgegeven. Zie ook afbeelding 23a.

Onderzocht kan worden of in de binnenruimtes ook plek is voor een speelplaats voor de allerkleinste kinderen. Ook kunnen in het binnengebied kleine privé achtertuinen van maximaal 3 meter diep worden gemaakt. Deze tuinen vormen een overgang tussen privé en openbaar. De afmeting is groot genoeg voor een eigen terras en privacy, maar ook klein genoeg om ontmoeting met omwonenden en voorbijgangers overdag te stimuleren. Zie ook afbeelding 23.

Groen in de binnenterreinen en eventuele tussenstraten draagt bij aan een aantrekkelijk



Afbeelding 23a. De ruime en bijzondere poort maakt het binnengebied aantrekkelijk. Poortmeester, Delft

woon- en verblijfsgebied. Bovendien voorkomt het een hitte-eilandeffect, een effect dat snel ontstaat in een hoogstedelijke omgeving. Om te zorgen voor voldoende wortelruimte voor bomen en grote struiken, is ter plaatse van bomen een substraatdikte van 1 meter verplicht in de binnenterreinen als dit op de parkeergarage ligt. Bovendien moet er voldoende substraat zijn om bomen uit te laten groeien tot volwassen grootte en om deze grootte te behouden.

Om te zorgen dat het binnengebied een voldoende groen karakter heeft, nemen we twee eisen over uit de 3-30-300 vuistregel. Ten eerste moeten vanuit elke nieuwe woning 3 bomen (van minimaal de tweede ordegrrootte) zichtbaar zijn. Ten tweede moet minimaal 30% van het open oppervlak bedekt worden door boomkronen. Ook het groenoppervlak vormt minimaal 30% van het open oppervlak en heeft een minimale substraatdikte van 50 cm. Het open oppervlak definiëren we als het oppervlak zonder woningen, IKC, plintvoorzieningen, nutsvoorzieningen of entree van de parkeergarage. Het open oppervlak is minimaal 2000 m². Privétuinen mogen hierbij worden opgeteld.



Afbeelding 23. De afmeting van de achtertuinen vormt een balans tussen privacy en openheid voor ontmoeting. Poortmeester, Delft

Openbare ruimte: Verkeer en parkeren

In de Visie Binnenstad 2040 en de Mobiliteitsstrategie Binnenstad 2040 hebben we een aantal uitgangspunten voor verkeer en parkeren vastgesteld. Deze uitgangspunten noemen we hierna. Bij de uitgangspunten geven we aan hoe dat uitgewerkt wordt in dit deelgebied.

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/h regime. De auto wordt meer een gast dan dat er sprake is van een hoofdrol.

Fiets, voetgangers en verblijf

Met betrekking tot het fietsverkeer en voor voetgangers nemen we de volgende twee belangrijke maatregelen. Er wordt een brug voor fiets- en voetganger gerealiseerd tussen de Italiëlaan en het Van Doornenplantsoen en het fietspad op het Marathonpad wordt verplaatst naar de westzijde van het water. Op de plek van het huidige fietspad maken we een voetpad.

Het verplaatsen van het fietspad langs het Marathonpad naar de westzijde van het water doen we om drie redenen:

1. Het is veiliger voor kinderen. In de nieuwe situatie wordt het fietspad veiliger, omdat het een vrijliggend fietspad wordt. In de huidige situatie gaat het fietspad over in een autostraat en daarna weer een fietspad;

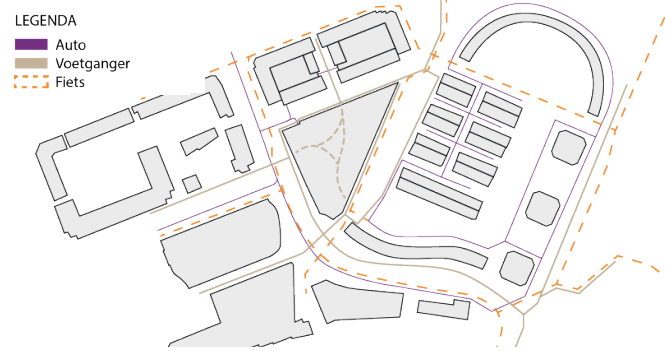
2. Het was een wens van omwonenden tijdens de participatie om het fietspad naar de overzijde te verplaatsen;
3. De route naar de openbare bewaakte fietsenstalling bij de Hoogvliet wordt door het verplaatsen beter herkenbaar en bereikbaar. De twee vrijliggende fietspaden op de Italiëlaan blijven behouden. Wel verschuiven die fietspaden iets naar het zuiden. Zo maken we een groter aaneengesloten groengebied.

Door de groene inrichting van de Italiëlaan ontstaat een aantrekkelijke wandelroute van het stadshart, via de Duitslandlaan over de Italiëlaan naar de Leidsewallen. Zie ook hierboven bij 2. Italiëlaan en Denemarkenlaan.

Lopen wordt verder gestimuleerd door routes aan te geven op de spelregelkaart, met de punten waar deze routes moeten aansluiten op de omgeving. De exacte positie van de routes in het bebouwingsvlak is vrij gelaten om flexibiliteit en creativiteit aan te moedigen bij de verder uitwerking door een ontwikkelaar van het gebied.

Auto

Er zijn twee belangrijke wijzigingen voor de auto ten opzichte van de huidige situatie. De Italiëlaan verlagen we naar 30 km/h en de Duitslandlaan



Afbeelding 24 Afbeelding circulatie auto- en fietsverkeer

maken we eenrichtingsverkeer. We maken de Italiëlaan geschikt voor 30 km/h door de Italiëlaan te herinrichten. Door de laan te versmallen, maken we meer ruimte voor groen en verblijf. Ook verbeteren we het leef- en verblijfsklimaat in dit gebied. Dat komt doordat er met 30 km/h minder ongevallen zullen plaatsvinden, en voertuigen minder geluidsoverlast en uitstoot veroorzaken.

Als onderdeel van het project deelgebied 3 Luxemburglaan en omgeving maken we de Duitslandlaan eenrichtingsverkeer.

De rijrichting van de Duitslandlaan naar het westen zorgt kruisend verkeer met uitrijdend verkeer uit de parkeergarage zoveel mogelijk wordt voorkomen. De openbare ruimte en de Denemarkenlaan moeten goed aansluiten op het nieuwe profiel van de Duitslandlaan.

We hebben een proefopstelling uitgevoerd in juni 2025. De resultaten van de proefopstelling staan hieronder beschreven.

Resultaten/conclusie proefopstelling
De resultaten van de proefopstelling die in juni 2025 is uitgevoerd, bevestigen in grote lijnen de aannames die in het onderzoek van 2023 zijn gedaan over de herverdeling van het verkeer door het afsluiten van de verkeerslus Bovenlangs en het instellen van eenrichtingsverkeer op de Duitslandlaan (van de Denemarkenlaan naar de Luxemburglaan).

De afsluiting van de verkeerslus Bovenlangs heeft het meeste effect op de herverdeling van het

autoverkeer door de Binnenstad. De capaciteit van alle wegen in de Binnenstad is toereikend om de effecten van de herverdeling te kunnen verwerken, ook als het 30km/h regime wordt ingevoerd.

Het effect van het invoeren van éénrichtingverkeer op de Duitslandlaan betreft vooral een toename van de intensiteit op de Luxemburglaan (richting Europalaan), en op de Denemarkenlaan een toename op de westelijke rijbaan en afname op de oostelijke rijbaan. De capaciteit van deze wegen is voldoende om de toename te verwerken.

