

Zoetermeer

de stad, de infrastructuur en de regio

ruimtelijke verkenning in het kader van het stadsplan 2025
maart 2000



E L S B E T
s t e d e b o u w k u n d i g e

Spui 47 2511BL Den Haag
070 - 3503535 www.elsbet.nl

Zoetermeer

de stad, de infrastructuur en de regio

ruimtelijke verkenning in het kader van het stadsplan 2025
maart 2000

in opdracht van de gemeente Zoetermeer

E L S B E T
s t e d e b o u w k u n d i g e

i.s.m.
Enno Zuidema stedenbouw
en
studenten AVB Rotterdam

inleiding

In het kader van het nieuwe stadsplan voor Zoetermeer heeft de Gemeente vier ruimtelijke verkenningen uitgezet die een onbevangen blik werpen op de komende opgaven voor de stad. Deze verkenning richt zich op de veranderende verhouding tussen de stad, de regio en de infrastructuur.

Het werken aan een stad is als het lopen van een marathon die als een interval- training wordt uitgevoerd.

Een Stad is nooit af. Dat geldt ook voor Zoetermeer. Vanuit dit besef werkt Zoetermeer in stappen aan de groei.

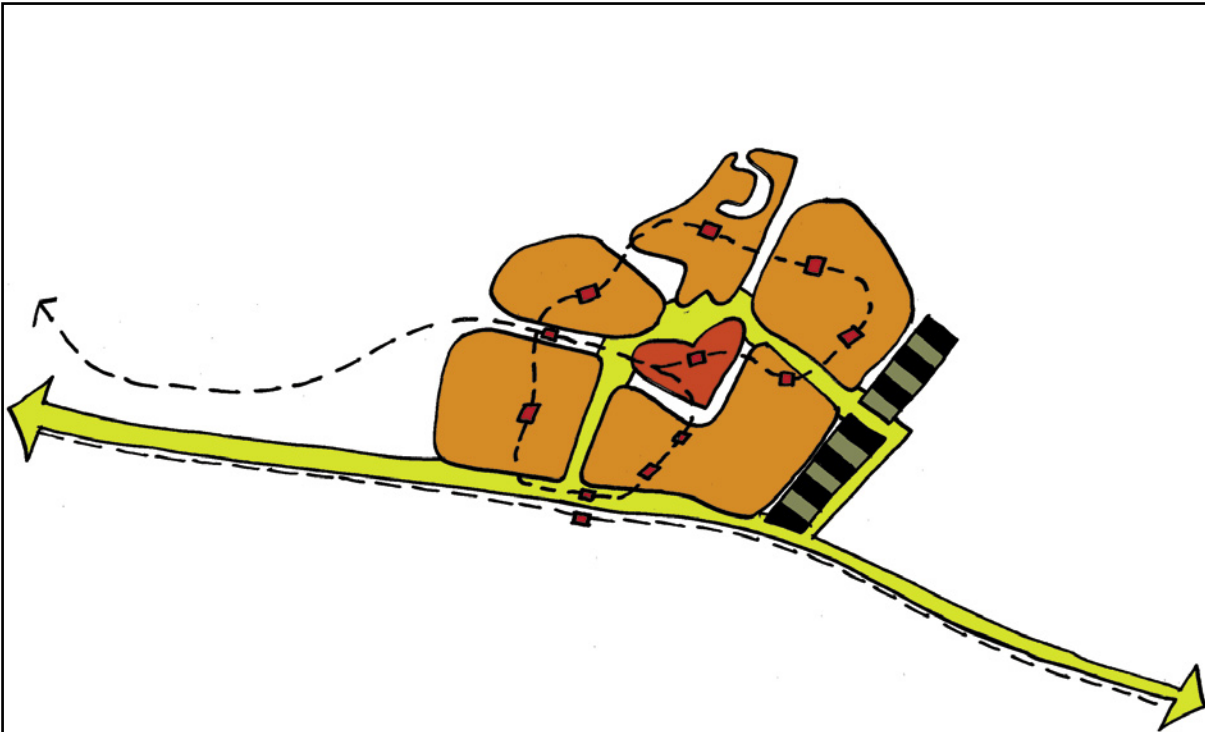
De stap die nu gemaakt wordt is de stadsvisie voor 2025. De stadsvisie gaat over Zoetermeer als geheel en moet een kapstok zijn voor de toekomstige grote projecten en een overzicht bieden van het parcours.

Dit boekje geeft een onbevangen visie op de kapstok en het parcours.

Het laat zien waarom Zoetermeer is zoals het is, waarom het nu uitgezette parcours voor de toekomst onoverzichtelijk is, langs welke nieuwe lijnen de weg naar de toekomst kan worden bewandeld, en welke keuzen daarbij gemaakt moeten worden.

Dit boekje gaat over het parcours voor de hele stad, niet alleen over de verversingsplaatsen en de tussensprints.

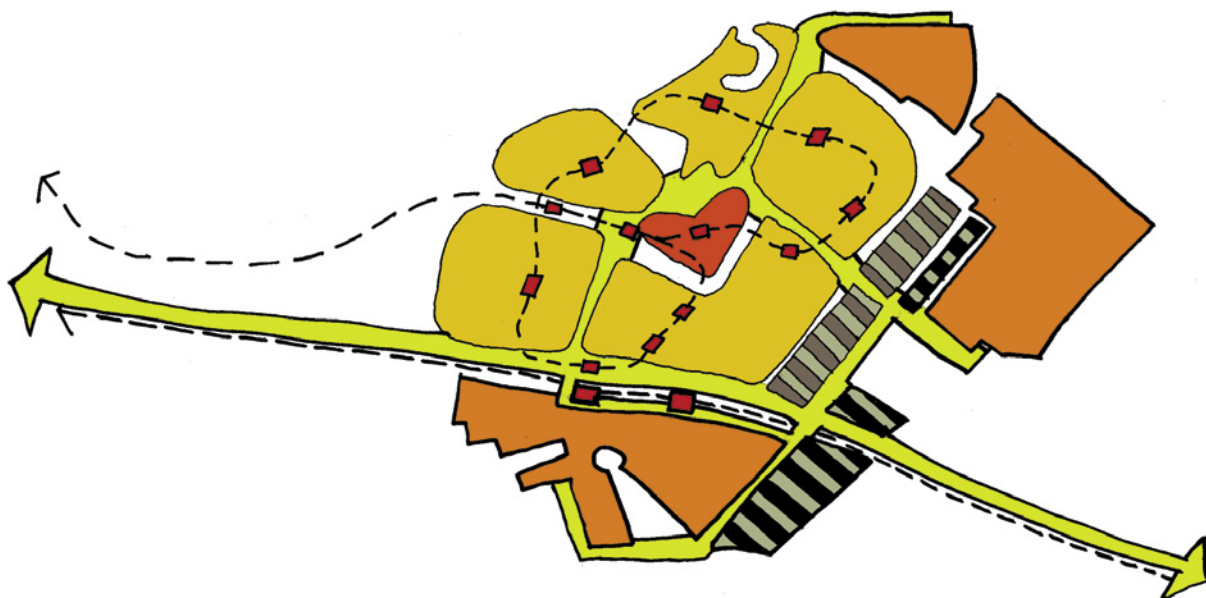
Het gaat over de grote lijn voor de long run, de lange termijn.



1.

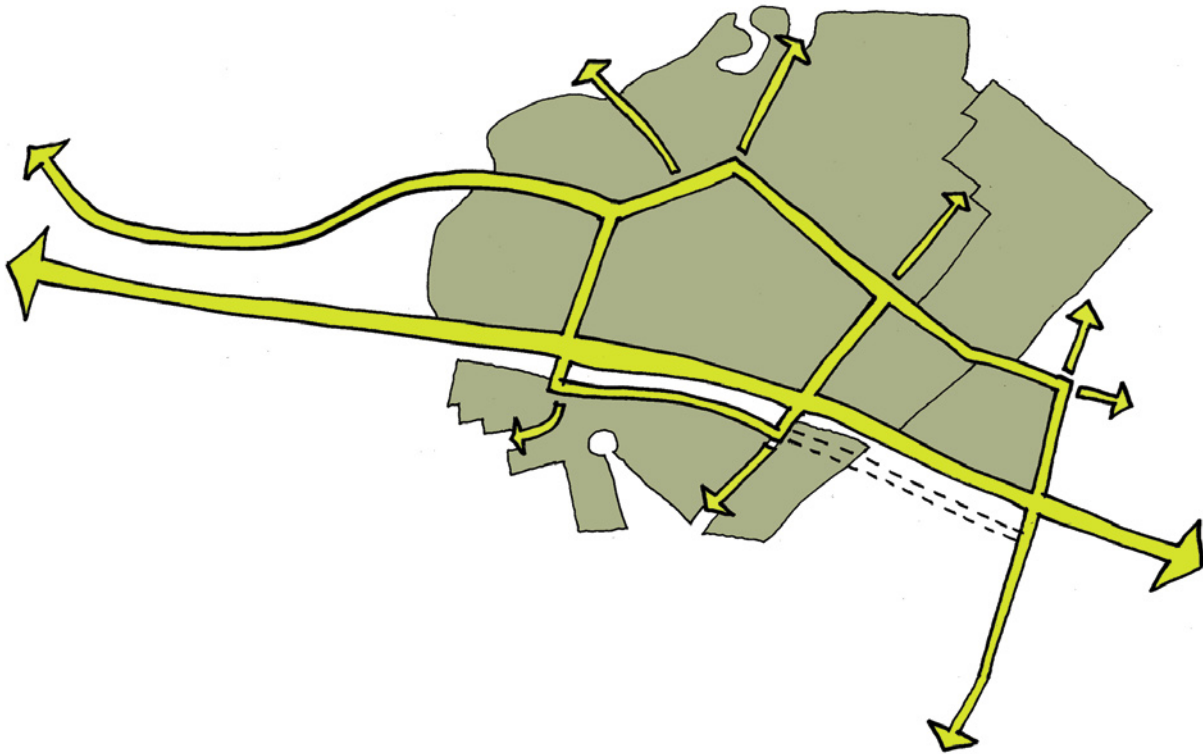
Zoetermeer, ontworpen als een opgerolde bandstad, was - als plan - 15 jaar geleden al af.

Elke woonwijk heeft een station, een wijkcentrum, een park, scholen en een aantakking op de hoofd-wegenstructuur. De wijken zijn een op zichzelf staand en naar binnen gekeerd geheel. Al het bovenwikkse ligt letterlijk daarbuiten: de stedelijke wegenstructuur, het stadshart als autonome eenheid in het midden en de bedrijfsterreinen aan de rand.



