

Raadsvoorstel

Onderwerp	Visie Entreegebied Zoetermeer
Zaaknummer	-2017-000373
Documentnummer	DOC-2017-002698
Versie	
Auteur	M. Noordam m.h.Noordam@zoetermeer.nl 079-3469736
Gemeentesecretaris	Koek, H.M.M.
Directeur	Nood, R. van
Portefeuillehouder	Rosier, M.J.
Medeverantwoordelijke(n)	Kuiper, T.C.

Uiterste behandeldatum (+ reden)	3 juli 2017 (toezegging aan de raad d.d. 8 mei 2017)
Programma(s)	Inrichting van de stad
Indien geheim	Reden: Termijn:
Eerdere besluitvorming	Raadsbesluit 30 november 2015
Samenvatting	In 2015 is door de gemeenteraad van Zoetermeer de Project aanpak Entree Zoetermeer vastgesteld. De Projectaanpak omvatte onder andere de opdracht om een gebiedsvisie voor de Entree op te stellen. De gemeenteraad heeft in februari 2017 de Woningbouwagenda vastgesteld. Daarin is het Entreegebied van Zoetermeer tot onderzoekslocatie voor 3500 woningen bestempeld. Er is een uitgebreid samenspraaktraject met stakeholders doorlopen. Op basis daarvan zijn in een ontwerpend onderzoek negen kernpunten voor de visie Entreegebied Zoetermeer gedefinieerd die de kwaliteit van de gebiedsvisie als geheel borgen. Na vaststelling door de Raad is de volgende stap om de gebiedsvisie om te zetten in een stedenbouwkundig masterplan en daarbij horende business case.
Bijlagen + locatie	1. Visie Entreegebied Zoetermeer

Raadsbesluit nr. DOC-2017-002698

Visie Entreegebied Zoetermeer

De raad van de gemeente Zoetermeer;

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 19 mei 2017

besluit

1. Het college een stedenbouwkundig masterplan en daarbij horende business case voor het "Entreegebied" uit te laten werken teneinde de noodzakelijke kwaliteitsontwikkeling te geven die het gebied tussen het treinstation Zoetermeer CS, de Binnenstad en de wijken Meerzicht, Driemanspolder en Rokkeveen transformeert van een verouderd kantorenpark met veel rijbanen en een onaantrekkelijk stationsgebied in een kwalitatief hoogwaardige stadswijk met een aangenaam openbaar vervoersknooppunt en een mix van wonen en stedelijk programma met veel aandacht voor groen, verdichting en sociale samenhang, en daartoe de "Visie Entreegebied Zoetermeer" (bijgevoegd) met de volgende kernpunten vast te stellen:
 - a) Omvormen van de Afrikaweg tot een stadsstraat die hét gezicht en middelpunt vormt van een vitale stadswijk;
 - b) Realiseren van een nieuw vervoersknooppunt boven Station Zoetermeer met een iconische uitstraling op de A12 en de Afrikaweg en een nieuw overzichtelijk plein waar alle vervoersstromen in één oogopslag samenkomen;
 - c) Creëren van een nieuw en gemengd stedelijk milieu met een programma en voldoende voorzieningen dat onderscheidend is en ruimte biedt aan behoeften binnen de Zuidvleugel, de regio en Zoetermeer en minimaal 3500 woningen mogelijk maakt; en daarbij conform het raadsbesluit inzake de woningbouwagenda (Raadsbesluit nr.2017-002705) uit te gaan van de realisatie van het percentage aan sociale huurwoningen, vrije sector huurwoningen en vrije sector koopwoningen zoals in dat besluit vermeld.
 - d) De bestaande groenstructuren in het Entreegebied versterken door verbindingen tussen de twee parken in het gebied te maken en tevens alternatieve, veilige en prettige routes te realiseren en voor voetgangers en fietsers om zich door de stad te bewegen
 - e) Realiseren van een hoogwaardige verbinding over de A12;
 - f) Gebouwen met hun voordeur aan de 'stadsstraat' Afrikaweg maken die het geluid van verkeer buiten houden en zorgen voor een hoogwaardig, rustig leefmilieu in de gebieden erachter;
 - g) Het Bredewater en de Boerhaavelaan omvormen tot buurtstraten met een kleinschalig profiel en een maximumsnelheid van 30 km/h, zodat auto's, voetgangers en fietsers veilig samen kunnen functioneren bij een lage verkeersintensiteit;
 - h) Parkeren dient uit het zicht opgelost te worden in een gebouwde oplossing
 - i) Een programmatische mix van architectonisch hoogwaardige hoogbouw realiseren met hoogtes tot 120 meter langs de A12 en nabij het station;
2. Het stedenbouwkundige masterplan en de daarbij horende business case uit te werken uitgaande van minimaal financiële neutraliteit;
3. In gesprek blijven met de stad op het niveau van 'raadplegen' bij het uitwerken van de kernpunten van de gebiedsvisie tot een stedenbouwkundig masterplan.

