

Zoetermeer, een stad in de regio

# WERKNOTITIE

ONDERDEEL VAN HET INSPIRATIEDOCUMENT  
VOOR DE RUIMTELIJKE STRATEGIE ZOETERMEER 2040

ATELIER \*STADMAKERS ZOETERMEER

oktober 2024

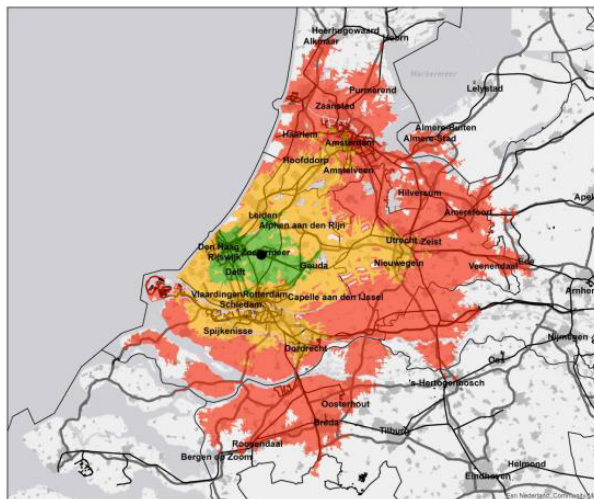


# Zoetermeer, stad in de regio

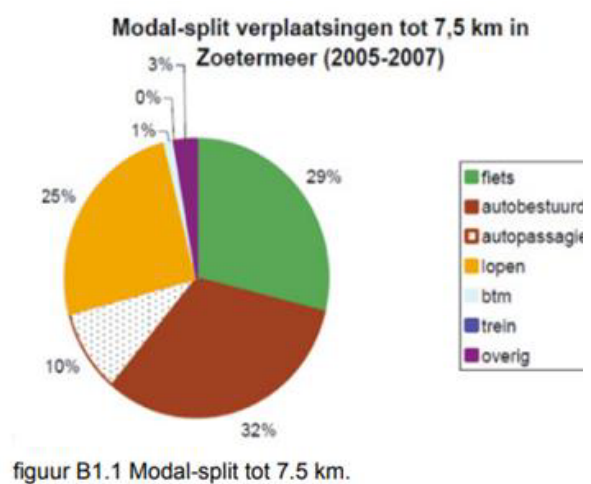
Arjen van der Burg (Historisch Genootschap Oud Soetermeer) en Peter Albers (Schatbewakers)

## Verwondering

De bereikbaarheid vanuit en naar Zoetermeer is zeer goed per auto. Ook is het de beste grote fietsstad van Nederland. Toch wordt binnen de stad de auto meer gebruikt dan ‘gezonde’ of duurzame verplaatsingswijzen als lopen, fietsen en openbaar vervoer.



Afb 1 Bereikbaarheid per auto



Afb 2 Modal split

## Uitgangspunt

‘Niet het oplossen van verkeersproblemen is het vertrekpunt, maar vooral de vraag wat voor stad je wilt zijn, namelijk een aantrekkelijke en leefbare stad.’ (Jan Willem Hommes, Gemeente Eindhoven.) En je zou kunnen zeggen: een aantrekkelijk en leefbaar land.

Mobiliteit – jezelf en goederen kunnen verplaatsen – hoort bij het menselijke bestaan. Jezelf vrij kunnen verplaatsen is tegelijk een levensnoodzaak, een genoegen, en een recht.

Voor dat verplaatsen heb je vervoermiddelen nodig, naast lopen als basismodaliteit. En er is infrastructuur nodig (fysiek: wegen, kanalen...).

De vervoermiddelen zijn in de loop der eeuwen veranderd, van lopen en rijden met gebruik van dieren en varen met boten, naar én lopen én karren én fietsen én autorijden én treinen én fietsen, en wat er niet voor tussenvormen zijn (stepjes b.v.).

Over de weg was tot 1914 de voetganger dominant, tot 1940 de fietser, en anno 2024 de automobilist. We leven nu in een 'autocultuur'. De vervoermiddelen zijn steeds groter, zwaarder en sneller geworden (stoomtrein → Hoge Snelheidstrein (HST), fiets → fatbike).

De infrastructuur is steeds gespecialiseerder geworden: voetpaden door het land, dijkwegen, kanalen, vrij liggende treinbanen, metro's, autosnelwegen, vliegvelden enz. En steeds groter, zwaarder, duurder en met meer invloed op het landschap (voetpaden → snelwegen, stallen op straat → parkeergarages, opstijgen van een weiland → honderden vluchten vanaf een internationaal vliegveld zo groot als een stad).

Steden zijn 'condensatoren': de meeste vertrekpunten en de meeste aankomsten voor personen en goederen in een land liggen in stedelijke gebieden (incl. havens). Infrastructuur verbindt die steden en verzorgt verkeer binnen de stedelijke gebieden. Steden zijn vervlochten met infrastructuur. Voor Zoetermeer geldt dat 2/3 van de beroepsbevolking buiten de stad werkt en dat andersom 2/3 van de arbeidsplaatsen wordt bezet door mensen van buiten. Het (regionale) mobiliteitssysteem is dus cruciaal voor het dagelijkse leven van de inwoners en bedrijven, en dus voor het functioneren van de stad.

