

Post 45

Het Verhaal van de Stad



De ontstaansgeschiedenis van de new town Zoetermeer 1945 - 1990

juni 2023



gemeente
Zoetermeer

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD	4	2.3.2 Zoetermeer: naar een plan voor 100.000 inwoners	27	2.3.6 Stadshart: belevingsstedebouw op een opgetild maaiveld	46
INLEIDING	5	Het ontwerp voor de overloopkern	29	Intermezzo: jaren 80 en 90, van het toppunt van verzakelijkt ontwerp naar het concept en figuratieve stedenbouw	52
SAMENVATTING	6	Hoofdvorm en hoofduitgangspunten van de nieuwe stad	29	2.4 Derde schaa sprong: verlengde groeitaak en sprong over de A12 (1988 - 1995)	53
DEEL 1 Ruimtelijke en cultuurhistorische hoofdtypering	14	2.3.3 Eerste fase van de groeikern: uitwerking van het Structuurplan 1968 (1962 - 1972)	33	Noordhove: geometrie en eerste raamwerk stedenbouw met woningrijen	53
DEEL 2 Zoetermeer: het verhaal van een groeikern	20	Palenstein en Driemanspolder: in de lijn met de grotere plannen	33	Rokkeveen: geometrie en raamwerkstedenbouw als drager voor een divers totaalbeeld	55
2.1 De aanloop: een welvarend boterdorp	20	Start: Meerzicht: de oorspronkelijke opzet	35	2.5 Vierde en vijfde schaa sprong: doorontwikkeling van de groeikern (1995 - 2023)	58
2.2 Eerste schaa sprong (1945 - 1962): Forensendorp	21	2.3.4 1968: De omslag van hoog - naar laagbouw	36	Vierde schaa sprong: Vinexwijk Oosterheem	59
2.3 Tweede schaa sprong (1962 - 1988) Overloop- en groeikern	22	Intermezzo: het verhaal van de andere gedachte	36	Vijfde schaa sprong: herstructurering en inbreiding	60
2.3.1 De behoefte aan overloopkernen: ruimtelijke ordening tijdens de Wederopbouw	22	Meerzicht: op het breukvlak van twee tijdperken	38	TOT SLOT	62
Bevolkingsgroei	22	2.3.5 De tweede fase van de groeikern: experimenteren in Kleinschaligheid (1972 - 1988)	40	BRONNEN EN LITERATUUR	65
De visie op de groei van steden, verspreiding van de bevolking	23	Buytenwegh De Leyens: tastend op zoek naar coherente Kleinschaligheid	40	NOTEN	66
Intermezzo: naoorlogse visie op de vorm van de stad	25	Seghwaert: hoogtepunt en zwanenzang van de Kleinschaligheidsbeweging	43	CULTUUR HISTORISCHE KAART	67
				COLOFON	68



VOORWOORD

Het Verhaal van de Stad.

Is onderdeel van het Post45-project, het inventarisatie- en selectieproject van het naorlogs erfgoed van Zoetermeer 1945-1990. Dit project is gestart naar aanleiding van een motie van de gemeenteraad van Zoetermeer in november 2018. Anders dan de landelijke term Post 65, waarmee erfgoed uit de periode 1965-1990 wordt aangeduid, is gekozen te beginnen in 1945 zodat ook de Zoetermeerse Wederopbouwperiode kon worden meegenomen. Het Post 45-project is uitgevoerd op drie schaalniveaus: de stad, de wijken en de verzameling van gebouwen, complexen, gebieden en structuren.

Het Verhaal van de Stad is de uitwerking van het Post 45-project op het niveau van de stad. Het niveau van de wijken is uitgewerkt in tien wijkbiografieën die elk bestaan uit een beschrijving van de geschiedenis van de totstandkoming van de wijk, het huidig ruimtelijk karakter, de cultuurhistorische hoofdkenmerken en een cultuurhistorische waarderingskaart. Het derde en laagste schaalniveau heeft zijn weerslag gekregen

in een omvangrijke inventarisatie van waardevolle objecten & complexen en structuren & gebieden. Het verhaal van de Stad, de tien wijkbiografieën en de Inventarisatie Post 45 vormen samen de Collectie Post 45 Zoetermeer.

INLEIDING

Met het ontwerpen van Groot Zoetermeer stond de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer (WOZ) in 1962 voor een taak die nog niet eerder in Nederland was uitgevoerd: het bouwen van een nieuwe stad in een bestaand landschap. De drie ontwerpers van de WOZ, W.F. Schut, S.J. van Embden en R.H. Fledderus, hadden tot dan toe alleen ervaring met het ontwerpen van wijken bij een bestaande stad. Ze begonnen aan een uniek project om een nieuwe stad te maken op functionele grondslagen en met een hoog ingenieursgehalte. Van Embdens gedachte hierbij was: een stad maken is cultuur maken.¹

Maar van welke cultuur is Zoetermeer het product? En wat is de oogst na 60 jaar? Dit zijn de twee hoofdvragen van het onderzoeksproject naar het naorlogs erfgoed in Zoetermeer over de stedenbouw en architectuur in de periode 1945-1990, het Post 45-project. Het is een uitgebreid onderzoek naar het ontstaan van de groeikern, de new town Zoetermeer in al zijn ruimtelijke facetten. Het antwoord is samengevat in 10 ruimtelijke en cultuurhistorische

hoofdtyperingen in Deel 1 die verder zijn uitgewerkt in deel 2 *Het verhaal van een groeikern Zoetermeer*.



