

DZH
DZH
DZH

de zwarte hond
architecture urbanism strategy

Concept Beeldkwaliteitsplan Zoetermeer Binnenstad (noordelijk deel)

september 2024

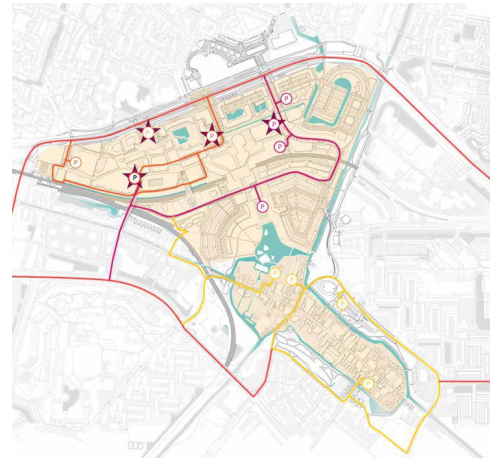
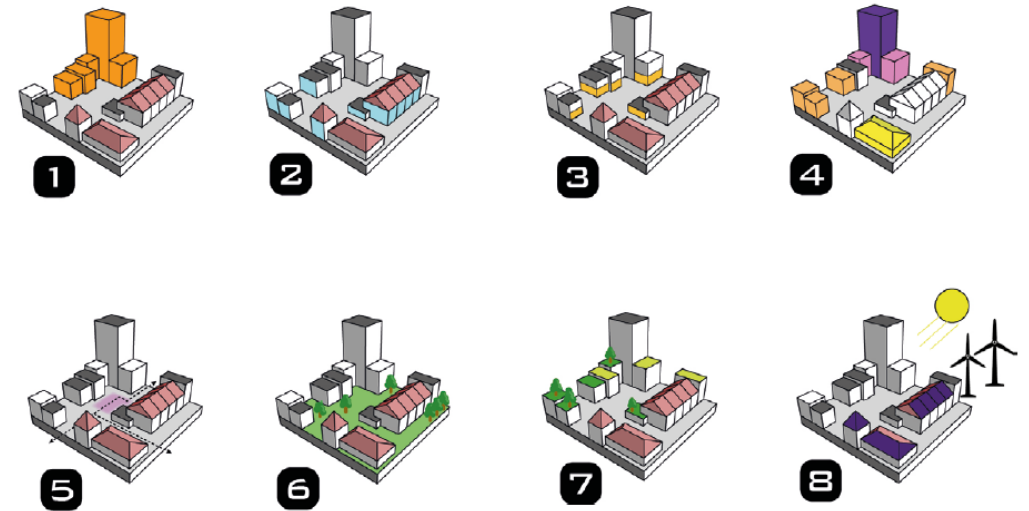
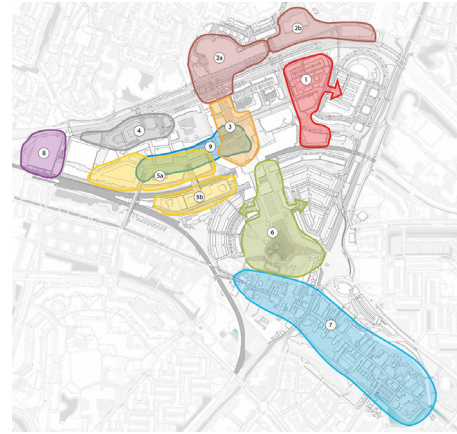


gemeente
Zoetermeer

Inleiding

Naast de ambitie en de acht bouwstenen uit de vastgestelde Visie Binnenstad 2040 is er behoefte aan een concreter toetsingsinstrument in de vorm van een Beeldkwaliteitsplan. Dit Beeldkwaliteitsplan biedt handvatten voor de initiatiefnemers en een basis voor de gesprekken in de CRK. Voorliggend beeldkwaliteitsplan sluit aan op de Visie Binnenstad 2040 en bouwt voort op het DNA van het bestaande Stadshart van Zoetermeer.

In hoofdstuk 1 gaan we dieper in op de identiteit van het Stadshart Zoetermeer. Hoofdstuk 2 beschrijft het ontwerpconcept en hoofdstuk 3 beschrijft de algemene beeldkwaliteitscriteria voor de nieuwe ontwikkelingen.



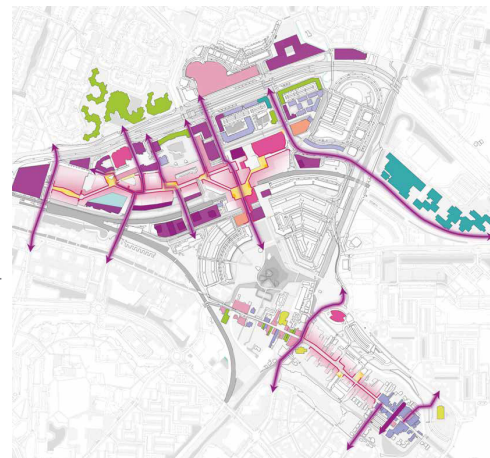
Legenda

- Verkeersstructuur/ parkeeruitrust
- Mobility Hub
- Parkeergarage



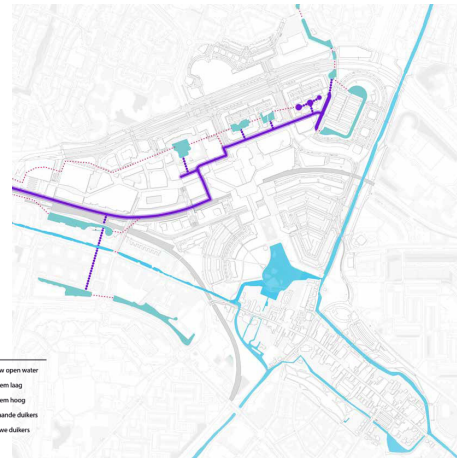
Legenda

- Bestaand groen
- Bestaand water
- Nieuw groen
- Nieuw bebouwing
- Nieuw grondvlak



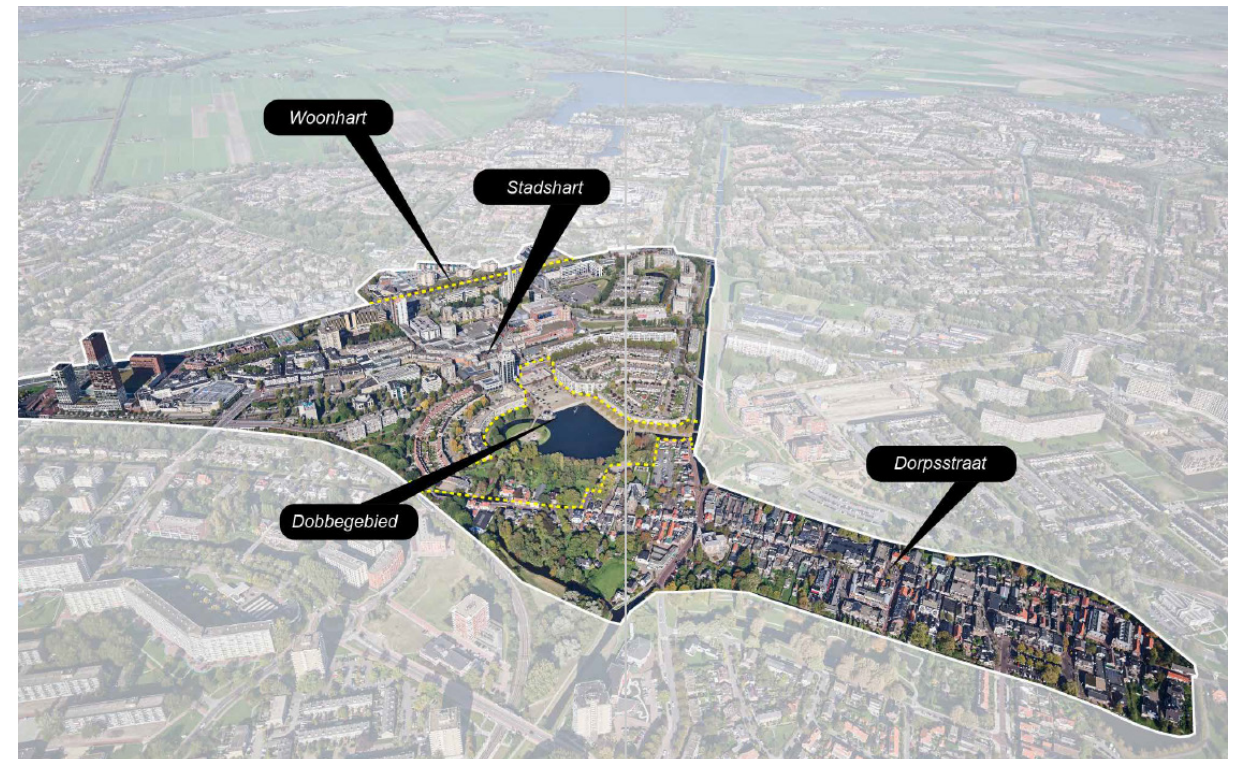
Legenda

- Retail
- Horeca
- Gemengde plint
- Cultuur
- Kantoor
- Parkeren
- Zorg/Onderwijs
- Bestuur/Politie
- Wonen in de plint
- Ruggegraat
- Aankomststraat



Legenda

- Nieuw open water
- Bezem laag
- Bezem hoog
- Bestaande duikers
- Nieuwe duikers



Inhoudsopgave

- 1 Identiteit
- 2 Concept
- 3 Overkoepelende regels (samenhang)

Colofon

**CONCEPT - Beeldkwaliteitsplan
Zoetermeer Binnenstad
(noordelijk deel)**

In opdracht van:
Gemeente Zoetermeer

September 2024

De Zwarte Hond - Rotterdam
Westblaak 37
NL-3012 KD Rotterdam
+31 10 240 90 30
www.dezwartehond.nl



Stadshart Zoetermeer Identiteit

Het Stadshart in de geschiedenis van Zoetermeer

In de jaren vijftig had Nederland te kampen met woningnood. Dat betekende dat er een groot aantal nieuwe woningen moest worden gebouwd. Het doel van de stad Den Haag en omgeving was om huizen te bouwen voor 100.000 inwoners. Zoetermeer, als onderdeel van de metropoolregio, zou ook gaan groeien - van aanvankelijk 15.000 inwoners naar 40.000 en uiteindelijk naar 100.000.

Met deze groei zou Zoetermeer een stad met een eigen centrum moeten worden. Het toenmalige centrum van Zoetermeer - de Dorpsstraat - was niet voldoende om als stadshart voor de hele stad te dienen en alle nieuwe functies die nodig waren te huisvesten. In het eerste plan was geen sprake van een woonfunctie in het Stadshart en werd een vrij leeg Stadshart voorgesteld met 10ha bebouwd oppervlak, 12ha parkeerterreinen en 13ha aan wegen en pleinen.

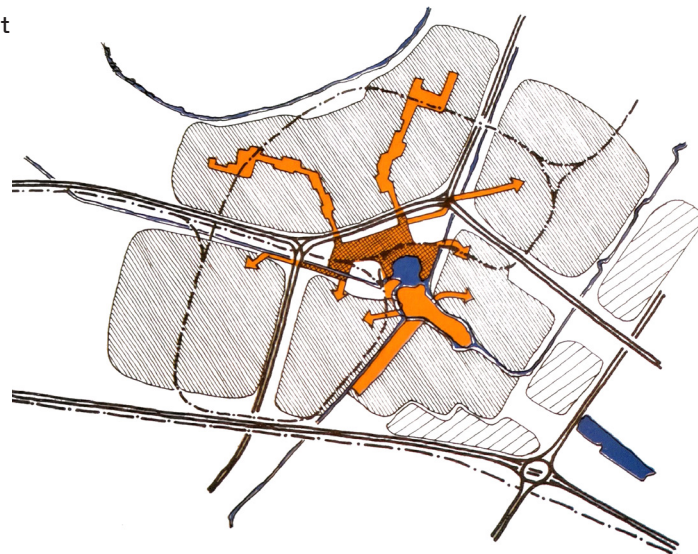
Na meerdere ontwerpessies waarin vele ontwerpideeën werden ontwikkeld, werd een visie voor het stadscentrum opgesteld. Daarin werd het Stadshart voorgesteld als een aparte wijk in Zoetermeer, met een structuur van twee verdiepingen met verkeer en parkeren op de begane grond en voorzieningen, voornamelijk winkels, op het

verhoogde maaiveld. Op de hogere verdiepingen waren woningen en kantoren gepland.