Die infrastructuur voor verkeer neemt veel ruimte op de grond in (in Zoetermeer iets meer dan het oppervlak voor wonen<sup>1</sup>), is kostbaar (aanleg en onderhoud), geeft prioriteit aan snelle, zware systemen i.p.v. aan langzame, lichte systemen (lopen, fietsen) en heeft bijgedragen aan het uiteenleggen van stedelijke gebieden (minder nabijheid van bestemmingen) en daarmee beslag op de visueel open ruimte (landschap). Schaalvergroting en specialisatie van steden, en van economische en maatschappelijke activiteiten (wereldhandel, just in time productie, toerisme, concentratie van universiteiten en ziekenhuizen...) maakt dat afgelegde afstanden toenemen.

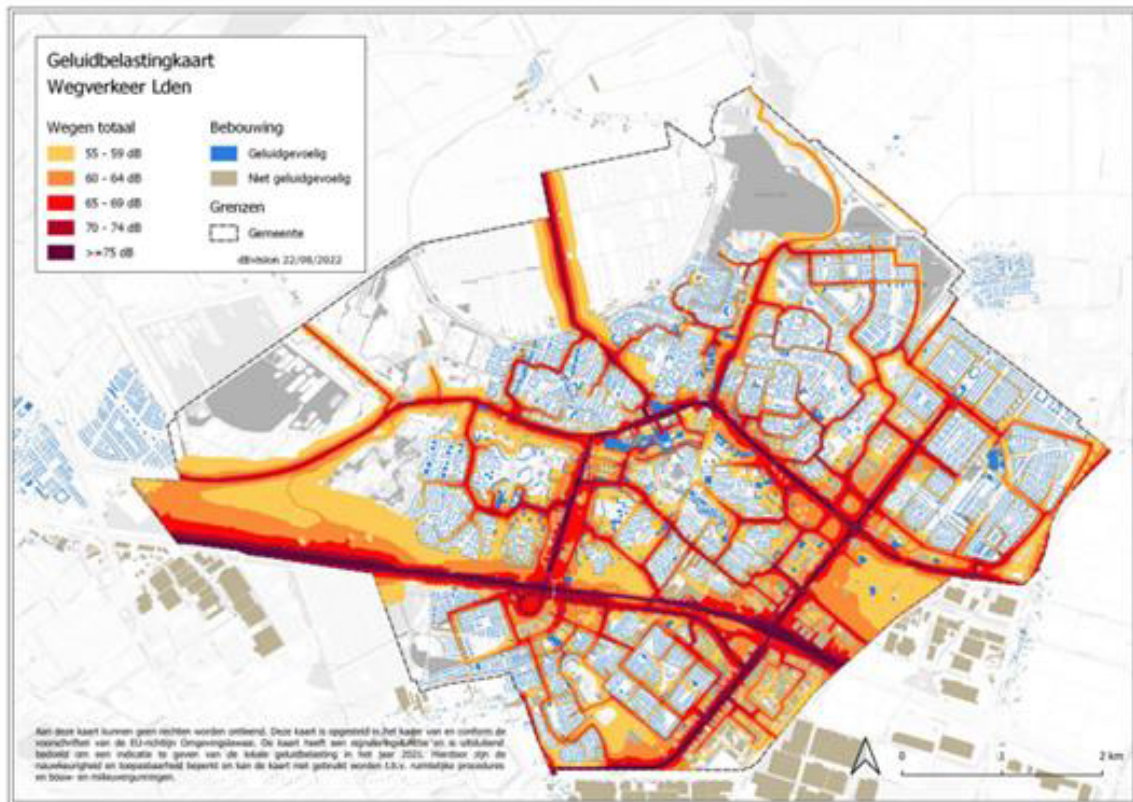
Het bezit en gebruik van (fossiel) gemotoriseerde vervoermiddelen (ook het openbaar vervoer) heeft milieugevolgen (CO<sub>2</sub>, geluid, roet en stank), veroorzaakt ziekten, vraagt omvangrijke stallingsruimten, en is kostbaar (aanschaf, onderhoud, gebruik).

Daarnaast zal met de groei van de bevolking en de economie de vraag naar verkeers- en stallingsruimten toenemen, terwijl de mogelijkheden daarvoor in het land knapper worden, ook financieel. Zo vragen Rijkswegen al het uiterste van de onderhoudsbudgetten, en kunnen de meeste steden niet méér verkeer aan. Ook lopen de planningsprocessen steeds moeizamer. Een sterke toename van het grondgebruik alleen voor mobiliteit zou moeten worden vermeden.

---

<sup>1</sup> Barcode Zoetermeer: 18% grond voor wonen, 19% voor verkeer (waarvan 53% voor auto).

Kortom, we hebben een weinig duurzaam mobiliteitssysteem. De meest simpele definitie van duurzame mobiliteit is mobiliteit met 0% CO2 uitstoot. Uitgebreidere definities kijken naar een balans tussen leefbaarheid, bereikbaarheid, economie, gezondheid en milieu.



Afb 3 Geluidbelasting wegverkeer Zoetermeer 2022

## Probleemstelling<sup>2</sup>

- Het mobiliteitssysteem is niet lokaal maar regionaal en deels nationaal/internationaal omdat bestemmingen nu eenmaal in groeiende mate uit elkaar liggen (wonen, werk, onderwijs, recreatie enz.). Voorwaarden voor oplossingen binnen de gemeentegrenzen moeten dus in bovengemeentelijke verbanden tot stand komen. Wat moet daarvoor (nog meer) gedaan worden?
- Mensen, bedrijven, organisaties en dus ook steden zijn steeds meer afhankelijk van het hele (nationale/internationale) netwerk van het dominante autosysteem<sup>3</sup> voor hun functioneren, voor hun leven. Hoe kan het aandeel duurzame mobiliteit – lopen, fietsen, openbaar vervoer – worden vergroot?

