

Post 65 erfgoed uit Zoetermeer in nationaal perspectief

Notitie voor de RCE t.b.v. het Post 65 programma

Denkkader

Zoetermeer is anno 2023 een middelgrote stad, de vierde van Zuid-Holland, met 127.000 inwoners. Zestig jaar eerder waren dat er nog geen 10.000. Van wat de Post 65-periode wordt genoemd biedt Zoetermeer in dichte pakking een complete en rijk gevulde staalkaart: stedenbouw, verkeer, architectuur, voorzieningen, groen. Tussen 1960 en 1990 zijn er bijna 36.000 woningen gebouwd, 64% van de woningvoorraad anno 2023. (In heel Nederland zijn tussen 1960 en 1990 ruim 3 miljoen woningen gebouwd, dat is 37% van de woningvoorraad.)

Zoetermeer als 'nieuwe stad' is een vrucht van rijksbeleid, van provinciaal beleid en van gemeentelijk beleid. In verband met de voorbereiding van een nieuwe tranche waardering van het gebouwde erfgoed door het Rijk i.c. de RCE, na de wederopbouw nu voor de periode 1965-1990, gaan wij in deze notitie uit van het nationale perspectief, d.w.z. wij doen een voorstel voor 'objecten' uit Zoetermeer die onze inziens van nationaal belang zijn. Dat wil niet zeggen dat ze exclusief in Zoetermeer voorkomen¹, maar wel dat ze representatief zijn voor ontwikkelingen in deze periode in Nederland en in sommige gevallen ook uniek zijn (zoals het Stadshart, de Zoetermeerlijn en het voormalige Ministerie van OCW). Er staan genummerde verwijzingen naar deze representatieve objecten, die in de bijlage staan.

Vanuit nationaal perspectief is Zoetermeer niet alleen een soort levend openluchtmuseum, maar ook een laboratorium voor de opeenvolgende nationale verstedelijkingsstrategieën die er voor moesten, en moeten, zorgen dat de enorme verstedelijkingsdruk die sinds de industrialisatie op het 'westen des lands' staat op ordelijke wijze wordt opgevangen² en niet alleen zorgt voor voldoende huisvesting voor bedrijven en huishoudens, maar de ook zgn. open ruimte van de Randstad in leven houdt. Daarvoor werd in de jaren 1950 door het Rijk het concept 'overloopkern' bedacht: te volle stadsregio's werden ontlast door op afstand gelegen, zelfstandige 'nieuwe steden'.³ Zoetermeer is de eerste overloopkern rond een bestaand dorp die in Nederland werd gebouwd.⁴ Voor zulke 'nieuwe steden' bestonden geen (Nederlandse) modellen, ze zijn dus allemaal pionierswerk. Ook na de eerste fase, bedoeld voor 100.000 inwoners, bleef Zoetermeer die ontlastingsfunctie uitoefenen.

De nationale betekenis is niet alleen die van de eerste (grote) overloopkern – een nieuwe stad - rond een bestaand dorp, maar met een bijzondere taak: het zo vrij mogelijk houden van verstedelijking van het 'groene hart' van Holland, en wel door een compacte stadsopbouw. Verder is de nationale betekenis dat

¹ In andere voormalige groeikernen komen verwante objecten voor.

² Het centrale motief van de Nederlandse ruimtelijke ordening is door Faludi en Van der Valk treffend getypeerd als *Rule and order* (1994).

³ Rapport *De ontwikkeling van het Westen des Lands* (1958), (eerste) *Nota inzake de Ruimtelijke Ordening*, (1960).

⁴ Lelystad is de eerste overloopkern die compleet nieuw was.