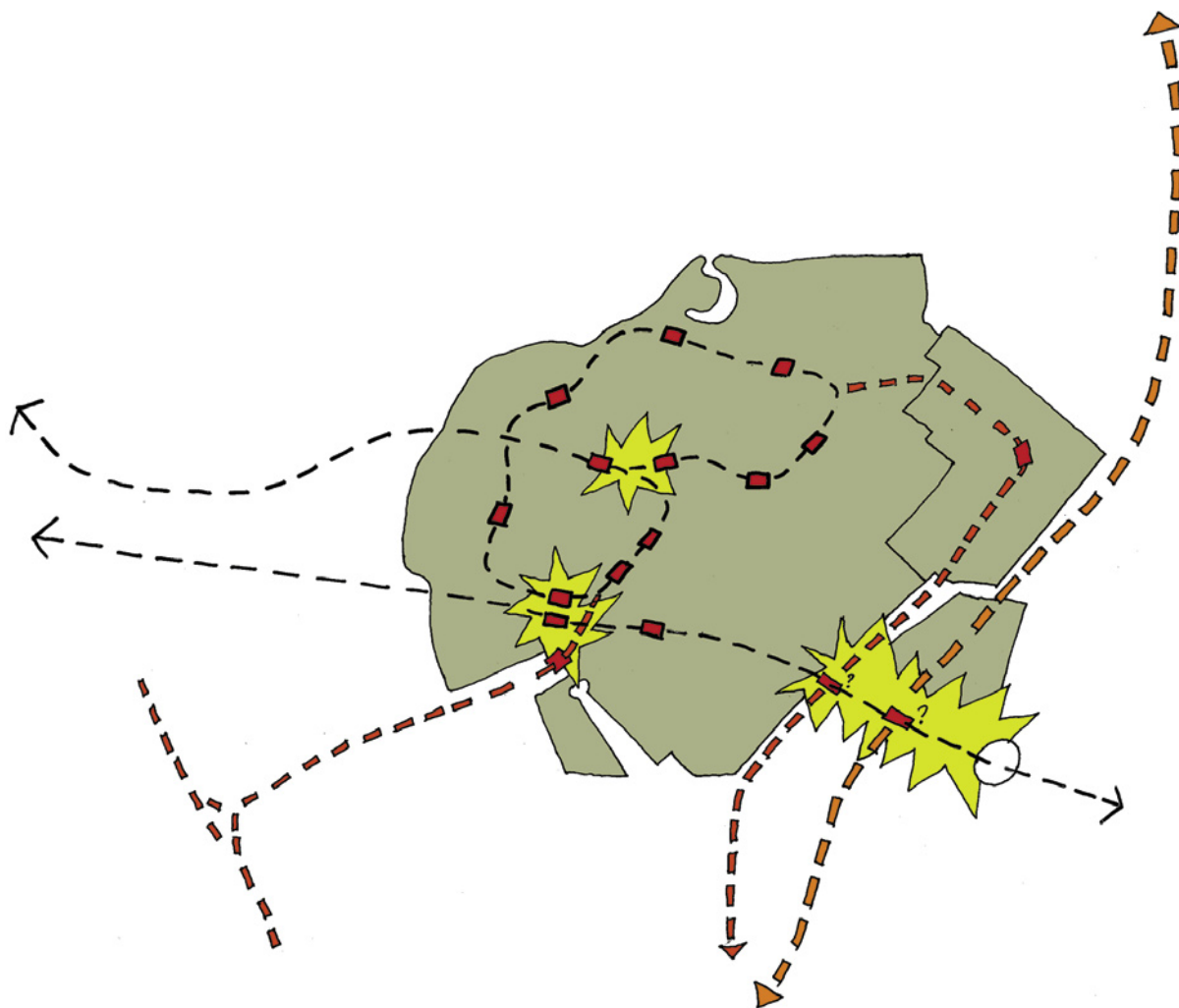
2.

In de huidige situatie is de jas te groot geworden voor de kapstok: Noordhove, Rokkeveen en het toekomstige Oosterheem vallen buiten het systeem. Hoewel ze als wijk eenzelfde inhoud hebben als de voorgaande woonwijken, is hun positie ten opzichte van het bovenwijkse tweederangs. Het is tijd voor een herijking van het Zoetermeerse systeem.



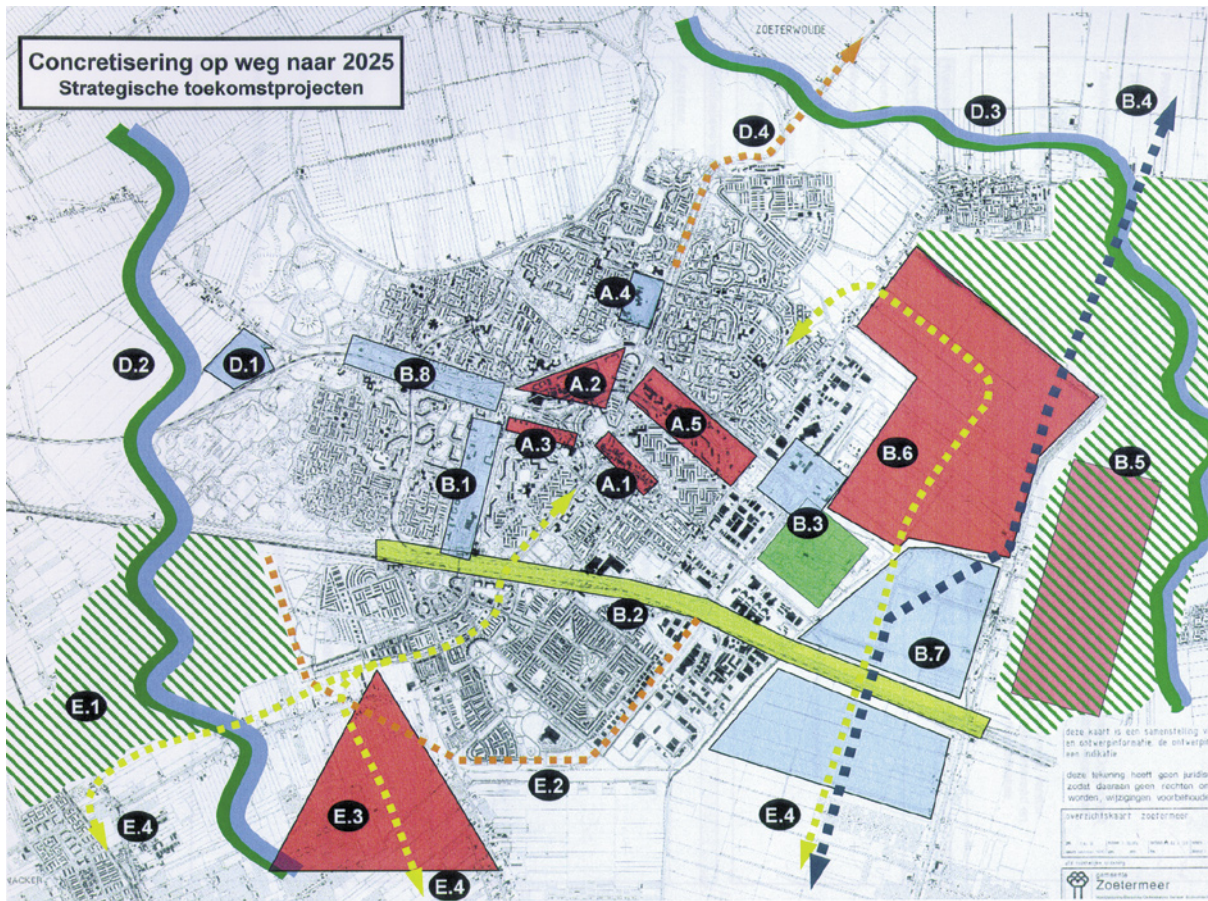
3.

De wegenstructuur kan meegroeien. De oorspronkelijke H-structuur is al getransformeerd tot het 'Pentagoon'. Met de aanleg van de N496 begint zich de ontwikkeling van een 'Ladder' af te tekenen. Het noordelijk deel van het Pentagoon, parallel aan de A12, breidt zich uit tot een as van het strand bij Scheveningen naar het Bentwoud en de Rottezoom. Een deel van het Pentagoon krijgt daarmee een regionale betekenis. Er ontstaat een opbouw van twee parallelle, regionale lijnen voor het wegverkeer, waarlangs en waardoor Zoetermeer georganiseerd wordt.



4.

De sprinter, het systeem van openbaar vervoer in Zoetermeer, kan niet meegroeien. Het is een gesloten systeem, ontworpen voor de slaapstad: Een regionale verbinding naar Den Haag die zich in Zoetermeer opkrult tot een lokale verdeler. De wens om zowel de nieuwe wijken op de sprinter aan te sluiten (meer lussen in de lasso) als een verbinding te maken naar Rotterdam (snelle regionale railverbinding als alternatief voor de auto) leidt hoe dan ook tot een ingewikkelder en inefficiënter systeem. Het is de vraag of de twee wensen binnen één systeem te combineren zijn.

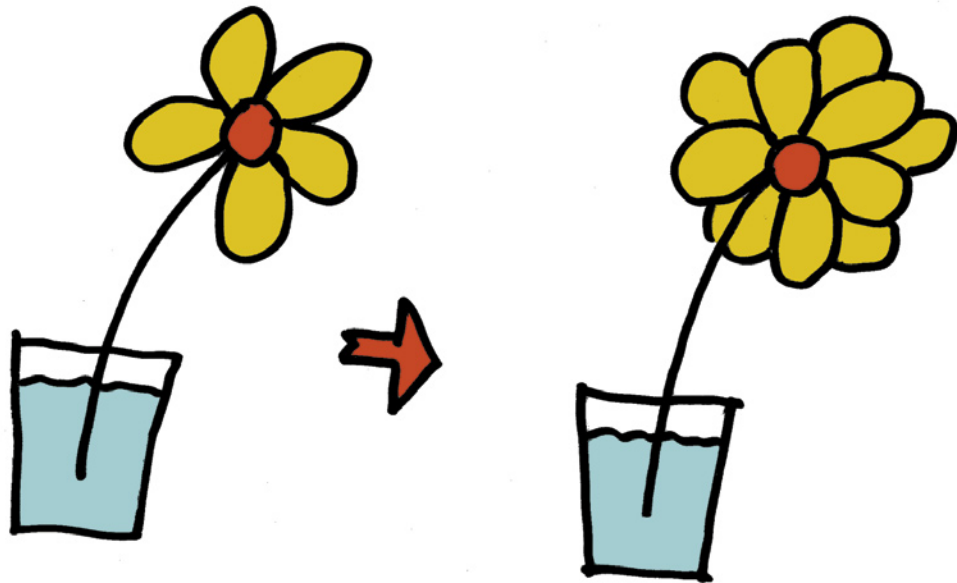


5.