Dit besluit treedt in werking twee weken na de bekendmaking daarvan. Tenzij over dit besluit een inleidend verzoek tot het houden van een referendum wordt gedaan.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad op de griffier,
de voorzitter,

drs. R. Blokland MCM

Ch.B. Aptroot

Toelichting

Probleemstelling en kader

In december 2015 is door de gemeenteraad van Zoetermeer de Project aanpak Entree Zoetermeer vastgesteld. De Projectaanpak stelt ten doel om het Entreegebied van Zoetermeer aantrekkelijker te maken voor bewoners, bedrijven en bezoekers en omvat onder andere de opdracht om een gebiedsvisie op te stellen.

De gemeenteraad heeft in februari 2017 de Woningbouwagenda vastgesteld. Daarin is de verkenning van een extra groei tot 16.000 woningen in de komende 15 jaar opgenomen. Om te komen tot een dergelijke groei is het Entreegebied van Zoetermeer tot onderzoekslocatie voor 3500 woningen bestempeld.

De analyse die in de bijgesloten "Visie Entreegebied Zoetermeer" in meer detail wordt beschreven toont een groot gat tussen de huidige situatie en de uitgesproken ambities. Laten we het gebied aan de markt over, dan zal dat enkel resulteren in gebouwtransformaties. Om het hele gebied onderscheidend te maken en daarmee nieuwe Zoetermeesters te trekken, zal ingegrepen moeten worden in de gebiedsstructuur.

Daarmee is er behoefte aan een visie die de individuele belangen overstijgt, welke vooral gericht is op gemeenschappelijke versterking van het gebied, en waarmee we nieuwe ontwikkelmogelijkheden voor marktpartijen creëren. De volgende opgaven voor de gebiedsvisie zijn noodzakelijk:

- Realiseer een nieuw en gemengd stedelijk milieu, dat onderscheidend is in Zuid-Holland
- Het onderscheidend vermogen moet voortkomen uit de kernkwaliteiten van Zoetermeer: goede bereikbaarheid en een groene leefomgeving
- Versterk het knooppunt Station Zoetermeer om de knoopwaarde te vergroten
- Maak de stad zichtbaar vanaf de Afrikaweg en de A12
- Maak optimaal gebruik van de huidige sterke bereikbaarheid en verstevig de vervoerswaarde van het knooppunt Zoetermeer door grootschalige binnenstedelijke verdichting

Voorstel/keuzemogelijkheden/risico's

Om te komen tot de groei die de woningbouwopgave voorstelt en daarnaast het gebied Entree Zoetermeer de noodzakelijke kwaliteitsontwikkeling te geven is een integrale "visie Entreegebied Zoetermeer" opgesteld. Deze visie is opgenomen als bijlage 1 bij dit raadsvoorstel. Voorgesteld wordt om de visie Entreegebied Zoetermeer vast te stellen.

Raadsgesprekken over de toekomst van de stad en de schaa sprong van Zoetermeer zijn bijdragen geweest die de richting van de gebiedsvisie Entree vorm hebben gegeven. De groei van de stad moet een kwalitatieve impuls geven op diverse vlakken. Leefomgeving, groen, verdichting, duurzaamheid en sociale samenhang worden gezien als dé uitgangspunten voor de gebiedsvisie.