Ook voor de verdere toekomst is de verkeersstructuur van de binnenstad adequaat, omdat in de mobiliteitsstrategie binnenstad Zoetermeer 2040 (en in afstemming met de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer 2040) als beleidsuitgangspunt is opgenomen dat de groei van de mobiliteitsvraag door de geplande ontwikkelingen in de Binnenstad wordt opgevangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer en de automobilititeit ongeveer op hetzelfde niveau blijft bij de verdere groei van de stad.

Uit de proefopstellingen is gebleken is dat de gewenste maatregelen uitvoerbaar zijn en niet zullen leiden tot afwikkelingsproblemen voor het verkeer in de Binnenstad.

Parkeervoorzieningen
Op een aantal strategisch gelegen plekken in bestaande parkeergarages worden zogenaamde “mobility hubs” gerealiseerd. Hier kunnen bijvoorbeeld (elektrische) leen/deelauto’s, leen/deelfietsen en pakket-lockers komen en wordt overstap naar HOV gefaciliteerd. Hier is ook

ruimte voor toekomstige ontwikkelingen in de mobiliteit.
De bezoeker kan in de binnenstad komen vanaf verschillende richtingen en de auto parkeren om vervolgens te voet de binnenstad te bezoeken.
De bezoekende fietser zal zijn fiets bij de entrees van de binnenstad comfortabel kunnen parkeren, maar het is ook mogelijk om goed en prettig op bepaalde plekken door de binnenstad te fietsen.

In dit deelgebied komt een parkeergarage van circa 400 plekken in twee lagen (of meer bij split-level). Hiervan zijn circa 250 openbare plekken, nodig als compensatie voor te verwijderen parkeerplaatsen in het plangebied en elders in de binnenstad.

Deze parkeergarage is in principe ondergronds, maar de bovenste laag mag (deels) boven het maaiveld uitsteken, tot maximaal 1 meter. Hierbij moet uiteraard voldaan worden aan de eisen voor de entrees en algemene eisen ten aanzien van toegankelijkheid. Een split level garage lijkt de meest efficiënte garage op te leveren, maar het is aan de ontwikkelende partij om met het beste integrale plan te komen, waar een efficiënte parkeergarage onderdeel van is.

In 2019 is nieuw parkeerbeleid (Nota Parkeerbeleid Zoetermeer 2019 en Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019) vastgesteld. Voor alle nieuw te bouwen woningen en voorzieningen worden parkeernormen toegepast die in dit parkeerbeleid staan vermeld .

De nieuwe bewoners en gebruikers kunnen de auto parkeren in de nieuwe gebouwde parkeervoorziening. Daarbij wordt rekening

gehouden met hetgeen over de parkeernormen is opgenomen in de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019. Voor bewoners zal behalve het autoparkeren ook inpandig fietsparkeren worden gerealiseerd. Zie ook bouwsteen 3 over de plint.

Als de gemeenteraad van Zoetermeer nieuwe parkeernormen vaststelt voorafgaand aan de uitvraag, gelden uiteraard de nieuwe parkeernormen voor autoparkeren en fietsparkeren.

Bij de school maken we geen kiss and ride-plekken in de openbare ruimte. Dit doen we om lopen en fietsen naar school te stimuleren. Door de nabijheid van woningen is lopen en fietsen naar deze school logisch. Dit wordt ook gestimuleerd door de veilige en aantrekkelijke fiets- en wandelroutes, en het fietsparkeren vlakbij de ingang van de school. Voor ouders die toch hun kinderen met de auto naar school willen brengen, zijn er in de directe omgeving drie parkeergarages: parkeergarage Duitslandlaan (P9), parkeergarage Stadshart (bij de Hoogvliet) en de nieuw te realiseren ondergrondse parkeergarage.

Dynamische parkeerbalans
De binnenstad is voortdurend in ontwikkeling. Als alle plannen uit de Visie Binnenstad 2040 worden gerealiseerd, heeft dit gevolgen voor de bestaande parkeervoorzieningen en komen er veel woningen en voorzieningen bij, die ook weer bezoekers naar de binnenstad trekken die een parkeerplek nodig hebben. Ook zullen parkeerplekken tijdelijk niet meer beschikbaar zijn tijdens bouwwerkzaamheden. Het is belangrijk om al deze ontwikkelingen goed te monitoren,

om te voorkomen dat er op een bepaald moment in een deel van de binnenstad een tekort aan parkeerplekken ontstaat. Daarom houdt de gemeente een dynamische parkeerbalans bij. Dit is een model waarin alle ontwikkelingen in de tijd zijn gezet met het aantal parkeerplekken dat erbij komt of eraf gaat. Dit model wordt voortdurend bijgehouden om tijds te kunnen signaleren of er problemen ontstaan. Er kan dan bijvoorbeeld voor gekozen worden om bepaalde bouwplannen later uit te voeren of om bepaalde aanpassingen in het openbaar gebied anders te faseren. De plannen die nu bekend zijn, zijn in de dynamische parkeerbalans gezet. Voor deelgebied 1 gaat het dan om de plannen voor de ontwikkeling van de parkeergarage. De parkeerplekken op maaiveld zullen verdwijnen, met uitzondering van de invalidenparkeerplaatsen. Ook dit is meegenomen in de dynamische parkeerbalans van de binnenstad.

Technische installaties
Nutsvoorzieningen en andere technische installaties mogen niet in de openbare ruimte geplaatst worden, maar moeten een plek krijgen in de bebouwing.

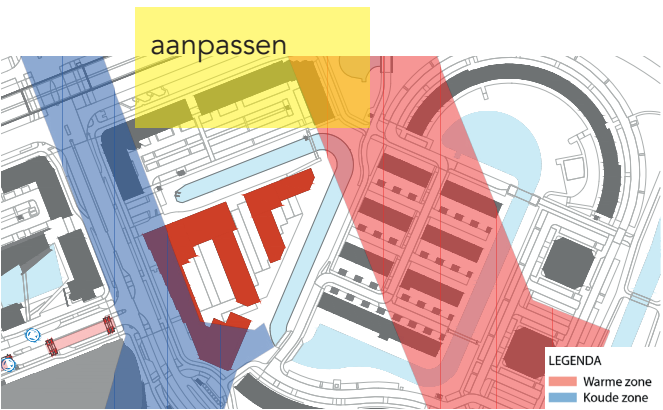
Bouwsteen 7: De vijfde gevel (dak) optimaal benutten.

Het dak wordt ingericht voor energievoorzieningen, groen, waterbuffering en openbare/collectieve ruimte en heeft toegang vanuit de openbare ruimte.

Platte daken zijn geschikt voor meerdere toepassingen dan alleen de woonruimtes beschermen tegen weersinvloeden. Deze daken kunnen ook gebruikt worden als openbare of collectieve ruimte of voor energieopwekking. Voorbeelden zijn een filmdak of, een groendak, het dak als ontmoetingsplek, als plaats voor (culturele) evenementen, als waterbuffering en als plaats voor zonnepanelen en -collectoren. Door functies te combineren op het dak kunnen deze elkaar versterken.

Door het activeren van de verschillende daken ontstaat een dakenlandschap dat het netwerk van de openbare ruimte versterkt en verrijkt. Een bruikbaar daklandschap kan bijdragen aan de experimentele bouw, die aantrekkelijk is voor de oranje doelgroep. In de uitvraag gaan we de ontwikkelpartner uitdagen om tot een goede activatie van het dak te komen.

Uitgangspunt voor de indeling van daken is dat de hoogste en minst zichtbare daken gebruikt worden voor energieopwekking en de meest toegankelijke en zichtbare daken worden ingericht als gebruiksdak.