De ambitie was om een samenhangend deel van de stad te creëren dat organisch zou groeien. Daarom werd besloten de hoogteverschillen tussen het verhoogde maaiveld en de omliggende straten op te lossen met stijgende paden met aan weerszijden aangrenzende gebouwen.

Het politie- en brandweerbureau was het eerste gerealiseerde gebouw in het Stadshart, uit 1978. De verschillende tijdsgeesten waarin het Stadshart is gerealiseerd zijn terug te zien in de combinatie van het rationele gedachtegoed uit de jaren 60 en de kleinschaligheid uit de jaren 70. In de uitvoering zijn ook de crisisjaren van de jaren 80 zichtbaar, met name aan de zuid- en oostkant van het Stadshart, waar onvoltooide situaties zijn ontstaan en meerdere panden aan een opknapbeurt toe zijn.

Na de eeuwwisseling zijn aan de flanken van het winkelgebied nieuwe ontwikkelingen gerealiseerd, zoals aan de Nederlandlaan, de Oostwaarts en Forum. Deze ontwikkelingen laten een nieuw gezicht van het Stadshart zien.



Het Stadshart van Zoetermeer moest als een zenuwcentrum van de stad gaan fungeren, met lange uitlopers de wijken in. Tussen de oude Dorpsstraat en het nieuwe Stadshart kwam de Dobbeplass met een groot stadspark.

Zoetermeer als stad van het experiment

Meer dan 80% van het bebouwd oppervlak van Zoetermeer is in tussen 1945-1990 gerealiseerd. Er is bijna geen andere stad in Nederland, waar dit het geval is, behalve bij echte nieuwe steden als Almere en Lelystad. De new town Zoetermeer is ontworpen als een autonome en complete stad en was niet bedoeld als slaap- of satellietstad van Den Haag. Uniek is het compacte stadsontwerp met veel aandacht voor groen dat op verschillende niveaus in de stad aanwezig is. Van west via noord naar oost is een brede ceintuur van parken gecreëerd, waarvan de open, onbebouwde Meerpolder onderdeel uitmaakt. Maar ook op wijk- en buurtniveau is een van tevoren bepaalde grote hoeveelheid wijk- en buurtgroen aanwezig. Dit maakt van Zoetermeer een stad tussen de parken. Uit het onderzoek blijkt duidelijk dat **er in de ontwikkeling van Groot-Zoetermeer vier verschillende fases te onderscheiden zijn**. De fases zijn ingeluid door maatschappelijke ontwikkelingen die hun weerslag hebben gekregen in ideeën over architectuur en stedenbouw van de stad.

1. Eerste fase: forensendorp 1945-1962

Na de oorlog kwam naar een plan van Stad en Landschap het plan Uitbreiding Dorp tot stand. Dit plan voorzag in **een nieuw dorp naast het oude dorp** dat werd aangelegd tussen het oude dorp in het noorden, de rijksweg A12 en de spoorlijn in het zuiden, de Rokkeveenseweg in het oosten en Delftsewallenwetering in het westen. **Op de overgang tussen oud en nieuw** werd naar een ontwerp in 1950-1951 het **Wilhelminapark** aangelegd. Het **uitbreidingsplan** bestond uit **verschillende buurten**, waaronder een **villabuurtje (Oranjebuurt)**, **woonbuurten met vooral rijtjeswoningen van tweebouwlagen hoog met kap en buurten met gestapelde laagbouw bestaande uit lage portiek- en galerijflats**. Een **modernistisch winkelcentrum** werd gepland inclusief een busstation aan de Marijkestraat. Het nieuwe dorp kreeg **moderne voorzieningen**, zoals

een **sportpark**, het Vernèdepark, een **industrieterrein** en een **scholenzone**.

2. Tweede fase: grootschaligheid en hoogbouw 1962-1968

De gemeente Zoetermeer had zich echter al in 1962 bij de regering aangemeld om de overloop van Den Haag op te vangen. Al snel werd door de gemeente een ontwerpteam voor de nieuw te maken stad geïnstalleerd: de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer (WOZ). Zij ontwierpen een **H-structuur** van hoofdwegen die over de eeuwenoude lintenstructuur van het tweelingdorp Zoetermeer-Zegwaard kwam te liggen. **De nieuwe stad werd ontworpen volgens** de toen heersende mode van **de rationele, modernistische stad, waarbij monofunctionele gebieden (woonwijken, bedrijfsterreinen, stadscentrum) ruimtelijk van elkaar gescheiden liggen**. Het verkeerssysteem, de H-structuur, verbindt de verschillende wijken die als bloembladen rond om een nieuw te maken stadshart liggen. Het Structuurplan 1968, zoals het plan uiteindelijk is gaan heten, is vrijwel in zijn geheel uitgevoerd en is de basis van Groot Zoetermeer, de stad zoals we die nu kennen. Vanaf 1962 startte de eerste fase van **de groeikern** die getypeerd wordt door **modernistische stedenbouw die gecombineerd werd met de wijkgedachte**. De wijken liggen gescheiden van elkaar door de H-structuur van 'parkways' en kregen eigen sociaal-culturele voorzieningen, winkels en kleinschalige bedrijven. Nieuw was dat **de stad een eigen openbaar vervoerssysteem kreeg**, de Zoetermeerlijn (nu Randstadrail), die alle wijken met elkaar verbindt. **Typerend zijn de lange, gebogen wanden van hoogbouw en solitair staande woontorens die vrij in een groene setting zijn geplaatst**.

3. Derde fase: kleinschaligheid en bloemkoolwijken 1968-1980

Tegen de hoogbouw en de modernistische

stedenbouw kwam men rond 1968 internationaal, landelijk (Hoog Catharijne in Utrecht) en ook in Zoetermeer in opstand. De wijken werden unheimisch gevonden. Mensen konden niet goed hun eigen huis terugvinden en misten de menselijke maat. Tijdens de bouw van Meerzicht ging het roer om en werd **overgeschakeld naar een meer kleinschalige architectuur en stedenbouw**. Het ideaal was nu een **'geaarde stad' met hoofdzakelijk laagbouw die in clusters gebouwd werd**. De zogenaamde **bloemkoolwijken** deden hun intrede: onder invloed van het structuralisme werden woningen in clusters, woonerven, gebouwd die onderling werden verbonden door een fijnmazig netwerk van straten. Was voor 1968 de verdeling hoogbouw-middenbouw-laagbouw 75-10-15%, er werd nu uitgegaan van een verdeling van 10-30-60%. Dit en de veranderde idealen leidden tot een **driftig experimenteren met een nieuwe stedenbouwkundige ontwerptechnieken en nieuwe vormen van wonen en dubbel grondgebruik, zoals de dekwoningen, de terrasflat en de woondekken**. Maar er zette ook de experimenteerdrijf door met de **houtskeletbouwoningen**. Eind jaren '70 werd de Hollandse stad een bron van inspiratie. Zoetermeer is een **stad met een dubbelhart met zowel een historisch (Dortpsstraat) als modern hart en daartussen een grote vijver, de Dobbe, als buffer. Het nieuwe stadscentrum** moest vooral herbergzaamheid en gezelligheid bieden. **Voor de maatvoering van de bebouwing en de straten dienden Hollandse en Italiaanse historische steden als voorbeeld**. Wel werd het opgetilde maaiveld als uitgangspunt gehandhaafd met een benedenwereld voor transport, parkeren en bevoorrading en een bovenwereld voor winkelen, horeca en wonen.

4. Vierde fase: de post-groeikernperiode 1980-1990

Al tijdens de planvorming van Seghwaert (jaren '70) kwam er een tegenreactie op de bloemkoolwijken, de kleinschaligheid. Onder invloed van architect Carel Weeber verzette men zich tegen de Nieuwe Truttigheid en **paste een meer rationale en geometrische stedenbouw toe**. Het principe van het structuralisme, de bloemkoolwijken, werd verlaten en er kwam een

wijk met assen en grote geometrische patronen. Er werd een sprong over de A12 gemaakt. Belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp van de wijk was de Floriade die in 1992 in Zoetermeer gehouden werd. Een groot deel van het Floriadeterrein is na 1992 opgegaan in **de wijkbebouwing, maar met een hoog groen gehalte**. Centraal ontwerp punt van Rokkeveen is de monumentale watertoren: van hieruit lopen verschillende assen en andere routes. Voor het stedenbouwkundig ontwerp werd de zogenaamde **Driesporenmethode** toegepast, waarbij **de lagen van analyses en ontwerpen wat topografie, functionaliteit en compositie betreft, over elkaar heen werden gelegd**.

Na 1990

Met voltooiing van Rokkeveen was aan de taak van de groeikern voldaan: Zoetermeer had meer dan 100.000 inwoners. Maar dit betekende niet het einde van de doorontwikkeling van Groot Zoetermeer. Dit gebeurde wel op basis van een nieuw landelijk beleid, de **Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra**, kortweg de Vinex genoemd. In het hele land werden zogenaamde Vinexwijken aangelegd. Hoewel Zoetermeer eerst geen Vinexwijk zou krijgen, werd in 1994 toch besloten dat een woonwijk met 8.500 woningen gebouwd mocht worden: Oosterheem. Oosterheem heeft een **orthogonaal stratenpatroon met daarbinnen enkele grote assen**. Met Oosterheem was het gemeentelijk grondgebied volgebouwd. **Er kwam een einde aan de ongelimiteerde uitdijing van de stad** door steeds een nieuwe wijk aan te leggen. De aandacht heeft zich daarom naar de bestaande stad verlegd. De eerste grote ingreep was de herstructurering van de oudste wijk van de groeikern, Palenstein. De oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur en bebouwing is hier rigoureus gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw. Daarnaast vindt op **verschillende plekken van de stad, maar vooral in het stadshart, hoogbouw plaats om voldoende nieuwe woningen te realiseren**. Eén van de poten van H-structuur, de **Afrikaweg, zal worden getransformeerd tot een stadsstraat met aan weerszijden bebouwing** waar ongeveer 4.000 woningen zullen worden gerealiseerd.

Duidelijk is al wel dat **Zoetermeer een laboratorium voor stedenbouw en architectuur is** (geweest). Er is steeds druk geëxperimenteerd met nieuwe concepten en modellen zowel qua stedenbouw als architectuur. Elke cultuuromslag is te zien in de ontwikkeling van de opeenvolgende wijken. Dit zorgt ervoor de iedere wijk een eigen signatuur heeft, maar toch ook weer deel uit maakt van de stad als geheel. Daarnaast zijn in Zoetermeer vanwege de vroege start als groeikern alle stromingen in de architectuur



Meerzicht 1969 - 1974



Seghwaert (jaren '70)



Rokkeveen (jaren '80)

en stedenbouw vanaf de jaren zestig te vinden. Veel architecten en stedenbouwers van naam hebben in Zoetermeer gewerkt. Hoewel het imago van jaren zestig- en zeventigwijken niet heel positief is, zorgt de zorgvuldigheid waarmee ze zijn ontworpen toch voor een relatief hoge ruimtelijke kwaliteit van de stad, zeker in vergelijking met andere new towns. En deze kwaliteit verdient het om gekoesterd te worden.