Om te komen tot de gebiedsvisie is er gesproken met de partijen in het plangebied die hun plannen actief kenbaar hebben gemaakt bij de gemeente. Met elk van deze partijen is over en weer afstemming geweest gedurende dit visievormingsproces. Daarbij hebben een aantal partijen zich pro-actief opgesteld om te komen tot een integrale gebiedsvisie. Uitgaande van de huidige gebiedsstructuur en de bestaande plannen zijn er niet meer dan 2.300 woningen te realiseren zonder een nieuwe visie en een nieuw planologisch kader. In het ontwerpend

onderzoek is gezocht naar een nieuwe gebiedsstructuur die het mogelijk maakt meer woningen in het gebied te realiseren.

De pijlers en kernpunten van de visie

In samenspraak met ontwikkelaars en eigenaren in het gebied zijn in een ontwerpend onderzoek verschillende varianten onderzocht die recht doen aan de geformuleerde opgaven. Elk van de varianten is onderzocht op basis van een aantal kwalitatieve criteria.

Dit heeft geleid tot de formulering van 3 pijlers voor de gebiedsvisie:

- I. Dit gebied ontwikkelen tot een hoogwaardig en kwalitatieve aantrekkelijke stadswijk met een mix van wonen en stedelijk programma
- II. Een zeer aantrekkelijk openbaar vervoersknooppunt realiseren dat als overstapmachine goed functioneert, de stadswijken Meerzicht, Driemanspolder en Rokkeveen met elkaar verbindt en het visitekaartje en de entree van Zoetermeer is
- III. Dit alles zal gebeuren rondom de nieuw geprofileerde stadsstraat Afrikaweg met daarin aandacht voor groen, verdichting en sociale samenhang

Voor de ruimtelijke uitwerking van de gebiedsvisie zijn de negen kernpunten gedefinieerd die in dit raadsbesluit zijn opgenomen en hieronder worden toegelicht. Deze borgen de kwaliteit van de gebiedsvisie als geheel. Hieronder zijn die kernpunten kort weergegeven. Zie voor een integrale en complete beschrijving ook de bijlage “Visie Entreegebied Zoetermeer”

a) Omvormen van de Afrikaweg tot een stadsstraat die hét gezicht en middelpunt vormt van een vitale stadswijk

De entree van Zoetermeer wordt een levendige stadsstraat. Een straat waar iedereen goed kan komen; te voet, per fiets, met de auto en met het OV. De straat is een bron van levendigheid, die uitnodigt tot economische activiteit, voorziet in ontmoetingen en daarmee zorgt voor stedelijkheid en sociale veiligheid. De maximale snelheid op de hoofdrijbaan wordt 50 km/h voor een prettig leefklimaat. De Afrikaweg wordt een stadsstraat die een vitale stadswijk en de kernkwaliteiten van Zoetermeer eer aandoet zonder onacceptabele concessies te doen aan de doorstroming.

b) Realiseren van een nieuw vervoersknooppunt boven Station Zoetermeer met een iconische uitstraling op de A12 en de Afrikaweg en een nieuw overzichtelijk plein waar alle vervoersstromen in één oogopslag samenkomen

Boven de snelweg ontwikkelt zich een nieuwe verkeersknoop. Een dek boven de snelweg vormt het nieuwe overzichtelijke plein waar in een oogopslag en op korte afstand van elkaar bus, trein en RandstadRail bereikbaar zijn. Een nieuwe stationskap geeft het geheel een iconische uitstraling vanaf de Afrikaweg en de A12. Het nieuwe busplatform is onderdeel van een vloeiend verhoogd maaiveld dat mee beweegt met het Afrikawegviaduct en daarmee aan de noord en zuid zijde vloeiend overgaat in het gebied. Onder dit maaiveld is aan de noordkant ruimte voor P+R voor zowel auto als fiets. Bovenop ontstaat tussen het Poortgebouw en de eerste bebouwing een nieuw stationsplein dat gekoppeld ligt aan de Afrikaweg, het station en het Prinses Arianepark en het hotel aldaar waarbij de realisatie van jongerenwoningen zal worden meegenomen. De consequenties voor de eerder voorgenomen ontwikkeling op de Centrum West locatie (de Canadalaan) leidt tot een heroverweging van de plannen aldaar. In de bijgesloten visie (paragraaf 3.4) wordt ook toegelicht waarom op deze locatie geen nieuwe op- en afrit aan de A12 richting Utrecht is opgenomen als uitgangspunt.