Op de 'strategische projectenkaart' van Zoetermeer staan de varianten voor de verlenging van de sprinter naar Rotterdam. Van de varianten zal er maar één aangelegd worden. Er zal daarmee ook maar één nieuwe woonwijk een station krijgen.

De voorkeur voor een tracé wordt echter niet uitgesproken. Daarmee lijkt het alsof de keuze voor het nieuwe tracé niet van invloed is op de ontwikkelingsrichting van de stad. Alsof de kapstok groot genoeg is om alsmear door te gaan met de concentrische uitbreiding waarbij nieuwe, maar qua inhoud dezelfde woonwijken als nieuwe bloemblaadjes toegevoegd worden.

Het lijkt weinig zinvol om aan een stadsplan te werken als de vraag over de uitbreiding van de sprinter, en daarmee de vraag naar de aard van de jas en de kapstok niet expliciet wordt gesteld.



6.

Het idee van Zoetermeer

Zoetermeer is ontwikkeld als een exclusief Haagse bloem. Maar zo zit de wereld niet meer in elkaar.

De bloem:

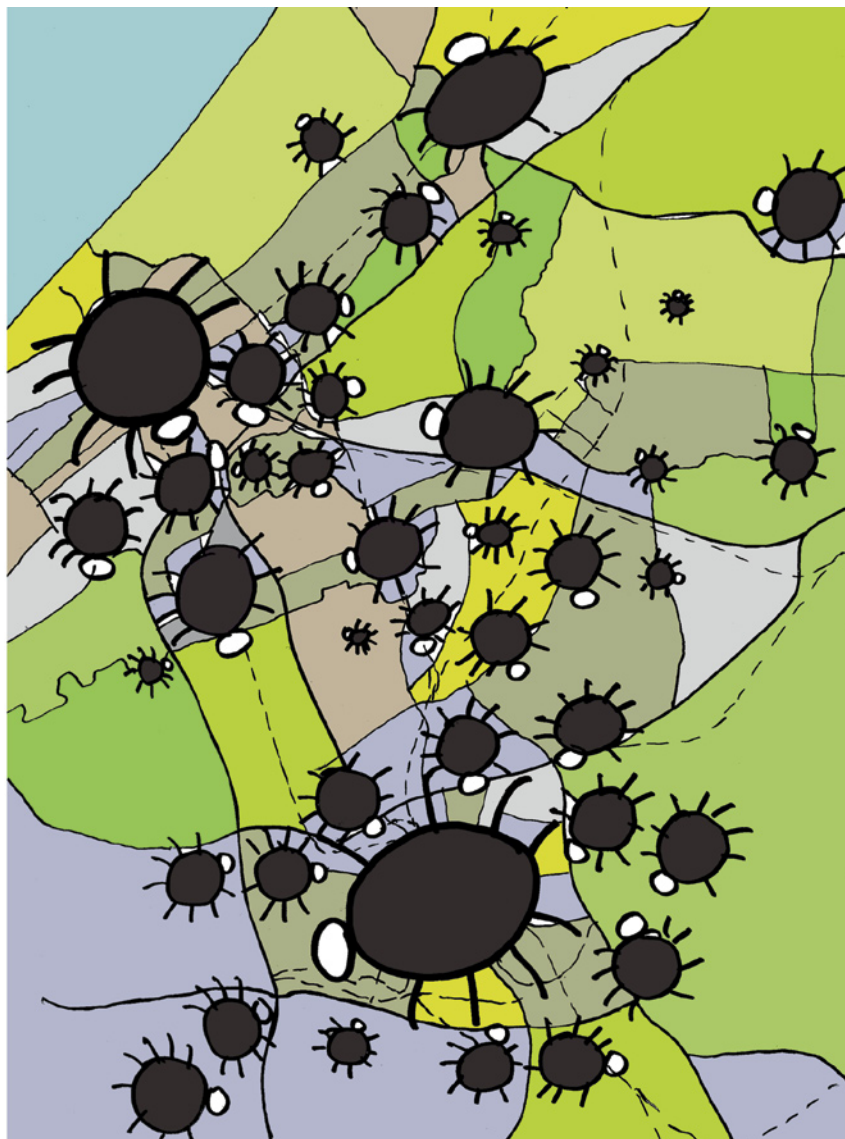
- krijgt steeds meer blaadjes (steeds meer wijken)
- Den Haag als 'vaas' is niet meer toereikend: Zoetermeerse bewoners en bedrijven oriënteren zich niet meer uitsluitend op Den Haag.

Anders gezegd: niet alleen Zoetermeer maar ook de regionale context van Zoetermeer is sterk veranderd

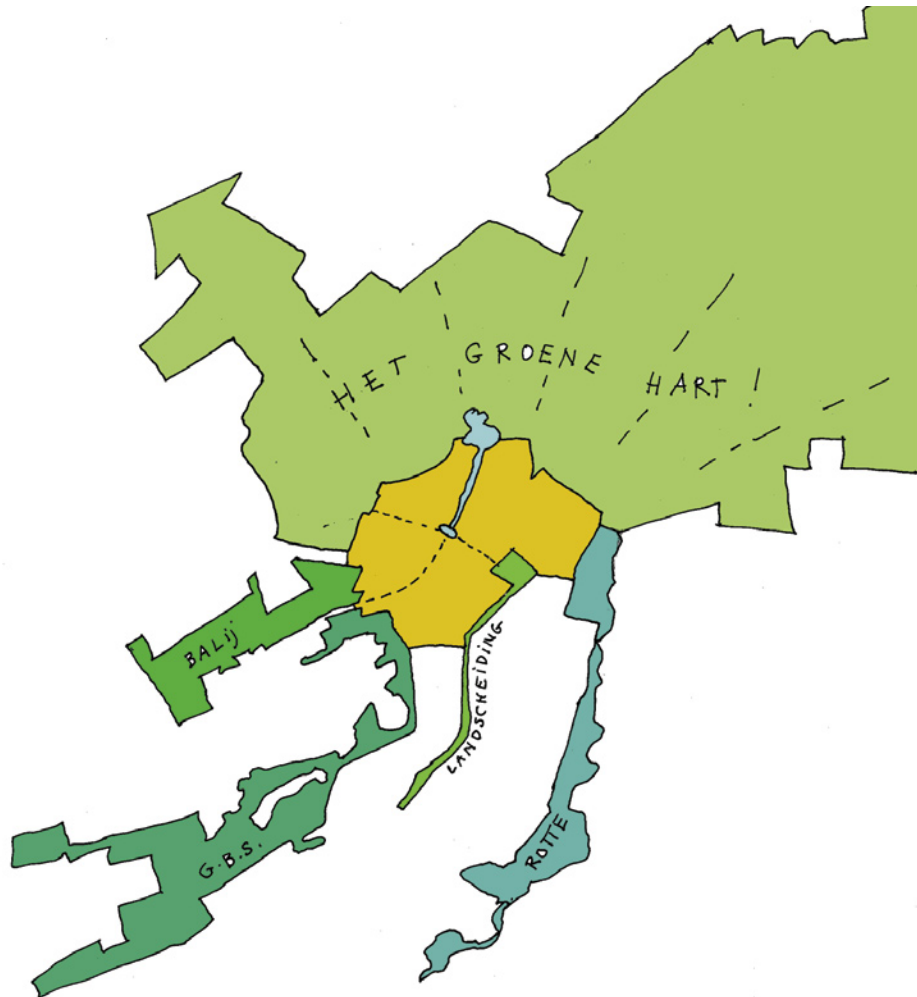


7.

De Nieuwe Kaart van de Zuidvleugel van de Randstad toont dit overtuigend aan. Zoetermeer ligt in een gebied vol nieuwe concurrenten op de woningmarkt.



8.
Zoetermeer is niet langer een Haagse bloem maar een van de vele spinnen in het regionale web. Al deze spinnen zoeken hun eigen positie binnen de regionale woningmarkt en ook in het regionale web van onderwijs, van werkgelegenheid en van voorzieningen (van uitgaan tot winkelen en sport).



9.

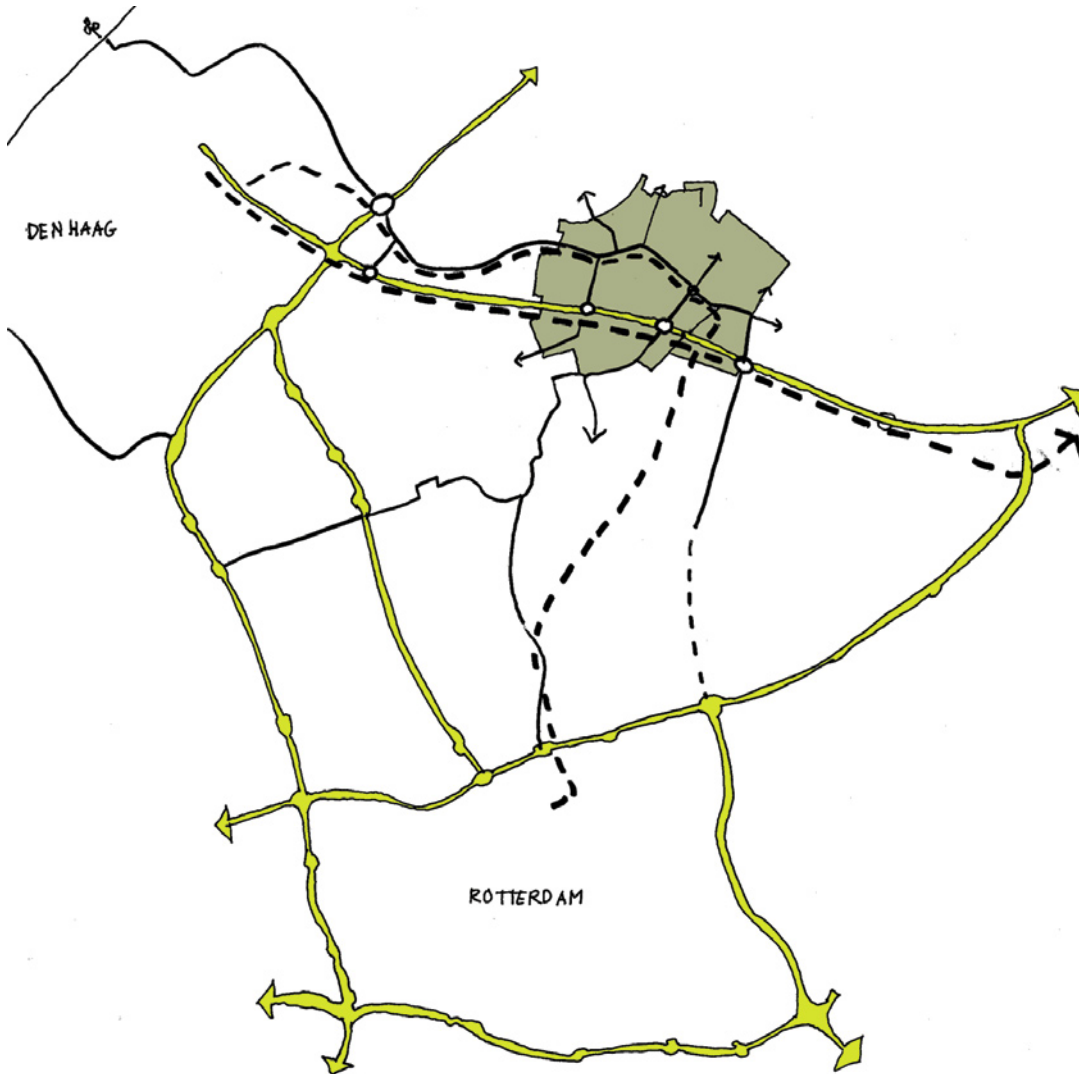
Zoetermeer kan vier troefkaarten uitspelen waarmee ze zich onderscheidt in de regio:

Troefkaart 1: de ligging in het landschap. Aan de noordzijde omsloten door het Groene Hart, aan de zuidzijde versierd door de landschappelijke franje van de linten, het Balijbos, de Groenblauwe slinger, de Landscheiding en de Rottezoom. Zoetermeer heeft daarmee een unieke positie binnen de Zuidleugel van de Randstad.



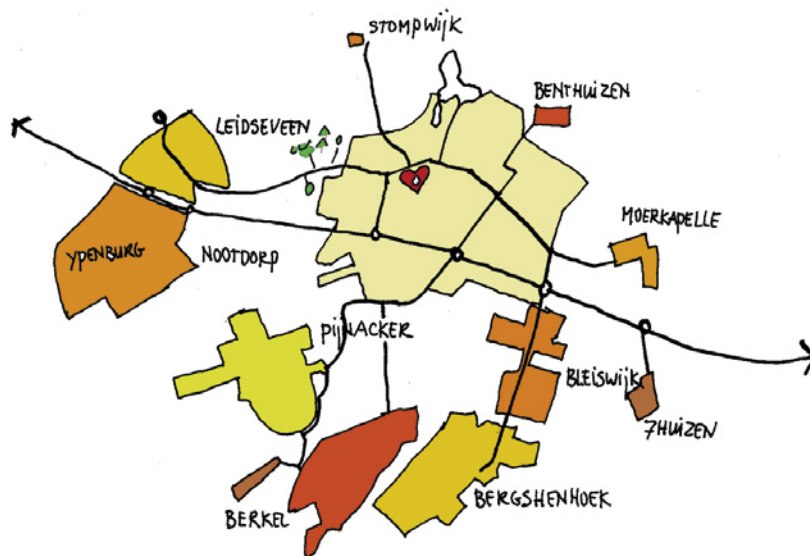
10.

Troefkaart 2 is de ligging aan de snelweg. Er is rond de snelweg veel ruimte voor toekomstige vernieuwing en uitbreiding. Hier kan de stad groeien en zich presenteren.



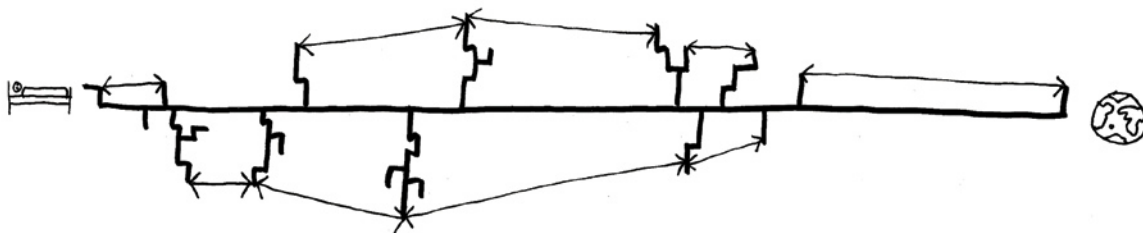
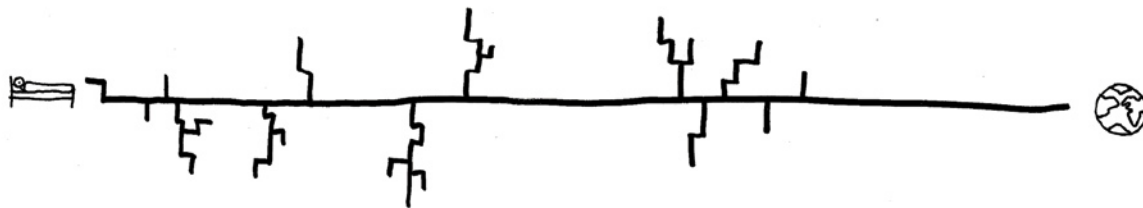
11.

Troefkaart 3 is de positie als scharnier, als belangrijk verbindingsstuk in het regionale netwerk van wegverkeer en openbaar vervoer. Regionale wegen en openbaar vervoerlijnen komen hier samen. Zoetermeer ligt zowel op de grens van de Haagse als van de Rotterdamse regio.



12.

Troefkaart 4: de omliggende (en groeiende) gemeenten kunnen iets halen in Zoetermeer: de voorzieningen in en rond het Stadshart, onderwijs en sport. Om deze vier troefkaarten - landschap, snelwegligging, regionaal scharnier en regionale voorzieningenknoop - te kunnen uitspelen moet Zoetermeer aan een aantal opgaven werken.



13.

De opgaven.

De lokale verkeersstructuur.

De kapstok is niet alleen te klein maar bovenal een gesloten systeem en daardoor niet uitbreidbaar. De hiërarchieën stad-wijk-buurt-straat zijn onverbiddelijk achter elkaar geschakeld en niet naast elkaar.

Zoetermeer heeft geen nooduitgang.

Wil de stad kunnen groeien dan moet de kapstok worden omgebouwd van een eendimensionale boomstructuur naar een gelaagd netwerk.



14.

Het eendimensionale systeem kan worden opgelegd door het maken van kortsluitingen tussen de lijnen van 'het huis' naar 'de wereld'. De 'Tussenlaag' (oranje in de tekening) is een wegensysteem dat de wijken zowel onderling als met de hoofdwegenstructuur (zwart in de tekening) verbindt en dat deels gebruik maakt van de bestaande wijkontsluitingswegen. De Tussenlaag biedt een nooduitgang, is voorwaarde voor goede lokale verbindingen, inclusief een goed lokaal busnet en ontlast de hoofdwegen van het wijk-wijkverkeer. De Tussenlaag is, met de Ladder mee, uitbreidbaar in oostelijke richting.



15.

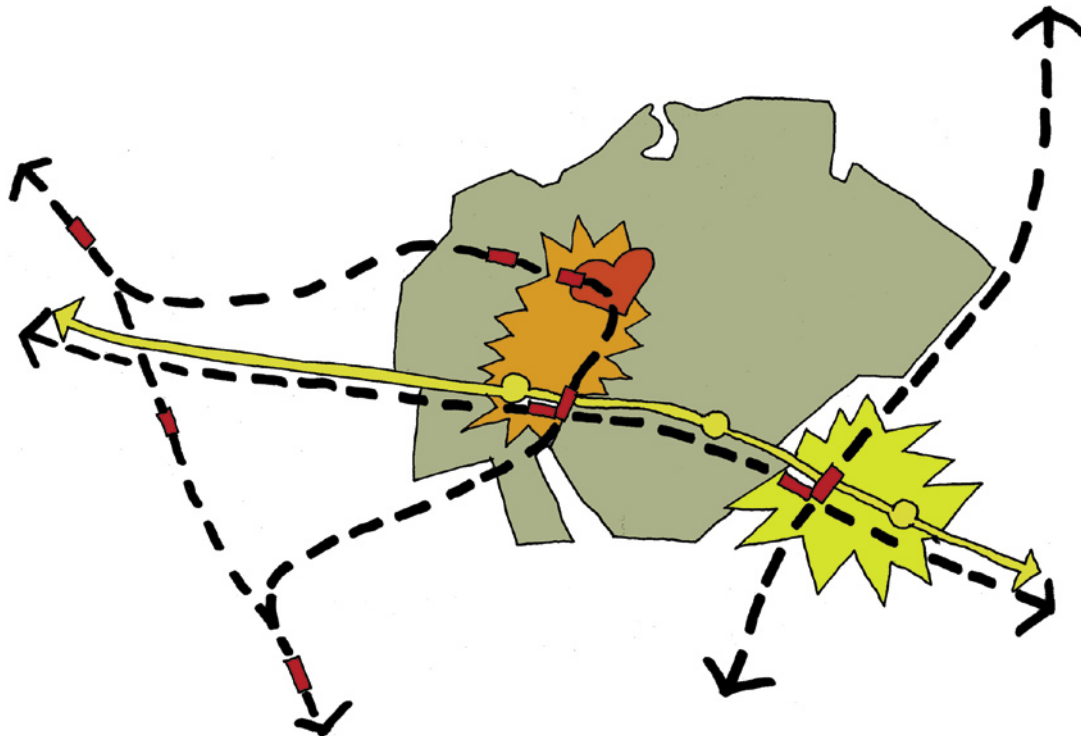
De regionale railstructuur:

Op de regionale schaal is de lasso in de sprinter een vertrager van de eerste orde.

Op de schaal van Zoetermeer is de sprinter een te zwaar systeem dat moeizaam is te exploiteren: het is alsof de thee geserveerd wordt met een olifant in plaats van met een dienblad.

Voor een goed functionerende regionale spoorlijn die Zoetermeer zowel met Den Haag als met Rotterdam verbindt moet de lasso uit het tracé.

De Tussenlaag biedt het lokale netwerk waarop lokaal openbaar vervoer op maat kan functioneren.