(Open Monumentendag Zoetermeer)



Woondekken in Buytenwegh (jaren '70)



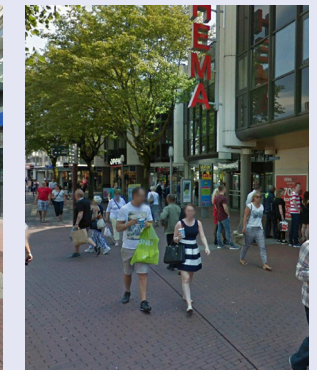
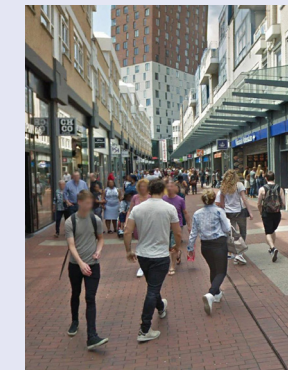
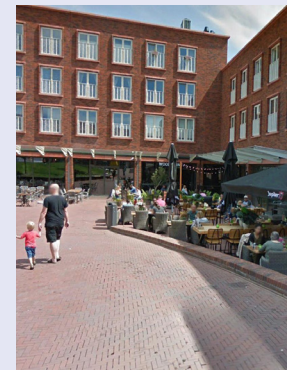
Seghwaert (jaren '70)



Oosterheem (jaren '90)

Observaties in het Stadshart

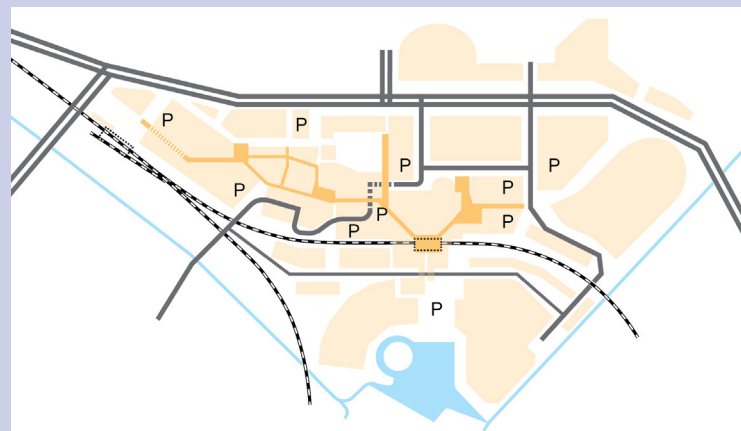
De binnenstad van Zoetermeer heeft een levendig en gemengd voetgangersgebied. Een feest om te winkelen en te ontmoeten.



De binnenstad is een bruisende ontmoetingsplek..

...een feest om te winkelen, te werken en te wonen

Het stadshart is ontworpen op de bereikbaarheid met auto en rail. Maar deze zware infrastructuur zorgt ook voor een geïsoleerd eiland voor voetgangers.



De leuke plekken liggen verhoogd, goed bereikbaar met de auto, OV en mindere mate de fiets...

..en heeft poorten met hoogteverschillen die lastig overbrugbaar zijn.

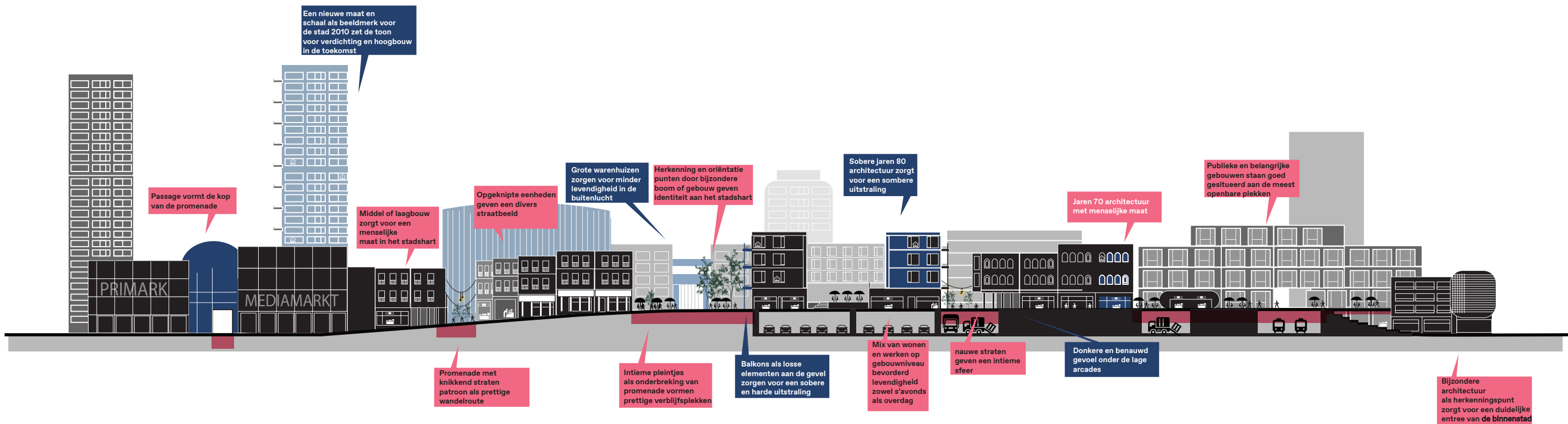
De overgangszone tussen het voetgangersgebied en de infrastructuur is niet gericht op de menselijke maat maar op logistiek. Deze zone, met een ondermaatse ruimtelijke kwaliteit, biedt de ruimte én kansen wanneer deze ontwikkeld wordt tot een gemengde binnenstad.



In het stadshart zitten opgeknapte plekken...

..en plekken waar de ruimtelijke kwaliteit ondermaats is

DNA van Zoetermeer



Ruimtelijke opzet

De binnenstad van Zoetermeer ligt centraal in de stad en is net als elke andere Zoetermeerse wijk een apart gebied, een eiland dat door hoofdwegen, groen en water is gescheiden van de omliggende wijken.

De verkeersstructuur is het fundament voor de ruimtelijke opzet en is ontworpen voor een maximale bereikbaarheid. De binnenstad ligt daarom precies op de knoop waar alle wijken samenkomen aan de hoofdverkeersontsluiting (de 'H structuur'). Ook met het openbaar vervoer is de binnenstad uitstekend bereikbaar. Zo kent de binnenstad van Zoetermeer ervaringen uit een ander tijdperk; een overvloed aan parkeerplaatsen, binnen 10 minuten op de snelweg en met de trein of bus zo het centrum in.

Echter is het voor de fietser en voetganger een ander verhaal. Vanaf de zuid- en oostkant is het erg lastig om de binnenstad in te komen. Verder zorgt de infrastructurele ontsluitingsstructuur voor een barrière tussen de woonwijken en de binnenstad. Maar ook in de binnenstad zelf bevinden zich barrières. Zo deelt de RandstadRail de binnenstad in drieën, waardoor fietsers en voetgangers het gebied maar op een paar manieren kunnen doorkruisen.

Het stadshart

Het stadshart van Zoetermeer is een unieke plek te noemen die uitzonderlijk en consequent is uitgevoerd zowel in technische als ruimtelijke oplossingen. Waar anders vind je een stadhuisplein dat 6 meter hoger ligt dan het maaiveld? Het stadshart ligt geheel op betonnen palen en platen (m.u.v het Westelijk deel dat is opgehoogd). Zo heeft het winkelend publiek geen last van de RandstadRail of logistiek verkeer.

Benedenwereld of Stadssouterrain

Ongeveer 10 overdekte parkeervoorzieningen aan de randen van het stadshart vormen samen met de toevoerwegen de benedenwereld. Deze benedenwereld toont zich aan de randen van het stadshart open en bloot naar de buitenwereld en is niet ontworpen op beleving maar puur op functionaliteit. Dit levert een onprettige overgangszone op tussen het stadshart en de omliggende buurten.

Bovenwereld

Een nieuw ontworpen stadscentrum als kloppend hart voor de stad. Een stadshart is namelijk geen winkelcentrum. Het is een publieke plek voor alle stedelingen, waar het levendig en gezellig is en waar men vaker komt en langer blijft dan nodig. De binnenstad is een sterke concentratie van alle facetten uit de samenleving en is divers van karakter.

Daarom bestaat de binnenstad uit een mix van winkels, horeca, warenhuizen, kantoren, bioscopen een theater, sport en woningen.

De stedenbouwkundige opzet kenmerkt zich door een compacte bouw met nauwe straten met laag- of middelhoogbouw. Slechts op enkele plekken is hoogbouw mogelijk. Een mix van wonen en werken op gebouwniveau met stedelijke plinten is afgeleid van historische binnensteden.

Een lange promenade met een geknikt stratenverloop, onderbroken door intieme pleintjes met herkenbare oriëntatiepunten, zoals het Burgemeester Wegstapelplein, vormt de ruggengraat van het stadshart.

Samen met de plek van verschillende functies en de locatie van belangrijke publieke gebouwen liggen deze vast. Dit is de hardware van het stadshart. Tussen de nerven bevinden zich de cellen, deze kunnen in de loop van tijd worden opgevuld, en worden veranderd. Een op het oog organisch gegroeid geheel dat in de toekomst kan doorgroeien of veranderen.

De gebouwen staan dicht bij elkaar en vormen zo gesloten en intieme straten. Het gevelbeeld is afwisselend als gevolg van het geknikte stratenpatroon en de keuze om panden op te knippen in kleinere eenheden. Om in een niet overdekt winkelcentrum toch droog te kunnen lopen zijn er arcades toegevoegd, die op sommige punten van de ene naar de andere zijde van de straat verspringen. Deze arcades zijn echter wel laag, waardoor er een donkere en benauwde sfeer rondom de plint ontstaat en deze beleving onprettig maakt. Daarom is in het verleden gekozen een deel van de arcades dicht te zetten en luifels toe te voegen. Arcades op bepaalde plekken in een vorm met voldoende hoogte en licht kan een eigentijdse invulling van het DNA van het stadshart zijn.

Er is ontworpen aan de beleving van het stadshart. Met "The image of the city" van Kevin Lynch en 'A pattern language' als inspiratie werd de beleving van de stad niet als subjectief beschouwd, maar als volwaardige ontwerpmethodiek.

Er zijn 56 patronen uitgewerkt voor het stadshart, waaronder; het routesysteem, karakteristieke routes, drukte en stiltegebieden, arcades, aansluitende gebouwen en individuele eenheden. Een hoofdsysteem in de vorm van een 500m lange promenade met oriëntatiepunten als knooppunten. Deze oriëntatiepunten zijn karakteristiek in de vorm van een gebouw of bijvoorbeeld een boom. Ze vormen samen met de promenade de identiteit van het stadshart.

Groen en water

De binnenstad heeft nagedacht over zowel drukte- als stiltegebieden en zo voor iedere stemming een bestemming.

De stiltegebieden bevinden zich het liefst zo dicht mogelijk bij het drukke gebied, om zo een helder contrast te vormen. Dit is de filosofie achter de stadstuin. De stadstuin is ontworpen als stiltegebied in het centrum om tot rust te komen en je af te kunnen sluiten van de drukte. De tuin bevindt zich op de overgang tussen de benedenwereld en bovenwereld aan de rand van het stadshart. De grote Dobbe is het tweede park van de binnenstad en had als doel het scheiden van het stadshart en het oude dorp.

Architectuur

De architectuur in het stadscentrum is allerminst homogeen. Verschillende architectuurstijlen vormen samen een diverse binnenstad

Ook de scheiding van verkeersstromen is kenmerkend voor de architectuur van de binnenstad. Aan de doorgaande autowegen toont de binnenstad zich van haar stedelijke kant, hoewel de architectuur hier niet van een bijzondere kwaliteit is. Langs de fiets- en wandelroutes ontstaat een heel ander beeld. Deze gaan door rustige woonbuurtjes, met langgerekte laag- of middelhoge blokken, en urban villa's aan water- en groenpartijen.

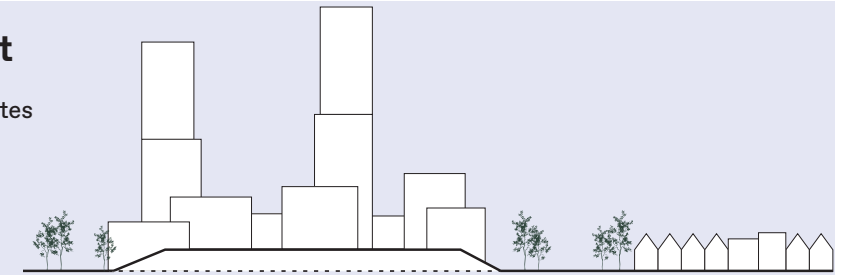
De ruimtelijke opzet van het stadshart past duidelijk in de kleinschaligheid van de jaren '70. De ontwerpers waren verplicht om de patronen van het stadsbeeldplan ook op gebouwniveau toe te passen. Denk aan de arcades, wisselende gevelbeelden en menselijke maat.

In de jaren '80 werd de architectuur een stuk soberder, zakelijker en werd van haar warme imago ontdaan. De bijzondere plattegronden, kapvormen, entrees en gebruik van warme materialen werd onbetaalbaar. Bruine gevels maakten plaats voor abstracte, witte, grijze of betonplaten. De balkons in de jaren '70 werden nog verfijnd afgewerkt, maar deze werden in de jaren '80 bloot getoond als los element aan de gevel. Ook werden nieuwe goedkope kunststof materialen geïntroduceerd.