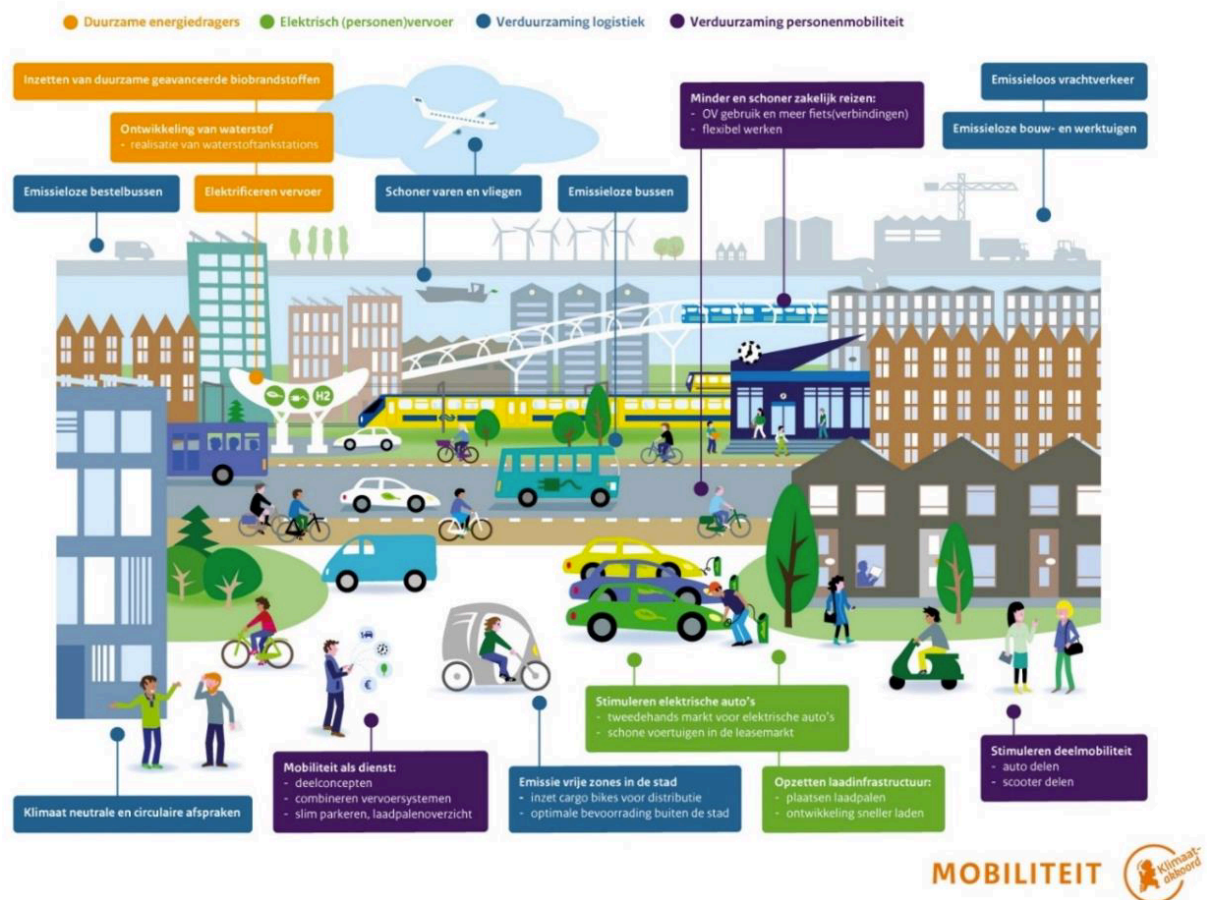
<sup>2</sup> Zie afbeelding 10, Waardenkaart mobiliteit, voor de benaderingen van mobiliteitskwesties.

<sup>3</sup> Zoetermeer als 'nieuwe stad' werd geboren onder het gesternte van de (toen zo gepercipieerde) onbeheersbare groei van de (personen-)auto, en de gemeente ontwierp zijn stad daarop. Maar niet alleen voor de auto: Vlot en veilig verkeer was nodig, met keus uit lopen, fietsen, autorijden en de trein. De woongebieden zouden verkeersluw moeten worden, veilig om te spelen en te lopen. En dat is goed gelukt.

- Infrastructuur en het gebruik van vervoermiddelen botsen steeds weer met de dicht bebouwde stedelijke gebieden (al vanaf eind 19<sup>de</sup> eeuw, toen de industrialisatie en het gemotoriseerde verkeer op gang kwamen)<sup>4</sup>. Ook als de fossiele brandstoffen ooit zijn uitgefaseerd blijft het ruimtebeslag, het geluid, het roet van het gemotoriseerde verkeer aanwezig. De groei van bevolking en economie belasten de steden en hun directe omgeving steeds meer. In het bijzonder het parkeren verdient hier aandacht. Hoe kan die belasting verminderen?

## Rijksbeleid

De Rijksoverheid ijvert voor duurzame mobiliteit (afgesproken in het Klimaataccoord), mobiliteit met (veel) minder milieugevolgen. Daarvoor wordt door allerlei overheden en bedrijven gewerkt een zgn. mobiliteitstransitie. Het mobiliteitssysteem wordt aangepakt. B.v. door aanmoediging van deelauto's.