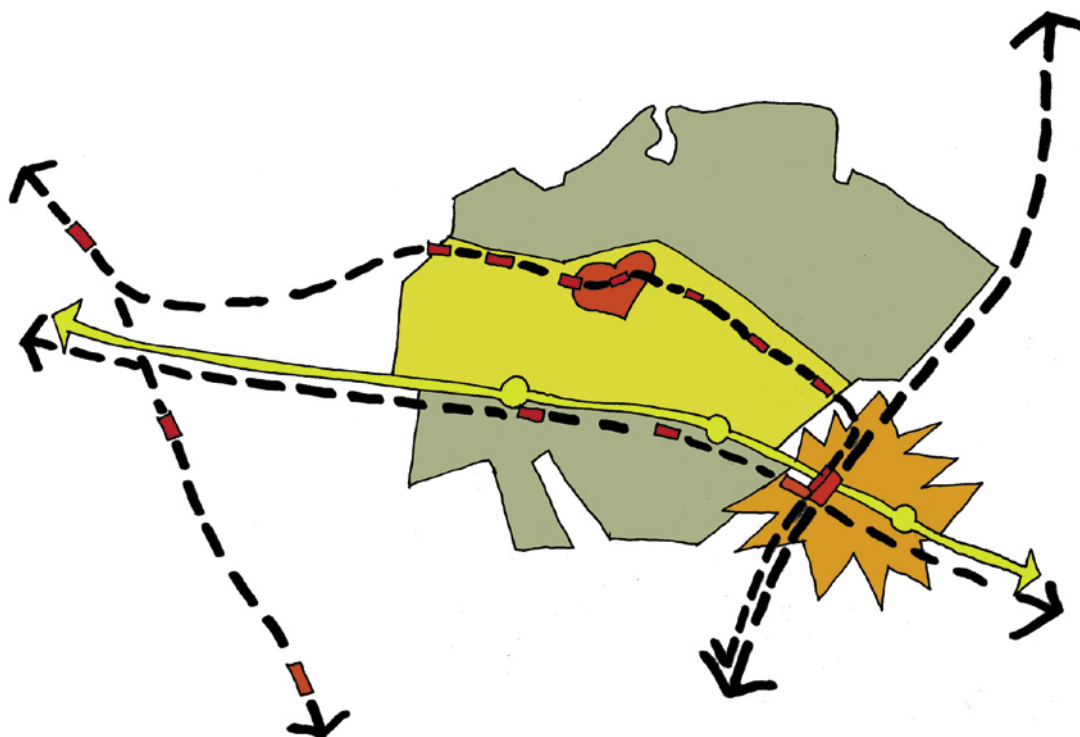


16.

De keuze voor de ligging van het toekomstige tracé van de sprinterlijn is essentieel. Zonder keuze geen stadsplan, geen parcours voor Zoetermeer.

optie 1: Het Katwijkerlaan tracé, dat de Zoetermeerse lijn kortsluit op de Hofpleinlijn, is goed voor het centrum, maar slecht voor Zoetermeer : teveel wijken blijven links liggen en verliezen de aansluiting op het openbaar vervoer.

Daarnaast biedt dit tracé niets extra's voor de regio: Zoetermeer ligt in feite als uitrangerplaats aan een vreemde nieuwe lus in de Hofpleinlijn.



17.

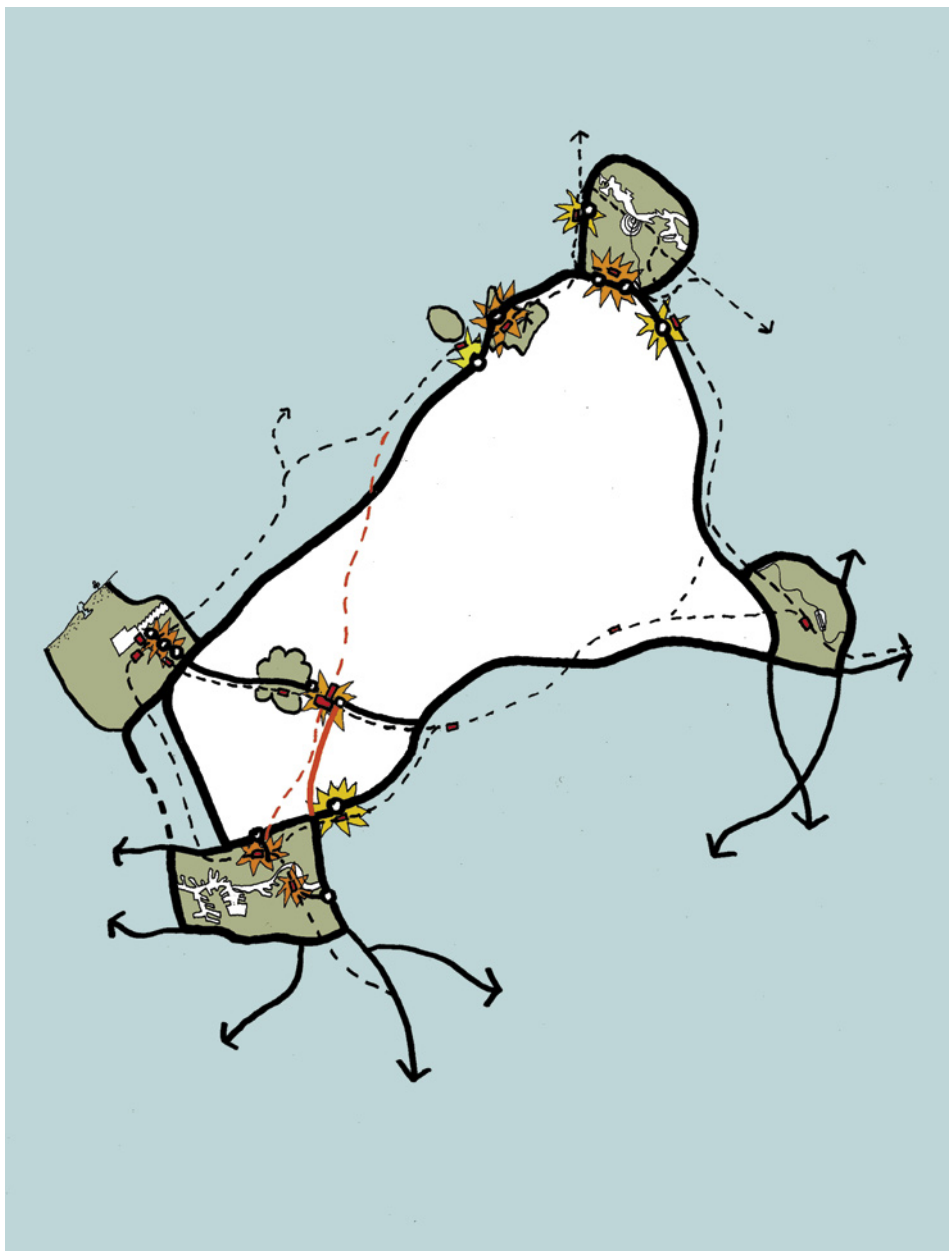
optie 2:

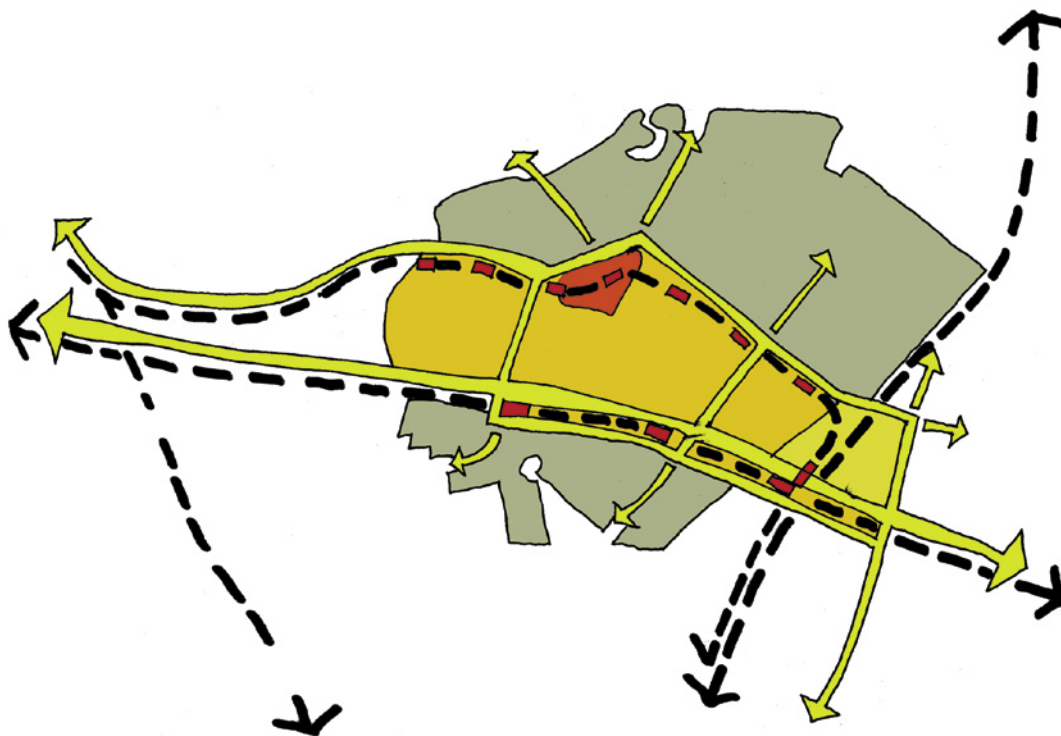
De sprinterlijn kan ook naast de noordelijke poot van de Ladder worden gelegd en langs het tracé van de HSLafbuigen naar Rotterdam.

Het is te verwachten dat op het HSL-tracé ook een Intercity tussen Rotterdam en Amsterdam gaat rijden. De combinatie van een Zoetermeerse Intercityhalte met het kruispunt van de lijn Den Haag - Utrecht en de sprinterlijn Den Haag - Rotterdam heeft als uitwisselpunt een enorme potentie. Maar het zou, in een te vroeg stadium, te veel programma weg trekken uit de stad, terwijl Zoetermeer dit programma nu nodig heeft om de interne structuur te versterken.

18.

Bovendien is de positie van Zoetermeer in de Randstad niet sterk genoeg om een dergelijke superknoop te ontwikkelen. Het station ligt niet aan de Randstadring zoals Amsterdam Zuidoost, de ZuidAs, Schiphol of Alexanderpolder, en een snelwegverbinding met de Rotterdamse Ruit ontbreekt. Het kaliber 'Hoofddorp' kan wel eens het maximaal haalbare zijn.





19.

