



gemeente
Zoetermeer

Stadswerken
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

Hoogbouwvisie

2004





gemeente
Zoetermeer

Stadswerken
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

Hoogbouwvisie

2004

Vastgesteld bij Raadsbesluit van:
1 juni 2004, nummer 040151
Gepubliceerd op:
1 april 2005

Colofon:
Productie:
Gemeente Zoetermeer © (2004)
Gegevensverzameling en redactie:
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Coördinatie:
Alex Berendsen en Marcel Keijzer
Omslagontwerp:
Cees Koppenol, Communicatie
Druk en bindwerk:
NRG Repro Facility, Zoetermeer

Inhoudsopgave

1	Inleiding	blz. 7
2	Hoogbouw	blz. 9
3	Hoogbouw in Zoetermeer	blz. 13
4	De (ruimtelijke) ontwikkeling van de stad: Het Masterplan 2025	blz. 19
5	Visie op hoogbouw	
	5.1 Modelvorming	blz. 21
	5.2 Uitwerking	
	5.2.1. plek & ambitie	blz. 25
	5.2.2. programma	blz. 29
	5.3 Stadssilhouet	blz. 33
	5.4 Fasering	blz. 41
6	Tot Slot	blz. 43

definitie hoogbouw

Wat precies hoogbouw is, is lastig te definiëren. Dit hangt veelal af van de schaal en maat van de omgeving, waar de bebouwing zich bevindt. Zo zal bepaalde bebouwing in het stadscentrum niet als hoogbouw gezien worden, terwijl bebouwing met dezelfde hoogte in de woonwijken wel als hoogbouw ervaren wordt. De galerijflats in Palenstein, Driemanspolder en Meerzicht hebben een hoogte van ca. 30 m. en worden in het algemeen als hoogbouw gezien. Daarom wordt in deze nota bebouwing van 30 m. of meer nader geïnventariseerd.

1 Inleiding

de aanleiding

Hoogbouw is in Zoetermeer geen nieuw fenomeen. Galerijflats en torenflats werden eind jaren '60 tot midden jaren '70 van de vorige eeuw volop gebouwd in Palenstein, Driemanspolder en Meerzicht. Dit geheel overeenkomstig de stedenbouwkundige ideeën van die tijd, totdat halverwege de jaren 70 de omslag naar laagbouw plaatsvond. In de jaren '90 kwam de hoogbouw opnieuw in de belangstelling. Er is in het stadsbeeld van Zoetermeer de afgelopen jaren opnieuw hoogbouw verschenen. In plaats van de lange galerijflats (schijven) verrezen nu ranke torens in het stadsgezicht. Voorbeelden hiervan zijn in het stadscentrum de woontorens aan het Noordwaarts en aan de Duitslandlaan en de Stadhuistoren aan de Markt. Nog meer kenmerkende, beeldbepalende hoogbouw is in aanbouw (Centrum West) of in planning (Centrum Oost en de Hollandse Meester). Deze ontwikkelingen zijn directe aanleiding om na te denken over hoogbouw in Zoetermeer. Daarnaast is er vanuit de markt vraag naar hoogbouw, waarop de Hoogbouwvisie inspeelt.

Hoogbouw is kenmerkend, beeldbepalend en beeldvormend in de stad. Hoogbouw is dominant in het stadsbeeld aanwezig en bepaalt het silhouet. De ruimtelijke structuur van de stad wordt erdoor mede bepaald. Hoogbouw in de stad is niet op alle plaatsen een wenselijke ontwikkeling. Maar ook andersom kan hoogbouw op bepaalde plekken in de stad een verrijking voor de stad zijn. Het kan zowel de ruimtelijke structuur als de economische structuur van de stad verbeteren. Het is daarom wenselijk een visie op hoogbouwontwikkelingen te hebben. De nota "Hoogbouwvisie Zoetermeer" gaat in op vragen als:

- waar is hoogbouw mogelijk?
- waar is hoogbouw wenselijk?
- waar is hoogbouw niet gewenst?

hoogbouwvisie als zoneringsplan

In het hoogbouwmodel zijn zones aangegeven waar ontwikkeling van hoogbouw in de toekomst mogelijk is. De hoogbouwvisie is dan ook te kenschetsen als een "zoneringsplan" en uitdrukkelijk niet als een locatieonderzoek. De hoogbouwvisie is een ruimtelijk plan. Programmatische aspecten komen in andere nota's aan de orde, zoals bijv. in het Masterplan 2025, de Stedelijke beleidsnota Wonen, Stedelijke beleidskader Economie en de Leisurenota.

Masterplan 2025 als uitgangspunt

Het Masterplan 2025 is de uitwerking van de ambities van Zoetermeer, zoals opgenomen in de Toekomstvisie van Zoetermeer. Het Masterplan 2025 beschrijft de toekomstige (ruimtelijke) ontwikkeling van Zoetermeer. Hoogbouw kan een middel zijn om de ambities waar te maken. De hoogbouwvisie kan gezien worden als een uitwerking van het Masterplan 2025.

2 Hoogbouw

intensivering van de ruimte

Toepassen van hoogbouw kan een oplossing bieden voor de toenemende druk op de beschikbare ruimte. De stad verdichten met hoogbouw betekent een intensivering van het grondgebruik en daarmee een vergroting van het draagvlak voor voorzieningen en verbetering van de economische structuur van de stad. Het is echter niet de enige oplossing voor de ruimtevraag. Verdichten van de stad door compact te bouwen kan ook. Het voordeel van hoogbouw is dat programmatische dichtheid te combineren is met ruimtelijke openheid. Ook in de 5^e Nota en het Regionaal Structuur Plan Haaglanden wordt een verdere intensivering en efficiënt gebruik van de stedelijke ruimte sterk gestimuleerd.

- De 5^e Nota van de Ruimtelijke Ordening gaat uit van realisatie van een belangrijk deel van de verstedelijking in bestaand stedelijk gebied. Vooral binnen het invloedsgebied van de vervoersknooppunten zal sprake zijn van een verdere verdichting door intensivering, herstructurering en stedelijke vernieuwing. Centrumontwikkelingen vergroten de stedelijkheid en bieden naast wonen en werken plaats aan een breed scala voorzieningen.
- Ook in het RSP (Regionaal Structuurplan Haaglanden) staat in de verstedelijkingsstrategie een betere benutting van reeds bebouwd gebied en van bestaande infrastructuur voorop. Centrumontwikkeling rond knooppunten van vervoerssystemen is essentieel in het concept van stedelijke netwerken.

impact op beeld van de stad

Hoogbouw heeft een grote impact op het beeld van de stad. Hoogbouw is beeldbepalend en beeldvormend in de stad. Alleen al door de omvang is hoogbouw dominant aanwezig in het stadsbeeld. Het bepaalt het silhouet van de stad. Daarnaast kan toepassing van hoogbouw in de stad ook gebruikt worden als structurerend ruimtelijk element. Hoogbouw kan de ruimtelijke structuur van de stad verduidelijken, ondersteunen of versterken. Toepassing van hoogbouw in de stad is een middel om locaties stedenbouwkundig te accentueren en om de plek in de stad te markeren. Hoge gebouwen vormen herkenningspunten (landmarks) in de stad. Hoogbouw kan de stad ook identiteit verlenen, zeker door toepassing van aansprekende architectuur.

I. (recent) gerealiseerde hoogbouw:

Rotterdam

- Delftse Poort 151 m.
- Millenniumtoren 131 m.
- World Port Centre 124 m.
- Dijkzigt 114 m.
- Weenatoren 106 m.

Amsterdam

- Rembrandttoren 135 m.
- Mondriaantoren 119 m.
- Hoofdkantoor ABM-AMRO 105 m.

Den Haag e.o.

- Den Haag: Hoftoren 142 m.
- Den Haag: Castalia 104 m.
- Delft: TU faculteit ITS 90 m.
- Den Haag: Zurichtoren 88 m.
- Rijswijk: European Patent Office 84 m.
- Scheveningen: Leonardo da Vinci 84 m.
- Rijswijk: Sir Winston Churchill Toren 82 m.

overige steden

- Tilburg: Westpoint 135 m.
- Leeuwarden: Achmeatoren 114 m.
- Eindhoven: Regent 96 m.
- Den Bosch: Provinciehuis 104 m.

in aanbouw of geplande hoogbouw:

Rotterdam

- Luxortoren 185 m.
- Eurobuilding 154 m.
- Montevideo 140 m.
- Corsotoren 150 m.
- De Rotterdam 126 m.

