

Zoetermeer, stad met een verleden: Erfgoed als inspiratiebron voor de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer 2040

Arjen van der Burg en Paul Schoenmakers (Historisch Genootschap Oud Zoetermeer)

Erfgoed: 'Behoud door ontwikkeling' als praktijk

Het bouwen van Zoetermeer was een cultuurdaad, zoals de voorman van de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer, professor Sam van Embden, in mei 1965 tegen H.M. de Koningin zei. De stad is een bewuste schepping waaraan tot de dag van vandaag met vallen en opstaan aan verder wordt gewerkt. Cultuur is het geheel van denkbeelden, werkwijzen en middelen die een groep gezamenlijk gebruikt om iets van maatschappelijk belang vorm te geven – een school, een gezondheidsstelsel, maar ook een stad. Bij een stad spreek je over (de) 'bouwcultuur'. ¹

Cultuurhistorie is de geschiedenis van alles wat in Zoetermeer door onze lokale bouwcultuur is gepresteerd, vanaf de oudste tijden. Dus niet alleen van de architectuur, maar ook de aanleg van de Zoetermeerlijn, de stedenbouwkundige plannen voor bijzondere wijken als Rokkeveen en het Stadscentrum, de oprichting van scholen en het CKC, de parken, het behoud van de historische linten en het grondbeleid van de gemeente.

Die geschiedenis vindt men terug in ons 'cultureel erfgoed'. Dat is: 'uit het verleden geërfde materiële en immateriële bronnen, in de loop van de tijd tot stand gebracht door de mens of ontstaan uit de wisselwerking tussen mens en omgeving, die mensen, onafhankelijk van het bezit ervan, identificeren als een weerspiegeling en uitdrukking van zich voortdurend ontwikkelende waarden, overtuigingen, kennis en tradities, en die aan hen en toekomstige generaties een referentiekader bieden;' ²

Ingevolge het Belvédèrebeleid³ wordt in het algemeen door erfgoedpartijen uitgegaan van een dynamisch idee van erfgoed: 'behoud door ontwikkeling' is het beknopte motto. De wereld staat niet stil, eisen veranderen, gebouwen slijten, functies veranderen, steden veranderen – alleen inzetten op behoud is te beperkt, zelfs voor de meest bijzondere monumenten als het Paleis op de Dam of de Hollandse Nieuwe Waterlinie.

¹ De Verklaring van Davos is in januari 2018 op initiatief van Zwitserland ondertekend door alle Europese ministers van cultuur. ... 'Bouwcultuur omvat alle menselijke activiteit maar ook de immateriële cultuur waarbinnen het bouwen plaatsvindt: de sociaaleconomische context, het planningstelsel, de schaal van de bouwkundige detaillering tot de schaal van stedenbouw en landschap.'

² Erfgoedverordening Zoetermeer, 2022, Toelichting

³ Nota Belvédère, 1999, Rijksoverheid.

Zoetermeer is doordrenkt van geschiedenis. En die geschiedenis kan heel goed dienen als inspiratiebron voor de toekomst. Het erfgoed kan behouden worden door het goed te beheren en waar mogelijk verder te ontwikkelen.

Veel is in het verleden bedacht als oplossing van maatschappelijke opgaven, zoals: Wat doe je met de waterberging in deze lage polders? Hoe gebruik je de ruimte zuinig? Hoe los je parkeren op? Hoe kom je op tijd bij de universiteit en bij de banen die buiten Zoetermeer liggen? En dat is leerzaam.

Veel bleek van blijvende waarde – autoluwe woonbuurten, de Stadstuin Warande – maar sommige vindingen vielen tegen – parkeergarages bij hoogbouwflats, om financiële redenen – en kunnen wellicht ‘heruitgevonden’ worden. Zoetermeer is in de eerste plaats een goed bruikbare, moderne stad voor bewoners en bedrijven. En dat is heel wat waard.

Niet alles is evenveel waard, al moet je met een jonge stad als Zoetermeer voorzichtig zijn. Smaken veranderen: in de 20^{ste} eeuw werd wat in de 19^{de} werd gebouwd algemeen verketterd, om later te worden geherwaardeerd. Denk aan de Pijp in Amsterdam. Denk in Zoetermeer aan de Voorweg: begin jaren 1960 werd serieus gedacht over het afgraven van de weg omdat de wetering voor het waterstelsel niet meer nodig zou zijn. Omdat het hoogheemraadschap niet tot een besluit kwam, en omdat de heer Oskam eind 1967 vroeg om nog eens te kijken naar de mogelijkheden van behoud van de Voorweg, ligt hij er nu nog, zij het aangetast door nieuwbouw, wegen en spoorwegen.

Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en gebieden maken de stad herkenbaar. Zeker in een grotendeels nieuwe stad is dat belangrijk. Zulke gebouwen en gebieden worden in het algemeen hoog gewaardeerd. Dat komt ook tot uitdrukking in bijvoorbeeld de onroerend-goedwaarde van panden. Historische bebouwing (c.q. monumenten) in de buurt blijken daaraan positief bij te dragen.⁴

Wat hoge cultuurhistorische waarde heeft verdient erkenning en zo nodig bescherming, allereerst door de eigenaren die de waarde van hun bezit onderkennen. Maar ook de gemeente heeft daarin een (wettelijke) taak. Voor wat voor 1940 in Zoetermeer tot stand is gekomen is er een behoorlijk inzicht in wat van waarde is en is het nodige beschermd (vijf beschermde stadsgezichten, rijks- en gemeentelijke monumenten, beeldbepalende panden, archeologisch waardevolle gebieden, monumentale bomen), maar vanaf 1945 is bijna alles vogelvrij - uitzonderingen zijn de Koepeltjesbuurt: beschermd stadsgezicht, en de woning Julianalaan 1 van architect Jan Rietveld (zoon van de beroemde Gerrit). Denk maar aan het Wijkcentrum Meerzicht waarvan de sloop door velen – ook buiten Zoetermeer – nog steeds wordt betreurd.