De derde optie: Kiezen voor de regio in plaats van gokken op een nationale knoop.

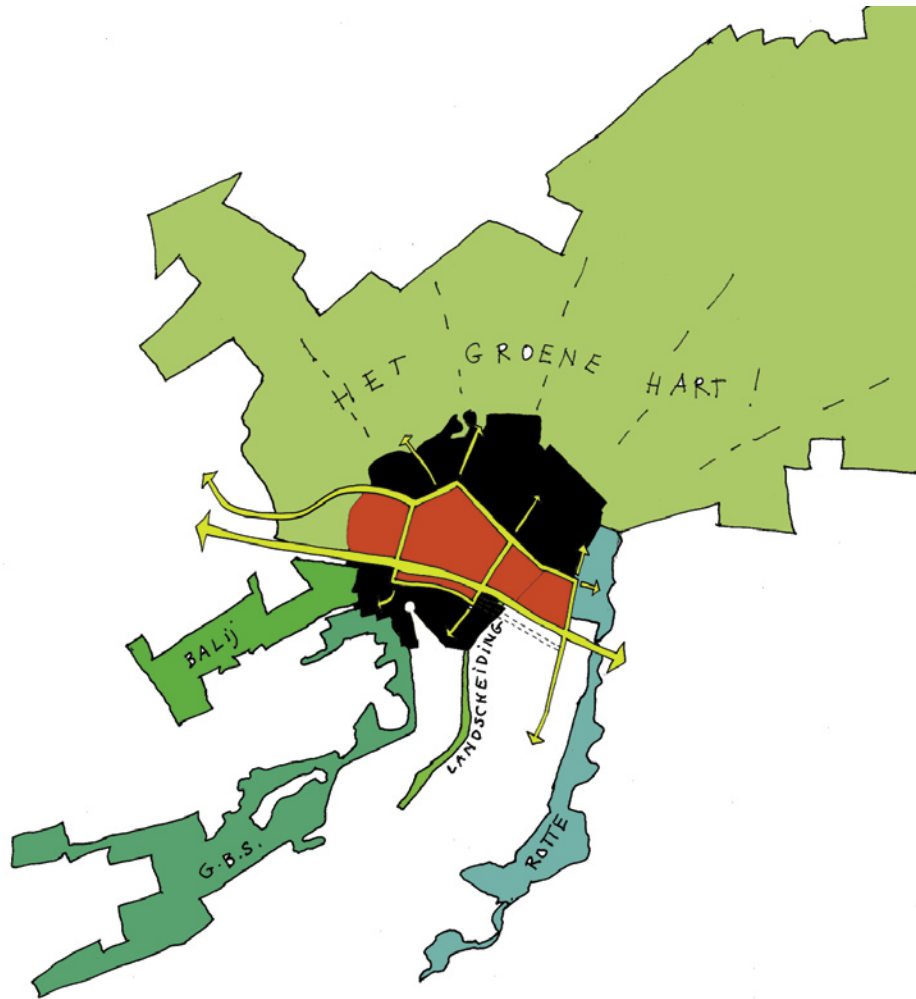
Het tracé langs de noordelijke poot van de Ladder en de HSL-lijn zonder Intercitystation is op de korte termijn het meest interessant: De ingewikkelde lasso is eruit, het tracé bedient Zoetermeer over de volle breedte, en voegt werkelijk iets toe aan de regio omdat ook Bleiswijk en Bergschenhoek een aansluiting krijgen.

Dit nieuwe tracé versterkt de werking van de ladder die ontstaat door de parallelle verbindingen van de regio as en de A12 (met de spoorlijn Den Haag - Utrecht), verbonden door de stadswegen: Afrikaweg, Oostweg en Hoefweg.

Daarmee begint zich een nieuwe hoofdstructuur af te tekenen waarmee Zoetermeer zich kan ontwikkelen tot een scharnier in de regio.

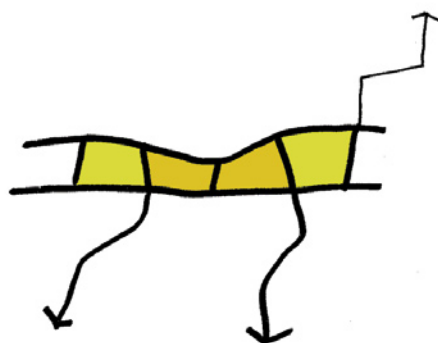
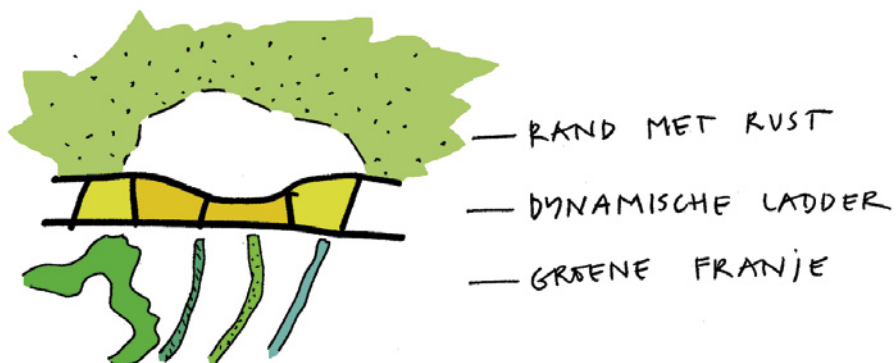
Een Intercityhalte op de kruising blijft mogelijk als optie voor de toekomst als de stad sterk genoeg is om deze ontwikkeling te kunnen dragen (een van de laatste verversingsplaatsen).

.....

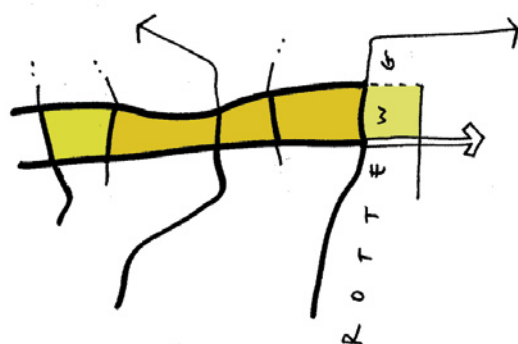


20 & 21.

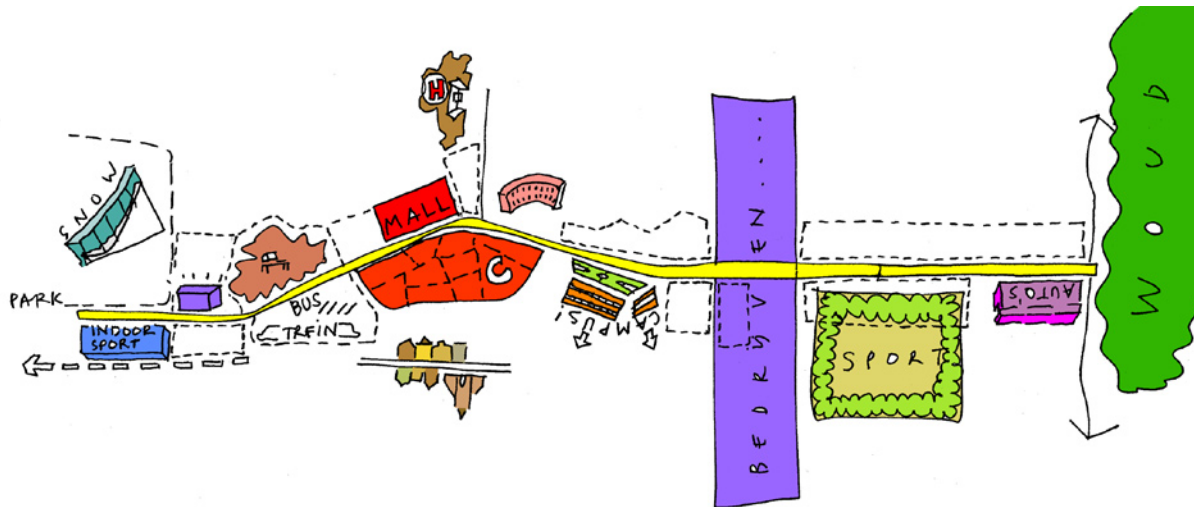
Door de nieuwe hoofdstructuur ontstaat, naast een nieuwe regionale context, ook een nieuwe lokale context voor de bestaande wijken. Binnen de ladder ligt het kerngebied van Zoetermeer. De flanken van Zoetermeer liggen ontspannen met de voeten in het landschap. Het levert de basis voor een ontsnapping uit het beklemmende imago 'te veel van hetzelfde'.



REGIONALE
RELATIES



TEN MINSTE
HOUDBAAR
TOT 2050



STADS AS

22 & 23

De regio-as in de ladder is een bijzonder element. Het is de rijgdraad tussen de zee, Scheveningen, de duinen, de Haagse bossen, de Zoetermeerse parken, Snow-world, het Stadshart en het toekomstige Bentwoud. Daarmee ligt het opwaarderen van het stedelijk programma van Zoetermeer langs deze rijgdraad tot een programma met een regionale betekenis voor het oprapen.

STADS-AS

sport, amusement, detailhandel, cultuur, horeca.

programma (deels nieuw)
aan de stadsas
en aan de sporten van de ladder*:

winkelcentrum
indoorsport
disco
autoshowroom*
benzinestation*
woonmall
cultureel centrum
ziekenhuis*
kantoren publieke sector*
kantoren zakelijke dienstverlening*
stadion
ijsshal / ijsbaan
overdekt zwemparadijs
(top)sportthal
sprinterhalte*
busstation
stadsweg*
fietspad*
scholencampus (alle niveaus voortgezet onderwijs
VBO - HBO)
commerciële educatie (bedrijfscursussen)
evenementenhal en kermisterrein
woningbouw*
drive thru - zelf
doe zelf doe straat
muziekschool*
macdonalds*
filmstudios
megarestaurant
buitensportmall (try + buy)
parken*

STADS-AS WORDT REGIO-AS

door de verbinding met:
de duinen, de Haagse bossen
het Bentwoud

en aanwezigheid van:
china-park
culturele en amusementsvoorzieningen malls
voor grootschalige artikelen in
nabijheid centrum



24 & 25.