SAMENVATTING

Cultuur en oogst

In bijna 80 jaar ontwikkelde Zoetermeer vanaf 1946 via de weg van bescheiden ‘forensengemeente’, ‘overloopkern’ en ‘groekern’ tot wat zij in het heden genoemd kan worden: een laboratorium voor stedenbouw en architectuur. Twee hoofdvragen zijn gesteld in dit onderzoeksproject, door Contrei afgerond in november 2022, naar het naoorlogs erfgoed in Zoetermeer in de periode 1945-1990:

Van welke cultuur is Zoetermeer het product?

Wat is de oogst na 60 jaar New Town?

De cultuur

Zoetermeer transformeerde van een plattelandsgemeente met circa 4.500 inwoners (1945) naar een stad van ruim 127.000 inwoners (januari 2023). En voordat er van overloopkern, en later groekern, werd gesproken in politiek en bestuur, was Zoetermeer het al. Op veel landelijke ontwikkelingen liep de gemeente Zoetermeer voorop. Ook na de voltooiing van de groekern. Het gemeentebestuur toonde en toont lef in het bouwen en ontwikkelen van de stad.

Dit onder het culturele gesternte van een wereld, waarin het geloof in een maakbare samenleving sterk was en dit zichtbaar is geworden op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling. Nederland werd in de jaren '60 hiërarchisch, top-down bestuurd en er werden technisch optimale oplossingen gezocht voor woning-

nood, ruimte voor het autoverkeer, voor bedrijvigheid en industrie ruimte voor recreatie, goede en ruime woningen met genoeg licht en lucht en voldoende bereikbare voorzieningen. Wel op zo'n manier dat er voldoende groene en agrarische ruimte tussen de steden aanwezig bleef. Het resultaat: centralisatie en de bouw van compacte steden.

‘De inrichting van Nederland in de jaren '50, '60 en begin '70 was de volmaakte ingenieursdroom, technisch, vooruitstrevend én tot in de puntjes strak geordend. Deze cultuur ligt ten grondslag aan het ‘geraamte’ van Zoetermeer, dat nog steeds alles bepalend is: de vrij liggende H-structuur voor het autoverkeer, de bloemachtige ordening van de wijken en de strakke afbakening van het open ommeland.’

De oogst: 10 ruimtelijke en cultuurhistorische hoofdtyperingen

1. De autonome, complete stad

Zoetermeer is een voormalige groekern die al vanaf de eerste ontwerpen is opgevat als een complete, volwaardige stad. Dus geen slaap- of satellietstad.

2. De compacte stad met een glasheldere hoofdopzet: ‘bloembladen’ rondom de nerven en het hart
Het ontwerp van het stadslichaam heeft een heldere afgebakende vorm en is aan één stuk ontworpen. Het open omliggende landschap is expliciet opgevat als een waardevol contrast met de dichtbebouwde stad.

3. Nieuwe groene stedelijkheid: stad tussen de parken

Onderdeel van het Structuurplan 1968 was het Facetplan Groen. Na de voltooiing van de groekernopgave is de koers van de compacte, helderbegrensde stad met een groen-blauwe gordel consequent doorgezet. Werkelijk in alle wijken van Zoetermeer is veel groen aanwezig op kleine schaal, ‘spikkelgroen’, maar ook grote parken aan de randen van de stad en in de laatst gebouwde wijken.

4. De volledige staalkaart van naoorlogse stedenbouw en architectuur: eigen en heldere signatuur per wijk

Zoetermeer is door één continue ontwikkeling gedurende een driekwart eeuw uitgegroeid tot en te karakteriseren als een openluchtmuseum van de opeenvolgende stedenbouw- en architectuuropvattingen uit de tweede helft van de 20e eeuw. Dit geldt ook voor de mobiliteit en het landschapsonwerp. Uniek voor Zoetermeer als New Town is dat iedere wijk een herkenbare ‘bouwstijl’, architectonische signatuur heeft.

5. Laboratorium voor stedenbouw en architectuur: ontwikkeling door experiment.

De ontwikkelingen in het denken over stedenbouw en architectuur zijn direct doorvertaald tijdens het ontwerpen van de verschillende wijken. Dit is mede te

danken aan het opmerkelijke feit dat Zoetermeer een heel actieve rol in deze omwentelingen en doorontwikkelingen. De stad is hiermee een voorbeeld van 'ontwikkeling door experiment'.

6. New Town gevouwen rondom historische structuren

Bijzonder aan Zoetermeer is dat historische structuren als de Voorweg, de Stationsstraat en de Zegwaartseweg, de waterlopen, polderverkavelingen én het historische dorp zelf zijn opgenomen in het ontwerp voor de groekern. In plaats van een New Town als een tabula rasa in het oude land is Zoetermeer een nieuwe stad, waar de oudere historische lagen in zijn verweven. Dit gebeurde in een tijd, waarin historische gelaagdheid als stedenbouwkundig denkframe nog niet was ontwikkeld.

7. Stad met een dubbelhart: historisch en modern

Van het ‘tweelingdorp’ Zoetermeer-Zegwaart is het huidige centrum van de stad Zoetermeer een ‘tweelingcentrum’ geworden. Hierbij vullen de twee centra, de nostalgische Dorpsstraat en het moderne Stads hart, elkaar vanwege hun twee verschillende sferen aan.