Afb 4 Mobiliteitstransitie

<sup>4</sup> Denk aan verkeersdoorbraken als de Vondelstraat in Den Haag en de ringwegen die tal van steden in de jaren 1960 planden en soms aanlegden (Utrecht Catharijnesingel, nu teruggedraaid).

Maar ook het ruimtelijke systeem wordt aangepakt. 'De eerste stap om tot een geslaagde mobiliteitstransitie te komen, is ingrijpen op de ruimtelijke ordening (RO). Dit is de meest krachtige maatregel. Ingrijpen op RO kent twee onderdelen:

- bouwen op multimodale plaatsen en
- vergroten nabijheid.

Hoe groter de nabijheid, hoe meer er gebruik wordt gemaakt van duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, OV).<sup>5</sup> Ook in het aanstaande ruimtelijke beleid wordt mobiliteit anders georganiseerd: 'Nabijheid verkort afstanden tussen wonen, werken en voorziening en beperkt mobiliteit.<sup>6</sup> In stadscentra, met hoge dichtheden van wonen, werken en voorzieningen, hebben lopen, fietsen en openbaar vervoer (bus, tram, metro) de voorkeur. Bij verplaatsingen tussen centra van stedelijke gebieden heeft spoorvervoer de voorkeur.<sup>7</sup>

### **Bovenlokaal ruimtelijk en mobiliteitsbeleid**

Voor meer duurzame mobiliteit is Zoetermeer aangewezen op landelijke maatregelen om de mobiliteitstransitie te bevorderen, op regionaal beleid voor de ruimtelijke spreiding van woningbouw en bedrijven, voor het openbaar vervoer, en ten aanzien van het parkeren. Daarnaast is het nationale en regionale economische beleid van groot belang, o.a. voor de vraag wat voor bedrijven met welke transportbewegingen en personenverplaatsingen in de toekomst verwelkomd worden. Nederland Distributieland, dat aan de A12 bloeit, lijkt over zijn houdbaarheidsdatum heen te zijn.

Over het openbaar vervoer gaat het in de volgende paragraaf.

Parkeren is een grote ruimtegebruiker en parkeren is tussen gemeente een belangrijke concurrentiefactor. Dat betreft zowel het (gratis) parkeren bij winkelcentra als de parkeernormen voor woningen en bedrijven. Gemeenten mogen op dit gebied hun gang gaan, en dat is inefficiënt en schroeft de terreinbehoefte voor (goedkoop) parkeren op.

Prijsbeleid is hierbij een punt: moet doorrekening van de kosten van het stallen van motorvoertuigen in de openbare ruimte niet de standaard worden?

Bij parkeren is ook de vraag of niet landelijke subsidies voor gebouwde voorzieningen nodig zijn. In het verleden zijn die b.v. voor de woondekken gegeven en waren er EZ-subsidies voor parkeergarages in oude binnensteden.

Ten tweede is het afstemming (regionalisering) van het economisch beleid in de regio van belang om te zorgen voor activiteiten in de nabijheid van woongebieden en OV-knooppunten en om te zorgen voor activiteiten met zo beperkt mogelijk transportbehoeften. Denk o.a. aan de ongelukkige race om logistiek binnen te halen, die langs de A12 corridor nog steeds aan de gang is. Dat brengt werkgelegenheid mee die voor een flink deel autoafhankelijk is, terwijl de bedrijven 100% transportafhankelijk zijn.

---

<sup>5</sup> *Toolbox Mobiliteitstransitie*, Min. BZK, 2024.

<sup>6</sup> *Voorontwerp Nota Ruimte*, Min. BZK, 2024, blz. 82.

<sup>7</sup> Idem blz. 84.



Ten derde is het springende punt hoever Zoetermeer komt met verdichting binnen de gemeentegrenzen. De gemeente streeft er naar 10 tot 16.000 woningen toe te voegen (netto, nemen we aan), in de periode tot 2040. Grote locaties zijn daarvoor altijd gemakkelijker dan kleine. In Zoetermeer is alleen de Entree een grote locatie, en kunnen ook in de binnenstad nog wel meters gemaakt worden. Maar ook de Entree kent zo zijn vertragingen. Daarbij komt dat de vraag naar ruimte in Zuid-Holland, en dus ook in Zoetermeer, voor wonen, werken en voorzieningen en recreatie in 2040 niet stopt. Prognoses van het CBS en de Commissie-Van Zwol laten zien dat krimp hier in de regio niet aan de orde is, en dat voor Nederland in 2070 op 20,7 miljoen inwoners gerekend mag worden (middenprognose). Dan zijn die beoogde 10 tot 16.000 woningen extra in 2040 nog maar het begin!

Rekening houdend met het grote aantal tegenvallers in de woningbouw (niet alleen in Zoetermeer!) is de gemeentegrens een knellend korset. Aannemend dat grote groengebieden niet aanvaardbaar zijn als bouwlocaties (denk aan de Meerpolder en het Westerpark, waarover in het verleden wel eens is gedroomd), dat is onontkoombaar om buiten de grenzen te kijken. Regionaal blijft het verbazen dat er zo'n groot areaal tuinbouwkassen staat (Nootdorp, Bleiswijk, Moerkapelle...), ook in de nabijheid van OV-knooppunten. Wij kunnen ons voorstellen dat een deel van de bedrijven uit Zoetermeer wordt verplaatst naar de oostzijde van de Nieuwe Hoefweg (agrarisches gebied, hoogspanningsleiding, geen grote cultuurhistorische waarden in het geding) en zo schuifruimte ontstaat voor woningen en aanverwante bestemmingen (b.v. uit Zoeterhage). Uiteraard is BleiZo-West ook een belangrijke potentiële locatie aansluitend aan het nieuwe station en de te verlengen Randstadrail – en wie weet plaats voor een HST-station (ooit gewenst, nooit hard gemaakt).