Amsterdam

- Arenatoren 150 m.
- WTC toren 6 100 m.

Den Haag

- Wijnhavenkwartier tot 140 m.
- toren Rijswijkseplein 125 m.

overige steden

- Eindhoven: de Admirant 105 m.
- Zwolle: ABN AMRO 95 m.
- Hoogvliet: Oosterbaken 84 m.

hoogbouw en omgevingskwaliteit

Toepassing van hoogbouw heeft vaak consequenties voor het verblijfsklimaat in de directe omgeving van hoge gebouwen. Zo zijn bezonning (schaduwkegel) en het windklimaat (mogelijke windhinder) van de omgeving van grote invloed op de beleving en het gebruik van de openbare ruimte aan de voet van hoge gebouwen. Hoogbouw dient ten allen tijde te voldoen aan de gestelde normen t.a.v. het verblijfsklimaat in de omgeving.

actuele hoogbouwontwikkelingen

Eeuwenlang waren kerktorens de hoogste gebouwen in de steden en bepaalden het silhouet. De laatste 35 jaar is dit beeld echter grondig gewijzigd. Van de grotere steden in het land bepaalt vandaag de kerktoren allang niet meer (alleen) het stadssilhouet, maar de hoge kantoor- en woongebouwen vormen de nieuwe bakens (hoogtepunten) van de stad.

Een versnelling van deze trend is ingezet in het vorige decennium, waar onder invloed van een goed economisch klimaat en veranderende woonwensen talloze kantoor- en woontorens in de steden verschenen. Deze ontwikkelingen gaan nog steeds verder. Steeds meer en vooral steeds hogere gebouwen bepalen het stadsbeeld.

In Nederland zijn op dit moment vijftien gebouwen van meer dan 100 m. (excl. kerktorens) en er zijn maar liefst circa 20 torens in aanbouw, ontwikkeling of studie.

Tot voor kort waren het vooral gebouwen met een kantoorfunctie die de lucht in schoten. Nu echter verrijzen ook hoge woontorens zoals bijvoorbeeld de Regent in Eindhoven (96 m.), de Hoge Heren in Rotterdam (102 m.), Montevideo (140m.) Westpoint in Tilburg (135 m.) en de Arenatoren in Amsterdam (150m.)

Ook in Zoetermeer zijn deze trends waar te nemen. Na de hoogbouw golf van de jaren 60/70 zijn in de laatste paar jaar als voorbeelden van een nieuwe golf hoogbouw de torens aan het Noordwaarts, Duitslandlaan en Markt verschenen, terwijl nog tal van nieuwe en hogere woon- en kantoor-torens op stapel staan (Centrum West, Centrum Oost, de Hollandse Meester en woontoren Meerzicht). De ontwikkeling in Zoetermeer loopt hiermee parallel aan de landelijke ontwikkelingen.



II. Kerktorens Dorpsstraat met op achtergrond Palenstein



III. Galerijflats te Meerzicht



IV. Silhouet Stadscentrum vanuit Meerpolder

3 Hoogbouw in Zoetermeer

Historische ontwikkeling

Zoetermeer is tot de aanwijzing als groeikern voor Den Haag een typische Nederlands polderdorp. De Oude Kerk en de Nicolaaskerk aan de Dorpsstraat zijn op dat moment samen met de watertoren de hoogste gebouwen in Zoetermeer. Ze zijn dan ook dominant in het silhouet van Zoetermeer bij zicht vanuit de polder. Dit beeld verandert drastisch bij uitvoering van het structuurplan 1968. De eerste uitbreidingen Palenstein, Driemanspolder en Meerzicht bestaan voor een groot deel uit hoogbouw. Galerijflats en torenflats bepalen dan beeld en het nieuwe silhouet van Zoetermeer.

De keuze voor hoogbouw is met name onder invloed van de woningnood in Den Haag tot stand gekomen. Het voorhanden zijn van nieuwe productiemethoden (systeembouw) en de grote woningaantallen die in korte tijd werden gevraagd, leidden tot hoogbouw. Tevens spelen de stedenbouwkundige opvattingen van die tijd een rol waarin megastructuren in een groene omgeving werden ontwikkeld.

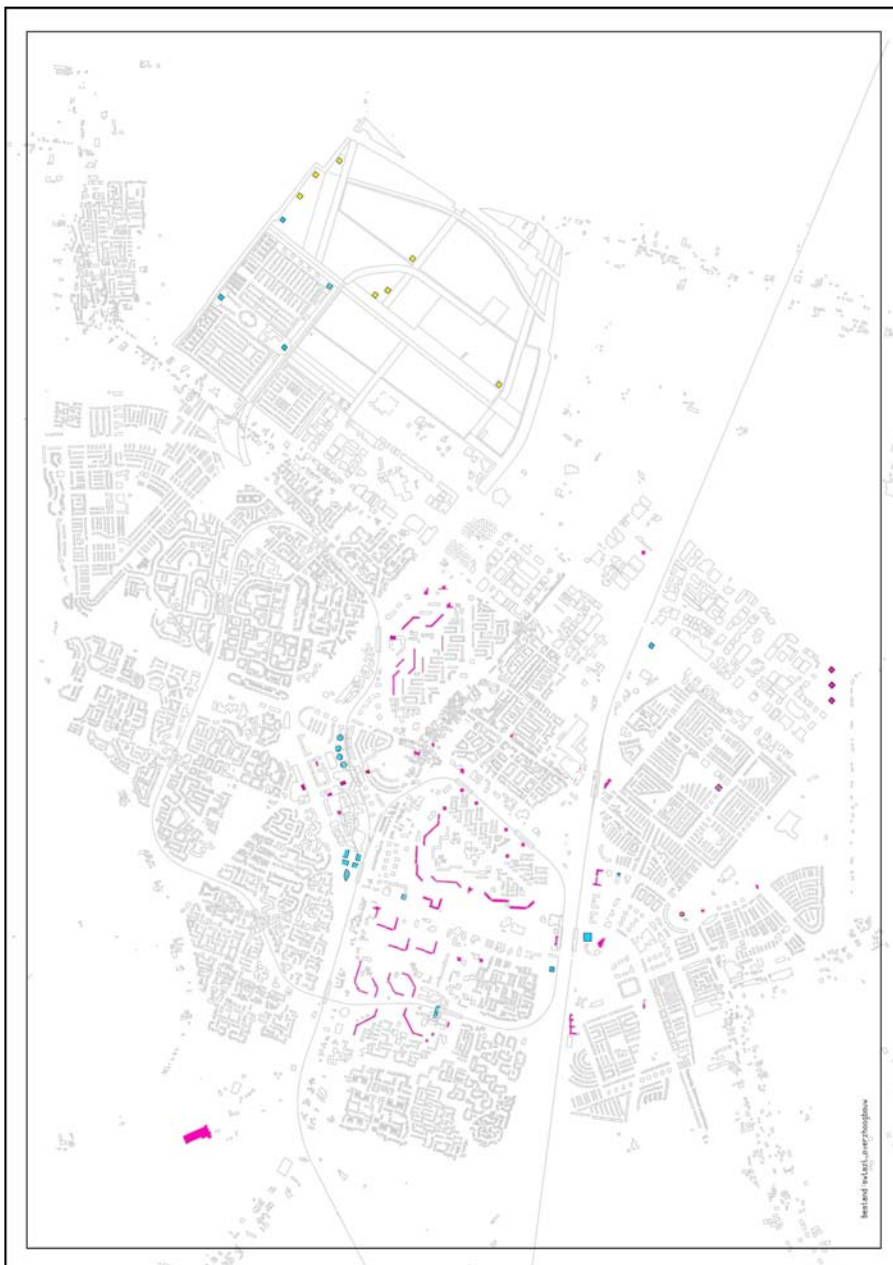
Halverwege de jaren '70 kwam in Nederland de kritiek op de galerijflats (kwantiteitsbouw). Dit betekende een abrupte omslag van hoogbouw naar laagbouw, welke goed te zien is in Meerzicht.

In de jaren negentig werd hoogbouw in Zoetermeer weer nieuw kwalitatief leven ingeblazen met 3 torens in het Stadscentrum en het FME-gebouw aan de Boerhavelaan.