Het DNA van het Stadshart in 5 punten

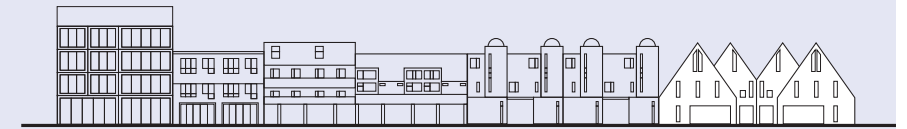
Herkenbaar stadshart

er is een contrast tussen de hoogtes in het stadshart en de wijken



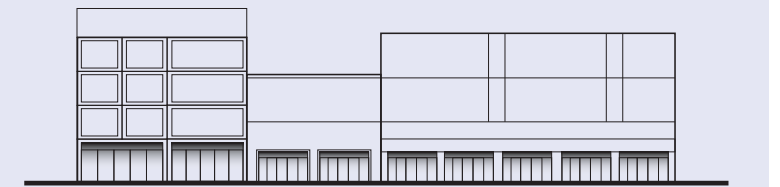
Rijkdom en eenheid in verscheidenheid

divers gevelbeeld, verschillende tijden, experimenteel



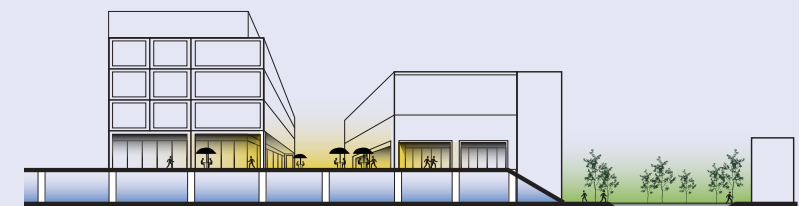
Italiaans karakter in Hollands weer

de arcades komen echter niet tot volle bloei



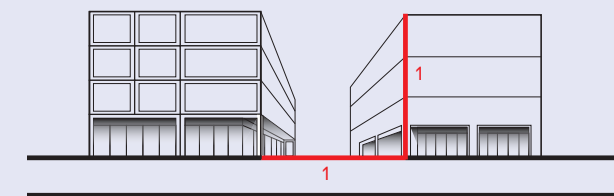
Tuin - Winkelstraat - Snelweg

er zijn plekken gemaakt voor rust, voor reuring en voor ruis



Compacte straten

straten zijn smal en voelen knus aan





2

Ontwerpconcept

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

Waarin de binnenstad verbonden is met 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.

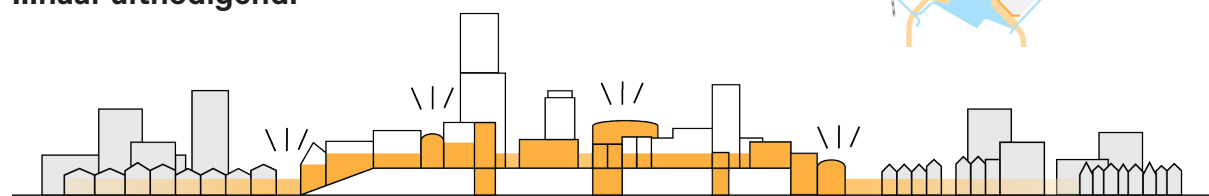
We brengen de basis op orde met 1) een fijnmazig netwerk van goede openbare ruimte, met 2) bouwblokken die zich daaraan oriënteren en 3) stevige, kloeke gebouwen die van gevel tot kroon zorgvuldig en hoogwaardig zijn ontworpen. We besteden bijzondere aandacht aan de plint, de benedenwereld en de parkeergarages,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



van in zichzelf gekeerd...



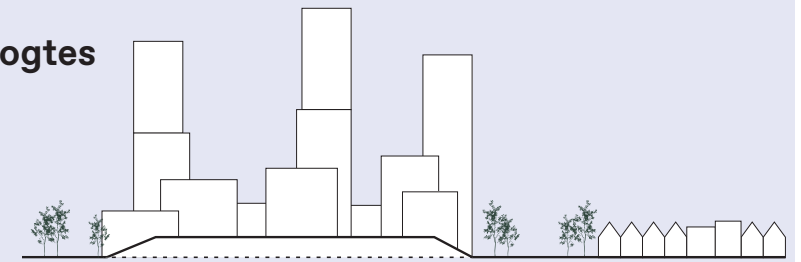
...naar uitnodigend!



De nieuwe uitnodigende ontwikkelingen bouwen op het DNA

Bouw met stedelijke hoogtes

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



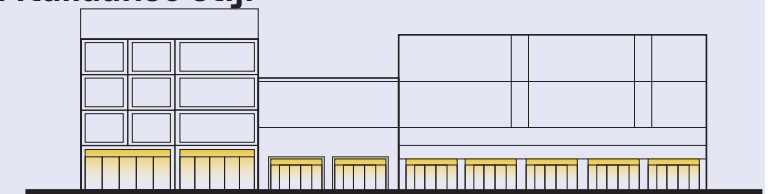
Vier de diversiteit!

blijf voortdurend gebruik van verschillende, hoogwaardige materialen en vormen stimuleren



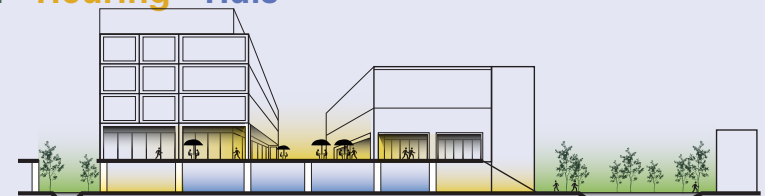
Hollands vakmanschap in Italiaanse stijl

de kwaliteit van arcades en passages moet verbeteren



Kies juiste kwaliteit: Rust - Reuring - Ruis

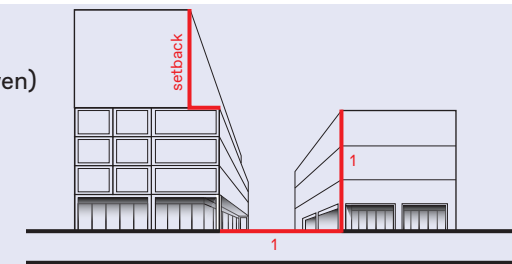
er mag meer Rust en Reuring in vergelijking met Ruis zijn



Houd de ratio 1:1

(breedte van straten - hoogte van gebouwen)

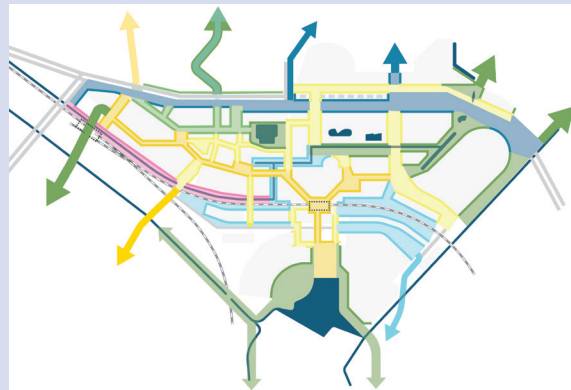
hogere volumes hebben een setback nodig



Met zeven leidmotieven zorgen we voor beeldkwaliteit in de binnenstad

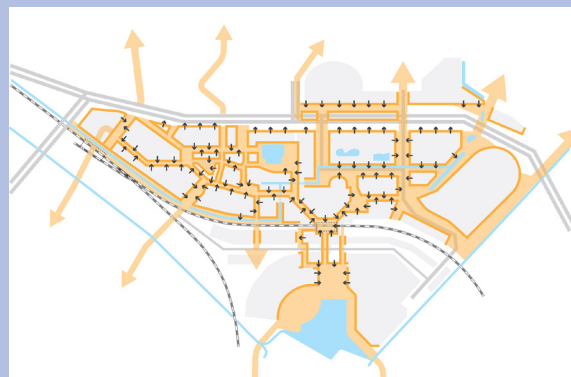
1

Organiseer het netwerk van goede openbare ruimtes. Met de juiste kwaliteit op de juiste plek.



2

Stedelijke bouwblokken oriënteren zich aan de openbare ruimte



3

Zorgvuldige en hoogwaardige gebouwen met ruimte voor experiment

4

De benedenwereld biedt kansen voor meer en betere verblijfskwaliteit.

5

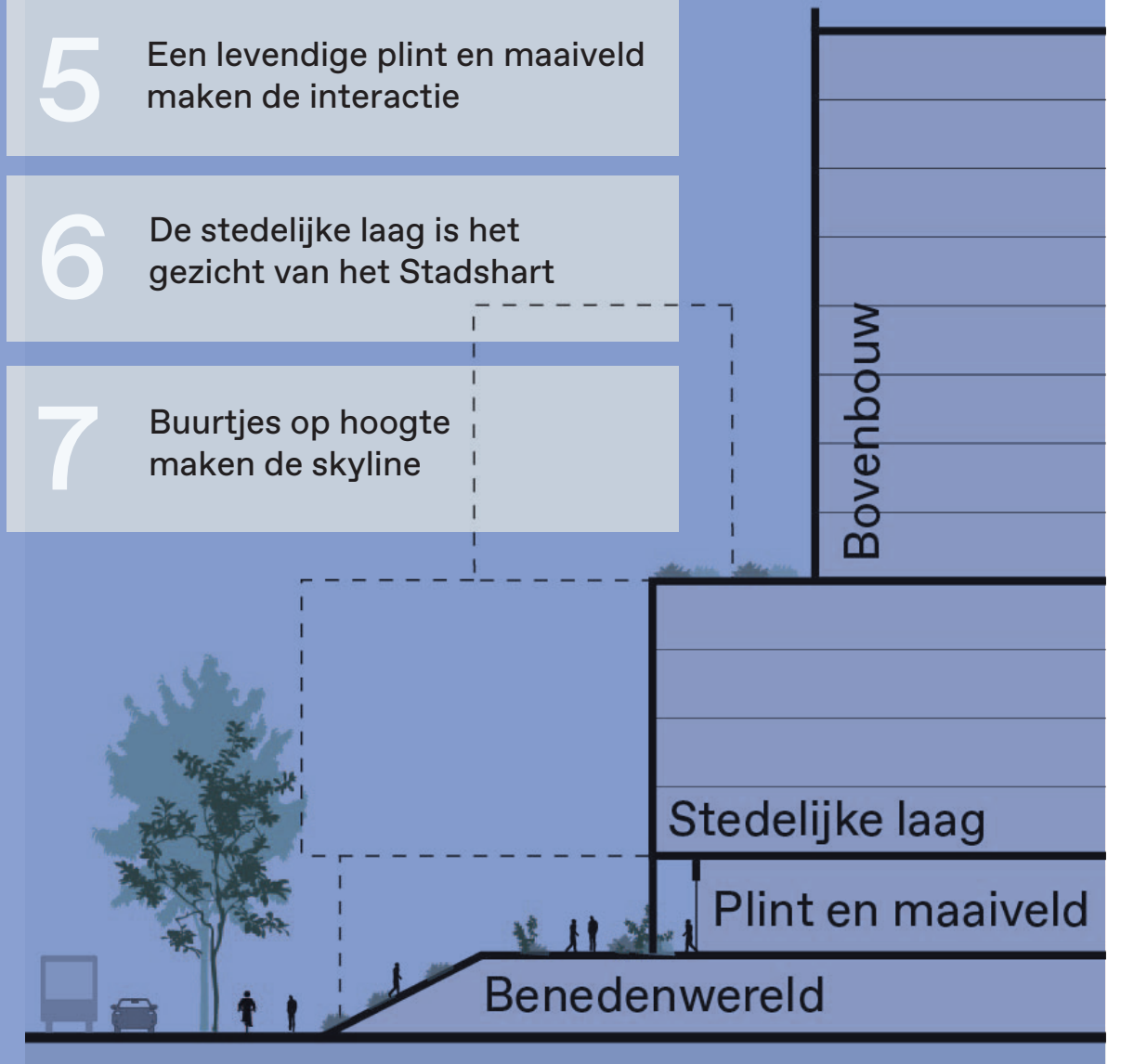
Een levendige plint en maaiveld maken de interactie