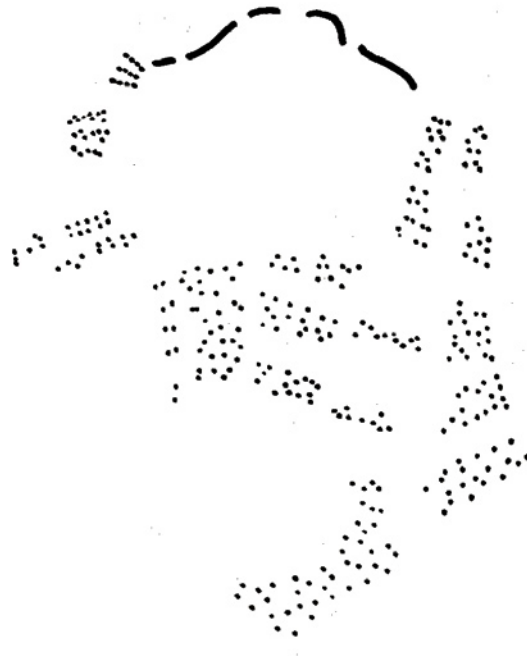
De toekomstige bouwopgave:

Met Rokkeveen II geeft Zoetermeer aan te willen groeien volgens het oude patroon: nieuwe, in zichzelf afgeronde wijken als nieuwe blaadjes aan de bloem.

Het voegt daarmee wel een nieuwe wijk, maar geen nieuw (woon)programma toe aan de stad.

Daarnaast wordt door het verkiezen van Rokkeveen II boven de Groenblauwe slinger de troef van het landschap verspeeld en koekt het bebouwd oppervlak in het Tussengebied aaneen.

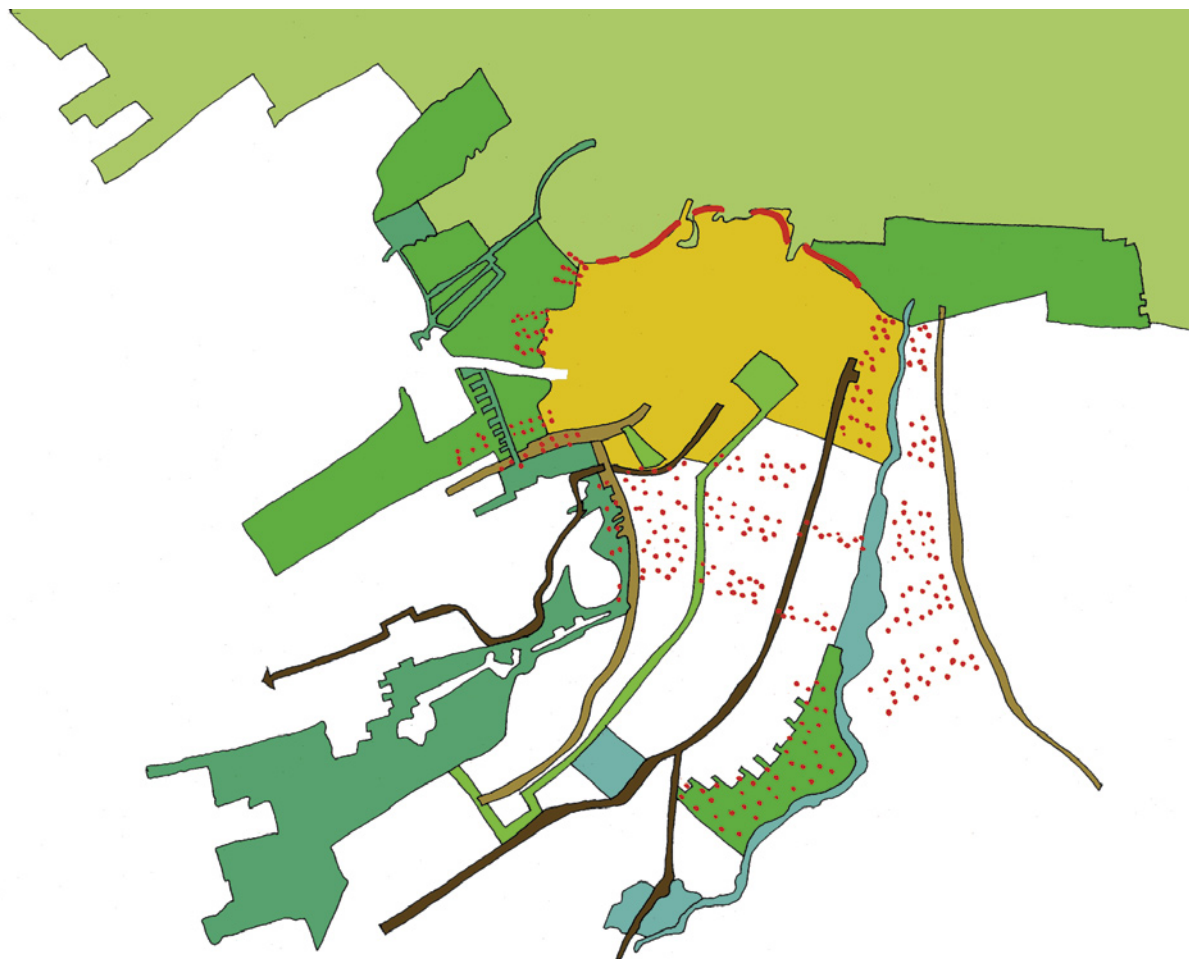


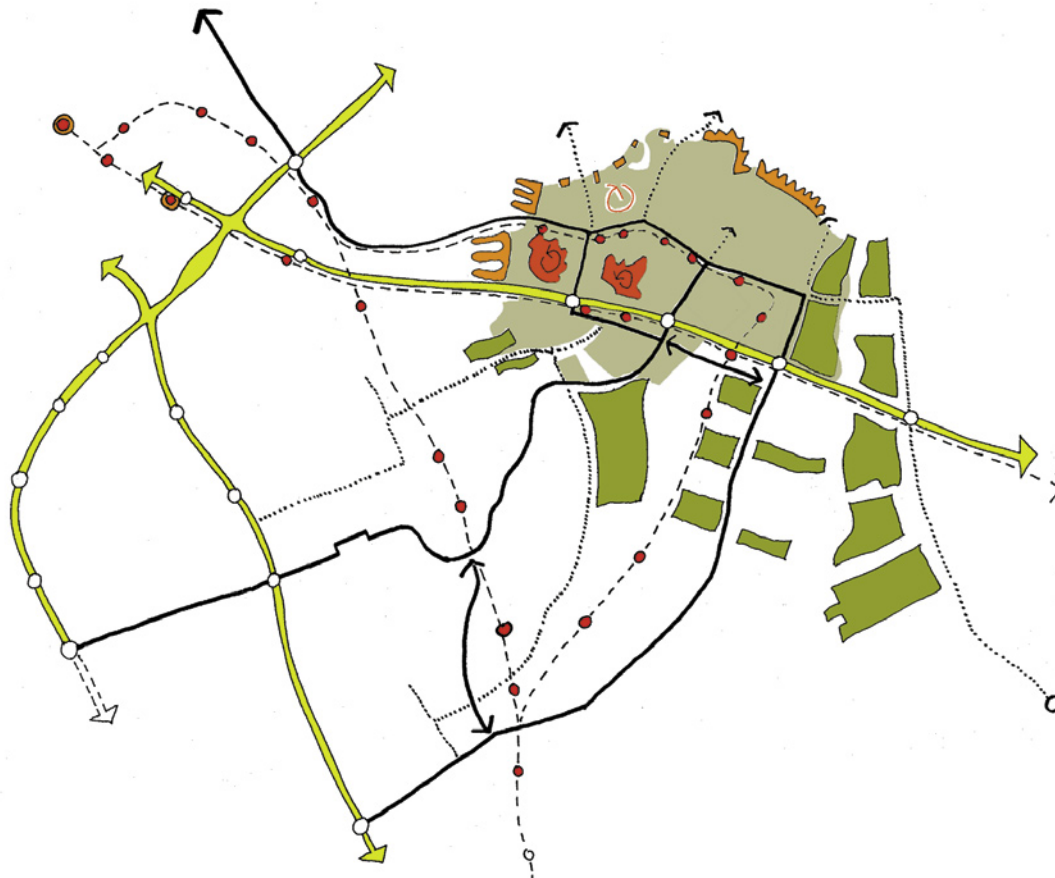


26 & 27.

Het is de vraag of dezelfde hoeveelheid woningen niet op een andere manier gerealiseerd kunnen worden: geen Pindakaas maar Hagelslag.

Zoetermeer is groot genoeg voor een rijkere keuze aan woonomgevingen dan 'de wijk' alleen. De ligging aan het landschap verdient ook woningen die op dat landschap zijn georiënteerd. Er kan gebouwd worden in heel andere dichtheden en op een grotere afstand van de voorzieningen. Er kunnen nieuwe woonlandschappen ontstaan aan de randen van Zoetermeer. Deels in de vorm van een bewerking van de bestaande randen, deels als nieuwe woonwimpels aan de landschappelijke franje van het Tussengebied.

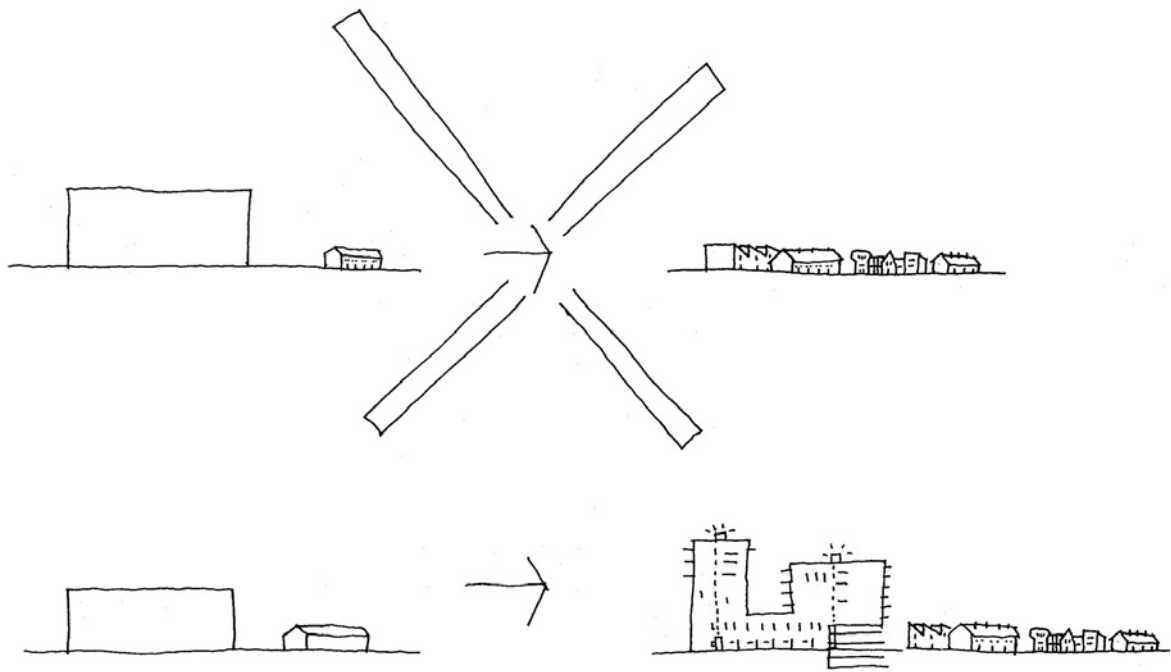




28.