Beeldvorming hoogbouw

De beeldvorming van de Zoetermeerse hoogbouw wordt vooral bepaald door het type hoogbouw. De veelvoorkomende galerijflats kregen ondanks de ruime woningen, al snel een negatief imago door de massaliteit, eenvormigheid en anonimiteit. De galerijflats zijn door de situering aan de randen van de wijken nogal nadrukkelijk zichtbaar langs de hoofdwegenstructuur. De nieuwere, uit de jaren '90 daterende hoogbouw is daarentegen wel aantrekkelijk en markant en een gewilde vestigingsplaats.

V. Hoogbouw in Zoetermeer: overzichtskaart

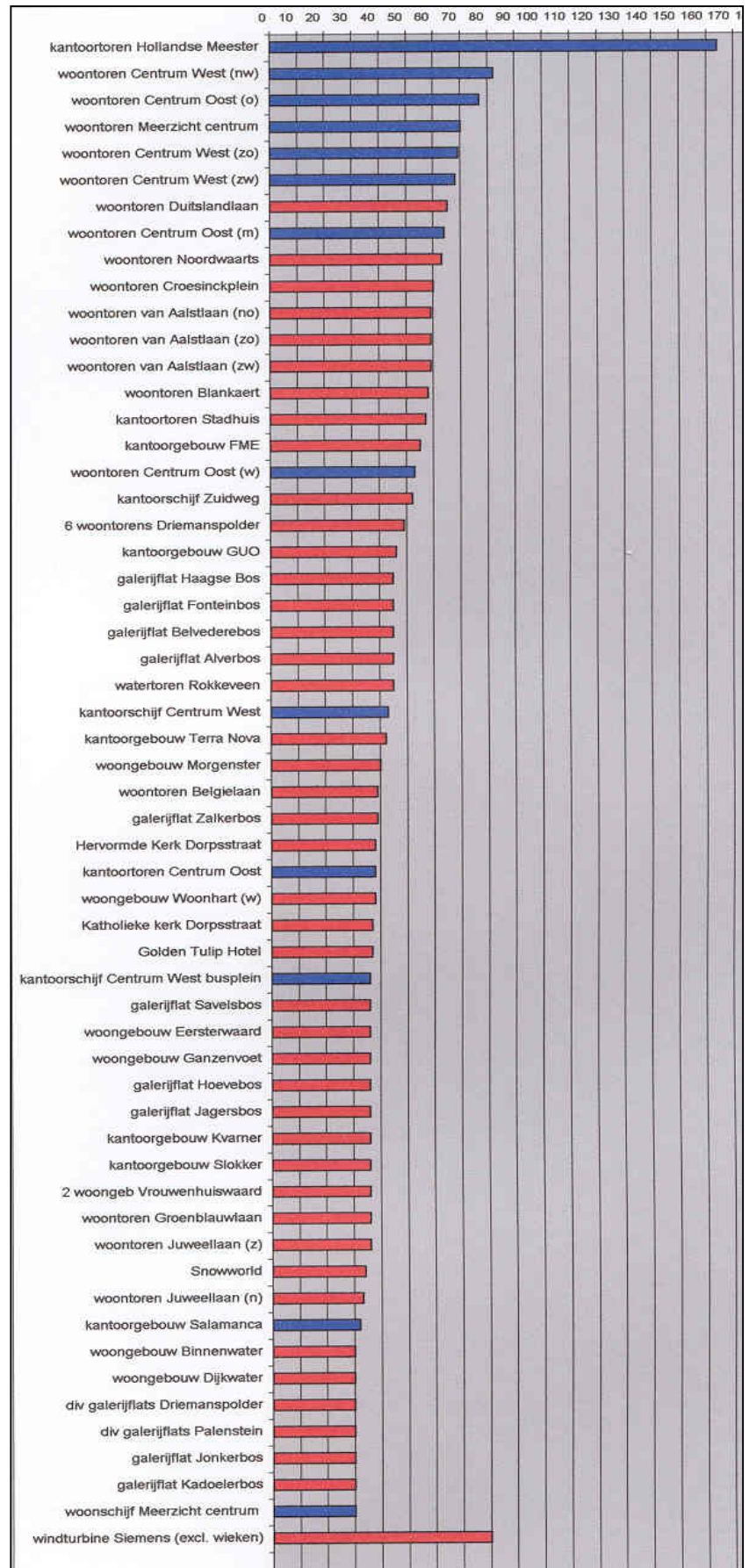


verklaring:

- bestaande hoogbouw
- bouwplan in ontwikkeling
- voorzien in bestemmingsplan

VI. Hoogbouw in Zoetermeer: overzicht bouwhoogten

rood: bestaand
blauw: in planning



VII. Hoogbouw in Zoetermeer: top 10 bestand

1. Woontoren Duitslandlaan
Stadscentrum (65 m.)



2. Woontoren Noordwaarts
Stadscentrum (63 m.)



3. Woontoren Croesinckplein
Palenstein (60 m.)



4. 3 Woontorens van Aalstlaan
Palenstein (59 m.)



5. Woontoren Blankaert
Driemanspolder (58 m.)



8. Stadhuistoren
Centrum (57 m.)



9. Kantoorgebouw FME
Driemanspolder (55 m.)



10. Kantorschijf Zuidweg
Rokkeveen (52 m.)



VIII. Hoogbouw in Zoetermeer: in planning

- de Hollandse Meester (164m.)



- Centrum West (in aanbouw)
noordwestelijke toren (82 m.)
zuidoostelijke toren (69 m.)
zuidwestelijke toren (68 m.)



- Centrum Oost (in studie)
oostelijke woontoren (77 m.)
middelste woontoren (64 m.)
westelijke woontoren (53 m.)



hoogbouw in Zoetermeer: hoge historische bebouwing

- Watertoren Rokkeveen (45 m.)



- Oude Kerk Dorpsstraat (38 m.)
- Nicolaaskerk Dorpsstraat (37 m.)



hoogbouw in Zoetermeer: overig hoog element

- Siemens Windturbine (85 m.)
Inclusief wieken 120 m.





IX. ladder



X. beelddragers



XI. economische as



XII. centrumzone



XIII. stedelijke kernzone



XIV. suburbane zone

4 De (ruimtelijke) ontwikkeling van de stad: het Masterplan 2025

Het Masterplan 2025 geeft richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van Zoetermeer. Het is een uitwerking van de ambities uit de Toekomstvisie 2025.

Ambities volgens de Toekomstvisie 2025:

1. het stabiliseren van het aantal inwoners op 130.000
2. groei van 45.000 naar 70.000 arbeidsplaatsen
3. verdubbeling van de waarde van de stad
4. reistijd naar grote steden maximaal 30 minuten
5. versterking van de sociale structuur
6. versterking van de stedelijke cultuur

De hoogbouwvisie is een thematisch plan, gebaseerd op het Masterplan 2025.

ladder

Het Masterplan 2025 gaat uit van een ladderconcept. Het ladderconcept is een ruimtelijke structuur die de stad houvast biedt voor de organisatie van de bereikbaarheid, een heldere zonering van functies, de relatie en verankering met de regio en de overgang tussen stad en land.

De knopen, de bomen en de sporten zijn de ruimtelijke dragers van de ladder. Zij zijn als het ware de magneten die het stedelijk programma verankeren. Door ook een herkenbare ruimtelijke kwaliteit aan het ladderconcept toe te kennen worden de onderdelen van de ladder beeldbepalende elementen in de stad.

economische as en centrum zone

Langs de zuidelijke boom van de ladder ligt het accent op een economisch programma met regionale en nationale betekenis en met een uitstekende bereikbaarheid.




In het centrum is ruimte voor een gevarieerde mix van functies in een zeer hoge dichtheid. Het publieke domein wordt vanaf het Stadscentrum langs de Afrikaweg als stedelijke boulevard verlengd tot aan de A12. Voorzieningen kunnen met name aan de as Amerikaweg, Europaweg en Australieweg (voorzieningen) gesitueerd worden.