Gelukkig heeft de gemeente een inventarisatie laten maken van alles wat sinds 1945 is gebouwd en aangelegd en zijn de cultuurhistorische waarden daarvan bepaald. Die waarden slaan neer in een overzichtelijke ‘cultuurhistorische

⁴ Platform31, *Cultureel erfgoed op waarde geschat*, 2013.

waardenkaart'. Vervolgens zal worden bekeken wat echt beschermd moet worden en op welke manieren, bijvoorbeeld als monument of beschermd stadsgezicht.⁵

In dit stuk proberen wij inspiratie te putten uit onze geschiedenis. Een strategische ruimtelijke visie zoals die nu door de gemeente wordt ontwikkeld vult niet alle hoeken en gaten van de stad in maar richt zich op de hoofdlijnen, op de ruimtelijke hoofdstructuur – in elk de openbare ruimte waar de gemeente (en ook andere overheden) nu eenmaal voor verantwoordelijk is, en op de manier van omgaan met de gebieden die binnen die hoofdstructuur liggen. Gewoonlijk worden wel enkele specifieke gebieden genoemd waar of de huidige toestand vooral behouden en verbeterd moet worden, of waar forse verandering nodig of mogelijk zijn. De reeks Vlamingstraat-Dorpsstraat-Schinkelweg is een voorbeeld van behoud-en-verbetering, het Entree-gebied is een voorbeeld van een grote verbouwing.

Waardevol gebied: De *historische linten* zijn de dijken, al of niet met weteringen, die in het kader van de klimaatverandering grote aandacht vragen. Het veen waar zij op rusten loopt het risico van uitdroging (zeker aan de uiteinden van Voorweg en Zegwaartseweg), gebouwen (denk aan monumentale boerderijen) aan de dijken lopen het risico van breken door ongelijkmatige verzakking. Behoud vraagt hier dus waarschijnlijk veel meer dan gewoon onderhoud. Maar de linten zijn ook prachtige groene routes door de stad en naar het buitengebied, die verdere verbetering verdienen, o.a. in de beplanting (zie *Beeldkwaliteitsplan Historische Linten*, Zoetermeer, 2018) en hier en daar aanvullende bebouwingsmogelijkheden zouden kunnen bieden. De overgang van de Zegwaartseweg, waar vroeger tuinbouwbedrijven zaten, naar het industrieterrein Zoeterhage kan bijvoorbeeld veel aantrekkelijker worden gemaakt.

De 'Nieuwe Kaart van Zoetermeer'

De Ruimtelijke Strategie Zoetermeer 2040 is een manier om de 'plattegrond van Zoetermeer' op orde te houden en waar nodig te vernieuwen. Verschillende 'sectorale' ruimtebehoeften hebben nieuwe of extra plekken nodig – bij elkaar een gewenst ruimtelijk 'programma'. Voor een goede invulling is het nodig de stad 'te lezen', dat wil zeggen: wat zijn de principes achter de gemaakte stad en zijn onderdelen, hoe zit hij in elkaar? (Je kan ook zeggen: 'snap je stad').

Zoetermeer heeft een 'goed afleesbare structuur', volgens *Het verhaal van de Stad*⁶, en dat is aantrekkelijk om te behouden. Het is goed om die lezing van de stad vanaf het begin expliciet te maken. Zoetermeer wordt getypeerd als een compacte stad met een glasheldere hoofdopzet: 'bloembladen' rondom de nerven

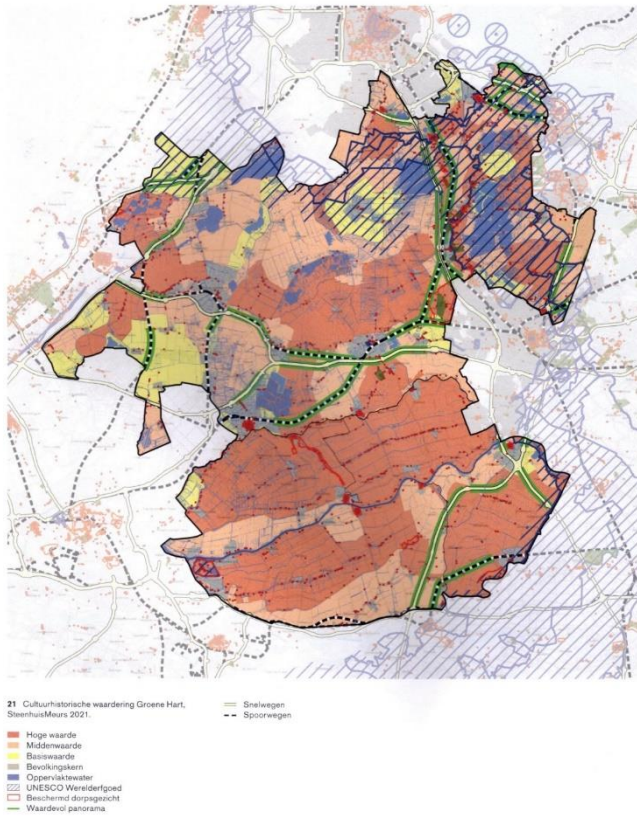
⁵ Memo 2024-050723 van 2 april 2024 over het *Inventarisatie- en selectieproject naoorlogs erfgoed Zoetermeer 1945-1990*.