8. Stadscentrum op twee niveaus, op beleving ontworpen

Het Stadshart heeft letterlijk twee niveaus: een bovenstad, waar de auto niet welkom is en waar winkelen, wonen recreatie- en cultuurbeleving hand in hand gaan, en een benedenstad, waar alle logistiek voor winkels en horeca en parkeren een plaats heeft.

9. New Town met eigen vervoerssysteem voor alle wijken

De Zoetermeerlijn, de eerste nieuwe spoorlijn na de WO II in Nederland én een stadsspoor, waarop een heel nieuw type NS-trein de Sprinter reed, is een unicum. Inmiddels is het een rondgaand lightrail-traject tramlijn RandstadRail (HTM) dat ook de nieuwste Vlnexwijk Oosterheem met de binnenstad verbindt.

10. Groeistad ontwikkeld met samenspraak

Zoetermeer heeft een groot deel van haar gebouwde omgeving te danken aan de zeer korte periode vanaf 1970 tot 1985, het tijdvak van de Kleinschaligheids-gedachte. Het is niet te veel gezegd dat burgerparticipatie de stad Zoetermeer voor een aanzienlijk deel heeft gevormd. Ook nu nog gaat deze participatie door en staat bekend onder de plaatselijke benaming van ‘samenspraak’.

Het verhaal van een groekern en daarna: de stedenbouwkundige ontwikkelingen van Zoetermeer in tijdsbestekken

Ontstaan van een welvarend boterdorp tot 1945

De geschiedenis van het tweelingdorp Soetermeere – Zegwaerde, gaat terug tot in de 12e eeuw. Het is strategisch gelegen tussen de Hollandse steden Den Haag, Gouda, Delft, Leiden, Rotterdam en Schiedam. Het dorp ontwikkelt zich te midden van de veenweidegebieden en krijgt een enorme economische impuls, wanneer het Soetermeerse Meer aan het begin van de 17e eeuw wordt drooggemaakt en niet veel later ook Driemanspolder.

Vruchtbare landbouwgronden en de centrale ligging maken van het tweelingdorp een regionaal handelsknooppunt, een welvarende landbouwgemeenschap bekend om vlees en zuivel. In de 19e eeuw wordt deze positie nog sterker door aanleg van de spoorweg Gouda-Den Haag, met station Zoetermeer-zegwaard en 70 jaar daarna de aanleg van Rijksweg Den Haag – Gouda – Utrecht de A12: de eerste snelweg van Nederland en de eerste snelweg ter wereld met vluchtstroken. Op het Zoetermeers-Zegwaartse grondgebied ontwikkelden zich een ondernemingsgeest die meerdere grote bedrijven opleverde: de in 1888 opgerichte margarinefabriek Brinkers, de eind 19e eeuw opgerichte Stoomzuivelfabriek Wilhelmina

dat zich toeleegde op babyvoeding en uitgroeide tot Nutricia, en De Spar die in 1932 in Zoetermeer werd opgericht.

In het Interbellum is het tweelingdorp vanaf 1935 samengevoegd tot Zoetermeer, een welvarend boterdorp. In 1945 telde Zoetermeer zo'n 4.500 inwoners.

Eerste schaa sprong 1945-1962: Forensendorp

In 1936 was door het stedenbouwkundig Instituut Stad en Landschap een uitbreidingsplan voor het dorp Zoetermeer gemaakt. Dit was landelijk en wettelijk verplicht. Aan het plan Uitbreiding Dorp tekende onder andere de stedenbouwkundige W.F. Schut mee. Dit plan werd vanaf 1946 gerealiseerd. Met deze Uitbreiding Dorp voldeed de gemeente aan het ruimte bieden aan bevolkingsdruk en woningnood ontstaan in Den Haag en werd zo een forensenplaats. De wijk is een uitbreiding, waarin de toenmalige architectuur-opvattingen - traditioneel en modernistisch - geruisloos samengingen.

Nog tijdens de afronding van de wijk Uitbreiding Dorp, inmiddels waren er 8.000 inwoners, bood de plattelandsgemeente Zoetermeer zich in 1962 aan bij het rijk als 'groeikern'.

Tweede schaa sprong 1962-1988: overloop- en groeikern

1e fase: uitwerking Struktuurplan 1968 en hoogbouw (1962-1972)

In 1962 wist de gemeente Zoetermeer de 'opdracht' om uit te gaan groeien tot een woonplaats voor 100.000 inwoners naar zich toe te halen en werd de **Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer** geïnstalleerd, tegelijk met het dan opgerichte eigen grondbedrijf en de Dienst Gemeentewerken. De werkgroep bestond uit de drie stedenbouwkundigen: W.F. Schut, de gelauwerde S.J. van Embden en R.H. Fledderus met twee stedenbouwkundig medewerkers vanuit de bureaus van Van Embden en Fledderus: M.G. van der Berg-Mey en Barth. van Gent. Deze werkgroep werd aangevuld met de econoom A.G. van der Veen, de verkeersdeskundige L.H. Jacobsen en vanaf 1965 ook de landschapsontwerper Wim Dieleman. Een klein gezelschap dat een stad ontwierp zonder veel inspraak of betrokkenheid van bewoners. In een razend tempo werd het Struktuurplan 1968 (het overkoepelende plan op hoofdlijnen), de toekomstige stad geschetst, getekend, ontworpen.

In 1965 waren er een ontwerp en een maquette, waarop te zien was dat er een compacte stad zou worden gebouwd, die geen slaapstad zou worden. Met als hoofdvorm: een centrum in het midden met daaromheen vijf woonwijken, als bloembladen om de kern geordend en van elkaar gescheiden door de groene poten van de H-structuur van grote ontsluitingswegen.