### **Meer gebruik van duurzame mobiliteit**

Eenvoudig gezegd: mensen en bedrijven maken meer gebruik van duurzame vormen van mobiliteit als zij (en hun goederen) zich over kortere afstanden moeten verplaatsen om bestemmingen te bereiken die zij wenselijk vinden. Ten tweede worden zij minder afhankelijk van het autosysteem als er aantrekkelijke of tenminste gelijkwaardige alternatieven beschikbaar zijn.<sup>8</sup>

De eerste manier is het organiseren van nabijheid. Dat betekent: zoveel mogelijk activiteiten lokaliseren niet ver van bedrijf of woonhuis. Zoals lagere scholen altijd dicht bij het woonhuis liggen (loopafstand)<sup>9</sup>, of concentreren van ouderenwoningen bij wijkwinkelcentra waar een supermarkt, een apotheek een huisartsenpost en andere voorzieningen zijn. In de bestaande stad gaat zo'n ontwikkeling langzaam en is weerbarstig. Veel (economische) activiteiten laten zich lastig door de overheid naar de goede plek sturen<sup>10</sup>. Regionaal en nationaal vestigingsbeleid is daarvoor nodig. (Voor grote distributiecentra wordt daar door het Rijk aan gewerkt.)<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> Auto's zijn immers erg comfortabel, goed om spullen te vervoeren, en flexibel in tijd en afstand. En de liefde voor de auto lijkt de mens te zijn aangeboren. Bij aantrekkelijkheid spelen kosten ook een rol, maar die laten we hier buiten beschouwing (daar heeft de gemeente weinig invloed op).

<sup>9</sup> Maar hier zit een adder onder het gras: Veel ouders combineren taken en gebruiken dan gemakshalve de auto om de kinderen naar school te brengen voor ze gaan werken.

<sup>10</sup> En als ze ergens zitten is niet verzekerd dat ze er blijven. Denk aan de avonturen van het Lange Land Ziekenhuis of met Ministerie van Onderwijs.

<sup>11</sup> Zie Min. BZK, Mooi Nederland, 2023, *Handreiking Clusters van grootschalige bedrijfsvestigingen*.

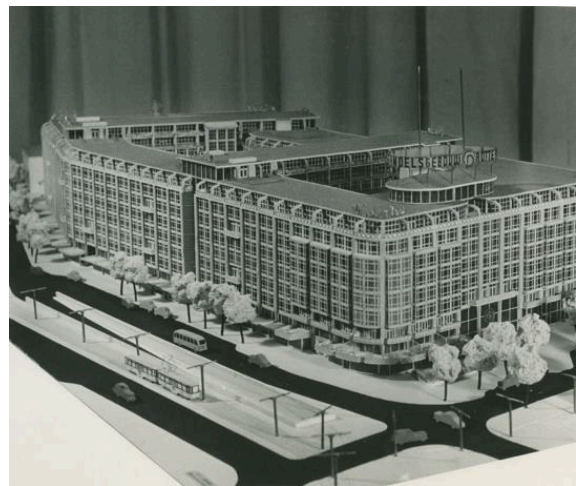


Nieuwbouw is klein bier vergeleken met de bestaande voorraad gebouwen. Bovendien vindt nog steeds schaalvergroting van bedrijven en instellingen plaats (denk aan onderwijs, gezondheidszorg en logistiek) en daarmee behoefte aan relatief minder vestigingsplaatsen.

Verdichting levert wel meer nabijheid op, b.v. door bedrijventerreinen te verdichten, al of niet in combinatie met functiemenging. Denk primair aan Rokkehage en Zoeterhage. De bedrijventerreinen kennen immers overwegend lage gebouwen en ruime parkeerterreinen. Een mooi alternatief is een groot bedrijfsverzamelgebouw als het Groothandelsgebouw in Rotterdam.



*Afb 5 Bedrijventerrein Lansinghage*



*Afb 6 Maquette Groothandelsgebouw*

De tweede manier is het organiseren van het maatschappelijk leven zodanig dat verplaatsingen minder vaak maar vooral minder gemotoriseerd nodig zijn. Bijvoorbeeld door het mogelijk maken van thuiswerken of door kinderen de hele dag op school bezig te houden. Verwant hieraan is het koersen op andere soorten economisch activiteiten: minder op standaard goederen en logistiek die veel volumineus goederenvervoer vragen, maar op onderwijs, hightech, R&D en dergelijke.<sup>12</sup> Paradoxaal is wel dat als mensen zich minder vaak hoeven te verplaatsen zij de 'uitgespaarde tijd' gebruiken voor andere verplaatsingen (mensen lijken een 'verplaatsingenbudget' van ca. 60 minuten per dag te hebben dat zijn willen opmaken, of dat nu lopend, fietsend of met de auto is). De nadruk moet dus altijd liggen op duurzame vormen van vervoer.