<https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/themas/post-45-erfgoed/>

⁶ Dit is het eerste onderdeel van het Post45 rapport:

<https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/wp-content/uploads/2024/04/verhaal-van-de-stad-zoetermeer-post-45.pdf>

en het hart. Het open omliggende landschap is een waardevol contrast met de dichtbebouwde stad. Het is een stad tussen (grote) parken die op veel plaatsen doorlopen in de stad. De nieuwe stad is gevouwen rond waardevolle oude structuren. De stad heeft een eigen openbaar vervoerssysteem (Zoetermeerlijn). Bij de Zoetermeerlijn horen knooppunten, de stations met buurtvoorzieningen. Karakteristiek is ook de zgn. H-structuur van hoofdwegen voor autoverkeer die deels vorm heeft gekregen als 'parkway' met hoge visuele belevingswaarde. Voor



een veilige maar goede verkeersafwikkeling is er naast de H-structuur voor de auto ook een fijn vertakt net van voet- en fietspaden die door tunnels onder hoofdwegen doorgaan, zodat wijken met elkaar voor langzaam verkeer direct in verbinding staan (automobilisten moeten vaak omrijden). Naast de parken en plassen is er het cultuurhistorisch hooggewaardeerde landschap van de Zoetermeerse Meerpolder. Die waardering blijkt uit de waardenkaart van het Groene Hart⁷ en uit de aanwijzing van de polder als gemeentelijk beschermd stadsgezicht.⁸

Afb 1 Cultuurhistorische waardenkaart Groene Hart 2021

'De Meerpolder is zeer waardevol als markante landschappelijke eenheid door de openheid en de ovale vorm die zich duidelijk aftekent en die herinnert aan het oude veenmeer. Van waarde is tevens het oorspronkelijke agrarische karakter met de kenmerkende lage bebouwingsdichtheid en op de dijk georiënteerde boerderijen. Structuur en bebouwingsbeeld zijn goed bewaard.' Hieraan kan worden toegevoegd dat rond het meer de nederzetting 'Soetermeer' is ontstaan. Verder is in de jaren 1950 olie gewonnen door de NAM en stonden er ja-knikkers langs de Middenweg. De laatste jaren worden de natuurwaarden vergroot (weidevogelgebied met uitkijkpost).

⁷ *Cultuurhistorische waardenkaart Groene Hart*, Steenhuis/Meurs, 2021, in opdracht van Bestuurlijk Platform Groene Hart.

⁸ *Toelichtingen op de beschermde stadsgezichten*, onderdeel Meerpolder, gemeente Zoetermeer.

Deze samengestelde ruimtelijke hoofdstructuur van de stad is ook op zichzelf van



grote cultuurhistorische waarde (ook in nationaal perspectief⁹ omdat hij nog grotendeels aanwezig is en aanzienlijke ruimtelijke kwaliteiten - in de zin van bruikbaarheid, duurzaamheid, en belevingswaarde - biedt. De *Visie Biodiversiteit*¹⁰ ziet de Zoetermeerlijn, de H-structuur en de historische linten bovendien als de belangrijkste dragers van de biodiversiteit in Zoetermeer.

Afb 2 Visie Biodiversiteit 2013

Verbonden door deze hoofdstructuur liggen de parken, de plassen en de wijken: het stadscentrum annex de Dorpsstraat, de woonwijken en de bedrijventerreinen. Ieder deelgebied kent een herkenbare eigen 'bouwstijl' (stedenbouwkundige opzet en architectuur resp. landschapsinrichting), waarvoor veel experimenten zijn aangegaan. Dat draagt bij aan de diversiteit van de stad. Zoetermeer biedt een staalkaart¹¹ van naoorlogse landschapsarchitectuur, stedenbouw en architectuur.

Deze hoofdstructuur heeft enorme (openbare) investeringen geleverd en kan dus niet anders dan het uitgangspunt zijn voor de Nieuwe Kaart. Uitgangspunt, maar niet eindpunt. Aanpassingen op onderdelen zijn goed te verdedigen, waarbij gebruik gemaakt zou moeten worden van de principes die ten grondslag liggen aan de gegeven stad.

⁹ Want Zoetermeer is de eerste overloopkern of 'nieuwe stad' rond een oude kern. Lelystad kwam tegelijk tot stand - ook daar werd in 1966 de eerste paal voor woningen geslagen - maar is een compleet nieuwe stad.

¹⁰ Gemeente Zoetermeer, 2013.

¹¹ Dat wil zeggen: Van vrijwel alle stromingen in architectuur, stedenbouw en landschapsarchitectuur in Nederland zijn er in Zoetermeer goede representanten ('stalen') te vinden.

Een *algemene beleidsregel* zou kunnen zijn dat behoud en hergebruik vóór sloop en nieuwbouw gaat. Ook als het niet om beschermd erfgoed gaat. Hergebruik is in het algemeen immers duurzamer (besparing op CO2 en grondstoffen).

De bouwverordening van het Gewest Brussel zegt (hoofdstuk 2, artikel 4, lid 1): 'In het kader van elk project waarbij een bestaand bouwwerk is betrokken, wordt dat bouwwerk in stand gehouden en indien nodig gerenoveerd'. Na belangenafweging kan sloop worden toegestaan (er volgt een rij van vijf verplichte beoordelingselementen).