- c) Creëren van een nieuw en gemengd stedelijk milieu met een programma en voldoende voorzieningen dat onderscheidend is en ruimte biedt aan behoeften binnen de Zuidvleugel, de regio en Zoetermeer en minimaal 3500 woningen mogelijk maakt

We maken een nieuw stuk stad waarin woningbouw met daarbij een programmatische mix voorop staat. Het gebied kent door de fysieke randvoorwaarden en verschillende niveaus van bereikbaarheid plekken met sterk verschillende karakters. Nabij het stationsplein is de regionale dynamiek het grootst. Daar past een sterke mix van programma met regionale aantrekkingskracht. Hier wordt gewerkt, beleefd (bijvoorbeeld indoor leisure) en gewoond. Een tweede ring daaromheen voorziet in een stedelijke mix die voorziet in Zoetermeerse behoeften; voorzieningen die baat hebben bij een bereikbaarheid aan de RandstadRail of de nabijheid van de bus, maar die ook te fiets en per auto goed bereikbaar zijn vanuit heel Zoetermeer. De nadruk ligt op levendigheid; leren, werken en wonen. Naarmate we verder in het gebied komen, meer richting centrum en de bestaande wijken, ligt de nadruk meer en meer op de kwaliteiten die horen bij een rustig woonklimaat en aansluiten op de bestaande wijken. Het uitgangspunt is dat er in totaal minimaal 3500 woningen mogelijk worden gemaakt. In deze productie zal, conform de besluitvorming rond de woningbouwagenda (Raadsbesluit nr.2017-002705), worden gestuurd op de realisatie van het percentage aan sociale huurwoningen, vrije sector huurwoningen en vrije sector koopwoningen zoals door de gemeenteraad in dat besluit genomen.

- d) De bestaande groenstructuren in het Entreegebied versterken door verbindingen tussen de twee parken in het gebied te maken en tevens alternatieve, veilige en prettige routes te realiseren en voor voetgangers en fietsers om zich door de stad te bewegen

Zoetermeer verdient een groene entree. De nieuwe Afrikaweg is een groene allee met bomenrijen en kwalitatieve bermen. Het is een duidelijk herkenbare structuur van Zuidweg tot Centrum West die ook vanaf de snelweg wordt ervaren.

Door het gebied heen worden op een hoger niveau de parken van het Zoetermeer gekoppeld. Het levert een groene dooradering van het gebied op waar het prettig doorheen bewegen is voor voetganger en fietser. In de blokken aan weerszijden van de Afrikaweg is ruimte om groene binnengebieden te maken die semi-openbaar kunnen worden benut en daarmee het leefklimaat verder verhogen.

De stadsstraat Afrikaweg zal gekenmerkt worden door kwalitatieve groenvoorzieningen, die het groene karakter van Zoetermeer onderstrepen en waarbij ook de bestaande groenstructuren worden versterkt. Verbindingen tussen het Westerpark en het Prinses Arianepark leveren tevens alternatieve, veilige en prettige routes op voor voetgangers en fietsers waardoor zij zich makkelijker door de stad bewegen. Naast de groene kwaliteit is ook duurzaamheid belangrijk. Zie daarvoor de paragraaf duurzaamheid in dit voorstel en in de bijgevoegde visie.

- e) Realiseren van een hoogwaardige verbinding over de A12

Het nieuwe maaiveld van het stationsgebied verbindt Zoetermeer ten zuiden en noorden van de A12 niet alleen door prettige fietsroutes, maar ook programmatisch met een vervoersknoop en attractief stationsplein.

Fietsers hoeven niet meer af te stappen en kunnen deze al fietsend nemen. Met het nieuwe maaiveld rolt de stad over de snelweg en wordt de barrière van de A12 volledig uit de stad onttrokken.