Afbeelding 25 Bouwsteen 7: De vijfde gevel optimaal benutten

Afbeelding 26 Uitsnede bodemenergieplan

Bouwsteen 8: Klimaatadaptief, natuurinclusief en circulair bouwen.

Het gemeentelijke duurzaamheidsbeleid is omschreven in de uitvoeringsagenda bij klimaatadaptatiestrategie. Dit programma legt de nadruk op CO₂-reductie en biodiversiteit.

Het thema energie uit dit programma Duurzaam en groen is vervangen door het programma energietransitie. Daarnaast heeft de gemeente Zoetermeer het convenant “Toekomstbestendig Bouwen” ondertekend. Hierin komen 6 verduurzamingsthema’s op het gebied van gebiedsontwikkeling samen:

- 1. Energie
- 2. Circulariteit
- 3. Klimaatadaptatie
- 4. Natuurinclusiviteit
- 5. Gezonde stad (lucht, geluid etc.)
- 6. Duurzame mobiliteit.

1. Energie
De initiatiefnemer is verplicht om gasloos te bouwen. De woningen zullen zonder aardgasaansluiting worden gebouwd. Dat betekent invulling van een alternatieve energievoorziening. Voor binnenstad is een bodemenergieplan opgesteld om te waarborgen dat zoveel mogelijk gebouwen gebruik kunnen maken van bodemenergie (zie afbeelding 18). Dit geeft richting aan de locatie en aard van de benodigde bronnen.

De gemeente heeft inmiddels de ambitie uitgesproken om in de Binnenstad een collectief warmtenet te ontwikkelen dat gebruik maakt van

duurzame bronnen zoals bodemenergie (WKO) en aquathermie.

Op dit moment wordt de haalbaarheid onderzocht van zowel de aanleg van een collectief warmtenet als de oprichting van een publiek warmtebedrijf. Indien deze ontwikkeling haalbaar blijkt, wordt dit de richting die de gemeente voorstaat voor de warmtevoorziening in dit gebied. Planvorming en technische keuzes in Deelgebied 1 worden hier – waar mogelijk – op afgestemd.

Er wordt binnen het projectgebied zoveel mogelijk hernieuwbare energie opgewekt, binnen de uitgangspunten voor de inrichting van daken en het uiterlijk van gevels. Daarvoor worden daken en zo mogelijk ook gevels nuttig ingezet voor de verduurzaming van het gebouw door plaatsing van zonnepanelen, bij voorkeur geïntegreerd in het dak en aan de gevel. De panelen worden eventueel gecombineerd met een groen dak of opvang van water. Extra energie wordt zo veel mogelijk lokaal ingezet voor collectieve voorzieningen en elektrische mobiliteit of voor terug-levering aan het net. Dit wordt onderbouwd met een integraal energieconcept, een energieprestatieberekening (EPG) voor de gebouwen en het gebied als geheel, opslagoplossingen en een monitoringsplan.

De energievraag van de woningen wordt beperkt door middel van passieve maatregelen, zoals het toepassen van hoogwaardige isolatie, kierdichting en zonwering. Ook bij de school en gymzaal zal de energievraag zoveel mogelijk beperkt worden door passieve maatregelen, zodat een installatiearm schoolgebouw en gymzaal gerealiseerd kan worden.

Het gebied moet netbewust ontwikkeld worden. Dit gebeurt in vier stappen:

1. Beperk de warmtevraag (passieve bouw)
2. Vul de resterende warmtevraag zo duurzaam mogelijk in (door middel van het warmtenet). Verwarm zo mogelijk buiten de piekmomenten.
3. Wek lokaal hernieuwbare energie op en gebruik deze zo veel mogelijk direct lokaal of sla het op voor later lokaal gebruik.
4. Houd rekening met ruimte voor technische voorzieningen voor lokale opwek, opslag en energie infrastructuur.

2. Circulariteit

Circulair bouwen is één van de onderdelen van duurzaam bouwen/toekomstbestendig bouwen waarbij de principes van circulariteit in de bouw worden toegepast. Een gebouw is circulair als bij de bouw en het beheer voorraden in een gesloten kringloop worden gehouden, zonder schadelijke emissies naar lucht, water en bodem. Het heeft de voorkeur om deze methode toe te passen bij nieuwbouw.

Vanuit het convenant Duurzaam Bouwen zijn de volgende prestatiedoelstellingen opgesteld:

- Maximaal 300 kg CO₂-uitstoot per m² voor nieuwbouwprojecten.
- Minimaal 50% van de materialen moet hergebruikt of gerecycled zijn.
- Minimaal 80% van de bouwmaterialen moet eenvoudig demonteerbaar zijn.

3. Klimaatadaptatie

Het doel van het convenant Toekomstbestendig Bouwen is het verminderen van wateroverlast, hittestress, droogte en bodemdaling en het vergroten van de biodiversiteit. Dit is ook opgenomen in de Visie Zoetermeer 2040.

‘Groen tenzij’ is het uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen. Vergroening draagt bij aan waterberging, het voorkomen van hittestress en CO₂-reductie. Het convenant kent de volgende eisen voor klimaatadaptatie:

Wateroverlast

- In het plangebied treedt geen schade op aan bebouwing en voorzieningen bij extreem hevige neerslag (1/250 jaar, 90 mm/u).
- Gevels en daken worden zoveel mogelijk warmtewerend of koelend ingericht/gebouwd.

Openbare ruimte

- Een groot deel van de neerslag (40 mm) van een korte hevige bui (1/100 jaar, 70 mm in 1 uur) wordt opgevangen in het plangebied en of vertraagd afgevoerd. Bergingscapaciteit dient na minimaal 24, max 48 uur weer beschikbaar te zijn, of gestuurd.
- De inrichting van de openbare ruimte draagt daarnaast bij aan verkoeling en het vasthouden, of vertragen van de afvoer van neerslag.

Hitte

- 40% van alle horizontale en verticale oppervlakten wordt warmtewerend en/of verkoelend ingericht mits dit geen negatief effect heeft op de gevoelstemperatuur op

verblijfsplekken en langzame verkeersroutes, dit als gevolg van reflectie (spiegelglas).

- De koeling van gebouwen leidt niet tot opwarming van de (verblijfs)ruimte in de directe omgeving.
- Vitale en kwetsbare functies moeten bestand zijn tegen langdurige droogte.

Overstromingsrisico

1. Schade voorkomen bij een waterdiepte tot 20 cm: bij overstromingen mag er geen schade optreden aan gebouwen en elektrische installaties in de openbare ruimte en blijven hoofdwegen begaanbaar.
2. Schadebeperking bij een waterdiepte van tot 50 cm (<0,50 meter): er dienen maatregelen genomen te worden om schade te beperken in geval van een overstroming, mits deze doelmatig zijn.
3. Beschermen vitale functies bij een waterdiepte tot 2 meter: bij overstromingen zijn vitale functies beschermd en blijven functioneren, mits de maatregelen hiervoor doelmatig zijn gezien het regionaal of nationaal belang.
4. Schuilen en evacueren (>2,0 meter): Er moeten maatregelen getroffen worden om te evacueren in het geval van een overstroming en als de evacuatie tijd te kort is om veilig te schuilen.

Drinkwater

- De installaties in de woningen en gebouwen zijn eenvoudig toegankelijk en aanpasbaar ten behoeve van het aanleggen en in gebruik nemen van een huishoudwatersysteem (regenwater of grijs water).
- Waterbesparende maatregelen binnenshuis toepassen.

4. Natuurinclusiviteit

Bij dit thema komen het convenant en de gemeentelijke beleidsstukken voor ecologie (Groenkaart, Visie Biodiversiteit en bomenbeleid) samen.