Inspiratiepunten

1. De stad als geheel: een compacte stad in het Groene Hart

Bij het nadenken over nieuwe 'overloopkernen' in de Randstad¹² in de jaren 1950 speelde het beschermen van wat later heette het 'groene hart' een grote rol. Overigens was dat geen natuurgebied maar een algemene, open reserveruimte voor toekomstige ontwikkelingen en vooral bestemd voor landbouw - de hongerwinter lag immer nog maar kort achter ons, zoals toen werd opgemerkt. Alle overloopkernen zouden dus buiten dat 'open middengebied' moeten blijven, wat ook bijna lukte (Spijkenisse, Purmerend enz.). Alleen voor Den Haag was aansnijden van de open ruimte onvermijdelijk door de ligging aan zee. Opmerkelijk is dat het Rijk bijna geen eisen stelde aan het territorium van de nieuwe stad (alleen moest het deel ten zuiden van de A12 voor de glastuinbouw beschikbaar blijven).

Ook kocht de gemeente, op grond van het *Uitbreidingsplan 1962*, een zeer groot areaal boerenland op. Maar in het *Strukturplan 1968* werd voor een nogal krappe stad gekozen, 'compact', om het groene hart te sparen en dat werd door hoogbouw mogelijk gemaakt. Deze zelfinsnoering maakte het mogelijk grote groengebieden aan de buitenkant neer te leggen en om een goed exploiteerbaar OV-systeem te ontwikkelen. Maar al snel bleek dat de stad te krap was voor 100.000 inwoners omdat de gemiddelde woningbezetting daalde.

Verder bleek het sparen van het groene hart niet algemeen gedeeld te worden. Kleine en middelgrote kernen groeiden (met steun van de provincie Zuid-Holland) hard, zoals Alphen aan den Rijn. De glastuinbouw en de goederenlogistiek groeiden later in Waddinxveen en omstreken als kool. Ten zuiden van Zoetermeer is de ruimte vrijwel geheel (behoudens het Balijbos en de wijk Rokkeveen) dichtgesmeerd met kassen (Nootdorp) en met lage bedrijfsbebouwing.

De Zoetermeerse Meerpolder is het enige open gebied dat is beschermd en deel uitmaakt van het Groene Hart, en dat volgens ons ook niet voor niet-agrarische bebouwing geschikt is. Zonne-akkers en windmolens in de Meerpolder (en ook in de Nieuwe Driemanspolder) zijn volgens ons taboe. Ook net over de randen van

¹² Commissie Westen des Lands, rapport 1958. Deze overloopkernen werden in 1972 (*Nota Volkshuisvesting*, minister Udink) 'groeikern' genoemd.

de polder (Buytenwegh de Leyens) is hogere bebouwing uit den boze omdat dan de visuele openheid van de polder en zijn omgeving wordt ondermijnd, wat met de skibaan van Snowworld ook al is gebeurd.

Gezien ontwikkelingen die in 1968 niet konden worden voorzien - de aanhoudende ruimtebehoefte voor wonen en andere doeleinden, de noodzaak tot het vermijden van klimaatstress, en de blijvende behoefte aan aantrekkelijke woonmilieus in de stad - wordt dit korset erg knellend. Kijken over de gemeentegrenzen ligt voor de hand. Een regionale blik is, net als in de jaren 1950, opnieuw nodig. Ten oosten van de Hoefweg ligt grond die geen veenweidegebied is en een cultuurhistorische 'basiskwaliteit' heeft. Benutting van Bleizo-Oost (ten oosten van het station Lansingerland-Zoetermeer) voor Zoetermeerse doeleinden (wonen, energie, onderwijs...) is een andere kans.

Verder biedt dit perspectief ook ruimte om na te denken over het stadsbeeld vanuit het landschap gezien. In het provinciale en rijksbeleid is de derde dimensie helaas afwezig (behalve als het om vlieghoogten gaat) en bouwt iedere gemeente graag de hoogte in.

Beleid voor bouwhoogten in de stad (en de regio) is toe aan vernieuwing.¹³ Wij dragen immers ook verantwoordelijkheid voor onze omgeving. Ook voor de toekomstige elektriciteitsvoorziening is dit een relevante kwestie (windmolens en hoogspanningsleidingen). Energie-installaties moeten zich volgens ons in het stadsbeeld (en het landschapsbeeld) voegen.¹⁴ Beeldkwaliteitsbeleid voor energie-installaties zou zinvol zijn. Dit geldt ook voor nieuwe kleine schakelstations en andere hulpgebouwtjes, of wanneer i.v.m. gevelisolatie een nieuwe buitenschil wordt aangebracht of een buitenunit van een warmtepomp.

Een niet onbelangrijk detail uit het verleden is dat Zoetermeer al in 1962 grond wilde aankopen voor de stadsuitbreiding, en er razendsnel (met rijkssteun) in slaagde binnen een paar jaar alle grond binnen het Structuurplan 1968 (dus exclusief Noordhove, Rokkeveen en Oosterheem) aan te kopen. Gemeentelijk grondbezit was echt de sleutel tot het hoge bouwtempo - Zoetermeer was enkele jaren de groeikern met de hoogste bouwproductie - en het vasthouden van de opzet van het structuurplan.

2. De Zoetermeerlijn/Krakeling met zijn knooppunten

De Krakeling, inclusief de haltes die deels wijkcentra zijn, maakt deel uit van het Zoetermeerse erfgoed.