Zoetermeer de eerste naoorlogse *spoorlijn* (7) kreeg als 'stadsspoor' tussen Den Haag en Zoetermeer. Tenslotte is Zoetermeer een manifestatie van de verstedelijking in Nederland die tot 1990 (*Nota Volkshuisvesting*, Heerma) in buitengewoon sterke mate dreef op financiering door de Rijksoverheid, met al zijn regels, toezicht en bemoeiing. Dat gold zowel voor de volkshuisvesting als voor de stedenbouw en de voorzieningenstructuur (groekerninstrumentarium). Zoetermeer biedt dus ook een spiegel van het rijksbeleid in brede zin. Tenslotte huisvest Zoetermeer twee grote gebouwen van *voormalige ministeries* (11) - ook deel van het overloopbeleid, ter ontlasting van Den Haag - en enkele andere gebouwen ten dienste van de nationale overheid.

Erfgoed in onderdelen

Wat vanaf 1945 in Zoetermeer is gebouwd wordt door de gemeente geïnventariseerd, gewaardeerd op zijn erfgoedwaarde en t.z.t. beschermd op grond van een Raadsmotie uit 2018. Vooruitlopend op de afronding van dat project heeft het Historisch Genootschap Oud Soetermeer zelf een beeld gevormd van de in nationaal opzicht meest representatieve 'objecten' uit de Post 65 periode. Voortgebouwd wordt daarbij op onze eerdere inventarisaties en beschouwingen⁵ en op onze voorstellen voor behoud van naoorlogs objecten naar aanleiding van plaatselijke bouw- (c.q. sloop-) initiatieven⁶.

De 'objecten' die wij van nationaal belang achten – en dus volgens ons erkenning als waardevol en vervolgens een vorm van bescherming verdienen – bestaan uit vertrouwde objecten als gebouwen en ensembles van gebouwen met hun bijbehorende openbare ruimten, maar ook uit groene ruimten, infrastructuren en wat we noemen materieel-immateriële producten zoals plankaarten ontwerpmethoden. Ze zijn representatief voor de verschillende perioden, de stedenbouw (inclusief planmethoden, infrastructuur en groenstructuren), en voor de verschillende functies (wonen, recreatie enz.).

De ontwikkeling van Zoetermeer vond plaats in de perioden die de RCE onderscheidt (afgerond): 1940-1965 wederopbouw, 1965-1970 groei, 1970-1980 verandering, 1980-1990 differentiatie.

Voor Zoetermeer is een preciezere periodisering:

1940-1962 Eerste schaa sprong: Forensendorp (hier niet behandeld)

1962-1988 Tweede schaa sprong: Overloopkern en groekern

- 1962-1972 Eerste fase: Uitwerking structuurplan (hoogbouw)

- 1972-1988 Tweede fase: Experimenten in kleinschaligheid (laagbouw en middelhoogbouw)

1988-1995 Derde schaa sprong: Verlengde groeitaak en sprong over de A12.

Ontwikkeling van de stad

Omdat Zoetermeer van na 1945 een geheel geplande stad is wordt begonnen met het *Strukturplan 1968* (1), als strategisch kader en als planproduct op zichzelf. Het Strukturplan is tot eind jaren 1980 het grondplan geweest voor de

⁵ Onder andere als inbreng in de Omgevingsvisie Zoetermeer van 2022.

⁶ Zoals bijvoorbeeld voor het behoud van het zgn. Monutagebouw dat gemeentemonument is geworden.

stadsontwikkeling en is met enkele wijzigingen onveranderd uitgevoerd, en uiteindelijk aangevuld (sprong over de A12). Wijk na wijk, infrastructuur na infrastructuurelement werd planmatig ontwikkeld en die zijn dus de volgende kapstok voor dit voorstel. In de verschillende deelgebieden zijn uiteenlopende inrichtingsprincipes en planmethoden gehanteerd en is uiteraard gereageerd op de contemporaine omstandigheden (veel geld/weinig geld b.v.).

Binnen de deelgebieden liggen kleinere en grotere ensembles – in de Post 65 periode zijn die veel kenmerkender voor de verstedelijking dan individuele gebouwen – en losse 'objecten'.