6

De stedelijke laag is het gezicht van het Stadshart

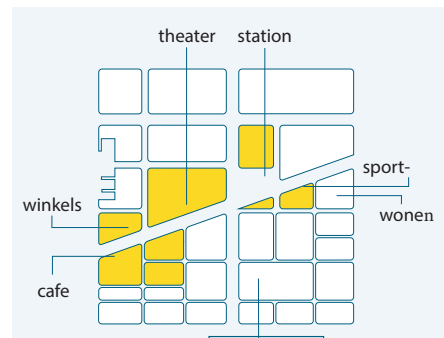
7

Buurtjes op hoogte maken de skyline



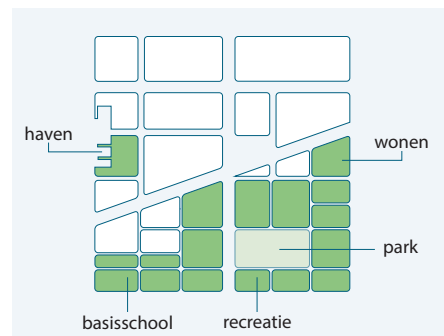
Rust, reuring en ruis. Een raamwerk dat de stad zoneert op basis van kwaliteit

Een goed stadscentrum bestaat uit een **juiste balans van verschillende sferen**. Een rust, reuring ruis raamwerk helpt te zoneren op basis van kwalitatieve zones. **In elke zone bevindt zich een functiemix, maar elk met een eigen kwaliteit.**



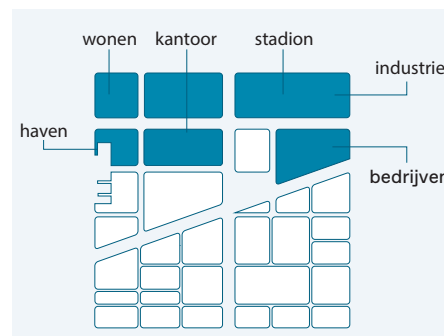
Reuring

De reuringzone is een dynamische plek met **veel hoog-stedelijke voorzieningen**. Hier wonen stedelingen die graag een **bruisend en uitbundig leven leiden**. Dit is de ruggengraat van een gebied en **ligt bij voorkeur goed verbonden in het centrum**



Rust

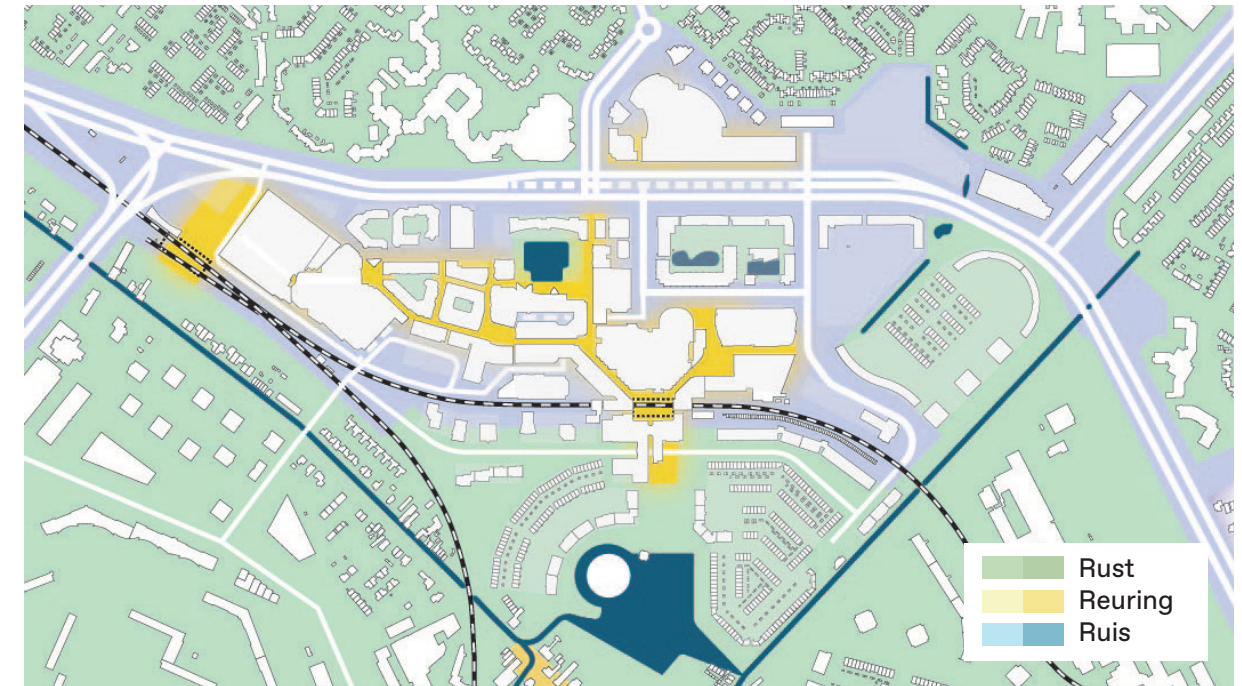
De rustzone is voor mensen die **rustig willen wonen of werken in een groene omgeving** zonder al te veel afleiding. Hier komen verschillende woonvormen voor in **zowel hoge als lage dichtheid**. Deze zone is erg geschikt voor **klimaatadaptatie, parken en recreatieve verbindingen**



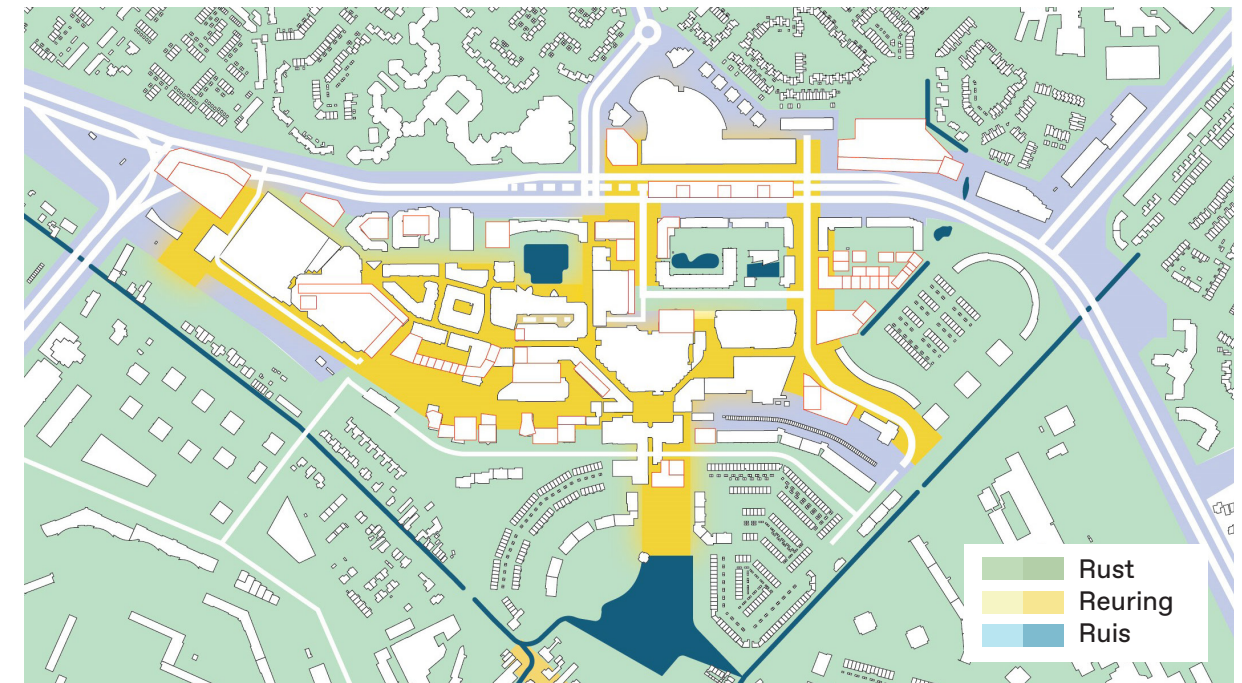
Ruis

In de ruiszone is de hoofdrol weggelegd voor bedrijvigheid. Hier heerst een **grote mate van tolerantie voor rommeligheid en geluid**. In deze zone kan ook gewoond worden. Vaak in grote gebouwen met geluidswerende oplossingen. **Ligging is over het algemeen rondom de hoofdverkeersroutes, bedrijvenzones of logistieke ruimtes.**

Op dit moment is er te veel ruis...



De kwaliteiten maken de structuur voor een uitnodigend stadscentrum



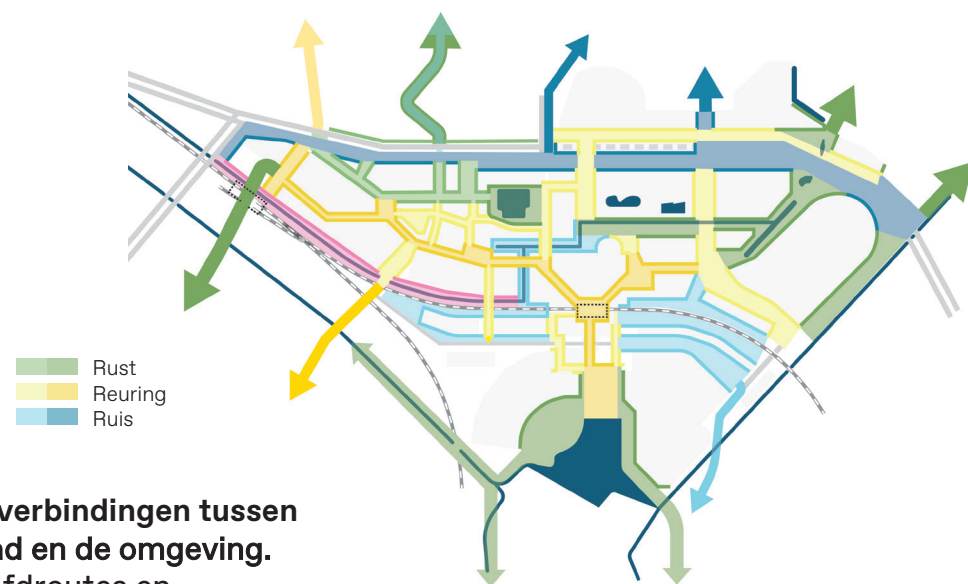


3

Overkoepelende
regels
(samenhang)

Organiseer het netwerk van goede openbare ruimtes. Met de juiste kwaliteit op de juiste plek.

De openbare ruimte kenmerkt zich door ruimte voor langzaam verkeer en prettige verblijf- of ontmoetingsplekken. Royale stadsentrees en prettige overgangen tussen niveauverschillen versterken de continuïteit van het netwerk. Verder draagt de openbare ruimte bij aan klimaatadaptatie.

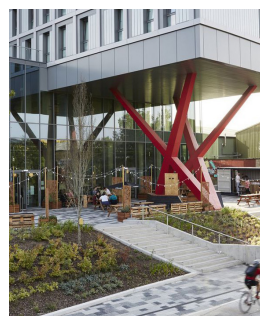


1.1 Versterk de verbindingen tussen de binnenstad en de omgeving. Maak de hoofdroutes en verbindingen duidelijk en slecht de barrières.

- Zorg voor aantrekkelijke doorgaande fiets- en wandelroutes
- Onderzoek of ontbrekende schakels ook door bouwblokken of gebouwen heen kunnen worden opgelost, bijvoorbeeld met een Passage, poort of (semi-)openbare binnentuin.
- De overgangen van de binnenstad naar omliggende wijken worden gemarkeerd met een bijzondere overgang, zoals een poortgebouw, speciale openbare ruimte of bijzondere inrichting.
- Zorg voor goede overgangen tussen auto en voetgangers. De parkeergarages zijn plekken waar je van auto naar langzaam verkeer 'overstapt'



Een verbinding tussen verschillende niveaus ingebed in een bouwsteen | Kalkbreite, Zürich



Bijzondere gebouw met openbare ruimte in de transitie zone | The Collective Old Oak, Londen

1.2 Organiseer de kwaliteiten voor rust, reuring en ruis met een passende stedelijke programmering.

- Rust: voor wonen, ontspanning en werk zoals dienstverlening
- Reuring: de dynamiek van horeca en retail
- Ruis: de plek waar ruimte is voor wat meer overlast en expeditie



Sport en speel programma opgenomen in parken | Civic Park, Warragul



Stedelijke programmering van reuring zone | Almere Centrum

1.3 Versterk de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte en richt deze in voor langzaam verkeer.

- STOMP principe
- Breng eenheid in de materialisering van de openbare ruimte. De 'ruggengraat' en de 'aanlooproutes' voor langzaam verkeer zijn herkenbaar en samenhangend vormgegeven.
- Verwerk verschillende identiteiten en intensiteit van het gebruik van de openbare ruimte
- Zorg dat de buitenruimte door de dag heen gebruikt wordt.