Onduidelijk is dan nog wat er met de oude kern zou gaan gebeuren. Alleen de Leidse- en Delftsewallen-weteringen zouden worden behouden.

Volgens de verantwoordelijk stedenbouwkundige Van Embden diende de stad compact te zijn, om de ruimtenood in het volle Nederland niet nog drukken-der te maken, maar ook om menselijke contacten te bevorderen, naar zijn opvatting de basis voor elke culturele ontwikkeling. Van Embden stelde dat hevige contrasten in stadsgebieden de ruimtewerking bevordert ('ruimtebeleving, zoals alle beleving, berust op contrastwerking') en hij wees ook op de vormgevende werking van hoogbouw en de oriëntatiefunctie van torenflats.

In 1968 werd het Struktuurplan door de Zoetermeerse gemeenteraad vastgesteld. Er was toen al gestart met de bouw van de eerste twee wijken.

Palenstein en Driemanspolder: in lijn met de grotere plannen

Op 21 april 1966 wordt de eerste paal van de groeikern geslagen in Palenstein. Het **eerste kwadrant** van de compacte stad. De wijken Palenstein en Driemanspolder zijn gebouwd volgens de principes van de modernistische 'open stedenbouw' en op de auto ontworpen.

Een boomstructuur van wegen die vertakken en eindigen bij grote parkeervelden of bij de woonstraten. Er werd nagedacht over dubbel grondgebruik bij de grote flats, waar parkeergarages dicht op stonden. Het dak werd ingericht voor recreatie met groen en speelvoorzieningen. De hoge modernistische flatgebouwen (zo'n 12 woonlagen), torenflats en galerijflats (schijf- en geknikt), werden in overdachte composities in de vrije ruimte geplaatst. De laagbouwstrook (ook hier is sprake van systeembouw) kwam bij beide wijken aan de kant van het historische dorp te liggen. Deze laagbouw is in korte, haaks op elkaar staande woonblokjes geplaatst.

De flats in Driemanspolder, Palenstein en ook Meerzicht kwamen tot stand met de revolutionaire nieuwe systeembouw techniek van de stalen tunnelbekisting. Drie systemen werden gebruikt: het ERA-bouwsysteem, het EBA-bouwsysteem en het MUWI-systeem. Dragende binnenwanden waren niet meer noodzakelijk, een vrij indeelbare woningplattegrond was mogelijk.

1968: De omslag van hoog- naar laagbouw

Meerzicht: op het breukvlak van twee tijdperken

Het **tweede kwadrant** beslaat de wijk Meerzicht. Deze wijk ontwikkelde zich op een breukvlak van twee tijdperken. Dit had alles te maken met de veranderende tijdgeest. Al voordat de hoge flats werden gerealiseerd in Palenstein en Driemanspolder, wilde slechts 10% van de Zoetermeerse bevolking in hoogbouw wonen. Massaal verzet kwam er pas toen ook landelijk 'Het verhaal van de andere gedachte' door architect Aldo van Eyck werd gepubliceerd in vaktijdschrift Forum. Hierin ijverde hij voor een architectuur en stedenbouw die dicht bij de menselijke beleving staat: het Structuralisme en de Kleinschaligheidsbeweging. Het rapport van de Club van Rome in 1972 'Grenzen aan groei' had ook zijn weerslag. Bovendien verliet W.F. Schut het stedenbouwkundige driemanschap in Zoetermeer en werd minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke ordening. In 1968 initieerde Schut het subsidieprogramma 'Experimentele Woningbouw' om hiermee vernieuwing van woonwijken, woningtypologieën en woonvormen te stimuleren.

Het **Struktuurplan 1972** was uitdrukking van deze cultuurwending. In deze herziening van het Struktuurplan 1968 kwam de nadruk te liggen op de zelfstandigheid van de gemeente, werden extra bedrijventerreinen geïntroduceerd, werd de gehele strook langs de Afrikaweg bestemd voor kantoren, werd de

historische Voorweg gespaard en werd het definitieve tracé van de Zoetermeerlijn met de vondst van de 'omgeklapte lus' vastgelegd, om het toekomstige stadscentrum beter te ontsluiten. Het zette daarnaast in op laagbouw. De hoogbouw in het noordoosten van Meerzicht bleef, maar het aandeel hoogbouw in de woningvoorraad zou daar uiteindelijk teruglopen van ruim 70% naar 59%.

In de laagbouwgebieden kwamen met de subsidie van het programma Experimentele Woningbouw de volgende projecten tot stand: het Pleintjesplan van architect Leo de Jonge gebaseerd op de nieuwe Nederlandse vinding van het woonerf, de Terrasflat aan het Douzapad van architect Wim Davidse en de dekwoningen van architect Ton Alberts in de Bergenbuurt.