1. 1962-1972: *Uitwerking Struktuurplan (hoogbouw)*

Begin 1962 aanvaardde de gemeente de taak om uit te groeien tot 100.000 inwoners. Het Instituut voor Stad en Landschap van Zuid-Holland (o.l.v. W.F. Schut) maakte daarvoor een plan, maar eind 1962 werd Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer in het leven geroepen met gerenommeerde krachten (S. van Embden, Rein H. Fledderus, W.F. Schut) die grotendeels opnieuw begonnen. Het ontwerpstructuurplan werd begin 1965 (vóór de plannen voor de Bijlmermeer) openbaar gemaakt en werd alom toegejuicht.⁷ Vaststelling volgde in 1968. Het was een representant van de hoogtijdagen van het modernisme en zijn stedenbouwkundige verschijningsvorm, de functionele stad. Het is een stad die doorgerekend en doorgecomponeerd is, rationeel in zijn programma en in zijn organisatie – de vier bekende functies (wonen, werken, recreëren, verkeer) hebben elk hun eigen plaats.

Het zou een zeer compacte stad worden in een open landschap ten noorden van de A12 om ten zuiden van de A12 ruimte voor de glastuinbouw te laten. Compactheid zou worden bereikt door 75% van de woningen in *hoogbouw* (21) (gedacht werd aan 20 lagen) uit te voeren. Om de stad kwamen grote groengebieden als overgang en buffer naar het groene hart, en ze dienden voor sport en recreatie. De basis was een dubbele verkeersinfrastructuur: een stadspoor (vrijliggend) en een stelsel van *vrijliggende hoofdwegen* (6) met parkway-karakter, die aansloten op provinciale en rijkswegen. Het werd een 'voorbeeldig' plan: grote woonwijken als bloembladen rond een kern, het nieuwe stadshart. Daarnaast aparte industriegebieden en kantorenstroken. Elke wijk kreeg een (of twee) *treinhalte(s)* met een *voorzieningencentrum* (4), op loopafstand van de meeste woningen ('transit oriented development' avant la lettre). De ondergrond werd als tabula rasa behandeld (ophoging was alleen voor wegen nodig, oude ontginningslinten werden voornamelijk gehandhaafd uit kostenoverwegingen, het oude dorp werd bijkans van de kaart geveegd).⁸

⁷ *De Volkskrant*, 8 januari 1965: 'Zoetermeer over vijftien jaar de modernste stad van Nederland'.

⁸ Na 1970 werd meer rekening gehouden met de bestaande polderverkavelingen (Buytenwegh-De Leyens en Segwaert) en werd het oude dorp gehandhaafd.



Maquette voor Koningin Juliana, mei 1965

Om snel te kunnen bouwen werden twee kleine wijken van ca. 3.000 woningen ontwikkeld (Palenstein - inmiddels fors getransformeerd - en *Driemanspolder* (5), eerste palen voor beide wijken in 1966). Het zijn twee *modernistische woonwijken* met overwegend hoogbouw rond een verkeersluw binnengebied met groen en buurtvoorzieningen, aflopend met laagbouw naar het Dorp, de een dominant met woningwetwoningen, de andere met gemengde financiering.

Het grote werk kwam in de wijk Meerzicht (20.000 inwoners). Het plan begon in 1965 modernistisch met 74% hoogbouw in het noordoosten en een fraai wijkpark. De buurten liggen aan een boomstructuur als hoofdontsluiting. In 1968 kwam, net als overal ter wereld, de klad in de hoogbouwplannen. Meerzicht werd deels omgekat naar laagbouw en middelhoogbouw (en telt uiteindelijk nog 59% hoogbouw), met ruimte voor *experimentele woningbouw* (officiële rijksexperimenten en andere experimenten) (15, 16, 17, 18, 19, 20) en in het algemeen een grotere variatie aan woningtypen en verkavelingen. De hoogbouw van de jaren 1960-1970 is standaard, als uiting van de bouwexplosie onder minister Bogaers met representanten van enkele grote bouwsystemen (ERA, EBA, MUWI). Eén flat heeft nog een parkeergarage met recreatiedak, een eigen uitvinding van de gemeente i.s.m. ERA. De hoogbouwflats waren uitdrukking van de gestegen woonkwaliteit (ruime oppervlakte, lift, c.v. – dankzij de Voorschriften en Wenken van 1965).