De derde manier is het beschikbaar/bereikbaar maken van gelijkwaardige alternatieven voor de (privé-)auto. Bijvoorbeeld snelfietspaden, deelauto's, frequent openbaar vervoer, goede en veilige stallingen bij het OV (P+R).<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> Het recente rapport-Draghi bepleit een minder ouderwetse, laagwaardige, en een meer innovatieve economie in Europa.

<sup>13</sup> Daarvan moet niet al te veel verwacht worden. Het KIM zegt: 'We schatten de maximale Modal Shift Potentie van auto naar fiets-ov ... door effectieve beleidsmaatregelen op 3,4% gemeten in verplaatsingen en 7,8% gemeten in afgelegde afstand van het dagelijkse aantal autoverplaatsingen.' (*Modal shift van auto naar de combinatie fiets-ov*, 2024, blz. 5)

Een lastig punt is dat het zgn. recreatieverkeer de grootste vervoerstream is, gedomineerd door de auto.

Maar het verbeteren van die alternatieven is ook een optie. Voor Zoetermeer geldt dat de stad eigenlijk géén vervoersknooppunt is. De noord-zuid dimensie in het OV is zwak. Lopende voorstellen voor verlenging van de Randstadrail naar Rotterdam en naar Leiden zijn broodnodig om er een knooppunt van te maken met goed OV. Dan zou het wel één doorgaande lijn moeten zijn (ontbrekende schakel: Centrum-West → Driemanspolder → Lansingerland-Zoetermeer).<sup>14</sup>

Nieuwbouw dicht bij<sup>15</sup> multimodale plekken is daarvoor ook een middel. Verdichting in de buurt van knooppunten maakt die plekken aantrekkelijker en de kansen op grotere keuze uit verschillende vervoersmodaliteiten groter. Concreet: In Zoetermeer zijn Randstadrail-stations die weinig bebouwing kennen maar wel P+R en twee tramroutes koppelen, zoals Voorweg Hoog- en Laag. Stations Lansingerland-Zoetermeer bij BleiZo-west is een andere, maar ongewisse optie (windmolens of verstedelijking?).

Ook in de stadslogistiek zijn verbeteringen mogelijk ten opzichte van het vervoer met talloze kleine busjes en het bezoek aan supermarkten per auto.

De Mobiliteitsvisie Zoetermeer en de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer moeten hierbij hand in hand optrekken. Omdat de ruimtelijke inrichting van de stad grotendeels vastligt, in elk geval in zijn grondpatroon en in de woongebieden en het stadscentrum, is de mobiliteitsstrategie heel belangrijk om tot een meer duurzaam systeem te komen.

### **Minder belasting door het autosysteem**

Het verminderen van de belasting van de stad treedt al op als de vervoermiddelen zelf minder milieubelastend worden en minder ruimte in beslag nemen. (Mobiliteitstransitie).

Eén van de interessantste gedachten is dat het verwachtingspatroon kan veranderen. Ons denken gaat er van uit dat gemotoriseerd verkeer belangrijker is dan langzaam verkeer, dat het voorrang nodig heeft en hoge snelheden of verdient. Snelheid is leuk, zeker - denk aan de Formule 1 die veel Nederlanders begeistert, of de straatraces die op bedrijventerrein Prisma worden gehouden. En denk aan de fatbikes. Maar in stedelijk gebied is dat vragen om moeilijkheden. Zoetermeer past het concept 'Duurzaam Veilig Wegverkeer' toe<sup>16</sup>. Daarin worden drie wegcategorieën onderscheiden: Stroomwegen (de hoofdwegen met een maximumsnelheid van 70 km/uur en bij kruisingen met verkeerslichten 50 km/uur en ongelijkvloerse kruisingen met langzaam verkeer). Gebiedsontsluitingswegen (de wijkwegen) met een maximale snelheid van 50 km/uur. Erftoegangswegen (woonstraten en woonerven)

---

<sup>14</sup> De HSL schuurt langs de stad. In het verleden zijn er pogingen gedaan om een halte te verkrijgen. Een eeuwig gemiste kans of een toekomstmogelijkheid?

<sup>15</sup> Dichtbij is relatief. Zoetermeer is ontworpen op afstanden van ca. 400 meter rond de Sprinter-haltes. Die maat kan worden aangehouden voor de toekomst. Voor ouderen en anderen die bewegingsbeperkingen hebben is vlak bij een halte natuurlijk nog beter.

<sup>16</sup> Actieplan Verkeersveiligheid 2013.

met een maximum snelheid van 30 en 15 km/uur. Sommige grote steden, zoals Amsterdam, hebben in de binnenstad de algemene snelheid naar 30 km per uur verlaagd. De vraag is dus of welke Zoetermeerse wegen in een andere (langzamere) categorie ondergebracht zouden kunnen worden. Dat scheelt in geluidhinder en mogelijk in het ruimtebeslag van de weg.

Een ander element is het parkeren. In de jaren 1960 werd in Zoetermeer serieus gewerkt aan parkeren op eigen terrein en verder betaald parkeren als norm. Bij flats in Palenstein, Driemanspolder en Meerzicht werden parkeergarages gebouwd, deels met groene recreatedaken. Om allerlei redenen, met name financiële, zijn die op één na (Savelsbos) gesloopt en wonen veel mensen nu op parkeerplaatsen. Geen goed woonmilieu, verspilling van ruimte.



*Afb 7 Dunantstraat met daktuin*



*Afb 8 Dunantstraat zonder daktuin*

Deze oplossing uit de jaren 1960 kan worden afgestoft.