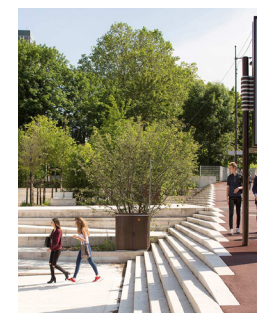
Voetgangers zijn centraal bij de inrichting van de openbare ruimte | Gaagade, Silkeborg



Trappen als verblijfsplek | Biergarten, Rotterdam

1.4 Overgangen tussen niveaus mogen zowel geleidelijk als spectaculair zijn, echter zijn ze altijd door iedereen te gebruiken.

- Integreer trappen en hellingbanen met groen- en waterstructuren, verblijfsplekken en andere elementen uit de openbare ruimte. Zo ontstaan er plekken in het stadsweefsel die de hoogteverschillen 'vieren'.



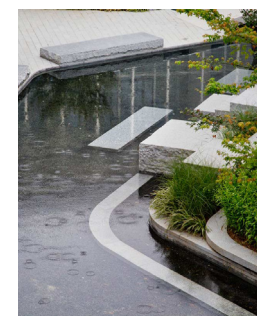
Terugkomende materialen maken de leesbaarheid van een netwerk van openbare ruimtes makkelijker | Town Entrance, Chatenay Malabry



Duidelijke en brede verbindingen van straatniveau en de verhoogd maaiveld | Nathan Phillips Square, Toronto

1.5 Vergroen zo veel als mogelijk.

- Voeg zoveel mogelijk bomen toe in de volle grond: deze dragen het meeste bij aan de klimaatadaptatie en de kwaliteiten van de openbare ruimte.
- Verbind verschillende groenstructuren en benut daken en gevels als ecologische 'routes' in de stad.
- Maak waterafvoer en waterbuffers zichtbaar en een integraal onderdeel van het ontwerp van de openbare ruimte. Laat zien dat het water 'wegstroomt' of 'vastgehouden wordt'.



Aangewezen ondiepe ruimte voor water kan worden gebruikt om te spelen | Yueyuan Courtyard, Suzhou

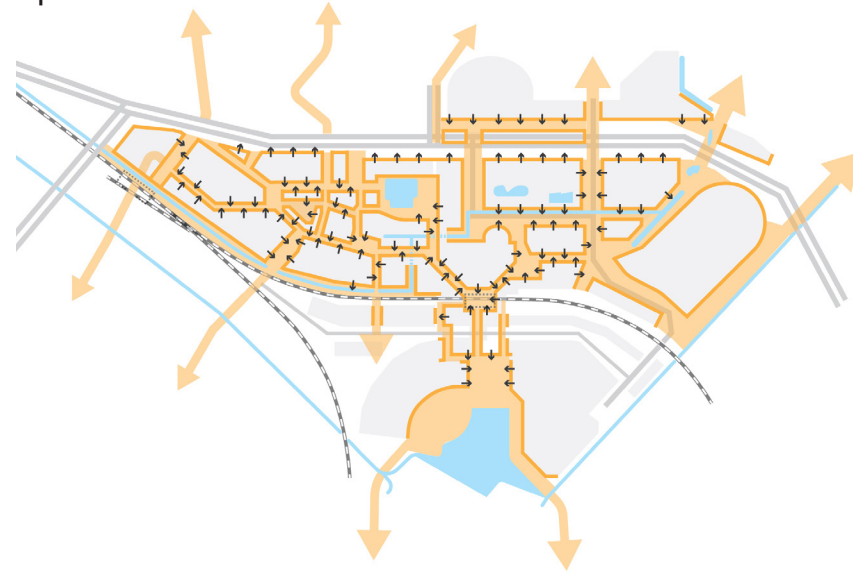


Groene plantenbakken definiëren de ruimte en kunnen worden gebruikt voor zitplaatsen | Konrad-Adenauer-Platz, Langenfeld

2

Werk met samengestelde bouwblokken die zich oriënteren aan de openbare ruimte.

De binnenstad van Zoetermeer kenmerkt zich door samengestelde bouwblokken bestaande uit verschillende soorten gebouwen. De bouwblokken vormen met hun rooilijn heldere openbare ruimtes en dragen bij aan de levendigheid door zich er met de voorkant aan te oriënteren met actieve plinten en een hoge frequentie aan voordeuren.



2.1 Gebouwen vormen samen een bouwblok die de rooilijn van de straat definieert.

- Heldere en ononderbroken rooilijn
- Gebouwen die niet op een hoek liggen mogen terugliggen ten opzichte van het hoekpand, maar niet uitsteken.
- In het geval dat er arcades of een teruggedegen plint wordt toegepast, dient ook de teruggedegen rooilijn helder en ononderbroken te zijn: een arcade moet onderdeel zijn van de stedelijke structuur en kan daarom niet per pand, maar wel per straat worden georganiseerd.



De teruggedegen gevels en arcades verbreden de straat en bieden een buitenruimte onder dak | The Zig Zag gebouw, Londen



Een leesbare rooilijn definieert de openbare ruimte (geen versnippering) | Schulterblatt, Hamburg

2.2 Gebouwen zijn opgebouwd uit een plint, een stedelijke laag en een bovenbouw. De stedelijke laag is niet hoger dan de straat breed is. De bovenbouw ligt terug.

- Plint van 4m of hoger. Mag ook 2 lagen zijn.
- Stedelijke laag (tot 6 lagen). Hier staat relatie tussen straat en het woongebouw centraal
- Bovenbouw (met setback, kan vanaf 4 lagen, maar sowieso vanaf 6 lagen).



Plint met een setback, zichtbaar verschil tussen de plint en de stedelijke laag | Eikandje, Antwerpen



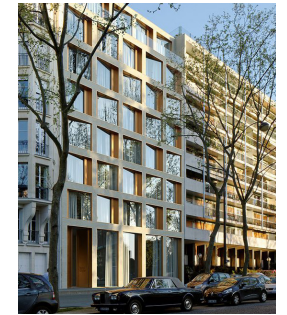
Hogere gebouwen hebben alle drie lagen: een plint, een stedelijke laag en een bovenbouw | Hofdame, Rotterdam

2.3 De voorkanten van bouwblokken dragen bij aan levendigheid met actieve en representatieve gevels.

- Actieve plint > zie punt 3
- Hoofdentrees zijn duidelijk herkenbaar
- Hoge frequentie van voordeuren
- Adressen aan de straat
- Ruimte voor toe-eigening



Geen achterkanten aan de openbare ruimte | Mercado, Groningen



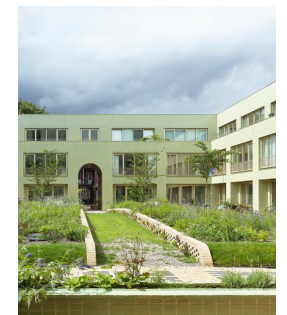
Hoge frequentie aan voordeuren | Parijs

2.4 De binnenzijdes van bouwblokken zijn groene oases in het stadslandschap.

- Zoveel mogelijk volle grond
- Zoveel mogelijk bomen
- Collectieve ruimtes mogelijk openbaar toegankelijk



Openbare route door een weelderige en groene binnentuin | Urban Campus Lievein, Amsterdam



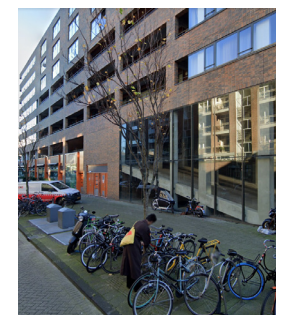
Rustige binnenmilieus met een eigen karakter | Spaarndammerhart, Amsterdam

2.5 Logistieke zijdes worden integraal, zorgvuldig en hoogwaardig ontworpen in het gevelbeeld.

- Entrees voor (parkeer)garages hoogwaardig
- (Winkel)expeditie zo veel mogelijk inpandig
- Afval zo veel mogelijk inpandig



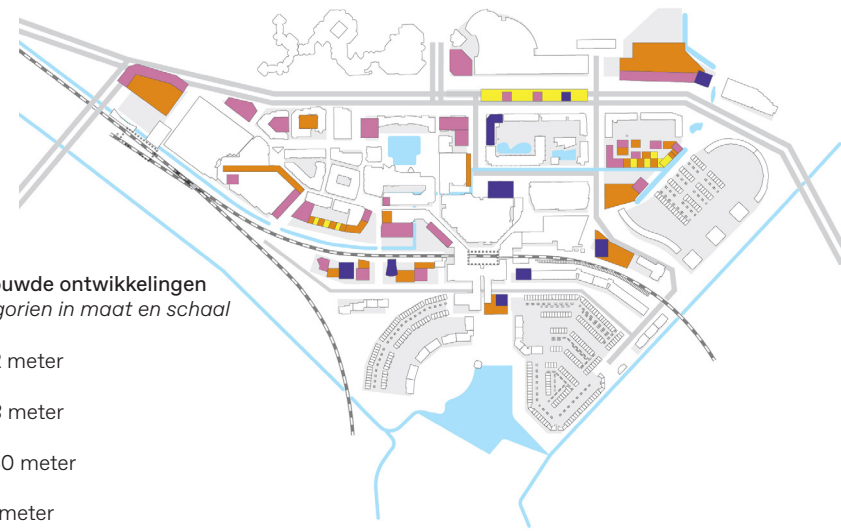
De uitgang van de parkeerplaats geïntegreerd in de gevel | Sem Presserhof, Amsterdam



Parkeeroprit achter een transparante gevel | Hofdame, Rotterdam

Geef zorgvuldige en hoogwaardige gebouwen de ruimte voor experiment.

De binnenstad heeft een stedelijk karakter met daarbij horende stadse bebouwing. De gebouwen zijn tijdloos en kenmerken zich door duurzame en kwalitatieve materialen die op een mooie manier ouder worden. Verder is de architectuur experimenteel en draagt bij aan een levendige en prettige openbare ruimte.



3.1 Gebouwen met stedelijk karakter: onderscheidend van de woonwijken erom heen.

De gebouwen in het Stadshart worden kloek zijn en staan stevig op het maaiveld. Het is belangrijk om menselijke maat toe te kennen in massa, gevelbeeld en volume van de architectuur.



Visuele verbinding tussen binnen en buiten | De Martinus, Arnhem



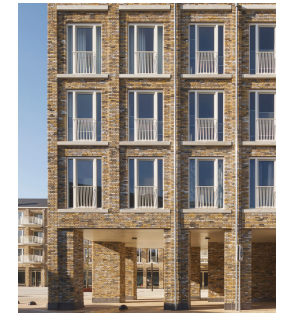
Dankzij de setback lijken gebouwen een meer human scale te hebben | De Bocht, Amsterdam

3.2 Arcades

Arcades zijn onderdeel van verblijfskwaliteit: balans tussen wind en licht. Ze zijn een uitbreiding van de binnenruimte en tegelijkertijd een deel van de openbare buitenruimte. Zie ook hoofdstuk Plint.



Zithoek van een café in de arcades | The Zig Zag gebouw, Londen



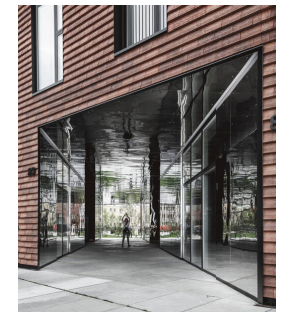
Dankzij de arcades lijkt het gebouw "lichter" | Julianaplein, Vaals

3.3 Materialisering

Er wordt gebruik gemaakt van hoogwaardige materialen die mooi oud worden.



Gebruik van duurzame materialen zoals hout | De Houtlofts, Amsterdam



Gebruik van reflectieve materialen om passages aangenaam te maken | Krøyers Plads, Kopenhagen

3.4 Daken

Het daklandschap krijgt extra aandacht als de 5e gevel.