Aan Meerzicht grenst het Westerpark (70 ha., waarin een natuurtuin als bijzondere waarde zit), met golfbaan en deels via groene vingers de wijk inlopend.

Op verschillende plaatsen, en soms later dan het woongebied, kwamen gebouwde voorzieningen tot stand, zoals kerken (14), sportgebouwen (13),

uitvaartcentra (24), middelbare scholen (22) en seniorencomplexen (23).

Wegens de onverwachte groei van de kantorenmarkt werd een zgn. *kantorenstrook* gecreëerd tussen Meerzicht en Driemanspolder, rond de afslag van de A12. Alle kantoren staan solistisch op hun eigen kavel met eigen parkeervoorzieningen (10). Een deel van de kantoren is omgezet in woningen, een deel is in afwachting van toekomstige transformatie.

In 1972 werd het structuurplan aan de afkeer van hoogbouw aangepast (terwijl ook het beloop van het stadsspoor werd verbeterd), zonder dat de grondvorm van de stad veranderde. De opgave bleef toch om hoge woningaantallen en dus behoorlijke dichtheden te halen, en dat kon door gestapelde laagbouw/middelhoogbouw. Wat hielp was dat het Rijk ook van koers veranderde (stop op toeslagen voor hoogbouw, start van een programma met experimentele woningbouw).

2. 1972-1988 Experimenten in kleinschaligheid (laagbouw en middelhoogbouw)

De wijken na Meerzicht kregen laagbouw en enige middelhoogbouw, en een minder royaal wegennet voor de auto. Buytenwegh-De Leyens is een wijk die een hoge dichtheid haalde uit een gemengd programma van experimentele middelhoogbouw en compacte laagbouw, rond een boomstructuur (bloemkoolwijk), met twee treinhalttes en twee voorzieningencentra. Restanten van een oude boomgaard en oude tochtsloten vormen bijzondere waarden. De Leyens vleit zich om een uitloper van de recreatieve *Zoetermeerse Plas* (Noordelijk Plassengebied) (28) die op zijn beurt overloopt in het oude landschap (groene hart), en heeft daarmee een haast buiten-stedelijke kwaliteit. De wijk grenst aan de open en agrarisch gebleven Meerpolder, en aan het deels voor sport en recreatie bedoelde Buytenpark.

Seghwaert kent een grote variatie in kleinschalige, voornamelijk in baksteen uitgevoerde woningbouwprojecten, waarbij groen en water vooral binnen de bebouwingsvlekken liggen, rond een wegenstructuur die een halfrooster vormt. Kunstenaars introduceerden ene kleurenschema. Een oude boomgaard is een belangrijke attractie. Er is een klein *wijkpark* in de stijl van Louis le Roy (26). Seghwaert-Noord dateert van na 1980 en is veel soberder uitgevoerd.

In hoog tempo werden de geplande woonwijken gebouwd. Seghwaert was als laatste klaar in 1985.

In het *stadshart* (2) kwam vertraagd tot stand. Eerst kwamen er alleen *overheidsgebouwen* (en voorzieningen voor het stadsspoor) (1976: Ministerie van Onderwijs (11), 1980: politiebureau/brandweerkazerne (12)). Dat gebied moest door marktpartijen worden ontwikkeld en de markt zat erg tegen (oliecrises). Na afwijzing van een grootschalig modernistisch plan van Zanstra werd gekozen voor een plan, geïnspireerd op Louvain-la-Neuve in België. Het stadshart kent in opzet (1^e fase) *kleinschalige bebouwing* met mediterrane trekken (arcades) en is dominant ingericht voor voetgangers, maar is technisch gesproken modern en grootschalig (overbouwde wegen, ondergrondse

expeditie). Met een gemengd programma (overheid, detailhandel, horeca, kantoren) met relatief veel woningen (boven winkels) en een busstation. De vormgeving is expliciet gericht op een hoge belevingswaarde (inschakeling belevingsdeskundige). Er zijn opmerkelijke *parkjes* (bedoeld als 'stiltegebieden') (27).