Zowel voor de nieuwe en bestaande bebouwing als de openbare ruimte is de ambitie zo veel mogelijk natuurinclusief te bouwen en in te richten. Door meer groenstructuren en overgangen van kruiden, water, struiken en bomen te maken en samenhang te creëren met de gevels en daken, is het mogelijk dat er meer habitats (leefgebieden) worden gefaciliteerd. Twee voorbeelden van habitats die in dit project gerealiseerd kunnen worden zijn:

1. Een beschut binnenhof met struikjes en nestkasten voor gebouwbewonende soorten, zoals vleermuizen, gierzwaluwen en huismussen.
2. Een bomenlaan met bloemenrijk bermen en watergangen met gevarieerde oevers.

Door een gevarieerd netwerk met groene pareltjes en verbindingen die aansluiten op de stedelijke ecologische infrastructuur, is een aantrekkelijke en rijke biodiversiteit te realiseren. Groen kan hierbij ook worden toegepast op gevels en daken. Laat de natuurinclusieve maatregelen ook vooral aansluiten op wat uit ecologische onderzoeken naar voren komt en schakel waar nodig een ecooloog in te schakelen om de plannen vorm te geven.

Doelsoorten

Doelsoorten zijn biologische soorten waar het natuurbeleid op gericht is om deze te behouden en/of aan te trekken. De doelsoorten

spelen een belangrijke rol bij het concreet en meetbaar maken van de mate van natuurinclusief zijn. Concreet betekent dat voor een aantal doelsoorten voorzieningen moeten worden gemaakt:

Vleermuizen:

- In gebouwen ingebouwde meerlaagse kraamkasten en andere nestmogelijkheden. Dit kan aan de nieuwe en bestaande gebouwen worden toegevoegd.
- Bomenlanen als begeleiding voor hun vlucht. De Europaweg en de Luxemburglaan zijn hier goede voorbeelden van.
- Aandacht voor genoeg voedsel. Hierin spelen de verschillende gradiënten van nat naar droog een rol. Denk daarbij aan natuurvriendelijke oevers en eventueel natuurlijk begroeide kademuren.
- Water als drinkmogelijkheid.

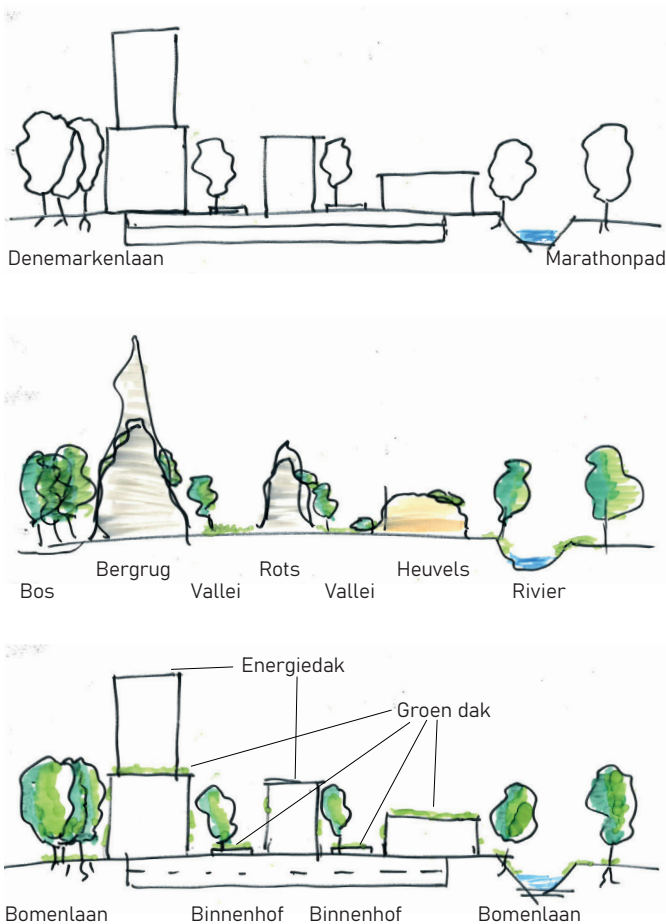
Vogels: o.a. Mussen

- Onderbegroeiing met struiken
- Nestmogelijkheden aan gebouwen door o.a.

- mussenpannen
- Vergroende gevels en daken beplanten met struiken.

Grondgebonden zoogdieren

- Onderbegroeiing met struiken en kruiden en grassen. Onder bomenlanen de bermen niet te netjes maken met alleen kort gras.
- Doorgaande kruisingsvrije routes. Zoals de zone langs de RandstadRail.



Afbeelding 28 Een ecologische doorsnede van het gebied laat zien waar welke habitats gerealiseerd kunnen worden.

Bijen

- Inplanten van bermen en plekken met bloemrijke kruiden die jaarrond bloeien.
- Zorgen voor genoeg berm omdat (wilde) bijen nestelen onder de grond.
- Vergroende daken inplanten met bloemrijke kruiden.
- Kies voor zoveel mogelijk inheemse soorten.

Verlichting

Zorg dat de verlichting niet of nauwelijks direct schijnt op bermen, struiken, taluds en water. Met name water zorgt ook nog voor extra reflectie. Looppaden langs het water zouden aangelicht kunnen worden door middel van "kattenogen". Let er ook op dat verlichting niet gericht is op inbouwvoorzieningen voor gebouwbewonende soorten in gevels.

5. Gezonde stad

Voor een gezonde stad zetten we in op gezonde mobiliteit en richten we de leefomgeving zo in dat deze uitnodigt tot bewegen, ontmoeten, spelen en sporten. Ook maken we de leefomgeving toegankelijk en veilig voor iedereen. Deze zaken hebben we verwerkt in deze deelgebiedsvisie. Dit doen we op de volgende manieren:

- We maken het gebied goed toegankelijk en veilig voor voetgangers en fietsers.
- We maken een schoolplein dat buiten schooltijden openbaar toegankelijk is, waar kinderen ook buiten schooltijd kunnen spelen.
- We maken een IKC met een gymzaal, die buiten schooltijden ook te gebruiken is voor anderen.
- We maken een veilige plek door een vrijliggend fietspad te maken en door de Italiëlaan in te richten voor 30 km/h.

6. Duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit regelen we grotendeels via de mobiliteitsstrategie. Voor energiebewuste mobiliteit stellen we de volgende eisen:

- Maak gebruik van een Energie Management Systeem (EMS) voor slimme laadpalen en stel een lokaal laadplan op in combinatie met energie-opslagmogelijkheden.
- De Visie Binnenstad 2040 en de mobiliteitsstrategie gaan uit van het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteit als dienst, Privé-auto). Dit bespaart energie en bevordert duurzame vormen van mobiliteit. In deze deelgebiedsvisie is dit principe als basis meegenomen. In de uitwerking van de kavels en gebouwen zal dit principe versterkt moeten worden.

Zie voor de verdere uitwerking bouwsteen 6.

kaart ecologische structuur toevoegen

Afbeelding 27 Ecologische structuur gebied

2.3 Beeldkwaliteit

Naast de ambitie en de acht bouwstenen uit de vastgestelde visie Binnenstad 2040, is er behoefte aan een concreter instrument waaraan voorgenomen bouwplannen door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en de stadsbouwmeester kunnen worden getoetst. Op 28 oktober 2025 heeft de gemeenteraad het Beeldkwaliteitsplan Binnenstad (noordelijk deel) vastgesteld. In het beeldkwaliteitsplan worden de gewenste beeldkwaliteit van de bebouwing en de buitenruimte beschreven. Bovendien bevat het toetsbare criteria over het uiterlijk van bouwwerken die in het beeldkwaliteitsplan zijn opgenomen in een beleidsregel uiterlijk van bouwwerken.