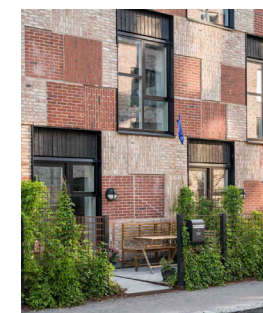
Het groen op gevels en daken versterken biodiversiteit in bebouwde gebieden | 79&PARK, Stockholm



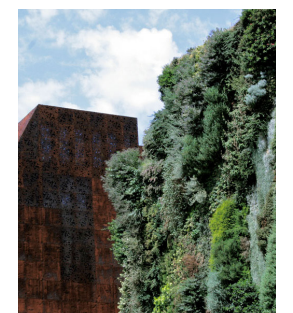
Daktuin met sauna en wilde natuur | Zweden

3.5 Aanmoedigen van experimenten en innovaties:

- Materiaalgebruik
- Architectuur
- Sociale cohesie binnen het gebouw
- Functiemenging
- Mobiliteitsconcepten
- Energetische innovaties
- Natuurinclusiviteit



Gebruik van upcycled materialen | Resource Rows, Kopenhagen

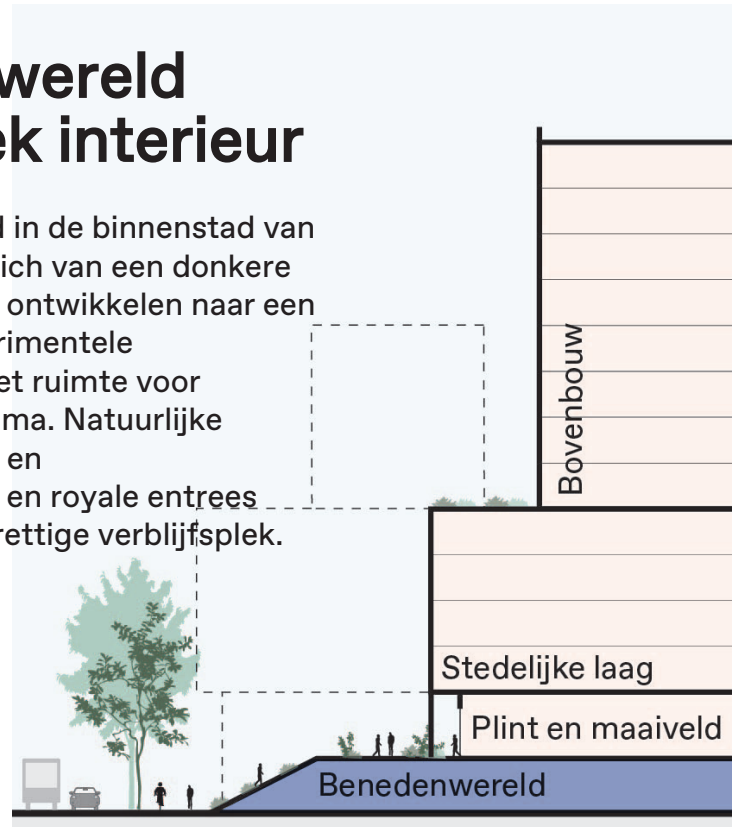


De blinde muren kunnen begroeid zijn | Caixa Forum, Madrid

4

Benedenwereld als publiek interieur

De benedenwereld in de binnenstad van Zoetermeer gaat zich van een donkere en onprettige plek ontwikkelen naar een levendige en experimentele benedenwereld met ruimte voor bijzonder programma. Natuurlijke materialen, kunst- en lichtexperimenten en royale entrees zorgen voor een prettige verblijfsplek.



4.1 Programmeren en plekken maken

De delen van de benedenwereld die gemakkelijk toegankelijk zijn vanaf de bovenwereld of het maaiveld kunnen worden geactiveerd door een programma toe te voegen. De ruimte zou kunnen worden gebruikt voor het tentoonstellen van kunst, sport of een club.



Indoor skatepark en urban sports | F51 skatepark Folkstone



Ondergrondse expeditiestraat omgebouwd tot rave locatie | Stekker, hoog catherijne, Utrecht

4.2 Verlichting / daglicht

Zorg voor zoveel mogelijk daglicht. Perforaties in het plafond van de benedenwereld zorgen voor natuurlijk licht.



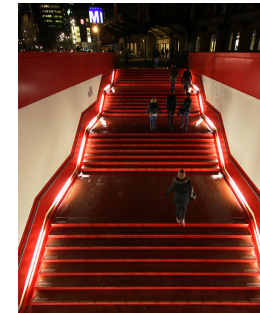
Dwarsverlichting tegen tunneleffect | congrescentrum, Toulouse



Openingen voor het groen die visueel verschillende niveaus met elkaar verbinden en voor daglicht zorgen | Opera Park, Kopenhagen

4.3 Stijpunten/Entree's

Stijpunten zijn accenten in de benedenwereld. Royale hellingen of trappen met een kleuraccent wekken nieuwsgierigheid en daarmee beweging en ruimtegebruik op.



Royale trap | Metro, Amsterdam centraal



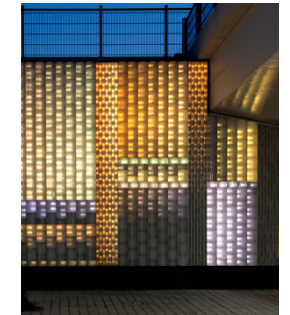
Van zelfspreekende overgangen boven en benedenwereld | Koopgoot Rotterdam

4.4 Ruimte voor fiets en voetganger

Zorg voor prettige en comfortabele fiets- en voetgangersroutes



Verblijfsplek onder viaduct | Mumbai



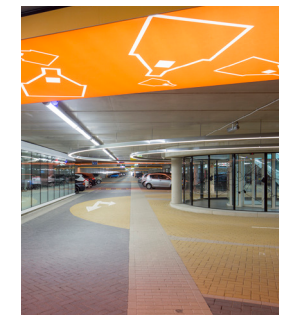
Interactieve verlichting in de tunnel moedigt mensen aan om het te gebruiken | Tilburg

4.5 Expeditie

De expeditieruimte kan efficiënter worden waardoor er ruimte ontstaat voor andere gebruik. Door verlichting en kleur toe te voegen, wordt de ruimte aangenamer voor mensen om te gebruiken (niet alleen auto's).



De kleuren en verlichting maken de relatief levenloze ruimte levendig | Bjerget, Kopenhagen



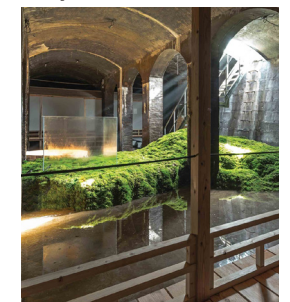
Transparante verticale communicatieschachten verhogen het gevoel van veiligheid | Parkeergarage Boulevard Zeezijde, Katwijk aan Zee

4.6 Materialisering

Gebruik van natuurlijke materialen zoals hout zou de atmosfeer van de ruimte warmer maken en zou mensen aanmoedigen om de ruimte te gebruiken.



Water als element dat de benedenwereld verbindt met de met de open ruimte op straatniveau | A8ERNA, Koog aan de Zaan



Ruimte voor kunstinstallaties | Cisternerne, Frederiksberg

5

Aandacht voor de plint!

De plint is het belangrijkste deel van de bebouwing. Hier vindt de interactie tussen het openbaar gebied en de privéruimte plaats. Daarom zijn de plinten uitnodigend en stimuleren de levendigheid in het openbaar gebied. Ze zijn met extra aandacht ontworpen met robuuste materialen en extra oog voor detail.



5.1 Actieve programmering

De plinten bieden ruimte voor voorzieningen. Ze zijn uitnodigend en hebben duidelijke ingangen. De overgangszone geeft een vloeiende overgang van publieke naar private ruimte. Het is ook een ruimte voor "toe-eigening"



Dubbele plint met voorzieningen in het buitenste deel van het gebouwcomplex | Kalkbreite, Zürich



De begane grond is open en doortrokken naar de straat | Parkblok Houthaven Amsterdam

5.2 Hoger dan reguliere verdieping

Hoogte van de plint is minimaal 4 meter.



Hoge plinten zodat er makkelijk functieverandering plaats kan vinden | Brusselplein, Utrecht



Dubbele plinthoogte | Industriegebouw, Rotterdam

5.3 Overgangszone

In de binnenstad van Zoetermeer krijgt elk gebouw een overgangszone tussen het openbare en het private domein zodat er een geleidelijke overgang plaats kan vinden. Hoe groot deze zone is en hoe deze is vormgegeven hangt af van de desbetreffende plintfunctie.



Semi-privéruimte aan de straatkant | Little C, Rotterdam



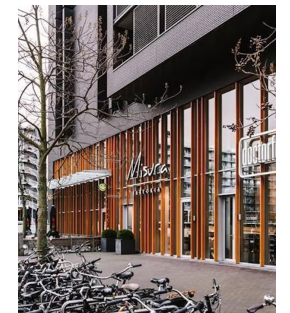
Delftse stoep | Maashavenkade, Rotterdam

5.4 Details

De meeste ontwerpaandacht moet worden besteed aan materialisering en detaillering van de plint.



Extra aandacht voor detaillering in de plint | Brusselplein, Utrecht



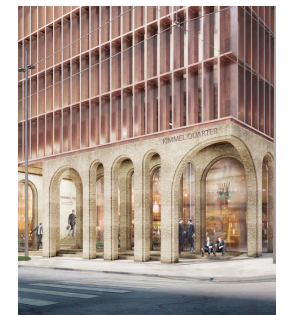
De transparantie van de plint versterkt de verbinding tussen binnen en buiten | Miles Building, Amsterdam

5.5 Arcades

Arcades kunnen worden gebruikt in het ontwerp van de plinten als voortzetting van het patroon van Zoetermeerse DNA. De eventuele arcades moeten langs het bouwblok doorlopen en een samenhangende, niet onderbroken structuur vormen. Zij moeten een passende hoogte hebben, vergelijkbaar met de plint om lucht en ruimte te bieden.



Dubbelhoge arcades | The Zig Zag gebouw, Londen



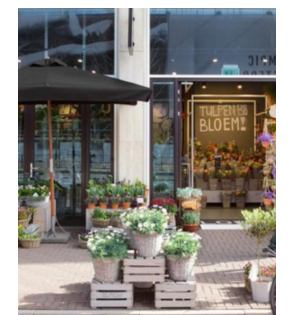
Experimentele vorm van de arcades kan worden gebruikt om een speciale functie van een gebouw uit te spreken | Kimmel Quarter, Riga

5.6 Reclame

De hele binnenstad heeft een uniform reclamebeleid. De visuele uiting van de voorzieningen moet in overeenstemming zijn met de architectuur.



Het uithangbord van de winkel is visueel coherent met de gevel | Chengdu, China

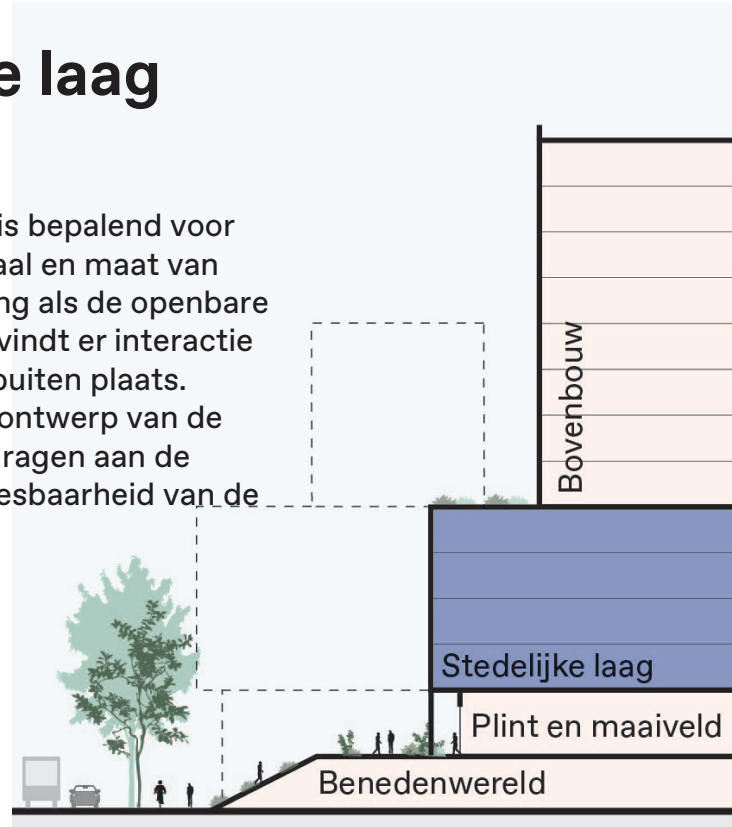


Expositie in de overgangszone | Stadionplein, Amsterdam

6

Stedelijke laag

De stedelijke laag is bepalend voor de menselijke schaal en maat van zowel de bebouwing als de openbare ruimte. Tot laag 6 vindt er interactie tussen binnen en buiten plaats. Daarom moet het ontwerp van de stedelijke laag bijdragen aan de levendigheid en leesbaarheid van de openbare ruimte.