In latere fasen zijn grootschalige elementen (woontorens) toegevoegd, een overdekt winkeldeel plus een grootschalig woonhart aan de overkant van de Europaweg. De arcades zijn grotendeels dichtgezet (vergroting winkels).

Inmiddels was de bevolkingsgroei veel minder heftig dan verwacht, en was de eerste oliecrisis van 1973 een streep door veel rekeningen. De tweede oliecrisis in 1979 leidde tot een langdurige en diepe economische crisis en bezuinigingen op de woningbouw. Intussen werden in 1972 subsidies voor de groeikernen (nieuwe naam voor de overloopkernen) ingevoerd⁹ en werd bij het rijk een sterk ondersteunend apparaat opgebouwd om de kernen te laten bloeien. In 1985 werden de groeikernen door het Rijk afgeschaft (maar ze bleven veelal groeien).

3. 1988-1995 Verlengde groeitaak en sprong over de A12

De regionale woningbehoefte bleef toch hoog, en de provincie zocht naar nieuwe bouwlocaties. Uiteindelijk bood Zoetermeer zich nolens volens aan, vooral ten zuiden van de A12, wat tot dan toe taboe was wegens ruimte die voor de glastuinbouw werd geboden. Het werd Rokkeveen, en in het noorden de kleine wijk Noordhove die aan het Groene Hart raakt. Beide zijn deels na 1990 gebouwd.

Rokkeveen (oostelijk deel tot 1990) is post-modernistisch en kent deels een vrije verkaveling met eengezinswoningen rond een wijkpark. Het westelijke deel (bebouwd vanaf 1993) volgt deels de lijnen van het barokke *Floriadeterrein* (ontwerp vanaf 1982) (25). Het stadspoor had door de wijk kunnen lopen maar is niet gerealiseerd.

Een meevaller was dat de Nationale Tuinbouwtentoonstelling Floriade 1992 werd toegewezen aan Zoetermeer i.s.m. Den Haag. Daarmee ontstond een groot gemeentelijk terrein waarvan de plattegrond voor een bijzondere woonwijk werd klaargelegd, wat later ook de financiële balans recht trok. Een nieuwe iconische brug vanaf het NS-station werd de entree voor de Floriade (*Nelson Mandelabrug* (8)). Ook het regionale park Balijbos werd aangelegd. Voor Rokkeveen werd een nieuwe *planmethodiek* (3) bedacht¹⁰.

De industriegebieden lagen en liggen aan de oostkant van de stad; ze zijn functioneel opgezet zonder opvallende ruimtelijke structuren. Ze hebben meestal wel een groene rand. Her en der staan er opvallende, *grootschalige gebouwen* (9). De verandersnelheid is vrij groot, vooral bij de oudste terreinen (transformatie naar woningbouw).

Historisch Genootschap Oud Soetermeer
november 2023

⁹ Anti-cyclisch investeren deed het trio Gruijters, Van Dam en Schaeffer in het kabinet-Den Uyl (1973-1977). De groeikernregeling uit 1972 was overigens nog van minister Udink (CHU).

¹⁰ *Stedenbouwkundige ontwerpmethoden*, gemeente Zoetermeer.