¹³ In de *Hoogbouwvisie Zoetermeer* van 2003 is overigens wel uitvoerig aandacht besteed aan de visuele effecten van hoogbouw op de omgeving.

¹⁴ Het *Programma Energiehoofdstructuur* (2024) van het Rijk wil rekening houden met landschapseffecten bij de uitwerking van voornemens voor nieuwe leidingen (hoogspanning en waterstof). (Aanvullende MER.)



Afb 3 Variant uit 1971 (met tracés naar Alphen en Delft)

De lijn is namelijk de eerste naoorlogse NS-spoorlijn in Nederland en heeft de (nationale) betekenis dat de NS zich voor het eerst de waarde van stadsgewestelijk vervoer ging realiseren.¹⁵

De stations waren en zijn belangrijk als toegang tot goed OV en als

'wijk/buurtcentrum'. Feitelijk biedt Zoetermeer een door velen¹⁶ voorgestelde '15 minuten stad', maar dan op het niveau van de woonwijken. Ze zijn vooral bevolkingsverzorgend (dagelijkse behoeften) bedoeld en dus geschikt voor toevoeging van voorzieningen. Aanvulling met ambachten of dergelijke bedrijvigheid, of kleinschalig onderwijs en sportvoorzieningen, is ook goed denkbaar. De ruimtelijke kwaliteit – openbare ruimte, sfeer – laat bij sommige te wensen over (b.v. Seghwaert). De Leyens heeft een goede cultuurhistorische kwaliteit en een goede ruimtelijke kwaliteit en vraagt dus vooral om beheer.

Aanvullende bebouwing moet rekening houden met de omgeving. Meerzicht als wijk is b.v. grootschaliger dan Seghwaert.

Er hoeft overigens niet pal bij een station te worden gebouwd om de vervoerswaarde te vergroten. Voor treinstations hanteert men (*Programma Mooi Nederland*) een gebied van 4 km² rond zo'n station, voor tramstations zal dat minder zijn. In het Struktuurplan werd rekening gehouden met loopafstanden



van 500-700 m, wat een gebied van gemiddeld 1 km² (ca. 100 ha) oplevert.

Sommige stations (b.v. Meerzicht) hebben constructies van ruw beton, zgn. 'beton brut', waar de architectuurstroming Brutalisme naar is genoemd. Die zijn architectonisch interessant.¹⁷

Afb 4 Kunstwerk Station Meerzicht

¹⁵ Zie uitvoerig over de Zoetermeerlijn: Hans Gosselink, *De Zoetermeerlijn: Een unieke spoorlijn voor Zoetermeer, 't Seghen Waert*, 2022, blz. 4-15.

¹⁶ Zoals het Comité van Rijksadviseurs (CRA) en het Rijksprogramma Mooi Nederland (*Handreiking stedelijke knooppunten*, 2024).

¹⁷ *Atlas van het brutalisme in Nederland*, 2023, blz. 217.

Het tracé biedt door beplanting grotendeels een aangename reiservaring, die kan versterkt worden (uitzicht over de Meerpolder?). Combinatie met zonne-energie panelen of (kabels voor) andere nutsvoorzieningen is mogelijk als dat ondergronds is of in elk geval geen grote barrières voor het zicht van de reizigers opwerpt.

3. De H-structuur

De H-structuur biedt een stelsel vrijliggende autowegen dat de woongebieden vrijwaart van doorgaand verkeer en zorgt voor een vlotte afwikkeling van het autoverkeer door de stad en van en naar de omringende steden. Ze hebben de namen van de vijf continenten – de Europaweg symbolisch in het midden, de Australiëweg, de Aziëweg, de Afrikaweg en de Amerikaweg, naar hun eigen windrichting. Het stelsel heeft een belangrijke cultuurhistorische waarde.

De wegen waren ruim gedimensioneerd in de verwachting dat het autogebruik fors zou groeien. In de toekomst kan het zijn dat om verkeerstechnische redenen – b.v. door reservering van doelgroepstroken of het verlagen van de snelheid (nu deels 70 km per uur) – de capaciteit kan verminderen. Voorop blijft voor ons staan het aangename straatbeeld voor de automobilist, dat op delen van de H-structuur goed tot zijn recht komt.



Daar lijkt het op een 'parkway'. De (boom)beplanting, het licht slingerende wegbeloop en hoge bebouwing op afstand zijn de basis voor die prettige beleving.¹⁸ Op de Australiëweg – tot aan het Maxisplein – is dat het beste te zien. Ook de Aziëweg is – vanaf de afslag naar het ziekenhuis – een goed voorbeeld.

Afb 5 Australiëweg

Het 'facetplan voor groen en recreatie' (sic!, zonder hoofdletters) van 1968 besteedde ook aandacht aan de groene begeleiding van de belangrijkste wegen.

¹⁸ Frederick Law Olmsted is met Calvert Vaux de bedenker van de park-way: Deze is deel van een systeem van stadsparken (in Boston, 1868). Parken worden verbonden door wegen waarin zwaar verkeer gescheiden wordt van licht verkeer. (Clemens Steenberg en Wouter Reh, *Metropolitane landschapsarchitectuur, Stedelijke parken en landschappen*, Bussum: Toth, 2011, blz. 289-328.) Een scherpe definitie is er niet. Later is meer algemeen sprake van een (auto-)weg door een fraai landschap. Wim Nijenhuis en Wilfried van Winden (in *De diabolische snelweg*, Rotterdam: 010, 2007) zeggen: Parkways zijn in Nederland voor de snelwegen 'het sterkste paradigma'. Rijkswaterstaat noemde de parkway: 'het maken van opeenvolgende krommingen' (blz. 72-73).