Het beeldkwaliteitsplan en de bijbehorende beleidsegel is een aanvullend kader voor het huidige welstandsbeleid zoals vastgelegd in de Welstandsnota Zoetermeer. Met dit beeldkwaliteitsplan en de bijbehorende beleidsregel uiterlijk bouwwerken wordt het (vigerende) beeldkwaliteitsplan Upgrade Stadshart voor het werkingsgebied ingetrokken. Het beeldkwaliteitsplan vervangt deze integraal.

Het beeldkwaliteitsplan sluit aan op de Visie Binnenstad 2040 en bouwt voort op het DNA van het bestaande Stadshart van Zoetermeer. In het beeldkwaliteitsplan gaan we dieper in op de identiteit van het Stadshart Zoetermeer, worden het ontwerpconcept en de algemene beeldkwaliteitscriteria voor de nieuwe ontwikkelingen beschreven.

Naast het uiterlijk van bouwwerken doet het beeldkwaliteitsplan ook uitspraken over de

plaatsing en het gebruik van bouwwerken. Onder de Omgevingswet zijn het uiterlijk en de plaatsing van bouwwerken twee verschillende onderwerpen, ieder met hun eigen oogmerk en reikwijdte.

Om toekomstige aanvragen omgevingsvergunning die niet passen in het omgevingsplan te laten toetsen aan de onderwerpen over plaatsing en het gebruik in het beeldkwaliteitsplan, is daarom de ‘Beleidsregel Buitenplanse Omgevingsplanactiviteit Zoetermeer Binnenstad (noordelijk deel)’ opgesteld. Het doel van deze beleidsregel is duidelijkheid te bieden over waar gebouwde initiatieven aan moeten voldoen en welke procedure gevolgd wordt.

Behalve het beeldkwaliteitsplan gelden voor dit deelgebied nog twee extra aandachtspunten ten opzichte van de beeldkwaliteit: de school en de pleinwand aan de zuidwestkant.

De school komt in een stedelijke omgeving en wordt onderdeel van een fors gebouw. Bij het ontwerp van de school zijn geborgenheid en een vriendelijke uitstraling belangrijke extra toetsingscriteria naast het Beeldkwaliteitsplan Binnenstad. Zie hiernaast referenties van scholen in een groot gebouw, die toch geborgenheid en vriendelijkheid uitstralen.

Daarnaast geldt voor de zuidwesthoek dat deze kop samen met de bebouwing van Cadenza 1 en 2 en het stadstheater een eenheid moet vormen. De architect is vrij in de exacte vormgeving, maar moet laten zien hoe het gebouw reageert op de andere delen van het plein en een eenheid vormt.

Tot slot geldt voor balkons dat deze worden vorm gegeven als integraal onderdeel van de gevel. Om een rommelig gevelbeeld te voorkomen, wordt bij voorkeur geen transparante afscheiding gebruikt. Franse balkons vormen een uitzondering op deze regel.



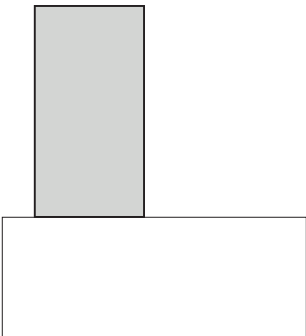
Afbeelding 30 De groene gevel geeft het gebouw een zachte sfeer Fiep Westendorpschool, Amsterdam



Afbeelding 29 De kleur van de bakstenen straalt geborgenheid uit. Brede school, Houthavens, Amsterdam



Afbeelding 31 De kleur van de bakstenen is geborgen en vriendelijk SLINGE 303, Rotterdam



Afbeelding 32 De zuidwestelijke hoek vormt samen met Cadenza 1 en 2 en Kinopolis de wanden van het plein aan het einde van het Oostwaarts. Het gebouw moet reageren op deze bestaande bebouwing.

We bouwen voort op de visie en ideeën uit de 20e eeuw

Waarin het centrum verbonden is aan de rest van de stad.

Wat verwachten we van nieuwbouw in Zoetermeer?

In het Zoetermeerse stadshart gaan nieuwe ontwikkelingen bijdragen aan aantrekkelijke binnenstad, waar men kan winkelen, werken, wonen, reizen en ontspannen. Deze ambitie vraagt om een integraal verhaal: van stedenbouw tot buitenruimte tot architectuur. Daarbij wordt voortgebouwd op de kwaliteiten in het Zoetermeerse DNA, al zullen we ook afscheid nemen van ontwerpprincipes die in het verleden zijn toegepast. We sluiten aan op de Visie Binnenstad 2040, waar acht bouwstenen zijn benoemd als ruimtelijk-programmatisch kader voor nieuwe ontwikkelingen.

We brengen de basis op orde met 1) een fijnmazig netwerk van goede openbare ruimte, met 2) bouwblokken die zich daaraan oriënteren en 3) stevige, kloeki gebouwen die van gevel tot kroon zorgvuldig en hoogwaardig zijn ontworpen. We besteden bijzondere aandacht aan de plint, de benedenwereld en de parkeergarages, die allen op een eigen manier onderdeel zijn van de Zoetermeerse identiteit.



van in zichzelf gekeerd...



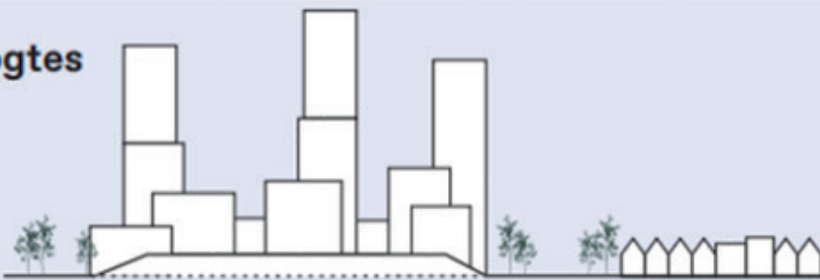
...naar uitnodigend!



De nieuwe uitnodigende ontwikkelingen bouwen op het DNA

Bouw met stedelijke hoogtes

de hoogte accenten blijven in het stadshart; ook een minimale bouwhoogte opnemen



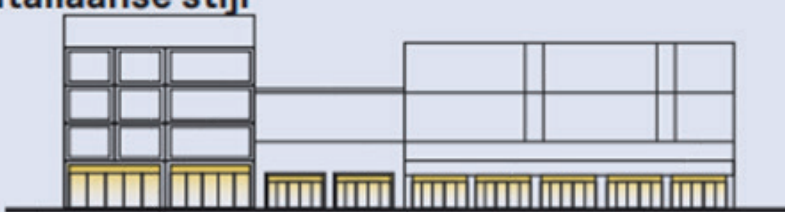
Vier de diversiteit!

blijf voortdurend gebruik van verschillende, hoogwaardige materialen en vormen stimuleren



Hollands vakmanschap in Italiaanse stijl

de kwaliteit van arcades en passages moet verbeteren



Kies juiste kwaliteit: Rust - Reuring - Ruis

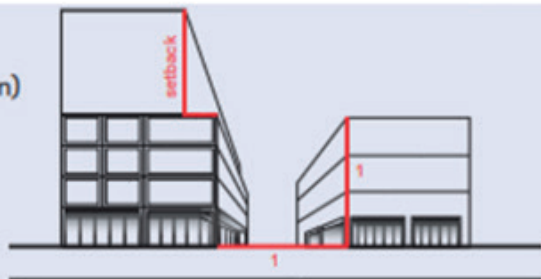
er mag meer Rust en Reuring in vergelijking met Ruis zijn



Houd de ratio 1:1

(breedte van straten - hoogte van gebouwen)

hogere volumes hebben een setback nodig



2.4 Uitgangspunten programma

De bureaus Springco Urban Analytics en Stipo zijn gevraagd om een uitwerking te maken van de Visie Binnenstad 2040 van de programmering voor wonen, voorzieningen en openbare ruimte.