Bijlage

Zoetermeerse Post 65 objecten van nationaal belang

Stedenbouw		
	<p>1 Structuurplan Zoetermeer 1968 (Plankaart plus Toelichting, met Facetplan groen en recreatie) Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer (WOZ)</p>	<p>Bijzonderheden Plan voor de nieuwe stad. Grotendeels uitgevoerd plan (stadsspoorlijn gewijzigd, hoogbouw vanaf 1972 omgezet in laagbouw).</p>
	<p>2 Stadshart 1^e fase Westwaarts 1-76 e.a. 1990 Projectteam Stadscentrum o.l.v. W.F. Schut</p>	<p>Bijzonderheden Scheiding tussen een bovenwereld waar gewinkeld, gewerkt en gewoond wordt en een benedenwereld voor transport, verkeer en parkeren. Zoetermeerlijn met twee haltes.</p>
 	<p>3 Rokkeveen 9 kwadranten Kleurenbuurt 1987-1988 M. Marks en T. Hinse (gemeente)</p>	<p>Bijzonderheden Buurt uit postgroeikern fase. Bijzondere ontwerpmethode.</p> 
	<p>4 Buytenwegh-de Leyens Winkelcentrum De Leyens Broekwegzijde Bouwjaar: 1979 Architect: Spruit, De Jong en Heringa</p>	<p>Bijzonderheden Aan station stadsspoor. Autovrij. Met doorlopende fietsroute. Gemengd wonen-winkels en gezondheidszorg nabij (zie Gondelkade).</p>

	<p>5 Driemanspolder (wijk) 1966</p>	<p>Bijzonderheden Modernistische wijk met hoog en laagbouw rond groen middenterrein. Bebouwing vrijwel in originele staat.</p>
<p>Infrastructuur</p>		
	<p>6 Hoofdwegenstructuur (H-structuur) 1974-1982 WOZ</p>	<p>Bijzonderheden Onderdeel van het Struktuurplan 1968. Viaducten en tunnels ontworpen door WOZ. Aangelegd met HIS-subsidie. Parkwaykarakter.</p>
	<p>7 Zoetermeerlijn 1972-1980 NS. Architect stations: ir. C. Douma</p>	<p>Bijzonderheden Eerste naoorlogse NS-spoorlijn in Nederland. Vanaf oktober 2007 als Randstadrail geëxploiteerd door de HTM.</p>
	<p>8 Driemanspolder Nelson Mandelabrug Boerhaavelaan 1990-1992 Architect: J.Bak, NS</p>	
<p>Economie</p>		
	<p>9 Brinkhage Dutch Tech Campus Werner von Siemensstraat 1-23 Bouwjaar: 1989 Architect: ZBA München</p>	<p>Bijzonderheden: Voorheen Siemens. Met landschapsonwerp.</p>

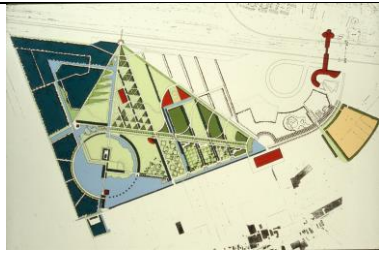
	<p>10 Meerzicht (kantorenstrook) Uniegebouw Bredewater Bouwjaar: 1980 Architect: J. Vlaming</p>	<p>Bijzonderheden: Voorheen ABVA-Kabo.</p>
<p>Overheid</p>		
	<p>11 Buytenwegh-De Leyens AIVD Europaweg 2 Bouwjaar: 1976 Architect: Mastenbroek en Rosdorff</p>	<p>Bijzonderheden: Voorheen Min. O&W Ook vermeld in Post65 brochure Atelier Rijksbouwmeester/RCE, 2001.</p>
	<p>12 Stadshart Brandweerkazerne- Politiebureau Bouwjaar: 1980 F. de Man, gemeentearchitect</p>	<p>Bijzonderheden: Eerste gebouw nieuwe stadshart (kleinschaligheid).</p>
<p>Recreatie</p>		
	<p>13 Meerzicht Sportkoepel Olympus Voorweg 107 Bouwjaar: 1978 Architect: Margry Jacobs, Turns Horsting</p>	<p>Bijzonderheden: Een van de weinige Buckminster Fuller- koepels in Nederland.</p>
<p>Religie</p>		
	<p>14 Seghwaert Inchtuskerk Parkdreef 258 Bouwjaar: 1985 Architect: Verdonk en Huurman</p>	<p>Bijzonderheden: Protestantse gemeente Vermeld in Rapport van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed "Post 65 gebedshuizen"</p>