2e fase: Kleinschaligheid en laagbouw 1972-1988 Buytenwegh en De Leyens: tastend op zoek naar coherente Kleinschaligheid

Tijdens de uitleg en ontwikkeling van deze dubbelwijk, het derde kwadrant van de compacte stad werd er definitief een einde gemaakt aan het werken met de tabula rasa-methode. Het betekende rekening houden met wat zich in het bestaande landschap bevindt en deze lijnen en kenmerken, de zogenaamde landschappelijke onderlegger, meenemen in het ontwerp van de wijk. Voor het ontwerp van de wijk was er een nieuwe organisatie: het multidisciplinaire projectteam. Het proces van ontwerpen en stads-

ontwikkeling werd heel anders dan voorheen. Het nieuwgevormde projectteam was multidisciplinair en breed opgezet: architecten, stedenbouwkundigen, sociologen, kunstenaars en veel ambtenaren dachten samen met burgers en de gemeenteraad over de vormgeving van de wijk, vanaf het begin. Inspraak, samenspraak genoemd, werd een sleutelbegrip en het proces ging sterk domineren. De eindvorm van de wijk stond niet van tevoren vast, maar was het resultaat van dit proces.

Buythenwegh en De Leyens, waar geen hoogbouw meer neergezet zou worden, kregen ieder een eigen wijkcentrum met een halte aan de Zoetermeerlijn en werden uiteindelijk twee aparte wijken, gescheiden door de harde grens, de Zwaardslootseweg (de weg dwars door de Meerpolder naar Leiden). Een nieuwe manier om een hoge woondichtheid te bereiken is gestapelde laagbouw en een verdere ontwikkeling van woondekken. Er is zelf een buurtje met een technisch experiment met de eerste zonnewoningen. De lange ruggen van dekwoningen in Buytenwegh zijn na de bouw zelfs inspiratie voor architectuurtoeristen uit binnen- en buitenland.

Seghwaert: hoogtepunt en zwanenzang van de Kleinschaligheidsbeweging

Voor deze wijk, het vierde kwadrant, lag eveneens de opgave om in een hoge woningdichtheid te bouwen: 50 woningen per hectare en dit bereiken zonder hoogbouw. Bijzonder is dat hier voor de ontsluiting

van de wijk de boomstructuur van wegen is losgelaten en heel nieuwe, verkeersveilige structuur is toegepast: de SAR-weefseltechniek (SAR= Stichting Architecten Research). Hiermee werd op basis van vaste afspraken tussen verschillende ontwerpers aan een wijk, stapsgewijs en werkend van groot naar klein de basisprincipes van het stedenbouwkundig patroon en van de invullingen van dat patroon met bouwprojecten vastgelegd. De methode werd ontwikkeld om te voorkomen dat wijken en buurten, waar door verschillende partijen aan gewerkt werd, niet uit elkaar zouden vallen in een veelheid van individuele uitwerkingen, ensembles en buurtjes.

Deze systematisering van ontwerpmethodieken wierp op twee niveaus vruchten af.

Er ontstond ten eerste een goed doordachte stedenbouwkundige onderlegger met een wegen-, groenen waterstructuur die de wijk als geheel ordende. De ontwerpen op lagere schaalniveaus dienden zich daarin te voegen. En, er ontstond een wegenstructuur die in principe tegenstrijdige wensen – een goede doorstroming van het verkeer in de hele wijk enerzijds en anderzijds zo autoluw mogelijke woonbuurtjes en woonstraten – wist te verenigen.

Maar ook op groter schaalniveau werd voortgeborduurd op de ideeën die bij Buytenwegh en De Leyens al hun intrede deden. In Seghwaert werden niet alleen singels (vaak eerdere poldersloten) maar ook compacte vijvers – vijftien in getal – gekoppeld aan

natuur en privétuinen. Daarnaast werden er vier parken aangelegd, eveneens met een vaak verborgen karakter, net als de vijvers. Uitgaande van de overtuigingen van de Nederlandse 'ecotect' Louis Le Roy werden de noties over democratisering van de vormgeving van de ruimtelijke omgeving verder opgerekt naar natuur en groen, waar de bewoners zélf zeggenschap over dienden te krijgen.

Nog tijdens de bouw van de wijk sloeg vanaf begin jaren '80 de economische crisis toe en kwam er kritiek vanuit de vakwereld. De uitwerking van de 'andere gedachte' had nog geen tien jaar geduurd. Het noordelijk kwadrant van Seghwaert werd aanzienlijk soberder uitgevoerd, wel volgens het oorspronkelijk stedenbouwkundige model, maar met zeer nuchtere architectuur.

De afronding van Seghwaert in 1988 betekent dat na een periode van 20 jaar de 'overloopkern' met **vier kwadranten en een stadscentrum** voor 100.000 inwoners is voltooid.

Stadshart: belevingsstedenbouw op een opgetild maaiveld

De wijk Stadscentrum met het Stadshart is net als de wijk Meerzicht op een breukvlak in de ontwikkelingen van stedenbouw en architectuur ontworpen. Hier zien we dat de Kleinschaligheidsbeweging is samengevoegd met het strakke Neorationalisme dat daar op volgde. In het eerste modernistisch plan van

de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer was het centrum al meegenomen en zo doorliep de ontwikkeling van het plan en de totstandkoming van het Stadshart in feite drie cultuurperiodes. Het groeide organisch uit tot dat wat het van meet af aan moest gaan worden: een ontmoetingsplek, een gezellig, multifunctioneel centrum, waar kleinschalig en gemengd, gewoond, gewinkeld, gewerkt en gerecreëerd kon worden, het gemeentebestuur een plek zou krijgen en de ruimtelijke beleving van de gebruikers centraal stond, net zoals in een historisch gegroeide stad. Naast het bestemmingsplan kwam er voor centrum een 'Stadsbeeldplan' waarin de beleving van de nieuw ontworpen buitenruimtes voorop stond. Het was het eerste beeldkwaliteitsplan van Nederland.