Daarnaast moet worden onderzocht met marktpartijen hoe een mogelijk grootschalige overkapping van de A12 kan worden gerealiseerd om een echte verbinding tussen de twee stadsdelen te realiseren. Daarbij valt te denken aan een combinatie van parkeerdekken, ontmoetingsplekken voor samenkomen en vergaderen, hotel en andere voorzieningen en dakparken.

- f) Gebouwen met hun voordeur aan de 'stadsstraat' Afrikaweg maken die het geluid van verkeer buiten houden en zorgen voor een hoogwaardig, rustig leefmilieu in de gebieden erachter;
De stad krijgt een levendige entree. Straatwanden met entrees en adressen aan de Afrikaweg. Het zorgt er voor dat er levendigheid van woning-entrees en economische activiteit van voorzieningen, horeca en werklocaties zichtbaar worden. Duidelijke straatwanden geven het geheel allure en houden het geluid buiten voor de achterliggende gebieden.
- g) Het Bredewater en de Boerhaavelaan omvormen tot buurtstraten met een kleinschalig profiel en een maximumsnelheid van 30 km/h, zodat auto's, voetgangers en fietsers veilig samen kunnen functioneren bij een lage verkeersintensiteit
Door de ventwegenstructuur ontstaan nieuwe mogelijkheden om de achterliggende gebieden te ontsluiten. De nieuwe stadsstraat Afrikaweg ontlast grote delen van het bestaande verkeerssysteem over Bredewater en Boerhaavelaan. Het Bredewater en de Boerhaavelaan zijn daardoor op termijn niet meer in zijn geheel nodig voor de gebiedsontsluiting, en kunnen heringericht worden als buurtstraten met een kleinschalig profiel. Op de ventwegen geldt een maximumsnelheid van 30 km/h, waardoor auto's, voetgangers en fietsers veilig samen gaan. De verkeersintensiteit is er laag.
- h) Parkeren dient uit het zicht opgelost te worden in een gebouwde oplossing
De nieuwe stadswijk zal worden ontworpen langs de principes van Transit Oriented Development, een methodiek die de voordelen van het openbaar vervoer maximaliseert en tegelijkertijd stevig de nadruk legt op de menselijke maat. Het leidt tot een stimulans van het OV, maar ook het vervoer met de fiets en te voet (uit: TOD Handreiking Provincie Zuid-Holland).
De focus zal liggen op de routing voor fietser en voetganger voorrang te geven en het ondergeschikt maken van de rol van de auto in het gebied. Het parkeren moet daarvoor bebouwd opgelost worden.
- i) Een programmatische mix van architectonisch hoogwaardige hoogbouw realiseren met hoogtes tot 120 meter langs de A12 en nabij het station
Voor stedelijkheid is enerzijds dichtheid van belang voor de dynamiek en anderzijds de menselijke maat voor de leefbaarheid. Er moet daarom een zorgvuldige afweging zijn van bouwhoogtes in wanden, de plaatsing van accenten en de kleine korrel van een woongebied. Op hoofdlijnen zijn in ieder geval op basis van geldend beleid vanuit de hoogbouwvisie, reeds toegestane hoogte in bestaande plannen en eerste ontwerp onderzoek de volgende bandbreedtes te signaleren.
Langs de Afrikaweg een duidelijke wand met voldoende afwisseling en oriëntatiepunten door setback en hoogte accenten. De gemiddelde hoogte ligt tussen 4- 6 lagen in de rooilijn, setbacks kunnen verder omhoog naar 8 en accenten variëren van 25 tot 12 lagen afhankelijk van de afstand tot het station. Langs Bredewater en Boerhaavelaan domineert het woonmilieu en de kleine korrel. De basis voor de blokken ligt in 3-4 lagen

en accenten op goed gekozen plekken kunnen tussen de 6-8 lagen liggen. De tussengebieden dienen zorgvuldig afgestemd te worden op de ontworpen situatie. Langs de A12 manifesteert de stad zich en zijn in lijn met de hoogbouwvisie hoogtes van 120 meter mogelijk.