Wonen

	<p>15 Meerzicht Dekwoningen Turfberg, Tichelberg Bouwjaar: 1975 Architect: A. Alberts</p>	<p>Bijzonderheden: Laagbouw Experimentele woningbouw volgens Rijksregeling (72-140)</p>
	<p>16 Meerzicht Koepeltjesbuurt Kennemerland Bouwjaar: 1972 Architect: B. Stegeman</p>	<p>Bijzonderheden: Laagbouw Experimentele woningbouw (in Zoetermeer buiten Rijksregeling)</p>
	<p>17 Palenstein Terrasflat Douzapad 18-33 Bouwjaar: 1978 Architect: W. Davidse</p>	<p>Bijzonderheden: Middelhoogbouw Experimenteel plan volgens Rijksregeling (72- 148)</p>
	<p>18 Buytenwegh-De Leyens Dekwoningen Bouwjaar: 1972 Architect: J. Sterenberg</p>	<p>Bijzonderheden: Laagbouw en middelhoogbouw. Grote door de wijk lopende parallelstructuren, dubbel grondgebruik.</p>
	<p>19 Seghwaert Brempark Bouwjaar: 1982 Architect: Passchier en Vandenstein</p>	<p>Bijzonderheden: Laagbouw en gestapelde laagbouw. Houtskeletbouw</p>

	<p>20 Buytenwegh-de Leyens Albertshoven Penninghove e.a. Bouwjaar: 1974 Architect: A. Alberts</p>	<p>Bijzonderheden: Laagbouw en gestapelde laagbouw</p>
	<p>21 Meerzicht Savelsbos Bouwjaar: 1973 Architect: Leo de Jonge</p>	<p>Bijzonderheden: Systeem ERA. Hoogbouwflat met laatste resterende parkeergarage met recreatiedak</p>
<p>Onderwijs</p>		
	<p>22 Seghwaert Erasmus College Bouwjaar: 1976 Architect: Van den Broek en Bakema</p>	<p>Bijzonderheden: Ontworpen voor Daltononderwijs.</p>
<p>Zorg/welzijn</p>		
	<p>23 Buytenwegh-De Leyens Seniorenwoningen Gondelkade Bouwjaar: 1976 Architect: Atelier Pro</p>	<p>Bijzonderheden: Verzorgingstehuis met aanleunwoningen. Met dienstencentrum. Bij tramhalte en winkelcentrum De Leyens.</p>
	<p>24 Palenstein Monutagebouw Van Aalstlaan Bouwjaar: 1976 Architect: N. van der Stelt</p>	<p>Bijzonderheden: Voorheen uitvaartcentrum. Niet-kerkelijk.</p>

Groen



**25 Rokkeveen
Floriade**
Ontwerp vanaf 1982,
uitvoering 1992

Bijzonderheden
Na afloop van de
tentoonstelling omgezet
in een woonwijk (1.500
woningen), met behoud
van de plattegrond.



26 Wijkpark Seghwaert
Bouwjaar:
Ontwerp: Frank Cardinaal

Bijzonderheden
In de stijl van Louis le Roy



**27 Stadshart
Stadstuin/Stiltegebied**
Bouwjaar: 1988
Ontwerp: Ad ten Ham

Bijzonderheden
Sterk hoogteverschil.



**28 Zoetermeerse Plas
(Noord AA)**
Bouwjaar: 1970 en later
Ontwerp: Heidemij

Bijzonderheden
Overgang van woonwijk
de Leyens naar open
agrarisch gebied (Groene
Hart), uitgebreid met
twee plassen tot
Noordelijk Plassengebied.
Bevat spontaan oerbos
(prielbos).