In de jaren '60 was men van plan geweest om de gehele Dorpskern weg te halen. Begin jaren '70 werd besloten de Dorpsstraat met haar historische bebouwing te sparen en de Dobbe in de Buurtvaart te vergraven tot een grotere plas. Om aan te takken op de Zoetermeerlijn werden via een omgeklapte lus in het tracé twee haltes in het centrum bewerkstelligd én er werd gekozen het Stadshart voor langzaam verkeer te reserveren en 'op te tillen'. Onder de immense betonnen plaat kwam de 'benedenwereld' met parkeerplaatsen voor de auto, de Zoetermeerlijn en de toevoerwegen voor de detailhandel.

In de jaren 1972-1975 werd gewerkt aan een globaal bestemmingsplan met randvoorwaarden. W.F. Schut

(inmiddels geen minister meer) leidde het projectteam, waarin ambtenaren, grootwinkelbedrijven, architecten (ongebonden), kunstenaars, stedenbouwkundigen woningbouwverenigingen en zelfs een belevingsdeskundige een plek hadden. Drie grote ontwikkelaars zouden het stadscentrum inclusief omliggende woonbuurten ontwikkelen. Vanuit de schetslay-out, een systematisch bestemmingsplan met vakken van 50 bij 50 meter en volgens een dynamisch ontwikkelmodel ontstonden opeenvolgend de concrete bouwplannen. Door een inzakkende economie in de jaren '80 kwam de bouw pas na 1983 echt op gang. Tot op heden wordt er bijgebouwd en getransformeerd in deze 'sluitsteen' van de compacte stad. Was in het begin van het ontwerp van het Stadshart 'eenheid in verscheidenheid' het devies, later werden er zeer opvallende en hoge gebouwen bijgeplaatst, denk aan 'Spazio' aan de Centrum West-zijde.

Derde schaa sprong: verlengde groeitaak en sprong over de A12 (1988-1995)

Noordhove

De wijken Noordhove, Rokkeveen en Oosterheem en de aangrenzende bedrijventerreinen vormen **de Tweede schil van Zoetermeer**. Al bij het ontwerpen van het Structuurplan 1968 werd rekening gehouden met de aanleg van mogelijk een vijfde wijk. Vanaf 1970 was hierover overleg tussen de gemeente, de provincie en het rijk en was er een werkgroep Structuurschets Tweede Schil die zich hierover boog.

De volgende locaties werden bestudeerd: ten noorden van Seghwaert (later Noordhove), 'Zuid' (later Rokkeveen) en 'Oost' (later Oosterheem). Het bestemmingsplan uit 1982 voor Noordhove werd afgekeurd, omdat de provincie het Groene Hart tussen Zoetermeer en Benthuizen open wilde houden. De provincie had een voorkeur voor locatie Zuid. Uiteindelijk mocht Zoetermeer toch Noordhove ontwikkelen, maar met 2.250 woningen in plaats van de geplande 6.000. Nadat Rokkeveen gebouwd zou zijn, mocht er eventueel nog een tweede maximaal even grote hoeveelheid huizen bijkomen. Maar er moest sowieso een 'groene-blauwe' scheidingszone tussen Noordhove en Benthuizen worden aangelegd. Er zijn in Noordhove uiteindelijk 3.800 woningen gebouwd. In Rokkeveen werden, ten zuiden van de Rijksweg A12, 9.000 woningen gebouwd.

Tien jaar liggen er tussen het ontwikkelen van Noordhove I en Noordhove II, omdat Rokkeveen van de provincie voor moest gaan. In deze jaren veranderde maatschappelijke, vakmatige en ambtelijke kaders grondig. Dit is te zien aan de toegepaste architectuur: het sobere en doelmatige Neorationalisme, ontstaan onder invloed van van de oliecrisis en stedenbouwkundige visie van Carel Weeber, zie je vooral terug in Noordhove I (1985) en in Rokkeveen-Oost dat vanaf 1986 werd gebouwd. Dit bleek een kortstondig intermezzo tussen de Kleinschaligheidsarchitectuur van Seghwaert dat enorm divers was, en de nieuwe explosie aan diversiteit van het westelijke deel

van Rokkeveen, onder andere op voormalige Floriade-terrein, en Noordhove II met de watereilanden met particuliere woningen.

Rokkeveen

Met de aanleg van Rokkeveen loopt Zoetermeer opnieuw met stedenbouwkundige ontwikkelingen landelijk voorop. Rokkeveen zette de toon met een nieuwe architectonische beeldtaal ontstaan vanuit een stedenbouw ontwikkeld vanuit de Driesporenmethode. Het is een van de meest opvallende nieuwbouwwijken van de jaren '90. Hier werd - voor het eerst - architectuur ingezet om verschillende deelgebieden binnen het stedenbouwkundige raamwerk te voorzien van een eigen identiteit, zonder de samenhang van de wijk als geheel en de dominantie van het stedenbouwkundige structuurplan aan te willen tasten.

In de Driesporenmethode, ontwikkeld door de jonge en gemeentelijke stedenbouwkundigen F. Marks en T. Hinse, werd in drie verschillende lagen (topografie, functionaliteit en compositie) geanalyseerd en ontworpen. Door deze 'lagen' over elkaar heen te leggen kwam men tot integrale planconclusies.