De centrale vragen van dit onderzoek waren:

- 1. Welk programma voor wonen, werken, voorzieningen en openbare ruimte moet in de binnenstad van Zoetermeer worden gerealiseerd om een levendige en aantrekkelijke binnenstad te krijgen?
- 2. Hoe vertaalt deze programmering zich naar de negen deelgebieden van de binnenstad?

In deze paragraaf is een samenvatting voor deelgebied 1 opgenomen uit: “Binnenstad Zoetermeer, Eindrapport Programmering wonen, werken, openbare ruimte en voorzieningen” (juli 2022 STIPO/Springco).

Het eindrapport betreft een adviesrapport. Dat wil zeggen dat er aanbevelingen worden gedaan, maar dat hiervan kan worden afgeweken door marktomstandigheden, beeldkwaliteitseisen, uitkomsten haalbaarheidsonderzoeken, et cetera. Onderstaande teksten in grijs betreffen citaten uit het eindrapport.

Wonen

Consumenten met een oranje leefstijl wonen vaker in een levendige woonwijk aan de rand van de binnenstedelijke gebieden. Zij storen zich niet snel aan hun medebewoners of buurtgenoten en staan open voor een multiculturele setting. Dat hoort in hun ogen bij de dynamiek van een stedelijk woonmilieu.

Niet de beperkingen staan centraal, maar de (nieuwe) mogelijkheden. Voor hen zijn retail en

vrijtijdsvoorzieningen in de nabije omgeving belangrijk (groter winkelcentrum, recreatiepark, sportterrein of activiteiten centrum). Hun focus ligt zowel op de woning zelf als op de omgeving.

Zij staan positief tegenover nieuwe concepten zoals gezamenlijk wonen en “co-living”. Dat is een woonvorm waarin de kosten van het wonen gezamenlijk worden gedeeld met één of meerdere bewoners die samen ‘eigenaar’/bewoner’ zijn van de woning. Industrieel en experimenteel bouwen is voor deze groep interessant.

Hoe past dit in Deelgebied 1

Dit deelgebied is onderdeel van de rand rond de binnenstad. Door de combinatie van wonen met voorzieningen (school, kinderdagverblijf, gymzaal, parkeergarage, andere voorzieningen) en het stadscentrum om de hoek, wordt dit deelgebied een levendige woonwijk. Daardoor is het deelgebied erg geschikt om bewoners met een oranje leefstijl aan te trekken. Om dit te stimuleren, gaan we in de aanbesteding onder andere selecteren op hoe bijzonder, vernieuwend en overtuigend de woonconcepten (zoals stadswoningen, gemeenschappelijke woonvormen en een eigentijdse woonbuurt) zijn. Zo willen we deze oranje doelgroep aantrekken.

In het plangebied is ruimte voor circa 275 woningen. Daarbij hanteren we de volgende onderverdeling:

- 50% goedkope koopwoningen
- 22% betaalbare koopwoningen
- 28% middeldure en dure koopwoningen

In de Binnenstad zijn momenteel veel sociale huurwoningen (53%). We willen de Binnenstad meer in balans brengen. Daarom streven we naar meer goedkope en betaalbare koopwoningen) en (middel-)dure woningen. Dit is conform de beleidsregel betaalbare woningen bouwen en behouden, vastgesteld in december 2025.

We trekken meer jongeren, stedelijke huishoudens en senioren aan naar de Binnenstad. De binnenstad moet bruisen en de vele voorzieningen, ligging en recreatiemogelijkheden zijn hier de motor voor. Met een passend woningaanbod realiseren we deze ambitie.

Openbare ruimte

Dit nieuwe stedelijke woongebied mag zich vouwen rondom een parkachtige, groene publieke ruimte met plek voor avontuur openbare buitensport voor jong en oud Dit past uitstekend bij de behoeftes van de beoogde doelgroep met een oranje leefstijl.

Rondom dit nieuwe stedelijke woongebied maken we een parkachtige, groene publieke ruimte. Langs de Italiëlaan en het zuidelijke deel van de Denemarkenlaan maken we een groene singelachtige structuur als park. Deze structuur sluit aan op de singel van de Duitslandlaan (deelgebied 3) en de Frankrijklaan (deelgebied 6b).

In de parkstructuur komt het schoolplein, die een groene inrichting moet krijgen. Buiten schooltijden zal dit plein openbaar toegankelijk zal zijn, waardoor de sport- en spelaanleidingen toegankelijk zijn voor de buurt. Ook het park kan gebruikt worden voor wandelen en sport en spel.

De stedelijke activiteit en reuring die zo ontstaat past uitstekend bij de behoeftes van de beoogde doelgroep met een oranje leefstijl.

We hebben het groen, sport en spel meegenomen in het schetsontwerp voor de buitenruimte. Zie voor nadere toelichting op de openbare ruimte bouwsteen 6 en het schetsontwerp in paragraaf 2.8.

Voorzieningen

Multifunctionele ontmoetingsplek, met buurtcentrum, huiskamer, horeca, vergaderplekken en co-werkplekken. Daarnaast ook ruimte voor welzijnsfuncties voor ouderen en jongeren. Verbinding kan gemaakt worden met de gemeenschappelijke functies in Cadenza II.

Integraal Kind Centrum met basisschool, kinderdagverblijf, tussen schoolse opvang en buitenschoolse opvang, gymzaal en schoolplein. De invulling en programmering hiervan moet aansluiten bij de behoefte van de nieuw aan te trekken voornamelijk oranje doelgroepen. Ca 4000 m²

Buurtwinkels in stedelijke plint: bakker, groenteboer, buurtsupermarkt ca 50 - 100 m2 per adres.

De grootste voorziening in het gebied wordt het IKC (Integraal Kind Centrum) met basisschool, kinderdagverblijf, tussenschoolse opvang en buitenschoolse opvang, gymzaal en schoolplein. De gymzaal en het schoolplein zijn buiten schooltijden ook voor anderen te gebruiken.

We verplichten voorzieningen in de plint aan de Italiëlaan en de Denemarkenlaan (zie ook bouwsteen 3). Zo krijgt deze plint een stedelijk en dynamisch karakter, wat aantrekkelijk is voor de oranje doelgroep. Voor commerciële voorzieningen stellen we per voorziening een maximum van 100 m2. Zo stimuleren we buurtgerichte voorzieningen en een diversiteit aan voorzieningen. Maximaal de helft van de overige voorzieningen is commercieel. Voor maatschappelijke voorzieningen denken we aan een multifunctionele ontmoetingsplek, met buurtcentrum, huiskamer, horeca, vergaderplekken en co-werkplekken of een ruimte voor welzijnsfuncties voor ouderen en jongeren. Er kan een verbinding gemaakt worden met de gemeenschappelijke functies in Cadenza II. Voor sociaal-maatschappelijke voorzieningen geldt er vooralsnog geen maximum, maar wel een minimum van 200 m2. In de selectie zal gekeken worden naar in hoeverre deze voorzieningen de gewenste doelgroepen zullen aantrekken.

We schrijven geen exacte verdeling van functies voor. We willen dat de invulling en programmering van de plint aansluiten bij de behoefte van de nieuw aan te trekken voornamelijk oranje doelgroepen. Hier gaan we in de selectie op letten.