Fasering

Na vaststelling van de “Visie Entreegebied Zoetermeer” door de Raad is de volgende stap om de gebiedsvisie om te zetten in een stedenbouwkundig masterplan. In die fase kan de basisstructuur van het gebied in verder detail worden uitgewerkt waarbij meer duidelijkheid komt over de openbare ruimtes, verkeersstructuren, hoogteverschillen en bebouwbare ruimtes. Hierin kunnen de noodzakelijke vooronderzoeken worden gedaan naar verkeer, parkeren, geluid, milieu en aansluiting op de (bestaande) omgeving van Stadshart, Meerzicht, Driemanspolder en Rokkeveen. Naast de actieve ontwikkelaars in het gebied zal, ten behoeve van verplaatsing van het busstation, intensief contact zijn met verschillende typen stakeholders zoals belangengroepen (onder andere Reizigersvereniging Roover, Fietzersbond, NS reizigers), regionale en rijkspartners (onder andere NS-Prorail, Connexion, HTM, Rijkswaterstaat), vervoersautoriteit (MRDH) en provincie.

Bestemmingsplannen

Afhankelijk van de exacte fasering in het stedenbouwkundig masterplan wordt er een nieuw overkoepelend of meerdere kleinere (per deelgebied) bestemmingsplan(nen) ter besluitvorming aan de gemeenteraad aangeboden. Met de noodzakelijke duidelijkheid die met de kernpunten worden gegeven voor het planologische kader, kan er ook begonnen worden aan de inrichtingsplannen voor de openbare ruimte in het gebied en afspraken worden gemaakt met investeerders en ontwikkelaars. In paragraaf 3.7 van de gebiedsvisie is aangegeven welke geldende bestemmingsplannen naar verwachting wel of niet aangepast moeten worden om de visie te kunnen realiseren. Het overgrote deel van het bestemmingsplan Boerhaavelaan blijft intact aangezien daar reeds woningbouw mogelijk is.

Financiën

In het kader van de visievorming heeft een globale financiële verkenning plaatsgevonden. Het doel van de verkenning was om inzicht te krijgen of de noodzakelijke financiële voorwaarden in het gebied aanwezig zijn, waarbinnen de gemeentelijke visie financieel haalbaar zou kunnen zijn. Op basis van deze globale verkenning kan geconcludeerd worden dat deze voorwaarden aanwezig zijn.

Binnen de verkenning is er gekeken of “het programma” (het geheel van kosten en opbrengsten van alle partijen binnen het plangebied) een positief financieel resultaat kan hebben. Als op het programma geen positief financieel resultaat behaald kan worden, dan is het programma alleen mogelijk als één of meerdere partijen een verlies nemen op het programma of een externe bijdrage gevonden wordt in de vorm van een subsidie of een bijdrage van derden. Als op het programma wel een positief financieel resultaat behaald kan worden, betekent dit dat het mogelijk is dat alle betrokken partijen in ieder geval hun kosten kunnen goedmaken en mogelijk winst kunnen maken.

De verkenning toont aan dat het programma minimaal financieel neutraal gerealiseerd kan worden, waarmee alle partijen hun kosten goed kunnen maken. Hiermee wordt de visie financieel haalbaar geacht en is er vanuit een financieel perspectief voldoende aanleiding om een en ander nader uit te werken in een stedenbouwkundig masterplan en om te onderzoeken in hoeverre realisatie van de visie mogelijk is in samenwerking met de aanwezige grond- en vastgoedeigenaren (hierna “belanghebbenden”).

In de verkenning is nadrukkelijk niet gekeken naar het eventuele financiële resultaat van een individuele belanghebbende, waaronder de gemeente. Dit is in deze fase van het programma nog te prematuur. Hiervoor is een nadere uitwerking noodzakelijk.

Op basis van de financiële verkenning kan het volgende geconcludeerd worden:

- De gebiedsvisie zou minimaal financieel neutraal gerealiseerd kunnen worden, waarmee een nadere uitwerking vanuit een financieel perspectief gerechtvaardigd is;
- De realisatie van de “Stadsstraat” kan een direct financieel voordeel opleveren voor de belanghebbenden aan of nabij de Afrikaweg in de vorm van extra ontwikkelpotentie;
- De realisatie van een nieuwe vervoersknoop boven de A12 kan een indirect financieel voordeel opleveren voor de grond- en vastgoedeigenaren in het gebied, in de vorm van een hoger kwaliteitsniveau van het gebied als geheel wat een positief effect heeft op de waarde en afzetmogelijkheden van het individuele object.