Deze wijze van stedenbouwkundig ontwerpen is sterk gelieerd aan de denkbeelden van Carel Weeber. Ervaringen met zijn Neorationalisme in het noorden van Seghwaert, Noordhove I en het Stadscentrum werkten nu creatief door in het structuurplan met doordachte composities van cirkel, driehoek en

vierkant, die een echo waren van kavelrichtingen in de historische polders en bebouwde linten én van het ontwerp Floriadeterrein 1992 (Franse ganzenvoet met drie lange assen) (1. topografie) en voor een deel voortkwamen uit de technische voorwaarden (2. functionaliteit) en de compositorische vormwil (3. compositie)

Met de afronding van Rokkeveen was de taak van Zoetermeer als groeikern voldaan.

In de laatste fase van Noordhove II en Rokkeveen maakte de benaming groeikernwijk plaats voor Vinexwijk. Dit zijn wijken gerealiseerd onder de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra uit 1991. In 10 jaar tijd moesten 835.000 woningen worden gerealiseerd, waarvan de helft in de Randstad. Deze woningbouw moest bestaande steden versterken tot een compacte stad.

De Nederlandse volkshuisvesting veranderde totaal. Was het eerder een door de rijksoverheid gestuurd en betaald en door de gemeente en provincie uitgevoerd programma van massawoningbouw, nu werd de woningbouw speelbal van een door marktpartijen beheerste economie, waarbij het gemeentelijk grondbedrijf machtiger en invloedrijker was dan de gemeentelijke stedenbouwkundige diensten.

Vierde en vijfde schaalsprong: doorontwikkeling van de groeikern (1995-2023)

Vierde schaalsprong: Oosterheem

Zoetermeer zou eerst geen Vinexwijk toebedeeld krijgen, omdat bouwen in het oosten van de stad het Groene Hart zou aantasten. Pas met de financiering van de doortrekking van de Zoetermeerlijn naar station Lansingerland werd Oosterheem haalbaar en werd in 1994 besloten tot de bouw van een volwaardige woonwijk met 8.500 woningen.

Nu was de gemeente Zoetermeer voor het eerst zelf geen grondeigenaar. Het ontwerp van deze wijk, de laatste in nog onbebouwd gebied, werd in opdracht van de gemeente Zoetermeer geleverd door verschillende bureaus, Teun Koolhaas, BGSV en Wissing, waarbij diverse deelplannen steeds door een andere ontwerper werden ingevuld. Niet volgens de Driesporenmethode die samenhang in de totale opzet van wijken bewerkstelligde door stedenbouwkundige middelen, maar door het gebruik van beeldkwaliteitsplannen. De grote wijk, gelegen aan het Bentwoud, is opgesplitst in verschillende buurten met een orthogonaal (rechte hoekig) wegenpatroon in een brede maatvoering. Een grote groene as vormt de royale parkzone van het Heempark dat door gemeentelijk landschapsarchitect Henry Hoof ontworpen is.

Vijfde schaalsprong: herstructurering en inbreiding

Na de realisatie van Oosterheem was de stadsuitbreiding van Zoetermeer voltooid en moesten nieuwe woningen een plaats in de bestaande stad, de gebouwde omgeving krijgen.

De eerste herstructurering van een wijk heeft in Palenstein plaatsgevonden. Herstructurering kwam op de politieke agenda te staan vanwege verminderde leefbaarheid en toenemende segregatie. Het masterplan uit 2006, opgesteld door onder andere OD 205, VHP en Kollhoff, is in 2021 aangepast tot de Wijkvisie Palenstein. De herstructurering bestaat uit sloop van de galerijflats, nieuwbouw en renovatie van de hoogbouw én verduurzaming van delen van de bestaande laagbouw.

Na de herstructurering van Palenstein vindt uitbreiding van de stad momenteel plaats door inbreiding op twee plekken. In de Entree, het gebied gelegen aan weerszijden van de Afrikaweg, moeten ongeveer 4.000 woningen worden gerealiseerd. Met het stedenbouwkundig plan van Bura Urbanism en Lola Landscape Architects wordt een ingreep gepleegd op het Structuurplan 1968 door de wijken Driemanspolder en Meerzicht met elkaar te verbinden door de transformatie van de Afrikaweg tot stadsstraat. Daarnaast zullen er in het Stadshart ongeveer 2.000 woningen worden toegevoegd door op verschillende locaties hoogbouw te realiseren op basis van de Visie

Binnenstad. Er wordt een nieuw beeldkwaliteitsplan voor Stadshart opgesteld, waarbij het oorspronkelijke DNA en de principes van het stadsbeeldplan uit de jaren '70 als startpunt worden gebruikt. Doel is een hoogwaardige stedenbouwkundige omgeving en architectuur te creëren met een verbeterde groen- en waterstructuur en biodiversiteit.