Zoetermeer moet ook intern vernieuwen. Hiervoor biedt de hoofdstructuur van de Ladder een aanknopingspunt. De meest centrale wijken binnen de ladder kunnen meer gemengd en stedelijker worden. Hier is de verdichting van de woningvoorraad op zijn plaats.

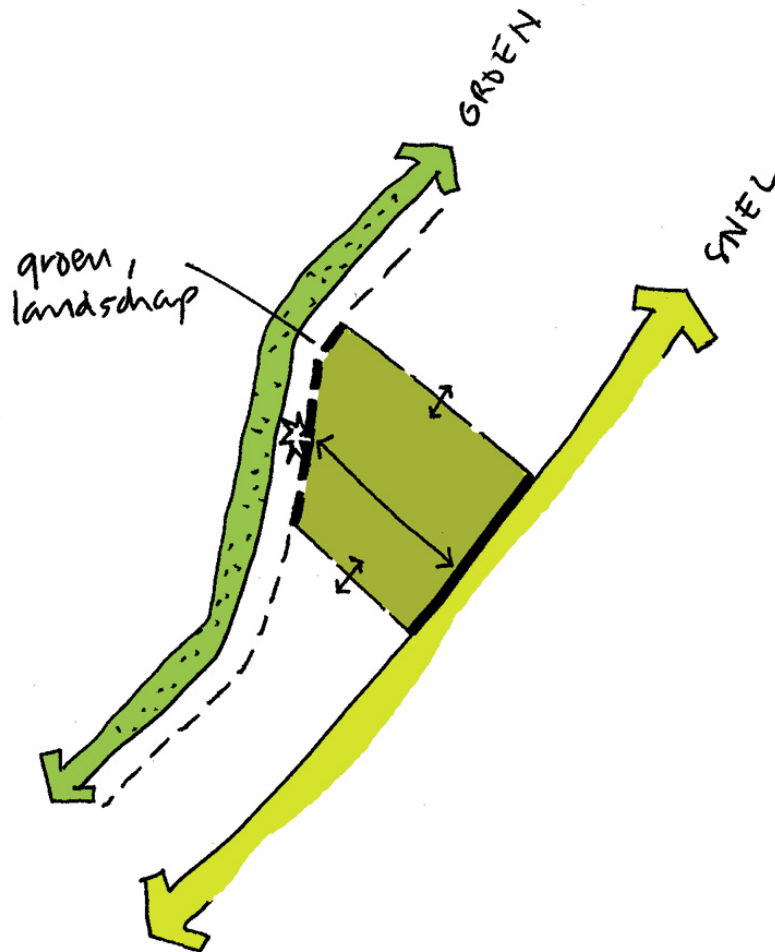
Aan weerszijden van het centrale gebied is verdunning het principe van de vernieuwing van de wijken. De toevoeging van woningbouw aan de randen is bedoeld om de relaties met het landschap te versterken.



29.

Stadsvernieuwing binnen de Ladder: niet alleen meer variatie in grondgebonden woningen maar ook behoud en vernieuwing van de hoogbouw.

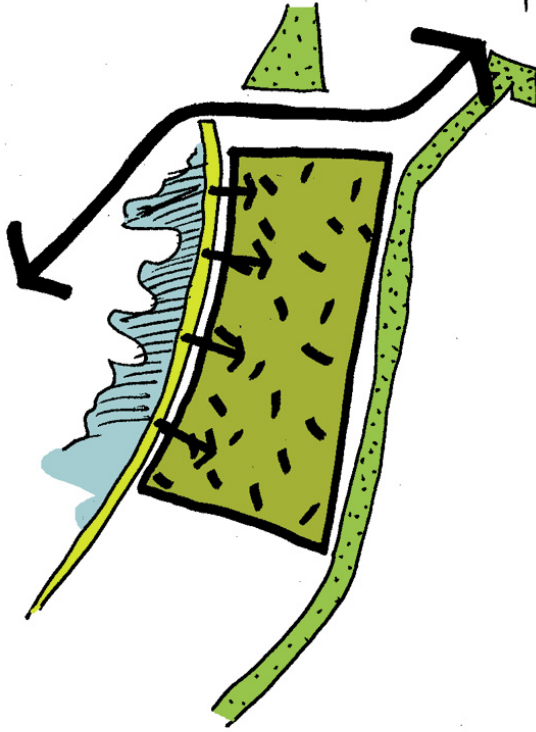
tussen landscheiding en Hoefweg.



30.

De woonwimpels of woonlandschappen ten zuiden en oosten van Zoetermeer liggen altijd tussen een landschappelijk lint en een weg. Kritische maat en korrelgrootte zijn nader uit te zoeken. Uitgangspunt is wel dat binnen de nieuwe ontwikkeling het landschappelijk lint (de franje) versterkt wordt.

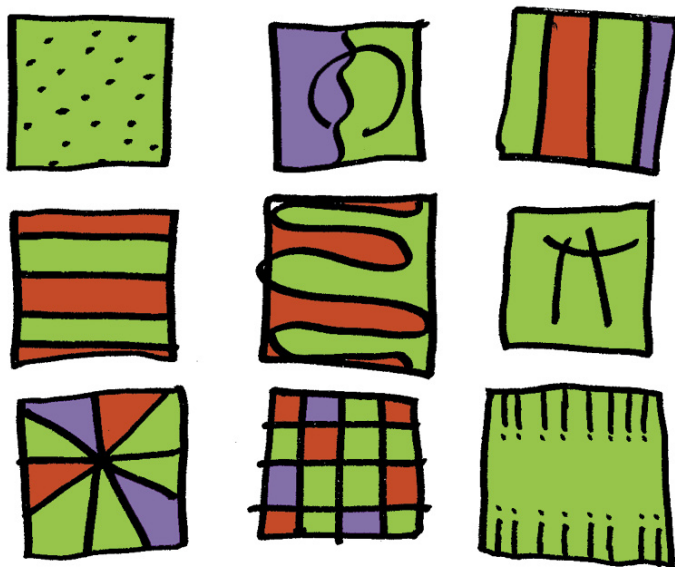
tussen landschapslint en Noordeindseweg.



EÉN WEEFSEL

31.

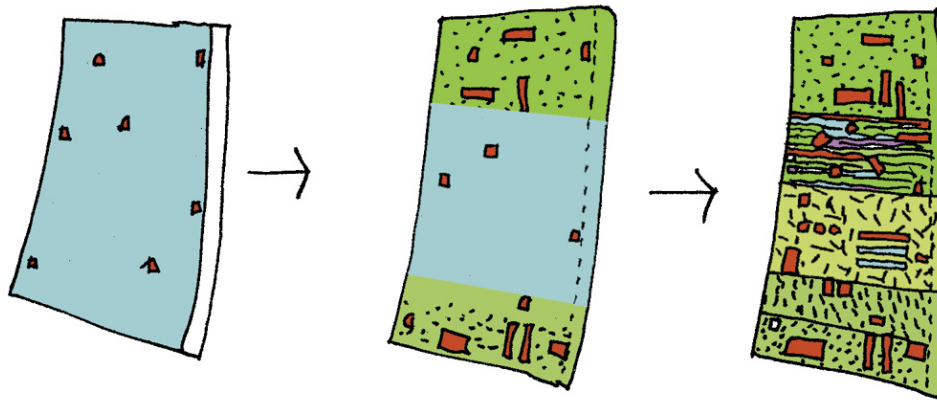
Een uitzonderlijke plek is de Noordpolder, die tussen twee landschappelijke linten ligt. Hier bepaalt de opnamecapaciteit van de Noordeindse weg de hoeveelheid te ontwikkelen woningen.



MOGELIJKE
VULLINGEN
VAN DE
'WOONWIMPELS'
VAN
ZOETERMEER

32.

De woon/werklandschappen kunnen alle vormen krijgen, mits gerealiseerd in lage dichtheden en met een forse landschappelijke (groene) inbreng.



stadsvernieuwing in het kerngebied

dit is PAS BUURT GROEN (max. 8 won/ha)

33.

De ontwikkeling van de wimpels vraagt om een inspanning op lange termijn.

De gebieden zijn op dit moment grotendeels als glastuinbouwgebied in gebruik of in ontwikkeling.

Dat is een garantie dat andere ontwikkelingen zich niet snel zullen voordoen; de aanleg van de woonwimpels moet samen gaan met de 'stadsvernieuwing van de glastuinbouw'.



34.

Alles bij elkaar:

Door de Boomstructuur om te bouwen naar een gelaagd netwerk, waarbij Zoetermeer kiest voor de regio, kan de stad een nieuwe ontwikkelingsrichting inslaan.

Met de voeten in het landschap en een kerngebied temidden van de regionale infrastructuur zal de stad een scharnierpositie innemen op het raakvlak van de Rotterdamse en Haagse Regio.

Colofon

In opdracht van de gemeente Zoetermeer.

Els Bet stedenbouwkundige, Den Haag.

in samenwerking met:

Enno Zuidema stedenbouw, Rotterdam.

De basis voor deze ruimtelijke verkenning is gelegd tijdens de twee stadsplan- ateliers van de Academie van Bouwkunst te Rotterdam in de studiejaren 1998-1999 en 1999-2000.

Els Bet en Enno Zuidema waren de docenten van het eerste atelier.

De studenten: Ingrid Ackermans, Inge de Jager, Anco Blikendaal, Christine Dijkstra, Maurice Dumas, Arjen Hartingsveldt, Tjinta Hofman, Piet Kalsbeek, Monique Mooij, Imke Mulders, Bob van der Nol, Koen Remon, Ward Vansteelandt, Tineke Westerhout-Heemskerk en John van de Zand

Els Bet en Hilde Blank waren de docenten van het tweede atelier.

De studenten: Jan Adegeest, Jan Bekkering, Michiel Huls, Marja Menge, Selma Stolk, Esther Stuijts, Robert Tensen, Dennis den Tenter en Dajon Veldman.