Afb 6 Facetplan groen en recreatie, kaart 1

Hiervóór is al gewezen op de betekenis voor de biodiversiteit die de wegen hebben.

De onderdelen van de H-structuur zijn, hoe dichter ze bij het centrum komen, 'stedelijker', is de bebouwing er hoger en staat deze dichter bij de weg.¹⁹ Bij het begin van de Aziëweg (Lissenvaart en de woningen naast ziekenhuis) is in het verleden door de gemeente de toegevoegde bebouwing gezien als 'inleiding' tot het stadscentrum. Buiten de invloedssfeer van het stadscentrum vinden wij het wenselijk de belevingswaarde als waren de wegen 'parkways' te behouden in deze zeer compacte stad. Dus geen hoge bebouwing dicht bij die delen van de wegen en handhaving van aanzienlijke (boom-)beplanting.

Men heeft geprobeerd de Europaweg ter hoogte van het Stadshart een aangename stadstaat met hoge belevingswaarde te maken, maar heeft jammer genoeg een verkeersfunctie en vormt een barrière tussen het Stadshart en het tegenoverliggende gebied. Opheffing van die barrièrewerking en verbetering van de verblijfskwaliteit zijn dringend gewenst.

Door hun omvang (rijstroken plus geluidswallen en beplanting) scheiden de hoofdwegen de wijken fysiek. Maar op tal van plaatsen zijn d.m.v.

¹⁹ In 1973-1974 is naar varianten gekeken met een flinke groene ruimte in de Europaweg. *Stadsarchief Zoetermeer* inv. 050-1688, Europaboulevard.

onderdoorgangen fysieke barrières voor het langzaam verkeer voorkomen en vormt de 'scheiding' dus naar onze mening geen praktische hindernis.²⁰ De vraag is wel wat we met de Zwaardslootseweg aan moeten. Oorspronkelijk zat hij niet in het Struktuurplan omdat er een nieuwe provinciale weg (verlengde Aziëweg) naar Leiden om de Meerpolder heen zou komen. In de stadsstructuur ligt hij nu ongelukkig want hij snijdt het Binnenpark af van de rest van het woongebied. Een (beperkte) 'groene' overbouw (ecoduct) zou het ruimtelijke (en ecologische) leed deels kunnen repareren.

4. Centrum: Stadshart en Dorpsstraat

In de ontwikkeling van Groot-Zoetermeer was de centrum-kwestie, zoals bij alle nieuw steden, een heikele. Er lijkt een zekere rust te zijn gekomen in de verhouding tussen de beide centrum-delen, waarbij de Dorpsstraat, zich gedurig verfraaiend, profileert als voornamelijk intiem uitgaansgebied, en het stadshart als winkel-, evenement- en horecagebied van grotere schaal. Het geplande Centraal Park zal naar verwachting een meer overtuigende verbinding tussen beide delen van het stadscentrum leggen dan lang beschikbaar was.

Desondanks zijn beide gebieden niet gestabiliseerd. De Dorpsstraat ondergaat nog regelmatig bouwplannen die volgens de huidige bestemmingsregeling passend zijn maar volgens ons te royaal van maat zijn.²¹ Achterterreinen aan de Buurvaart krijgen steeds meer bebouwing. Een nauwere regeling van dit beschermde stadsgezicht is wenselijk. Daarnaast zijn verbeteringen, m.n. op de locatie van de voormalige Brinkersfabriek (nu Hoogvliet c.a.), nodig. Ook herstel van het oude haventje aan de Leidsewallen is een mooie kans.²²

Voor het stadshart zijn er goede verbeterplannen ontwikkeld door de gemeente maar is de toekomst van de bewinkelings onzeker (zoals elders in middelgrote steden). Het karakter van de eerste fase van het stadshart (geïnspireerd op Louvain la Neuve) is aangetast²³ en maar moet verder behouden blijven, ontworpen als het is op belevingswaarde.²⁴ De Europaweg en het Woonhart – dat niet in het Struktuurplan zat – blijven een onopgelost (kwaliteits-)probleem in het centrum.

²⁰ Bedenk dat Rokkeveen door de A12 van de rest van de stad wordt gescheiden en dat er voor langzaam verkeer maar enkele doorgangen zijn, terwijl deze wijk de hoogste WOZ-waarden van Zoetermeer kent. Ook de Zoetermeerlijn zorgt voor fysieke barrières.

²¹ Zie zienswijze HGOS over Dorpsstraat 82-84, 2021.

²² Brief BIZ Vastgoedeigenaren Dorpsstraat, Schatbewakers en HGOS d.d. 29 juli 2020.

²³ Dichtzetten galerijen, zwarte gevelbekleding.

²⁴ Als een van de eerste steden schakelde Zoetermeer een zgn. 'belevingsdeskundige' in (prof. Wentholt uit Rotterdam, opgevolgd door S. Evenblij).



*Afb 7 Eerste (verworpen)
inspiratiebron: Frankfurt
Nordweststadt*



*Afb 8 Tweede (aanvaarde)
inspiratiebron: Louvain la Neuve*

5. Gedifferentieerde woonwijken

De cultuurhistorische waarden in de opzet van de wijken en buurten, de kleinere ensembles en de individuele gebouwen en ruimten zouden expliciet uitgangspunt moeten zijn voor vernieuwingen. Op basis van de zgn. wijkbiografieën uit het Post45 project kunnen de kwaliteiten (en gebreken) van de wijken worden geïdentificeerd en waar nodig beschermd worden.