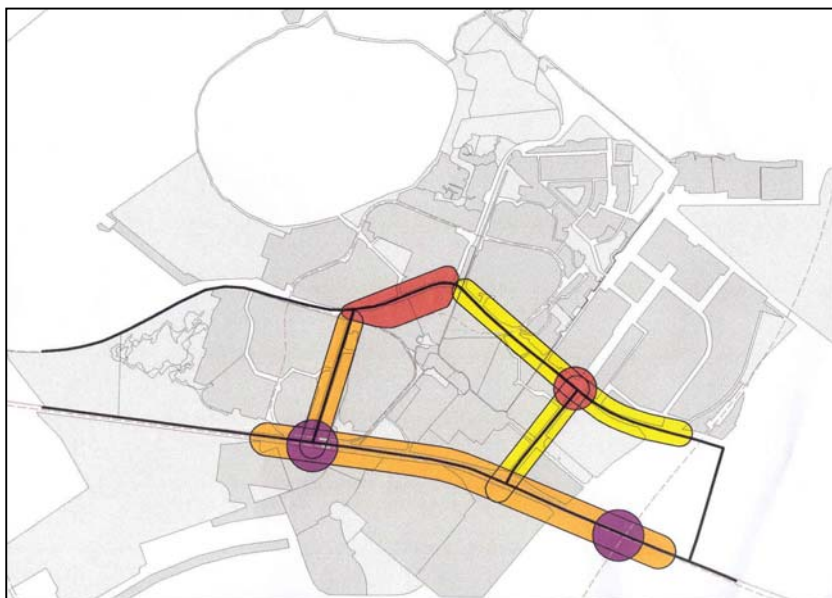
stedelijke kernzone en suburbane zone

Aan de binnenzijde van de ladder biedt een stedelijke kernzone met een grote diversiteit aan functies ruimte voor vernieuwende stedelijke programma's, terwijl aan de buitenzijde de nadruk op het rustige, suburbane wonen ligt.







XV. principe zonerings

-  stedelijke kernzone: hoogbouw mogelijk
-  suburbane zone: accent op laagbouw
-  oude lintstructuren: hoogbouw niet wenselijk



XVI. indicatie maximale bouwhoogte in knooppunten en assen

-  primaire knooppunten: max. bouwhoogte 120m.
-  secundaire knooppunten: max. bouwhoogte 90m.
-  primaire assen: max. bouwhoogte 90m.
-  secundaire assen: max. bouwhoogte 60m.

5 Visie op hoogbouw

5.1 Modelvorming

In het hoogbouwmodel, dat een zoneringsplan is en nadrukkelijk geen locatieonderzoek, worden zones aangegeven waar ontwikkeling van hoogbouw in de toekomst in principe mogelijk, gewenst of niet gewenst is.

De opbouw van het model is in de eerste plaats gebaseerd op de **zonering** van het Masterplan 2025: de stedelijke kernzone en de suburbane zone. De **knooppunten en assen** van het ladderconcept vormen de tweede laag. Hier is hoogbouw wenselijk en kansrijk. De derde laag wordt gevormd door de **stations en de stadsentrees**. Dit zijn locaties waar hoogbouwaccenten kunnen worden toegevoegd.

Zonering

De stedelijke kernzone aan de binnenkant van de ladder laat een grote diversiteit aan functies toe. Het gebied leent zich voor een intensief gebruik van de ruimte met vernieuwende stedelijke programma's. Dit maakt toepassing van hoogbouw in deze dynamische zone zeer wel mogelijk en zelfs wenselijk.

Buiten de ladder zijn zones gesitueerd waar het rustige, suburbane wonen op de eerste plaats staat. De combinatie van wonen met landschappelijke elementen als groen en water geven deze wijken nieuwe kansen. Het accent ligt hier op laagbouw. Slechts in incidentele gevallen is hoogbouw mogelijk als daar vanuit de plek aanleiding toe is ter ondersteuning van de stedenbouwkundige structuur. Dit kan zijn rond het station en het wijkcentrum met zijn winkel- en sociale voorzieningen of ter markering van de wijk(entrees) zoals bijvoorbeeld de geplande woontoren in Oosterheem. Hoogbouw zal altijd beoordeeld moeten worden in relatie tot de opbouw van de wijk.

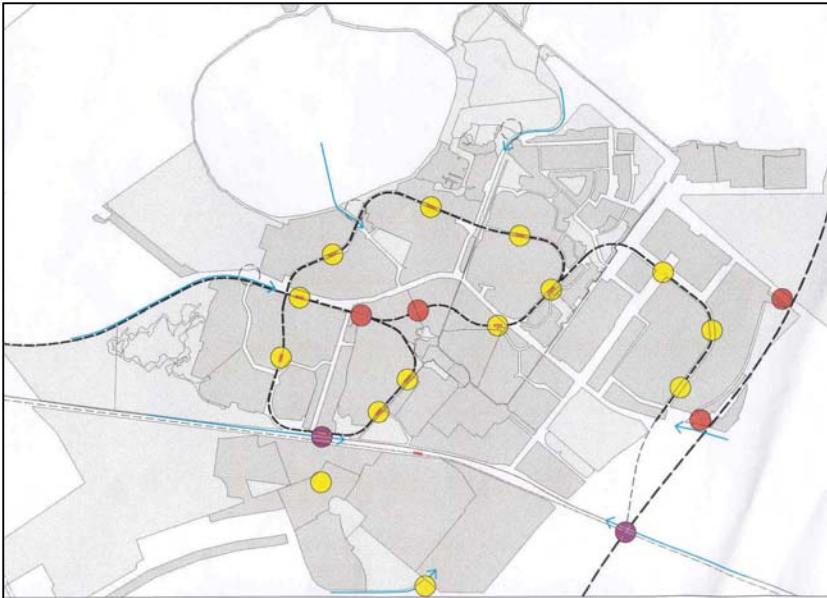
Eén van de dragers van de ruimtelijke structuur van Zoetermeer is het stelsel van oude linten met veendijk en wetering. Deze historische structuur is kenmerkend voor de ontwikkeling en beeldbepalend voor de stad. In deze kleinschalige en kwetsbare omgeving is hoogbouw niet wenselijk. Dit geldt eveneens voor het oude Dorp en Dorpsstraat

Knooppunten en assen

Knooppunten en stedelijke assen lenen zich bij uitstek voor verdichting met hoogbouw:

knooppunten

In knooppunten komen stedelijke ontwikkelingslijnen samen. Het zijn niet alleen raakpunten, snijpunten van de assen, maar tevens meestal halte of overstappunt van hoogwaardig openbaar vervoer.



XVII. indicatie maximale bouwhoogte bij stations
Zoetermeerlijn, wijkwinkelcentra en stadsentrees

- maximum bouwhoogte 120m.
 - primaire stadsentrees
 - primaire stationslocaties
- maximum hoogtebeperking 90m.
 - secundaire stadsentrees / langs de HSL
 - stationslocaties in stadscentrum
- maximum bouwhoogte 60m.
 - overige stadsentrees, stationslocaties en wijkwinkelcentra

vervoer (NS- /Randstadrail en of busstation) en / of kruising van stedelijke hoofdwegen. Het zijn brandpunten van activiteiten. De knooppunten zijn stedenbouwkundig de meest interessante plekken om te accentueren met hoogbouw

assen

Langs de in het Masterplan 2025 onderscheiden assen bestaat eveneens mogelijkheid voor realisering van hoogbouw. Om het onderscheid met de knooppunten duidelijk te maken, wordt hier uitgegaan van een geringere hoogte dan op de knooppunten.

Stations, wijkwinkelcentra en stadsentrees

Het gaat hierbij om het gericht inzetten van hoogbouw om de gebieden rond de stations, wijkwinkelcentra en stadsentrees ruimtelijk te accentueren, ter versterking van de stedelijke structuur.

Stations en wijkwinkelcentra.

Vanuit de opbouw van de stad zijn de gebieden rondom de stations (en de winkelcentra) geschikt om met hoogbouw te accentueren. Niet alleen wordt op die manier zowel op stadsniveau als op wijkniveau het belang van deze locaties ruimtelijk gemarkeerd, ook kan daardoor programma worden toegevoegd wat zowel voor het draagvlak van de voorzieningen als vanuit een oogpunt van bereikbaarheid gunstig is.

Stadsentrees.

De stadsentrees, waar wegen of spoorlijnen vanuit de omgeving het stedelijk gebied van Zoetermeer binnenkomen, zijn markante plekken in de stedelijke structuur. Hoogbouw kan worden ingezet om deze stadsentrees ook ruimtelijk te markeren.

De locaties bij de stadsentrees Amerikaweg, Zwaardslotseweg en Azieweg/Noord Aa passen in het hoogbouwmodel maar vervallen omdat hoogbouw op deze locaties te dominant wordt geacht.

Werkingsgebied

Aangezien hoogbouw van veraf zichtbaar is, wordt in de visie ook ingegaan op mogelijke hoogbouwontwikkelingen buiten het grondgebied van de gemeente Zoetermeer die ruimtelijk samenhang hebben met hoogbouwontwikkelingen binnen de gemeente.