2.5 Planologie

De voorgestelde plannen zijn strijd zijn met het geldende omgevingsplan. Bijvoorbeeld qua functie, locatie en/of bouwhoogte. Om de beoogde functies te kunnen realiseren zal daarom altijd eerst een planologische procedure moeten worden doorlopen, zoals vastgelegd in de Omgevingswet.

Voor de planologische procedure is een ruimtelijke onderbouwing nodig. Deze wordt gevoegd bij de aanvraag om een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA). De initiatiefnemer zal een bouwplan moeten ontwikkelen. Tevens wordt de ruimtelijke onderbouwing opgesteld. De participatie met de omgeving is gedaan bij de deelgebiedsvisie, maar aanbevolen wordt om de omgeving ook te betrekken bij het uitgewerkte bouwplan. Dit is niet verplicht maar wel wenselijk. De onderbouwing en het bouwplan worden door de gemeente getoetst aan het door de gemeenteraad vastgestelde ruimtelijk kader (zoals opgenomen in bijvoorbeeld deze deelgebiedsvisie).

De initiatiefnemer zal een bouwplan moeten ontwikkelen. Tevens wordt de ruimtelijke onderbouwing opgesteld. De participatie met de omgeving is gedaan bij de deelgebiedsvisie, maar dit is niet voldoende om aan te tonen dat de omgeving betrokken is. Er is immers geen concreet bouwplan getoond. De omgeving moet dus ook betrokken worden bij het uitgewerkte bouwplan. De onderbouwing en het bouwplan worden door de gemeente getoetst aan het door de gemeenteraad vastgestelde ruimtelijk kader (zoals opgenomen in bijvoorbeeld deze deelgebiedsvisie).

De ruimtelijke onderbouwing wordt opgesteld door de initiatiefnemer en getoetst door de gemeente. Deze bevat de motivering van het plan, waarbij in ieder geval moet worden ingegaan op de ruimtelijke aspecten zoals: milieueffectrapportage, stedenbouw, geluid, luchtkwaliteit, verkeer/parkeren, flora/fauna, water, externe veiligheid, milieuzonering, Hoogbouweffectrapportage (bezonning, windhinder, 45 gradenregel i.v.m. privacy), etc. Het college van B&W is bevoegd om een besluit te nemen over de BOPA en de aanvraag omgevings-vergunning. De reguliere procedure (8 weken + 6 eventuele verdaging) is in principe van toepassing. Er is geen zienswijzetermijn meer. Participatie gaat vooraf aan de reguliere procedure uit de Omgevingswet. Er dient wel ‘advies met instemming’ aan de gemeenteraad te worden gevraagd (omdat er sprake is van meer dan 25 woningen). Tegen het besluit over de omgevingsvergunning kan bezwaar, beroep en hoger beroep worden ingesteld.

Er kan alleen sprake zijn van een uitgebreide procedure (26 weken + 6 eventuele verdaging) (dus met een zienswijze periode van 6 weken) als:

- de initiatiefnemer daar zelf om vraagt,
- of als er een MER-procedure nodig is,
- of als het college daartoe besluit in geval er aanzienlijke gevolgen voor fysieke leefomgeving zijn te verwachten én waartegen verschillende belanghebbenden bedenkingen zullen hebben.

Gezien de ontwikkelingen in de binnenstad plaatsvinden, waar veel mensen wonen, werken en recreëren en er dus kans is op bedenkingen van meerdere belanghebbenden, is het mogelijk

dat het college besluit om de uitgebreide procedure te voeren.

Omzetten naar huisstijl

Legenda

- Uiterste grenzen van het bouwvlak
- 12 m Hoogte maximaal 4 verdiepingen
- 18 m Hoogte maximaal 6 verdiepingen
- 18 m (40) Bouwhoogte maximaal 13 verdiepingen
- IKC of andere voorziening aan gevel
- Bijzondere hoek
- Toegankelijke binnentuin (30% groen)
- Ondergrondse parkeergarage (max 1 m boven mv)
- Ingang parkeergarage
- Groene route
- Zone met ingang van school en gymzaal