Afb 9 Cultuurhistorische waarden Buytenwegh-De Leyens, Contrei

Zo zal bijvoorbeeld in de als reactie op de hoogbouw golf van de jaren 1960 kleinschalig opgezette wijken Buytenwegh-De Leyens en Seghwaert hoogbouw niet toegelaten moeten worden, zoals bij het merkwaardige, niet doorgegangene plan voor De Sniep met zijn twee torens dreigde te gebeuren.²⁵

Voor het behoud van het karakter van de wijken is het nodig om hoogbouw niet als generieke verdichtingsvorm te kiezen. Na het verlaten van de hoogbouwmode in 1972 (herziening Structuurplan) is er een onevenwichtig beleid gevoerd t.a.v.

²⁵ De gemeentelijke randvoorwaarden geven inmiddels een goed kader voor een oplossing met middelhoogbouw.

bouwhoogten.²⁶ Hoogbouw is vaak een incident gebleven zonder duidelijke kwaliteitswinst in de plint en/of aan de top, wat tegenwoordig 'redelijke' standardeisen lijken te zijn. Op de stadhuistoren en diverse flats in Oosterheem na hebben alle Zoetermeerse hoogbouwflats een stompe en onaanzienlijke beëindiging. In Oosterheem is aangetoond dat een goede balans te bereiken is tussen de verschillende bouwhoogten, maar die was dan ook in het plan doordacht en gerelateerd aan de ruimtelijke situatie (b.v. hoogbouw langs het Heemkanaal).

Eerder moet uitgegaan worden van de ervaringen met dubbel grondgebruik maar ook van de methode die R. Uytenhaak²⁷ heeft ontwikkeld om optimale dichtheden te bepalen, waarbij middelhoogbouw – hier tot ca. 6 lagen (model Het Fregat) – in de praktijk voordelen heeft t.o.v. hoogbouw.

In Zoetermeer zijn allerlei woningbouwexperimenten gedaan, waarvan er drie een 'Rijkspredikaat' kregen (Dekkenplan Meerzicht, Terrasflat Palenstein, Pleintjesplan Meerzicht). De koepelwoningen in Meerzicht zijn hier geen officieel Rijksexperiment maar een vrijwel identiek plan in Nuenen wel. Andere experimenten zijn b.v. die met de houtskeletbouw geweest en de vele parkeergarages met speeldek, een uitvinding van de gemeente (gemeentewerken) en de ERA. In principe verdienen die experimentele complexen bescherming maar kunnen verbeteringen nodig zijn (zoals bij de woondekken van Sterenberg in Buytenwegh).

Tot de minder opvallende experimenten behoorden ook de ERA-flats waarin de bewoners de woningindeling konden kiezen. Dit betrof de Bossenbuurt. Het belang van experimenten is dat ze oplossingen bevatten die herhaald kunnen worden. In het algemeen is 'dubbel grondgebruik' in Zoetermeer uitvoerig en met meer of minder succes uitgeprobeerd.

Hoewel vanuit een oogpunt van duurzaamheid vermindering van het autogebruik wenselijk kan zijn is een flink deel van de Zoetermeerse bevolking auto-afhankelijk. De stad is immers goed gelegen in de Randstad, en er zijn dus veel arbeidsplaatsen in de wijde omgeving bereikbaar (binnen 1 uur) – vooral per auto. De economische structuur van stad noch regio verandert snel in een andere richting (zoals universiteitssteden wel en explosief doen), dus moet op langdurig flink autobezit (en gebruik) worden gerekend. Parkeren voor bewoners is dan een belangrijke voorwaarde voor een aantrekkelijke stad. In de bestaande stad heerst krapte, en nieuwbouw gaat vaak gepaard met hogere dichtheden. Conflicten over verwachte problemen in bestaande buurten met parkeren zijn talrijk. De bestaande wijken zijn niet gebouwd op het huidige hoge autobezit per huishouden.²⁸

²⁶ *Hoogbouwvisie* Zoetermeer 2003. De visie is maar beperkt gevolgd en berustte op een heel ander stadsidee dan thans geldig lijkt (torens langs de A12 als blikvangers) en op heel andere marktomstandigheden (torens m.n. voor kantoren).

²⁷ *Steden vol ruimte*.

²⁸ Terwijl het aantal bewoners per woning daalt stijgt het aantal motorvoertuigen per woning. Maar die staan buiten en meestal niet in de woning of op eigen terrein.

In het verleden werden bij verschillende flats parkeergarages gebouwd. De locaties daarvan zijn gewoon nog beschikbaar en ze boden in veel gevallen ook vermaak en een gunstig klimaat (groene daken, water). Met name de drie enorme parkeergebouwen met daklandschappen in Driemanspolder (Dunantstraat) boden ruimtelijke kwaliteiten die nu afwezig zijn.

Zowel voor vergroening van de stad als voor een betere openbare ruimte – nu



wonen veel mensen eigenlijk op een parkeerplaats, ook bij nieuwbouwprojecten - is aan te bevelen die garages in een of andere vorm te laten herleven en ook bij op andere plekken te zoeken naar gebouwde parkeeroplossingen. Financiering is wel een heikel punt. De laatste overblijven flat met garage – het Savelsbos – verdient dus hoge waardering.

Afb 10 Savelsbos

6. Bedrijventerreinen

Bij het transformeren van bedrijventerreinen zijn enkele waardevolle gebouwen in het geding (zoals v/m Bols en het Siemens-complex) waar hergebruik voorop zou moeten staan.