5.2 Uitwerking

5.2.1. plek & ambitie

A12-zone (hoogte maximaal 90 m.)

De A12 vormt de ruggengraat van de te ontwikkelen economische zone. Het accent ligt op een economisch programma met regionale en nationale betekenis en een uitstekende bereikbaarheid. In dit gebied kan Zoetermeer zich met de voorkant naar de A12 en de spoorlijn etaleren. Rijdend over de A12 of gebruik makend van de spoorlijn presenteert de stad zich aan de automobilist en treinreiziger. De zichtbaarheid vanaf de snelweg, de nabijheid van stations aan de regionale railverbinding en de schaal en maat van het gebied maakt hoogbouw hier een aantrekkelijke invulling.

Vanaf de snelweg is beleving van hoogbouw afgestemd op de snelheid van het autoverkeer. Vanaf de aangrenzende woonwijk is juist een groene, parkachtige invulling denkbaar. In deze groene setting kunnen markante, solitaire gebouwen in een bepaalde ritmiek een goede overgang vormen tussen snelweg en woonwijk.

Een extra accent kan de aansluiting met de Oostweg krijgen. De aansluiting van de Oostweg op de A 12 vormt nu de oostelijke entree van Zoetermeer. Het knoopt ook de verschillende stedelijke hoofdwegen en (werk)gebieden aan elkaar.”

Voorwaarde voor bovenstaande ontwikkeling langs de A12-zone is wel dat een goede ontsluiting verzekerd is. In het Masterplan is hiervoor een aanzet gegeven met de ideeën voor nieuwe stedelijke wegen in de zone langs de A12. Vanzelfsprekend is zo'n ontwikkeling pas op de lange termijn mogelijk.

Knooppunt station Zoetermeer (hoogte maximaal 120 m.)

Het knooppunt rond station Zoetermeer is nu reeds een plek vol dynamiek. Het is een belangrijke openbaar vervoerknoop: hier halteert de sneltrein Den Haag – Utrecht en is overstapmogelijkheid op de regionale railverbinding. Daarnaast is het door zijn situering direct aan de A12 een goede zichtlocatie. Het fungeert tevens als toegangspoort vanuit Den Haag. Als knooppunt krijgt de locatie betekenis door belangrijke lange lijnen in de stad (Afrikaweg, Boerhavelaan, de diagonaal door Driemanspolder en wijkontsluitingsstructuur van Rokkeveen) die op dit punt gericht zijn.

Deze locatie kan uitgroeien tot een belangrijke knoop van de stad, een dynamisch en economisch zwaartepunt. Het belang van de locatie dient ruimtelijk tot uiting te komen, de locatie is uitermate geschikt voor hoogbouw. Gedacht wordt aan geclusterde hoogbouw in een stedelijke setting.

Met betrekking tot de maximum hoogte wordt een uitzondering gemaakt voor het plan voor de Hollandse Meester (165m.) dat reeds in een bestemmingsplan is vastgelegd.

Knooppunt Zoetermeer Oost (hoogte maximaal 120 m.)

Op termijn kruisen in deze knoop drie railsystemen elkaar. Hierdoor is een multimodaal knooppunt te realiseren. In combinatie met een kruisstation op het HSL-tracé zijn van hieruit Amsterdam, Schiphol, Rotterdam, Den Haag en Utrecht in korte tijd bereikbaar. Dit geeft de locatie een regionaal en wellicht zelfs randstedelijk belang met alle kansen voor een hoogwaardig programma. Hoogbouw zou een dergelijk programma goed kunnen accomoderen en accentueren.

Knooppunt Stadscentrum (hoogte maximaal 90 m.)

Het stadscentrum ontleent zijn (ruimtelijke) kwaliteiten aan de grote verscheidenheid aan functies die in een stedelijke context gesitueerd zijn. Het stadscentrum kan als geheel beschouwd worden als knooppunt. Ruimtelijk - functioneel functioneert het als knoop voor de gehele stad. In het stadscentrum is nu reeds een concentratie van hoge bebouwing te vinden die tot de hoogste van de stad behoren. Het stadscentrum zal verder kunnen blijven ontwikkelen als hoogbouwlocatie. Om de belangrijkheid van het centrumgebied aan te geven, ook in relatie tot de overige delen van de stad, is verdere intensivering en verdichting met hoogbouw mogelijk. Ook de in de nabije toekomst geplande bebouwing van Centrum West en Centrum Oost gaat fors de hoogte in. Centrum West is door zijn aanwezigheid van het centrale bus- en treinstation de belangrijkste openbaar vervoerknoop van Zoetermeer. Daarnaast markeert het ook de westelijke entree van het stadscentrum. De oostelijke entree wordt gemarkeerd door Centrum Oost.

Knooppunt Het Kwadrant (hoogte maximaal 90 m.)

Het Kwadrant de kruising van de Australiëweg met de Oostweg, zal in de toekomst, met de bouw van de wijk Oosterheem, door zijn centrale ligging en goede bereikbaarheid per auto een belangrijkere positie in stad innemen.

Afrikaweg (hoogte maximaal 90 m.)

Zeker het -nu monofunctionele- kantoorgebied tussen Afrika-weg en Boerhaavelaan is uitermate geschikt voor een verdere intensivering met een grote mix aan functies in hoge dichtheid. Door bebouwing te concentreren en af te wisselen met meer open plekken blijft de achtergelegen woonwijk met groen zichtbaar. Hoogbouw biedt zo de mogelijkheid programmatische dichtheid met ruimtelijke openheid te combineren.

Australiëweg en Oostweg (hoogte maximaal 60 m.)

De zone langs de Australiëweg, deelsluitmakend van de voorzieningen, biedt goede mogelijkheden voor verdere intensivering, ook in samenhang met mogelijke vernieuwing op de scholenlocatie en Palenstein noordrand. De zone langs de Oostweg kan verdicht worden met een mix aan functies.

5.2.2. programma

De onderscheiden assen en knopen hebben verschillende locatiemarken die ieder kansen bieden voor ontwikkeling van een specifiek programma. Ook het programma stelt bepaalde eisen wens t.a.v. de locatie. Daarom zal enerzijds gekeken moeten worden vanuit de locatie welk programma voor die zone of knooppunt het meeste geschikt is en anderzijds vanuit de functie welk programma het meest geschikt is voor die betreffende locatie. Dit om bepaalde sturing of stimulans te geven om het juiste programma op de juiste locatie te situeren.

De **A12 zone** zal niet een aaneengesloten geheel van bebouwing worden. Deze zone zal eerder bestaan uit een aantal concentraties, waar zich grotere solitaire kantoren in een groene, eigen setting zullen bevinden, met een bijzondere zichtoriëntatie naar de A12.