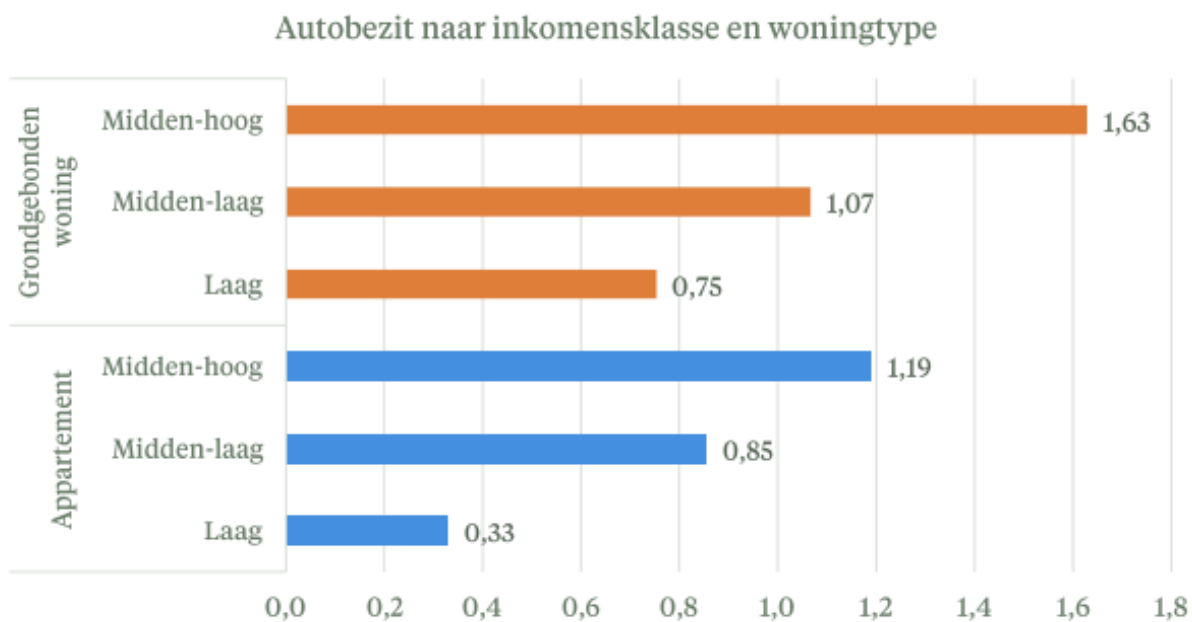
Maar op de bedrijventerreinen is het eigenlijk nog vreemder dat er zoveel ruimte voor parkeren wordt bestemd. Veel terreinen kennen overigens geen goed openbaar vervoer. Goed beleid uit de jaren 1990 (het zgn. ABC-locatiebeleid van het Rijk)<sup>17</sup> is grotendeels mislukt door tegenwerking van gemeenten, bedrijven en Economische Zaken. Het concentreren van werkgelegenheid rond de A12 in Zoetermeer is dus geen goed idee (zoals dat in het verleden Stadsvisie 2030) werd bedacht. Concentreren bij stations wel.

Een ander idee is het knijpen van de parkeernormen. Dat is een heikel punt. Veel wijken uit de Vinex-tijd zijn ontworpen met krappe normen (ongeveer 1,2 auto per woning), terwijl de gemiddelde duurdere woningen leiden tot groter autobezit.<sup>18</sup> Als men meer inwoners met hogere inkomens wil trekken – die meestal ook over grotere afstanden naar hun werk of voorzieningen gaan – dan is knijpen van de parkeernormen een duivels dilemma.

<sup>17</sup> Kern: Gij zult geen kantoren aan snelwegen leggen. Veel bezoek en personeel aantrekkende bedrijven zouden op OV-knooppunten moeten liggen (A-locaties).

<sup>18</sup> Bovendien is er de eigenaardigheid dat Nederlandse architecten garages voorschrijven die te klein zijn voor grote auto's. Garage wordt dus schuur.

Tabel 1: Autobezit referentiewijken Entree (bron: Whooz, 2022)



Afb 9 Autobezit Entree

Er zijn landen als Singapore en Japan waar het eenvoudig is geregeld: zonder (parkeer)vergunning mag je geen auto aanschaffen.<sup>19</sup>