Als kantoorlocatie (voor zover daar in de toekomst nog behoefte aan is) blijft het Entreegebied geschikt. Waardevol zijn het Uniegebouw, de Kristalkantoren en Kinderen van Versteeg-complex. Net als bij andere kantoren moeten hier goede mogelijkheden zijn voor ombouw naar wonen met andere functies (dienstverlening), mogelijk in combinatie met nieuwbouw op de royale parkeerterreinen.

De vraag is of niet vol ingezet zou moeten worden op veel hogere bebouwingsintensiteiten (fsi) op bedrijventerreinen dan gebruikelijk. Verdere verdichting van woonwijken is maatwerk en leent zich niet voor grote volumes, terwijl de bedrijventerreinen, mede door hun ligging aan de oostkant van de stad grotere massa's goed verdragen (denk aan volumes als het Rotterdamse Groothandelsgebouw).



Dat geldt uiteraard ook de voor ruimtevreterende lage distributiebedrijven langs de A12. Ook het zeer ruime areaal parkeerplaatsen in de open lucht (op eigen terrein en aan de openbare weg) dat de bedrijventerreinen kenmerkt biedt verdichtingsmogelijkheden.

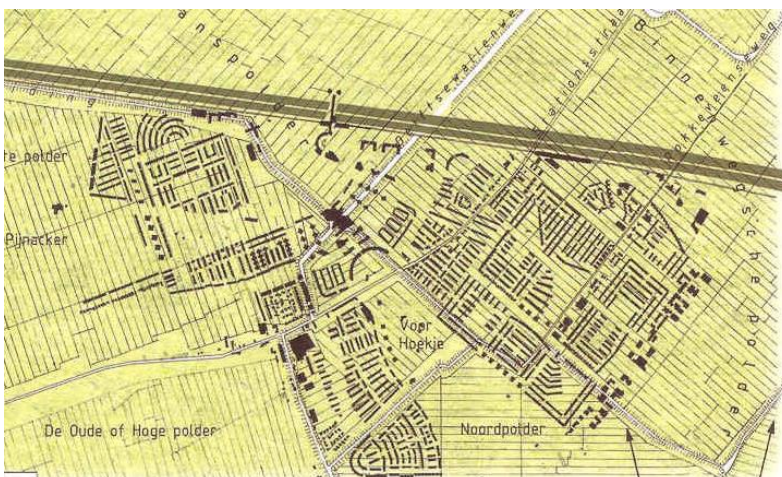
Afb 11 Parkeerterrein, Lansinghage

7. Groen

Zoetermeer heeft na de oorlog ruim aandacht besteed aan 'groen', zowel als rand van een wijk (zoals rond het Dorp) of stad (Westerpark), als binnen de wijken, voor waterberging, rust, recreatie en natuurbeleving. Daarnaast is natuurlijk de Meerpolder 'groen' in de zin van (commercieel) agrarisch gebleven.

De grotere wijk- en stadsparken hebben hun eigen kwaliteiten en sommige zijn in de loop van de tijd flink aangepast (b.v. Vernède sportpark). Recreatie geeft her en der spanningen met natuurbeleving (b.v. in het Buytenpark). Als uitloop van de directe woonomgeving – b.v. de rand van het Westerpark in Meerzicht en zijn uitlopers in de Bergenbuurt – geeft het groen een grote bijdrage aan de woonkwaliteit. Het is onverstandig om in het algemeen overal door bebouwing en verharding meer recreatieve mogelijkheden in het groen te bieden, met uitzondering van het Van Tuyllpark en het Vernèdepark die uitdrukkelijk voor sport zijn bedoeld. Eerder ligt meer verbouw van voedsel voor de hand ('voedselbos').

De groenopzet van de Zoetermeerse wijken kent een buitengewone rijkdom, van de groene vlaktes waarin hoogbouwflats staan in Driemanspolder en Meerzicht tot de intieme parkjes en vijvertjes van Seghwaert. Voorop staat dat de keuze vanaf Buytenwegh de Leyens voor het behoud van natuurlijke of culturele



landschapselementen (sloten, windsingels, boomgaarden...) een goede is geweest en voor de toekomst uitbreiding verdient, inclusief reconstructie c.q. onderhoud van oude elementen (b.v. insteekhovens aan de oude linten).

Afb 12 Rokkeveen volgt de oude ondergrond



Afb 13 Buytenwegh



Afb 14 Seghwaert

Voor Meerzicht zou b.v. het ruime en fraaie wijkpark (Bossenbuurt) ongeschonden moeten blijven, maar kan de verblijfswaarde worden verhoogd. Verbinding met het stadshart vergroot de waarde van het park en de groenstructuur van de stad. De norske onderhuizen van de flats kunnen wellicht worden opengebroken en bewoonbaar worden gemaakt; aanvullende bebouwing aan die flats is ook denkbaar.



Afb 15 Wijkpark Meerzicht



Afb 16 Gesloten onderhuis

Verder zou opnieuw gekeken kunnen worden naar de actualiteit van de toen (*Strukturplan 1968*) gehanteerde groennormen. De waarde daarvan was dat er systematisch beredeneerd werd op welk schaalniveau groenelementen nodig waren, wat hun aard zou zijn en hoe groot ze zouden moeten zijn.

De recreatiebehoeften veranderen, het klimaat verandert, en met de verdichting van de stad moet het groen meegroeien, maar is dat hetzelfde groen als in 1968?