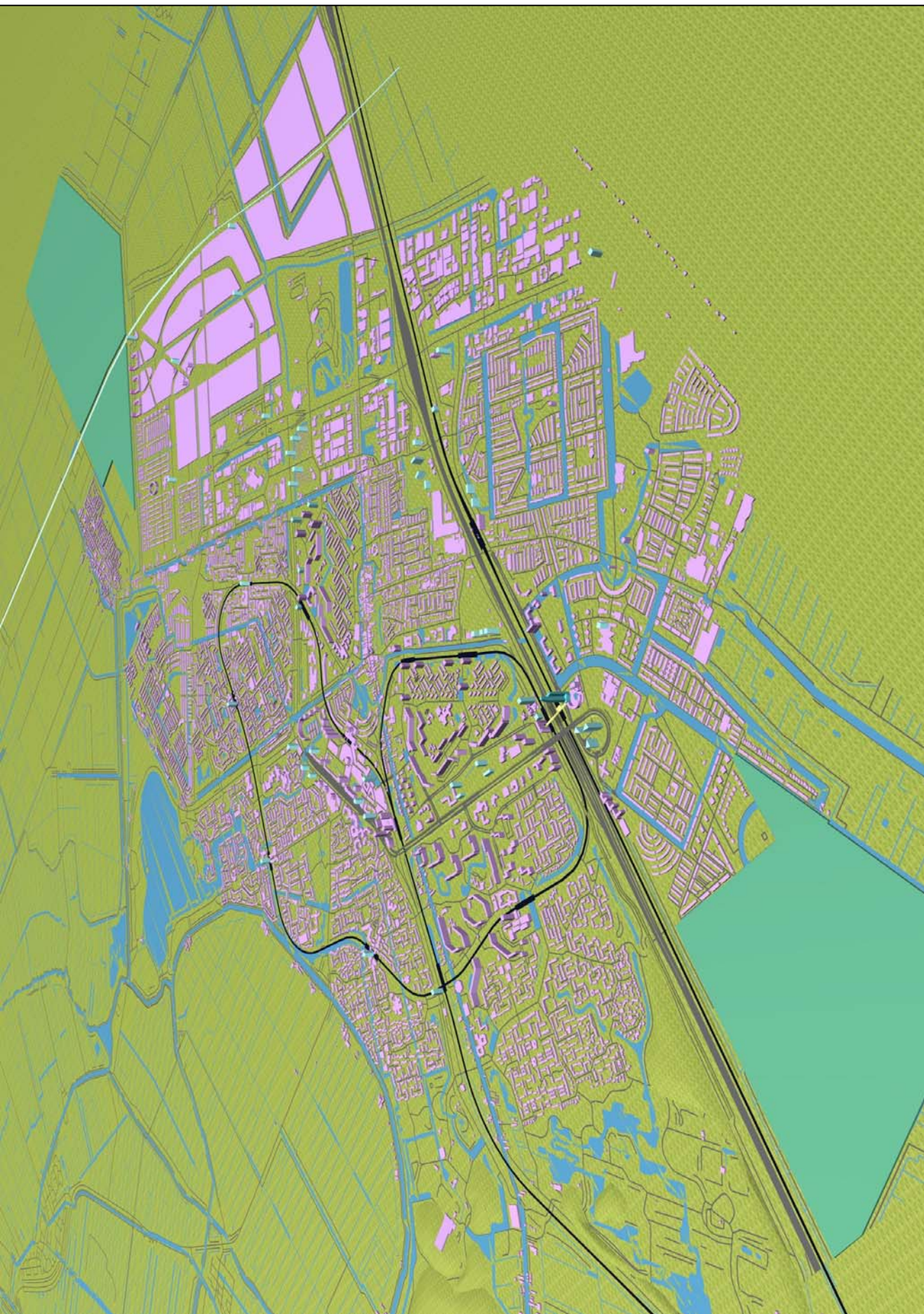
De functies die hier worden voorzien zijn overwegend nationale (hoofd)kantoren (industrie/ diensten / belangenorganisaties). In het **knooppunt Station Zoetermeer** voorzien in een mix van functies zoals werken, wonen, overstappen, verblijven, recreëren van lokaal tot bovenstedelijk niveau zijn voorbeelden van de mix aan functies die in dit knooppunt worden voorzien. Bij kantoren moet gedacht worden aan overwegend nationale (hoofd)kantoren (industrie/ diensten / belangenorganisaties). Het **knooppunt Zoetermeer Oost** kan op termijn een invulling krijgen met een hoogwaardig en intensief programma met een regionale betekenis. Voorwaarde is wel dat een multimodaal knooppunt daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Het draagvlak voor een halte aan het HSL-tracé hangt samen met het programma dat rond die halte kan worden ontwikkeld. Vanzelfsprekend is voor een dergelijke ontwikkeling voldoende bestuurlijk draagvlak binnen de regio en voldoende marktvrage een vereiste. Uiteraard zal dan ook aan alle randvoorwaarden moeten worden voldaan ten aanzien van (spoor)techniek, waterberging en de planologische regelgeving.

In het **stadscentrum** ligt de nadruk veel meer wat kantoren betreft op een gemengd binnenstedelijk kantormilieu, variërend van kleinere solitaire kantoren tot ca 5 lagen, kantoorverzamelgebouwen (al of niet geïntegreerd met andere functies, zoals winkels en wonen) tot middelhoge, solitaire kantoren tot ca. 15 lagen. De hier aanwezige en te realiseren kantoorfuncties betreft overwegend lokaal en regionale dienstverleners, overheid en semi-overheid, baliekantoren e.d. In een aantal gevallen zullen ook nationale organisaties zijn gevestigd die een locatie in deze binnenstedelijke setting prefereren.

In het knooppunt het **Kwadrant** wordt voorzien in een mix aan functies. Ontwikkeling in de sector leisure en recreatie is met vestiging van de Silverdome reeds in gang gezet. Accentuering van het knooppunt met woningen is zeer zeker denkbaar.

De zone **Afrikaweg** zal overwegend grote regionaal en nationaal georiënteerde kantoorgebruikers kennen. Sectoren: (semi-)overheid , backoffices grote organisaties, zakelijke diensten, etc. De bebouwing zal overwegend hoog en solitair zijn, maar wel in een reeks; incidenteel kan een grootschalige combinatie voorkomen. Een geleidelijke invlechting van andere functies, zoals wonen en voorzieningen mogelijk aan de zijde van de woonwijk.

Voor de zone **Australieweg / Oostweg**, worden stedelijke ontwikkelingen voorzien met een accent op toerisme, leisure en recreatie. De zone wordt vooralsnog niet aangemerkt als een specifiek kantorenmilieu, er is eerder sprake van incidentele kantoorontwikkelingen. Ook hier is daadwerkelijke realisering afhankelijk van een vrij ingrijpende herontwikkeling die plaats moet vinden, waardoor eveneens van fasering sprake zal zijn. Voorzien worden enkele, veelal middelgrote kantoorgebouwen van industriële bedrijven en handelsmaatschappijen en lokale c.q. regionale diensten. Qua type vooral functioneel maar niet de top.



XVIII. huidige situatie met mogelijk nieuwe bouwmassa's

5.3 Stadssilhouet

Met behulp van computerbeelden is onderzocht wat de invloed van hoogbouw is op het stadssilhouet van Zoetermeer. De centrale vraagstelling hierbij is: Wat verandert er in de skyline van Zoetermeer t.o.v. de huidige situatie (inclusief huidige bekende planontwikkeling) als gevolg van mogelijkheden en ideeën voortkomend uit de Hoogbouwvisie. In de huidige situatie zijn in het computermodel de mogelijk nieuwe bouwmassa's ingevoegd met aannamen voor de hoogte en locatie. Deze zijn in lichtblauw weergegeven op de tekening hiernaast en op de tekeningen op pagina 36 t/m 39. Deze laatste tekeningen tonen wat er in de huidige skyline (incl. huidig bekende planontwikkeling) kan veranderen door toevoeging van nieuwe hoge bouwvolumes.

Een kanttekening die bij de beelden gemaakt moet worden is dat het schematische computerbeelden zijn en slechts een versimpelde weergave van de werkelijkheid weergeeft. Zo zijn details op de voorgrond als o.a. opgaand groen hierbij niet meegenomen om alleen het effect van de bouwmassa te onderzoeken. Bomenrijen aan de stadsrand zorgen ervoor dat de laagbouw en grotendeels ook de middelhoogbouw vanuit het omliggende buitengebied aan het zicht onttrokken wordt. Slechts de hoogbouw steekt erboven uit. Hierdoor wordt in werkelijkheid de stadsrand en het silhouet veel minder scherp en hard waargenomen, zoals onderstaande foto's illustreren.



XIX. zicht vanuit de Meerpolder



XX. zicht vanuit de Noord Aa

overzicht van camerastandpunten:

vanuit het noordwesten

standpunt 1: vanaf weg naar Zoeterwoude-Dorp

vanuit het noord oosten

standpunt 2: vanaf Gelderswoudseweg

vanuit het oosten:

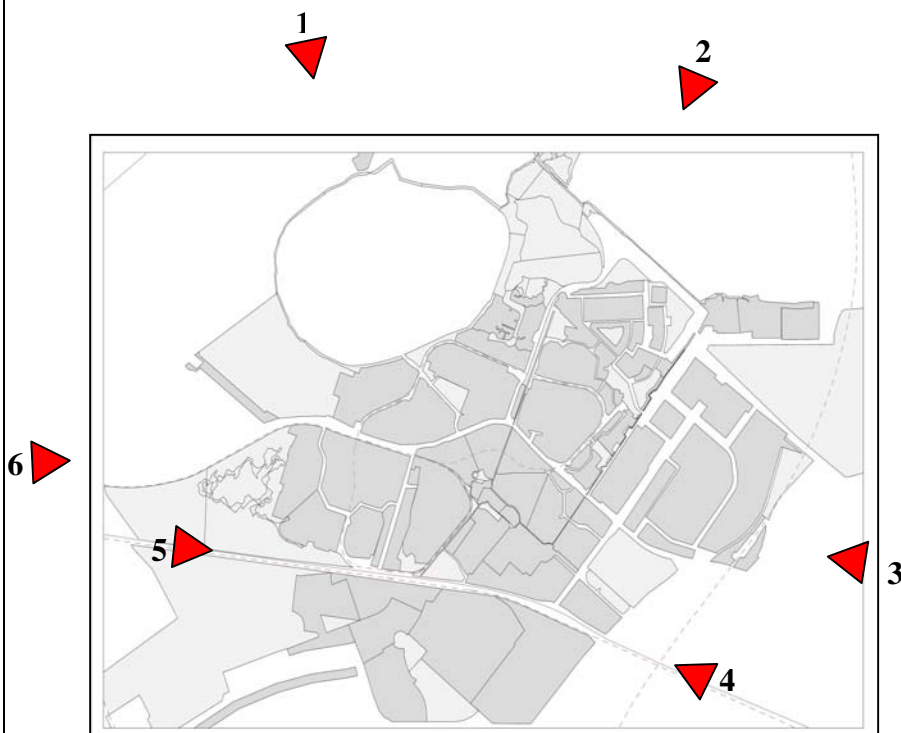
standpunt 3: vanaf de Rotte

standpunt 4: vanaf A12 bij HSL-viaduct

vanuit het westen:

standpunt 5: A 12 bij Westerpark

standpunt 6: N469 bij Driemanspolder



XXI. camerastandpunten

resultaten

Op de volgende bladzijden is het stadssilhouet vanuit de verschillende windrichtingen weergegeven in beeld. Omdat het zicht op de skyline vanuit het zuiden vrijwel nergens vanaf de openbare weg waarneembaar is door de aanwezigheid van kassen en oude bebouwingslinten is dit weggelaten.

Vanuit het **noordwesten** is de skyline van Zoetermeer nadrukkelijk aanwezig. Vanuit de Meerpolder is vrijwel onbelemmerd zicht op de stad mogelijk. Dit geldt in de huidige situatie al en na toevoeging van bouwmassa's in de hoogbouwzones wordt dit beeld verder versterkt. Opvallend is dat vooral het stadscentrum zich duidelijker manifesteert. Dit niet eens zo zeer door hogere gebouwen, maar eerder door verdichting met meer hoge gebouwen. Slechts de Hollandse Meester is op grotere afstand boven de rest uitstekend. (De hoogbouwaccenten in Oosterheem zijn relatief minder nadrukkelijk aanwezig.)

Vanuit het **noordoosten** geldt deels hetzelfde. Het stadscentrum wordt manifester door verdichting met meerdere hoge gebouwen. Vanaf deze zijde zijn ook enkele hoogbouwaccenten in Oosterheem boven het opgaand groen zichtbaar.

Vanuit het **oosten** vanaf de polders bij de Rotte valt op dat behalve het stadscentrum en de hoogbouwaccenten in Oosterheem ook de hoogbouwconcentraties aan de A12 zich gaan manifesteren, met name in de knoop bij station Zoetermeer en bij de Oostweg. Vanaf de A12 kondigt de hoogbouw Zoetermeer reeds van verre aan, iets wat ook geldt voor benadering van de stad over de A12 vanuit het **westen**. Hier is de Hollandse Meester door zijn grote hoogte zeer beeldbepalend te noemen. Vanaf de N 469 zorgt de landschappelijke invulling met de heuvels van Noordwest en het Westerpark met opgaand groen er voor dat de bebouwing in het stadssilhouet minder nadrukkelijk aanwezig is.

conclusie

In het stadssilhouet valt op dat over het algemeen het stadscentrum beter herkenbaar wordt door intensivering en clustering van de hoogbouw. De hoogbouw wordt hier meestal niet (veel) hoger, maar eerder verschijnt meer hoogbouw in het stadscentrum.

Hoewel de hoogbouw vanuit het open buitengebied goed zichtbaar is, is deze niet al te veel op de voorgrond tredend en overheersend omdat enerzijds de hoogbouw over het algemeen niet direct aan de stadsrand ligt, maar meer stadinwaarts en anderzijds door de aanwezigheid van (afschermend) opgaand groen aan de stadsrand

Langs de A12 manifesteert de stad zich beter met een nadrukkelijk accent op de knoop nabij Station Zoetermeer, waar de Hollandse Meester dit duidelijk onderstreept.