Vanuit een financieel perspectief zal de nadere uitwerking in eerste instantie bestaan uit een inventarisatie van de investeringsbereidheid van de verschillende belanghebbenden in het gebied. Op basis hiervan kan een volwaardige businesscase voor het gebied opgesteld worden, inclusief een globale financiële haalbaarheid voor de individuele belanghebbende, waaronder de gemeente. Deze businesscase kan vervolgens, mede als onderdeel van het stedenbouwkundige masterplan, in een latere fase dienen als basis voor de onderhandelingen en contracteren met de belanghebbenden.

Samenspraak en Communicatie

Voor de nu voorliggende gebiedsvisie heeft de raad in haar besluit van november 2015 het niveau vastgesteld op adviseren. In 2016 hebben de in 2015 georganiseerd publiekslabs een vervolg gekregen met ‘Initiatieventafels’. De eerste initiatieventafels werden door de gemeente georganiseerd. Halverwege 2016 hebben externe partijen de organisatie van deze bijeenkomst overgenomen. Deze groep van inwoners, ondernemers, initiatiefnemers, ontwikkelaars en eigenaren heeft de tafels vervolgens naar eigen inzicht invulling gegeven en zich herdoopt tot ‘Stads-r-evolutie’. De ‘Stads-r-evolutie’ werd en wordt actief betrokken in de creatie van, en klankborden voor, deze gebiedsvisie en andere opgaven in en rond de Entree van Zoetermeer.

A. Onderwerp en speelruimte van samenspraak

De voorgestelde veranderingen in het Entreegebied kennen elk hun eigen fasering en zullen verschillen in proces en uitwerking. Dit betekent dat ook de samenspraak per project en fase zal verschillen. Ook waar het initiatief voor samenspraak ligt, kan verschillen. Zo ligt bijvoorbeeld het initiatief voor omvorming van de Afrikaweg bij de gemeente, maar is het in eerste instantie aan een projectontwikkelaar om, in overleg met de gemeente, de samenspraak te organiseren voor bijvoorbeeld de transformatie van een kantoorpand tot appartementen.

Wel kan gesteld worden dat voor de uitwerking naar een Stedenbouwkundig Masterplan alle, onder C benoemde deelnemers, actief door de gemeente zullen worden betrokken.

B. Doel van de samenspraak

De samenspraak heeft de volgende doelen:

1. Kennis overdragen: ondanks de tot op heden doorlopen samenspraak zijn (een deel van) de plannen nog onbekend bij de inwoners van de stad en andere stakeholders.
2. Draagvlak vergroten: door informatieoverdracht wordt de verdere voedingsbodem voor draagvlak vergroot;
3. Kwaliteit van de uitwerking vergroten: door gebruik te maken van de kennis en expertise op lokaal niveau (omwonenden, huidige gebruikers van het gebied, eigenaren) en daarbuiten (MRDH, Rijkswaterstaat en verschillende vervoersbedrijven) kan de uitwerking naar het Masterplan een hogere kwaliteit krijgen.

C. Schaal waarop de samenspraak speelt

Wat betreft de Stadsstraat Afrikaweg zal de samenspraak zich afspelen op stedelijk niveau en buurniveau. Er is brede samenspraak nodig omdat de impact van de metamorfose van de Afrikaweg

van betekenis is voor de hele stad. Dit geldt ook voor het OV knooppunt, waar ook op regioniveau samenspraak zal zijn vanwege de regionale impact van de verlegging van het busplatform en bebouwing over de A12.

De samenspraak over de inrichting van het overige gebied met woningen, groen en voorzieningen speelt zich af op wijk/buurniveau omdat dit vooral impact heeft op de direct omwonenden.