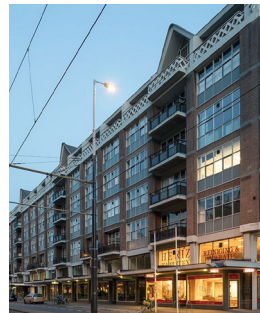


6.1 Hoogte (laag 2-6)

De stedelijke laag is ten minste 2 lagen hoger dan de plint en is maximaal 5 lagen hoog (2-6).



Een stadse laag tot 6 lagen hoog | Boezemweg, Rotterdam



Minder transparant dan de plint | Hofdame, Rotterdam

6.2 Rooilijn (overstek/setback)

Maximale setback of overstek ten opzichte van de plint van 1,5 meter. De rooilijn blijft helder en leesbaar. Verspringingen in de rooilijn zijn mogelijk binnen hetzelfde gebouw.



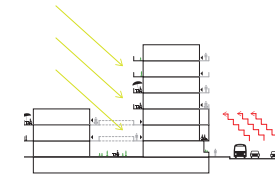
Een verspringende rooilijn tot max 1,5m | Enghavevej, Kopenhagen



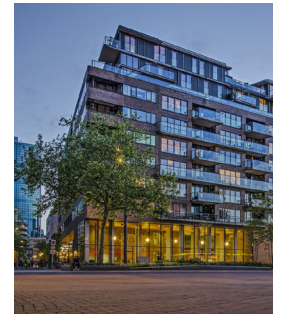
De stadse laag als leesbaar volume | Weenapoint, Rotterdam

6.3 Oriëntatie

Alzijdige oriëntatie die zichtbaar is in de architectuur. De stedelijke laag staat orthogonaal op de plint.



Een geluidsluwe en geluidsbelaste kant | Boezemweg, Rotterdam

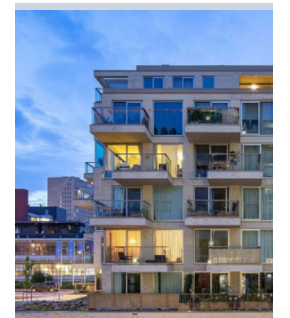


6.4 Interactie met de straat

De stedelijke laag wordt ontworpen in relatie met de straat; bijvoorbeeld door borstwering, balkon, loggia.



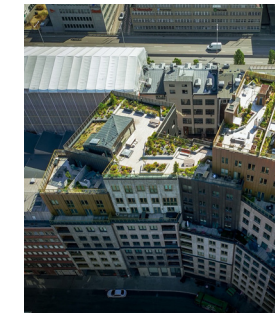
Er is een relatie tussen de straat en de hogere verdiepingen van het gebouw dankzij de loggia's | Cadix, Antwerpen



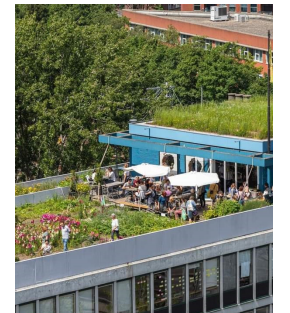
Balkons als privé buitenruimte | Nieuw West, Amsterdam

6.5 Dak van de stadse laag als 5e gevel

Het daklandschap krijgt extra aandacht als de 5e gevel.



Collectieve buitenruimtes | Etage, Stockholm



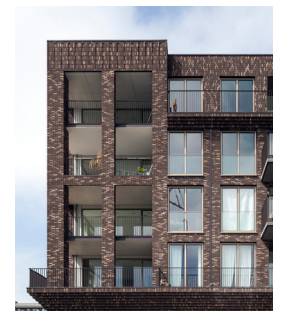
Groene buitenruimte op hoogte | DakAkker, Rotterdam

6.6 Transparantie/materialisering

De stedelijke laag is minder transparant dan de plint maar transparanter dan de bovenlaag.



Duurzame materialen | De Houtlofts, Amsterdam

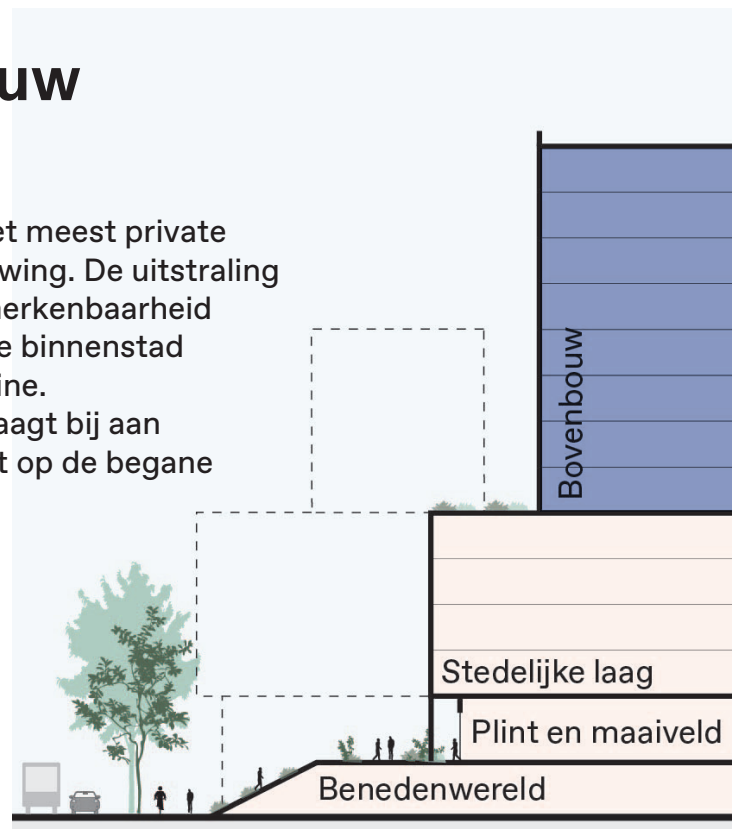


Balkons en loggia's | Brusselplein, Utrecht

7

Bovenbouw

De bovenlaag is het meest private deel van de bebouwing. De uitstraling bepaalt mede de herkenbaarheid en identiteit van de binnenstad en bepaalt de skyline. De vormgeving draagt bij aan een prettig klimaat op de begane grond.



7.1 Rooilijn (overstek/setback)

Torens worden naar boven toe steeds verder **verjongd**. Er wordt dus gebruik gemaakt van setbacks voor een optimaal klimaat op het maaiveld.



Torens liggen terug ten opzichte van de stedelijke laag | Ruby gardens, Amstel III, Amsterdam



Setback als onderdeel van een eenduidige architectuur | Etaget, Stockholm

7.2 Oriëntatie

Torens zijn zichtbaar vanaf elke kant en hebben daarom eenzijdige oriëntatie die ook zichtbaar is in de architectuur. De torens zijn niet getordeerd ten opzichte van de stedelijke laag.



Toren met eenzijdig ontworpen oriëntatie | Het hof, Den Bosch



Orthogonaal, gelaagd ensemble | Westerdok Amsterdam

7.3 Volumes

De bovenbouw is tenminste 4 lagen hoger dan de stadse laag. Het gebouw mag opgeknijpt worden in verschillende volumes. De hoofdvolumes moeten echter wel leesbaar blijven.



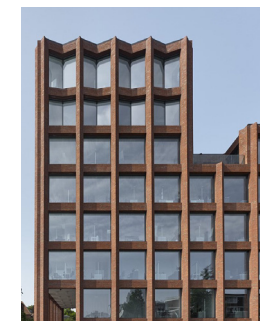
Torens worden smaller naarmate ze hoger worden | Highnote Almere



Leesbare volumes | Akropolistoren, Zeeburgereiland

7.4 Vormen

Duidelijke en herkenbare vormen, bij voorkeur orthogonaal, zorgen voor een leesbare/begrijpelijke architectuur.



Subtiel, maar herkenbare kroon van het gebouw | Dräger Plant, Lübeck



South Gardens at Elephant & Castle, London

7.5 Buitenruimte

Zowel private buitenruimtes in de vorm van balkons, loggia's of wintertuinen als grotere collectieve buitenruimtes zijn mogelijk.



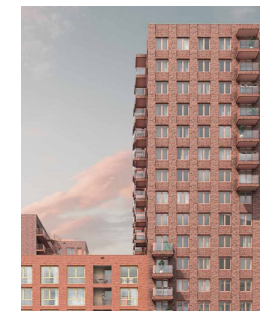
Balkons en loggia's | De Houtlofts, Amsterdam



Collectieve buitenruimte op hoogte | The Cultural Block of Batignolles, Paris

7.6 Transparantie/materialisering

Bovenbouw is minder transparant dan de plint en de stedelijke laag. In de bovenbouw is er meer vrijheid wat betreft het materiaalgebruik dan in de lagere lagen.



De verhouding tussen openingen en muren is anders dan in de stedelijke laag | De Noordbaak, Amsterdam

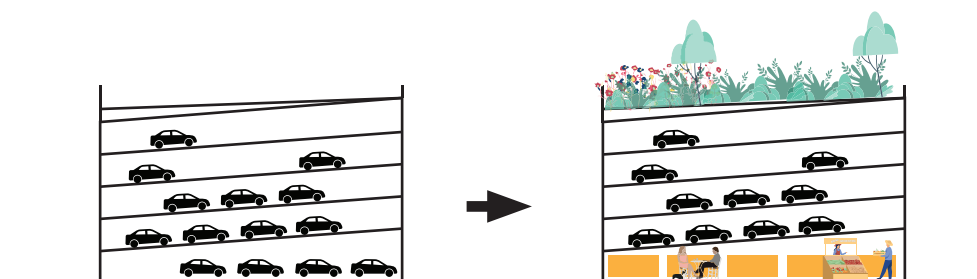


Private buitenruimte op hoogte | De Scheepmaker Housing Complex, Haarlem

P

Parkeergarages

Plinten van de parkeergarages worden geactiveerd door commerciële of maatschappelijke voorzieningen toe te voegen. Denk aan de overstap van auto naar fiets of step, aan een fiets-service-punt, aan een pakketpunt of aan commercieel programma.



1. Dak

Het daklandschap krijgt extra aandacht als de 5e gevel. De daken van de parkeergarage bieden kansen voor transformatie dankzij de goede bereikbaarheid en oppervlakte van het gebouw.



Parkeergarage met actief dak | Nordhavn Kopenhagen

2. Plint

Het is belangrijk om het netwerk van actieve plinten in de binnenstad te waarborgen en geen blinde gevels op de begane grond te hebben.



Parkeergarage met publieke plint | Groosman Architecten

3. Ruimte voor experimenten

Aangezien slechts weinig daken in de stad worden gebruikt, vormen zij een potentiële ruimte die kan dienen voor ruimtelijke experimenten met een tijdelijk karakter zoals een zomerse openluchtbioscoop of een evenementenlocatie. Om het gebruik van die ruimte te garanderen moet er op straatniveau duidelijk zijn wat er op het dak gebeurt. Dit kan door zichtbare en comfortabele trappen.



Tijdelijke evenementen op een Dakpark | Dák | Rotterdam

4. Vormen

Parkeergebouwen moeten een duidelijke identiteit krijgen.



Parkeergebouw in het stedelijk weefsel | Leidsche Rijn | Zecc Architecten

5. Parkeergarage in de stedelijke laag

Het handhaven van de eerder genoemde indeling van lagen (plint, stedelijke laag en bovenbouw) draagt bij aan de visuele samenhang van het Stadshart.



Parkeren tussen plint en woontoren: Boston & Seattle Rotterdam

6. Extra volume

Op de daken van de parkeergarages ligt een enorme kans voor het verder verdichten van het Stadshart. Het gebruik hiervan biedt ruimte voor experimentele bouwvormen die aansluiten bij het DNA van Zoetermeer.



Dakopbouw; Didden-village Rotterdam | MVRDV

DZH
DZH
DZH

de zwarte hond
architecture urbanism strategy



gemeente
Zoetermeer