Zoetermeer vanuit het noordwesten

standpunt 1
uitsnede

van Aalstlaan

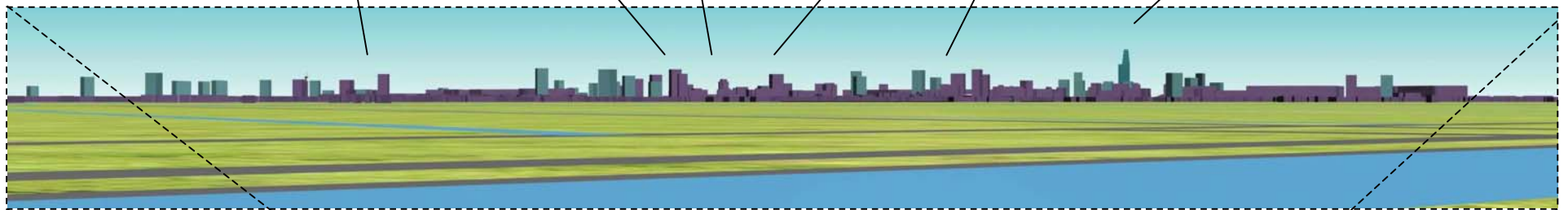
Citytower

Stadhuis

Noordwaarts

Centrum West

Hollandse Meester



standpunt 1
overzicht

Oosterheem

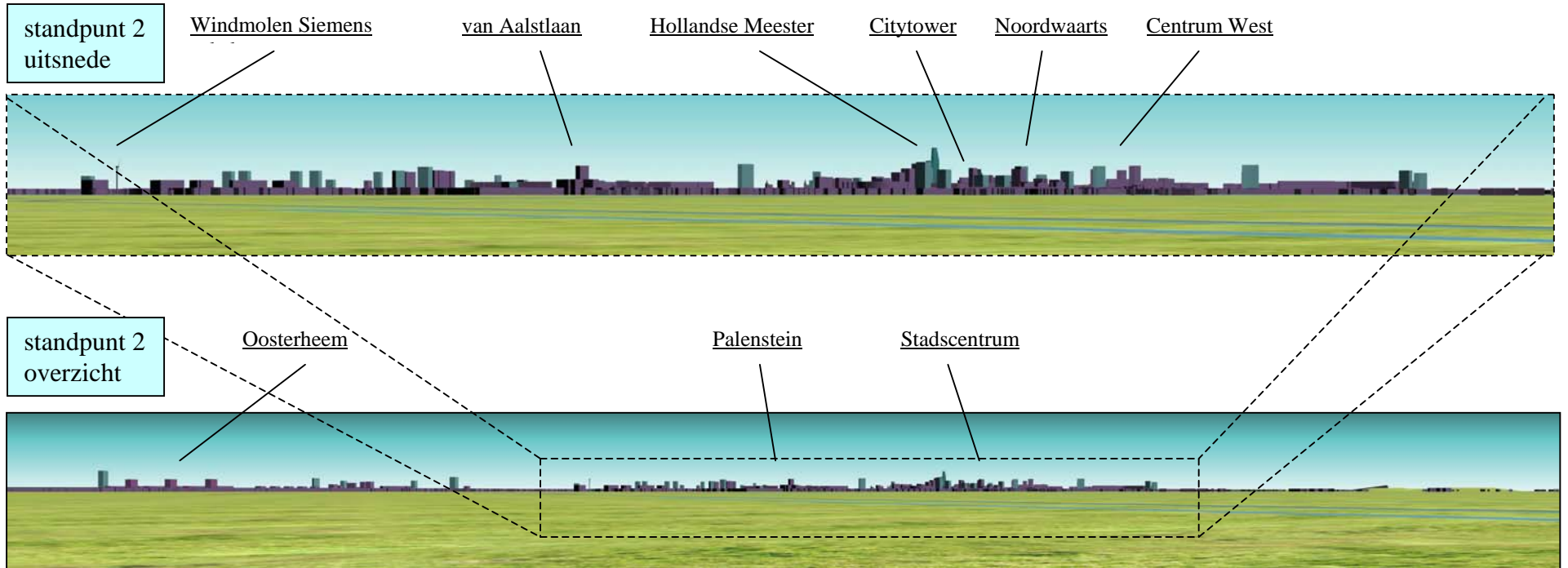
Palenstein

Stadscentrum

Meerzicht



Zoetermeer vanuit het noordoosten



Zoetermeer vanuit het oosten

standpunt 3

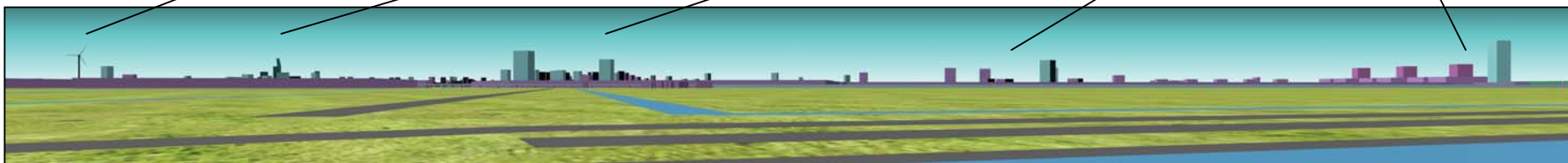
Windmolen Siemens

Hollandse Meester

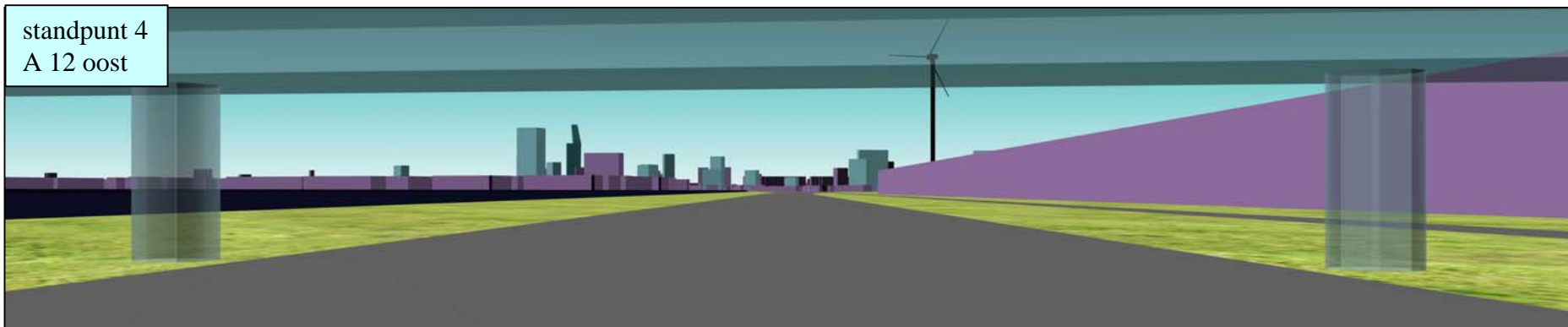
Palenstein / Stadscentrum

Oosterheim centrum

Oosterheim noordrand

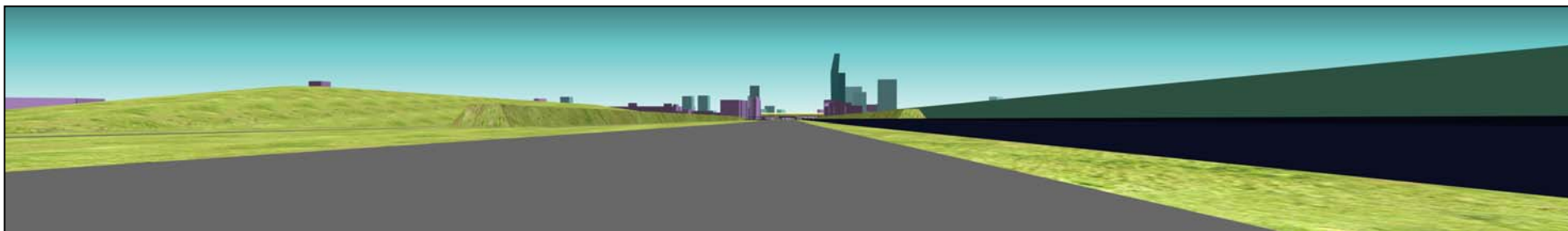


standpunt 4
A 12 oost



Zoetermeer vanuit het westen

standpunt 5
A 12 west



standpunt 6
N 469

heuvels Noordwest

Stadscentrum

Meerzicht

Westerpark



5.4 fasering

De tijdshorizon voor realisering van het beoogde programma met (hoogbouw)ontwikkelingen is heel ruim. De plannen zullen in de tijd gefaseerd worden. Het gehele programma is vanzelfsprekend niet in een keer op de markt te brengen. Macroeconomische aspecten in de woningmarkt en kantoormarkt bepalen in belangrijke mate de fasering van de plannen. Daarnaast bepalen ook meer lokale aspecten de fasering. Niet overal zijn nu reeds mogelijkheden tot ontwikkeling van zones aanwezig. Altijd zal sprake zijn van een “natuurlijke” fasering. Ontwikkeling is afhankelijk van aanpassingen dan wel realisering van infrastructuur die de gebieden moeten ontsluiten. Ook kan het (plotseling) vrij komen van een terrein of gebouw een katalysator zijn voor planontwikkeling. Of dienen zich onverwacht andere kansen aan. Een exacte fasering is derhalve moeilijk aan te geven.

De ontwikkeling van de **A12 zone** is in feite ten zuiden van de A12 reeds ingezet. Kantoren presenteren zich aan de Zuidweg / A12 en de spoorlijn. Nabij de aansluiting met de Oostweg komt de lus Zilverstraat in ontwikkeling.

Ten noorden van de A12 zullen ontwikkelingen pas in gang gezet kunnen worden indien de directe ontsluiting van het gebied gewaarborgd is. Dit zal naar verwachting pas op langere termijn actueel worden. Oostelijk van de Oostweg is ontwikkeling van de A12 zone afhankelijk van de realisatie van het knooppunt Zoetermeer Oost/Hoefweg. Dit zal pas op langere termijn actueel worden.

Bij de knoop **Zoetermeer Oost** zal in eerste instantie een verlenging van de Oosterheemlijn tot de Goudse lijn (met halteplaats) gerealiseerd kunnen worden, daarna verlenging naar Rotterdam met mogelijk een sneltreinhalte op het HSL-trace. Die ontwikkeling is pas mogelijk op de lange termijn, bij voldoende bestuurlijk draagvlak in de regio en voldoende marktvraag. De nu door Bleiswijk ingezette ontwikkeling zal ongehinderd doorgang kunnen vinden. De lange termijn ontwikkeling is onderwerp van overleg tussen Bleiswijk en Zoetermeer. Verdere ontwikkeling van de knoop **station Zoetermeer** kan op kortere termijn plaatsvinden. Met de geplande vestiging van de Hollandse Meester wordt een stevige impuls gegeven.

Het **stadscentrum** met een aantal locaties in ontwikkeling is voor het grootste deel vol. Op termijn is te verwachten dat in het kader van herontwikkelingen sprake zal zijn van verdichtingen c.q. hogere gebouwen. Omdat de zone **Afrikaweg** een van de kernzones is van het gemeentelijk Masterplan zal de gemeente de regie met name in kwalitatieve zin zoveel mogelijk in de hand houden. Ontwikkeling langs de **Australieweg** zal in tijd kunnen meeliften op de planontwikkeling Palenstein. Voor de verlengde Australieweg is de planvorming gekoppeld aan de planontwikkeling van Oosterheem. Plannen voor de **Oostweg** zijn gekoppeld aan planontwikkeling voor de bedrijfsterreinen.

6 Tot slot

De hoogbouwvisie geeft antwoord op de vragen waar in de stad hoogbouw mogelijk, gewenst of ongewenst is. Het is echter geen locatieonderzoek maar een zoneringsplan. Dit betekent dat initiatieven voor hoogbouw -ook al is deze gesitueerd in de aangegeven zones en ook al wordt voldaan aan de opgegeven indicatieve maximale hoogten – altijd moeten passen in een voor die locatie op te stellen stedenbouwkundig plan en bestemmingsplan. De consequenties van hoogbouw voor de omgeving (windhinder, bezonning, uitzicht, privacy, zichtlijnen, ed.) moeten in deze planvormen aan de orde komen.

Zoetermeer
steeds
ondernemend