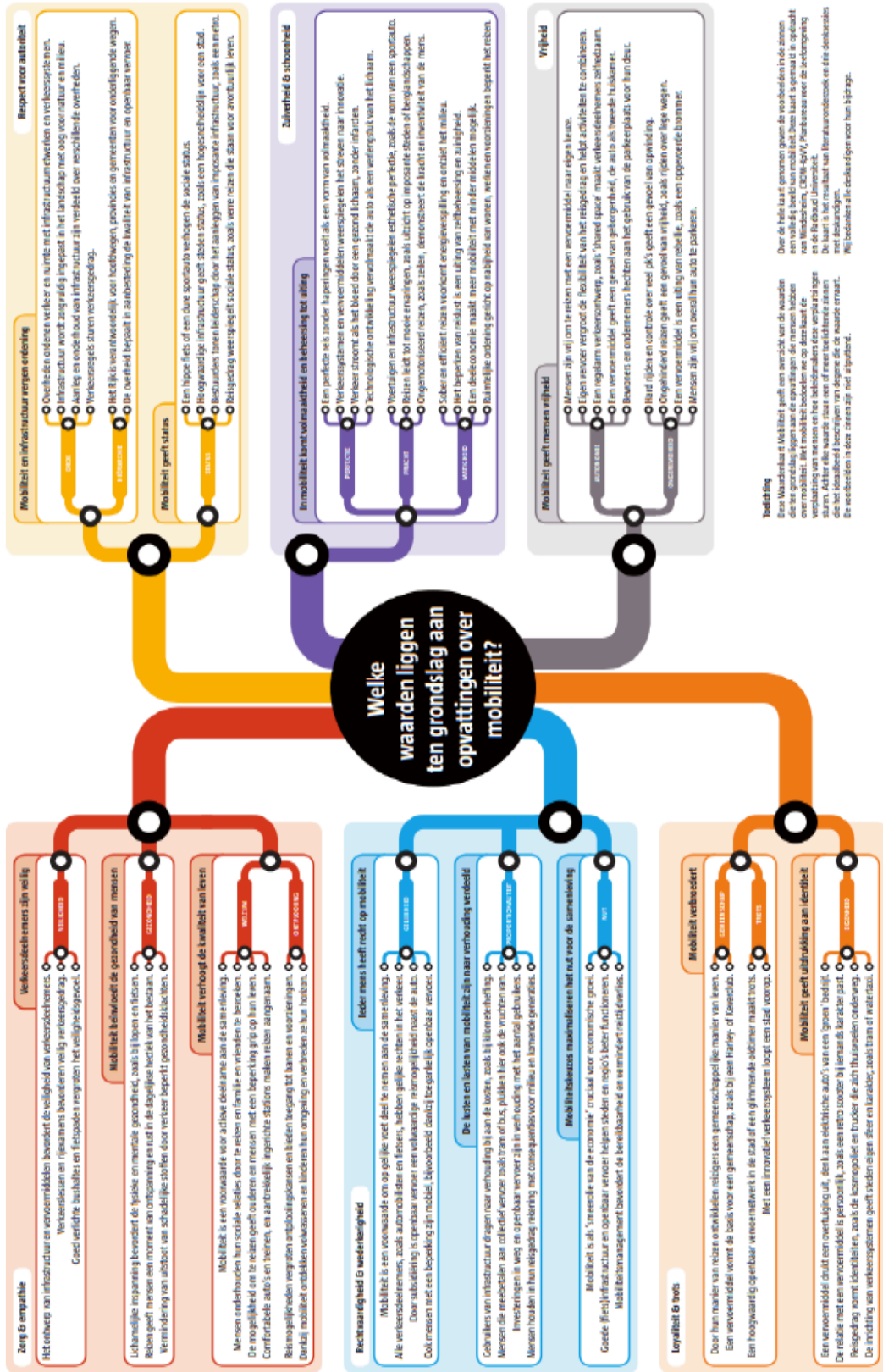
Daarnaast is er een heel repertoire aan inrichtingsconcepten<sup>20</sup> waardoor wijken en buurten vriendelijker voor langzaam verkeer kunnen worden ingericht ('duurzaam veilig'). Zoetermeer heeft daar al veel van in de praktijk gebracht - denk aan het autovrije Stadshart. Daarop kan worden voortgeborduurd.

<sup>19</sup> Rapport KIM.

<sup>20</sup> Zoals het rapport van Mooi Nederland: *Handreiking Stedelijke knooppunten; Een breder perspectief*, 2023



# Waardenkaart Mobiliteit



Afb 10 Waardenkaart mobiliteit



## COLOFON

Het Inspiratiedocument is de output van een serie bijeenkomsten onder de naam Atelier \* Stadmakers onder leiding van Schatbewakers.

Start Ateliers oktober 2023 – feestelijke presentatie Stadsprofielen op de Meer Zoeter Meer – markt van 19 oktober 2024

De 'kerngroep' van de Ateliers wordt gevormd door: Arjen van der Burg, Paul Schoenmakers, Flip Bakker, Piet Hekker, Kees van der Riet, Ad ten Ham, Peter Albers, Willem Hermans en Alcuin Olthof.

In een tweede groep vormt een volgende ring om de kern: Tobias Becker Hoff, Ewoud Blom, Natalie Vinke, Simone Langeveld, Suzanne Verboon, Stef Poolman, Janneke Goossens

Vanuit de deelname zijn er o.a. verbindingen met de organisaties van:

- Historisch Genootschap Oud Zoetermeer
- DuurSamen Zoetermeer
- Proef Zoetermeer
- Schatbewakers
- InterLevensbeschouwend Overleg Zoetermeer (ILOZ)
- JobHulpmaatje Zoetermeer
- Architectuurpunt Zoetermeer
- Hof van Seghwaert
- Urban Art Studio
- Kunstgarage Franx

Het inspiratiedocument bestaat uit 7 werknooties en een serie van 10 presentatiepanelen;

Disclaimer:

De werkstukken zijn met de grootst mogelijke zorgvuldigheid samengesteld. Voor onjuistheden en onvolkomenheden met betrekking op de inhoud kan Stichting Schatbewakers op geen enkele wijze verantwoordelijk of aansprakelijk gesteld worden. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend.

De werknooties zijn in een beperkte oplage fysiek verspreid. In digitale vorm zijn ze terug te vinden op onze website [www.schatbewakers.nl](http://www.schatbewakers.nl)



Copyright Stichting Schatbewakers



Delen of gebruik van de inhoud volgens CC Creative Commons: CC BY-SA

Zoetermeer 2024