D. Deelnemers aan de samenspraak

In een actorenanalyse onderscheiden we de volgende groepen:

- Direct omwonenden: bewoners en huurders kantoren die de veranderingen in hun directe leefomgeving ervaren.
- Inwoners Zoetermeer: veranderingen van de Afrikaweg en het OV knooppunt heeft impact op verplaatsingen van inwoners door de stad;
- Deelnemers Stads-r-evolutie: zijn als netwerk van enthousiaste voorlopers betrokken geweest bij visie Entree en zullen betrokken blijven in de verschillende deelprojecten;
- Dagelijkse gebruikers ov bij station: ervaren de dagelijkse (on)mogelijkheden om vanuit het station naar elders in de stad te reizen;
- Belangengroepen als Roover, Fietzersbond, NS Reizigers zijn voor het draagvlak voor de veranderingen belangrijke spelers;
- Overlegpartners als Rijkswaterstaat, NS-ProRail, Connexion, HTM, Provincie, MRDH: moeten hun medewerking verlenen aan de plannen voor het OV knooppunt;
- Ontwikkelaars en eigenaren van panden en gronden aan Kinderen van Versteegplein, Bredewater en Boerhaavelaan zijn de uiteindelijke initiators van de ontwikkelingen.

E. Niveau van de samenspraak

Aan de omwonenden wordt de integrale gebiedsvisie gepresenteerd met een toelichting op de vervolgstappen waar zij bij betrokken worden.

- Stadsstraat en openbaar gebied: in de ontwerpfase is het samenspraakniveau raadplegen. Het ontwerp wordt door de gemeente opgesteld en voorgelegd aan belanghebbenden. De reacties worden meegenomen in het vervolgproces;
- OV knooppunt: samenspraak start gezien de haalbaarheidsfase van dit onderdeel met het niveau informeren. In de ontwerpfase verschuift dit naar raadplegen;
- Voor de invulling van de 'bouwvlekken' is het samenspraakniveau raadplegen en informeren. Zo is er de mogelijkheid dat inwoners kunnen aangeven aan welke voorzieningen zij in de buurt behoefte hebben en over de plannen van investeerders en ontwikkelaars worden zij geïnformeerd .

F. Inrichting van het samenspraakproces

Het voornemen is een mix van samenspraakmiddelen in te zetten:

De samenspraak start zo snel mogelijk met een integrale presentatie aan de omwonenden en huidige gebruikers van het Entreegebied in Driemanspolder, Meerzicht en Rokkeveen. Deze worden uitgenodigd via een huis-aan-huis brief. De opzet is een plenaire presentatie met een informatiemarkt met de mogelijkheid tips en tops over de plannen mee te geven die als input dienen voor de vervolgtrajecten.

Bij de uitwerkingen van de verschillende aandachtsgebieden zullen bewonersavonden voor direct belanghebbenden worden georganiseerd en zal het op stadsniveau mogelijk zijn meningen en ideeën mee te geven via het Platform doemee.zoetermeer.nl.

De gemeenteraad wordt (als toehoorder) uitgenodigd voor bijeenkomsten met direct omwonenden en belanghebbenden.

Duurzaamheid

Bij duurzame verstedelijking horen thema's als klimaatadaptie, energietransitie, stimuleren van duurzame mobiliteit en aanpasbare stedelijke ruimte. De kaders voor deze thema's zullen in het stedenbouwkundig masterplan en per deelgebied verder uitgewerkt worden en up-to-date

worden gehouden in relatie met de meest recente innovaties. De gebiedsvisie vraagt tenminste om:

1. Klimaatadaptatie in openbare ruimte en project
2. Energietransitie op wijkniveau
3. Een stationswijk moet leiden tot meer gebruik van het OV
4. Een sterk stedenbouwkundig raamwerk faciliteert verschillend gebruik

Toegankelijkheid en bruikbaarheid voor gehandicapten

Toegankelijkheid en bruikbaarheid voor gehandicapten zal per deelgebied en/of deelproject geconcretiseerd worden.

Rapportage en evaluatie

Tussentijdse rapportage zal in ieder geval plaatsvinden door middel van de jaarlijkse voortgangsrapportage projecten en, bij bijzondere mijlpalen en/of gebeurtenissen, via afzonderlijke raadsmemo's.

Begrotingswijziging

Nvt