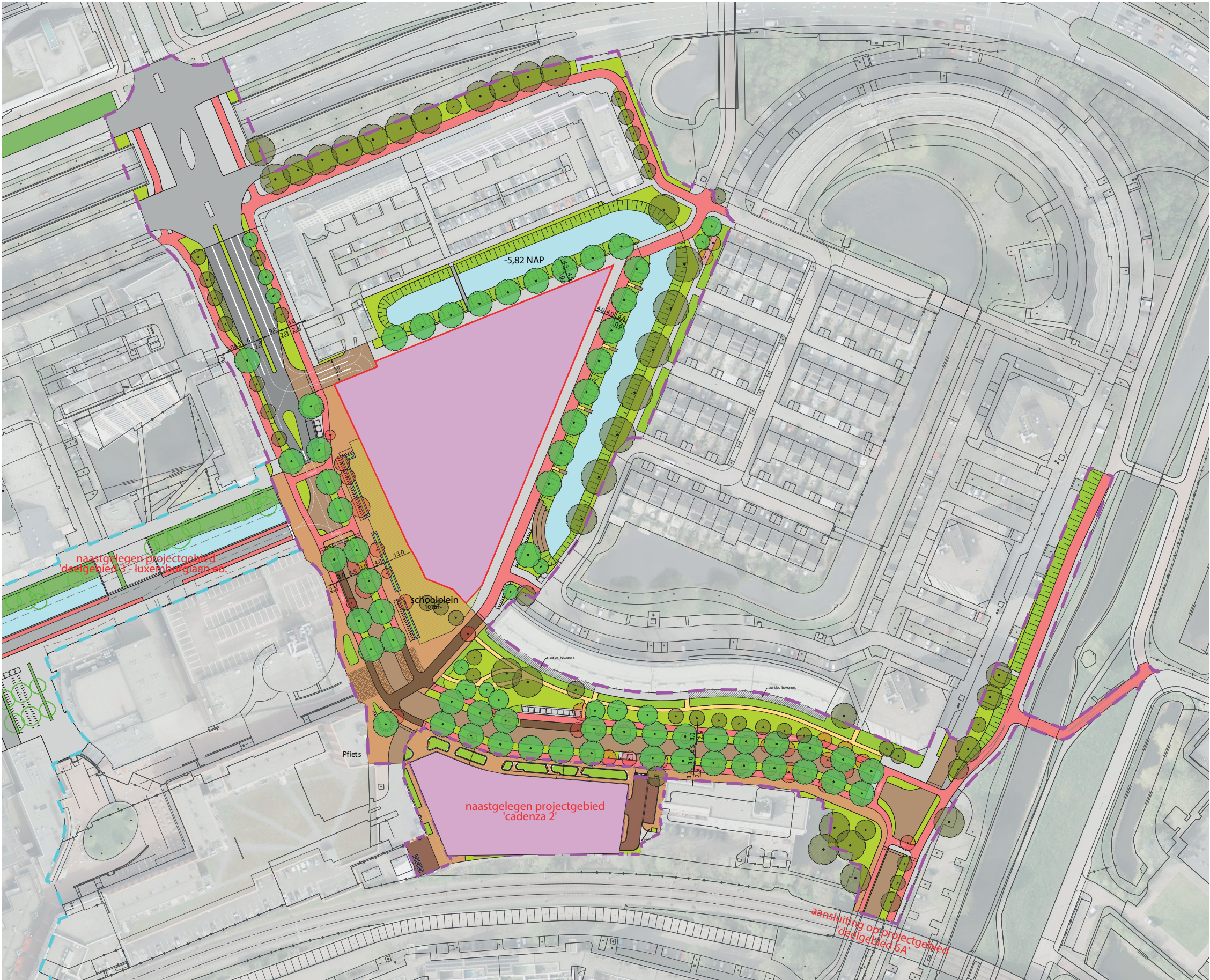


Afbeelding 33 Spelregelkaart

2.7 Schetsontwerp openbare ruimte

Legenda

- Gras en talud
- Plantvak met zitrand
- Groen schoolplein (nader uit te werken)
- Water met talud en steiger of vlonder
- Verharding rijbaan met verkeersdrempel (30km/h)
- Verharding rijbaan (50km/h)
- Verharding fietspad
- Verharding voetpad
- Halfverharding
- Boom bestaand met kroongrootte bij benadering
- Boom nieuw; 1e, 2e of 3de grootte
- Boom verwijderen of verplanten
- Straatmeubilair; afvalinzameling, fietsparkeren
- Bouwweld met indicatief bebouwing
- Indicatie rijrichting
- Projectgrens 'Deelgebied 1 - Denemarkenlaan eo.'
- Projectgrens 'Deelgebied 3 - Luxemburglaan eo.'



Afbeelding 36 Schetsontwerp openbare ruimte

HOOFDSTUK 3: FINANCIËN

Voor de ontwikkelingen in dit deelgebied is een businesscase Binnenstad deelgebied 1 (hierna Businesscase) opgesteld. In deze businesscase zijn alle uitgaven en inkomsten van de in dit deelgebied voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen over meerdere jaren globaal in beeld gebracht.

Er is zowel sprake van een actief deel (gemeentelijk eigendom) en een grootschalige investering in het openbaar gebied en een openbare parkeergarage. De herinrichting van het openbaar gebied van de Denemarkenlaan en Italiëlaan is onderdeel van dit deelgebied. Een deel van de herinrichtingskosten van het openbaar gebied wordt gedekt door een bijdrage op basis van de Nota bovenwijkse kosten Binnenstad en de mobiliteitssubsidie.

Voor het berekenen van een financieel resultaat is het van belang om inzicht te hebben in het te realiseren (woon)programma. Wij gaan in de businesscase nu uit van 266 woningen. Daarnaast kan er circa 3.700 m² aan voorzieningen worden gerealiseerd. Het voorzieningen programma bestaat onder andere uit een basisschool, kinderdagverblijf en een gymzaal. De openbare parkeergarage moet ruimte bieden voor circa 400 autoparkeerplaatsen. In de berekeningen is ervan uitgegaan dat het bewoners parkeren ook in deze parkeergarage wordt opgelost.

Samenvatting Businesscase
Binnen het gebied zijn verschillende ontwikkelingen waarvoor de gemeente actief de locaties bouwrijp wil leveren. Hiervoor wordt een grondexploitatie geopend. De kosten voor de inrichting van het openbare gebied zijn relatief hoog. Met name de herinrichting van de Denemarkenlaan en Italiëlaan is een grote kostenpost. Ook het realiseren van de openbare parkeergarage brengt hoge kosten met zich mee. Een deel van de onrendabele kosten wordt gedekt uit subsidies. De mobiliteitssubsidie kan deels worden aangewend voor dit deelgebied.

Per saldo moet rekening worden gehouden met een financieel tekort. Separaat zal een voorstel worden gedaan voor dekking hiervan.

HOOFDSTUK 4: PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE

Vanaf 25 april 2024 t/m 8 oktober 2025 zijn er drie bijeenkomsten geweest waarbij bewoners van het deelgebied en omgeving hun inbreng hebben gegeven op wat zij belangrijk vinden en waar we rekening mee moeten houden bij het opstellen van de deelgebiedsvisie. Deze gesprekken hebben ons geholpen een duidelijker beeld te krijgen van de omgeving van het deelgebied. Ook is het online platform DoeMee gebruikt om te reageren. In de deelgebiedsvisie hebben we zoveel mogelijk opmerkingen van de buurt verwerkt.

4.1 Inleiding

De afgelopen anderhalf jaar is de binnenstad in gesprek gegaan, over de toekomst van de binnenstad, en in dit geval specifiek deelgebied 1 Denemarkenlaan e.o.

Het participatietraject startte op 25 april 2024 met een startbijeenkomst. In de tweede bijeenkomst zijn drie ontwerpvoorbeelden gepresenteerd aan de buurt. Tot slot in de slotbijeenkomst het stedenbouwkundig plan en het schetsontwerp van het openbaar gebied gepresenteerd, daarbij is verteld wat er met de input van de omgeving is gedaan.

4.2 Bijeenkomsten

Bijeenkomst 1: Startbijeenkomst	
Datum:	25 april 2024
Tijd:	19.00 – 21.00 uur
Locatie:	Bij Daan, Zoetermeer
Aanmeldingen:	78, waarvan 4 raadsleden

Tijdens de Startbijeenkomst zijn de aanwezigen meegenomen in de uitgangspunten die zijn vastgesteld voor dit gebied, namelijk ca. 275 woningen, een intergraal kindcentrum & een gebouwde parkeeroplossing. Tijdens de bijeenkomst is door de aanwezigen meegegeven wat hun eerste reactie is op het gebied en deze uitgangspunten door middel van gesprekken aan tafels. Er kwamen veel vragen over de massa die wordt toegevoegd, hoe er voldoende groen wordt toegevoegd en of een school geen overlast gaat veroorzaken.

Bijeenkomst 2: Drie ontwerpvoorbeelden	
Datum:	16 oktober 2024
Tijd:	19.00 - 21.00 uur
Locatie:	Bij Daan, Zoetermeer
Aanmeldingen:	48, waarvan 2 raadsleden

Tijdens de tweede bijeenkomst zijn drie ontwerpvoorbeelden gepresenteerd aan de aanwezigen. Deze modellen gaven alle drie een andere kijk op de thema’s: bouwvolumes, locatie van de school, verkeer, groen & water. Aanwezigen konden reageren op de drie voorbeelden wat zij goed en minder goed vonden in de ontwerpen. Uit deze bijeenkomst zijn 4 principes gekomen:

1. Bouwhoogte van laag aan de kant van de Griekse buurt naar hoog aan de kant van de Denemarkenlaan;
2. Locatie van het schoolplein aan de Denemarkenlaan;
3. Verkeersroutes laten lopen zoals deze nu zijn, met uitzondering van het fietspad aan het Marathonpad;
4. Meer ruimte voor groen en water in het gebied.

Bijeenkomst 3: Slotbijeenkomst	
Datum:	8 oktober 2025
Tijd:	19.00-21.00uur
Locatie:	Bij Daan, Zoetermeer
Aanmeldingen:	39, waarvan 2 raadsleden

Tijdens de slotbijeenkomst is het stedenbouwkundig model en het schetsontwerp voor de openbare ruimte gepresenteerd. Beide ontwerpen zijn opgesteld op basis van de vier eerder geformuleerde principes. Er is toegelicht hoe de inbreng van eerdere bijeenkomsten in de plannen is verwerkt. Na afloop konden aanwezigen vragen stellen aan diverse vakdisciplines, zoals stedenbouw, openbare ruimte, landschap, verkeer, onderwijshuisvesting en woningbouw.

Verslagen van de drie bijeenkomsten, reacties en andere input zijn terug te vinden op het platform DoeMee Zoetermeer onder het project Denemarkenlaan en omgeving.
doemee.zoetermeer.nl/denemarkenlaan/

foto's participatie
toevoegen

Afbeelding 27 ...

Afbeelding 28 ...



Ons kenmerk
2023-005242

Kenmerk updaten

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

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