DEEL 1: RUIMTELIJKE EN CULTUURHISTORISCHE HOOFDTYPERING

1 De autonome, complete stad

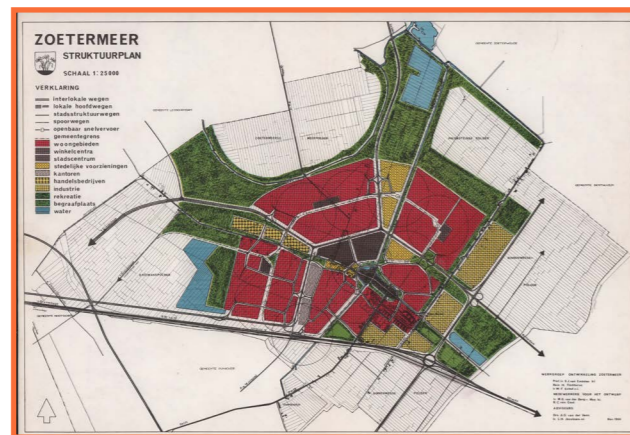
Zoetermeer is een voormalige groeikern die al vanaf de eerste ontwerpen is opgevat als een complete, volwaardige stad. Dat wil zeggen: niet een slaap- of satellietstad van de nabije Haagse agglomeratie, maar een stad die een zelfstandige positie inneemt temidden van de andere steden van de zuidelijke Randstad, die op eigen kracht functioneert en doorgroeit, met eigen werkgelegenheid, eigen recreatiemogelijkheden, een eigen, volledig nieuw stadscentrum en een eigen openbaar vervoerssysteem. Die ambitie is met het volwassen worden van de stad ook voor het grootste deel waargemaakt.

De stad is bovendien te begrijpen als één goed leesbaar stedenbouwkundig concept, als zodanig herkenbaar aan zijn doordachte en logische opzet op meerdere schaalniveaus. Ook de wijken uit de post-groeikernperiode sluiten in die zin aan op dit concept dat zij de compacte hoofdvorm van de stad intact laten. Al ligt Rokkeveen aan de andere zijde van de snelweg A12.

2 De compacte stad met een glasheldere hoofdozet: 'bloembladen' rondom de nerven en het hart

De uitleg van Zoetermeer ging uit van één afgerond en helder afgebakend stadslichaam zonder lobben die het landschap insteken: een compacte vorm, uit één stuk ontworpen. Het gegeven dat de nieuwe stad in het Groene Hart werd gebouwd – aan alle

kanten omringd door open polders – vormde de grondslag voor deze compactheid. Het landschap werd daarbij nadrukkelijk opgevat als open gebied en een waardevol contrast met de dicht bebouwde stad. Dit was geheel conform het denken in de opeenvolgende rijkswa's, tot en met de Derde Nota op de Ruimtelijke Ordening.



Structuurplan 1968

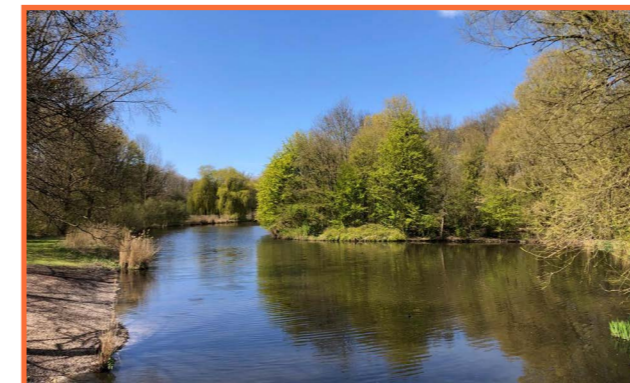
De opzet van de stad met een H-structuur, een met aan weerszijden door groen begeleid verkeerssysteem, die de verschillende wijken van elkaar scheidt, met een centrum in het midden en wijken als bloembladen daaromheen, kent een uitzonderlijk hoge mate van helderheid en orde. Het is een zeer zuiver voorbeeld van de planningsdoctrine uit de groeikernperiode, waarin het modernisme en de wijkgedachte innig met elkaar verweven raakten.

De leesbaarheid van de stad wordt in hoge mate gegeneerd door de H-structuur, waaraan in de loop van de decennia weliswaar nieuwe wijken zijn gekoppeld, maar die toch in hoge mate bepalend is gebleven voor de structuur van Zoetermeer. Deze ruggengraat van de stad is door zijn overwegend groene karakter en vrije ligging, deels verhoogd en dankzij tunnels bijna vrij van fiets/voetgangersoversteken, een relatief autonoom geheel en daardoor als consequent doorgaande hoofdstructuur van de stad goed voelbaar. Aanvankelijk niet expliciet als parkways geconcipeerd, zijn de poten van de H-structuur al tijdens de groeikernperiode wel als zodanig opgevat en ook zo gaan functioneren.

3 Nieuwe groene stedelijkheid: stad tussen de parken: helder signatuur per wijk

Vanaf het begin van de planvorming van de nieuwe stad was een grote rol voor groen weggelegd. Onderdeel van het Structuurplan 1968 was het Facetplan Groen, waarin op verschillende niveaus het groen in de stad werd gedefinieerd. Hierdoor is een fijnmazig systeem van bebouwing en groen ontstaan, variërend van kleine plukken buurtgroen en waterpartijen tot grote stadsparken. Bij het ontwerpen van elke wijk heeft landschapsarchitectuur steeds een grote rol gespeeld en werd op technische wijze het groen per inwoner over de hele stad berekend. Elke woning heeft op 400 meter afstand een buurtpark en op 800 meter afstand een wijkpark.

Groen is een beeldbepalende karakteristiek op alle schalen van de stad: in de buurten (tuinen, parkjes), in de wijkstructuren van singels, vijvers en hoofdwegen en in de diversiteit van parken in en rondom de stad. Daarnaast zijn in de groenaanleg diverse benaderingen af te lezen: van de late landschapstijl in het Wilhelminapark en Westerpark tot de invloeden van 'ecotect' Le Roy in het wijkpark Seghwaert en het Neorationalisme van de Floriade.



Westerpark

Om de compacte, afgeronde stad als een eiland in een open gebied te benadrukken én te borgen voor de toekomst, werd de stad volgens het Facetplan Groen ingepakt in een strakke gordel van recreatief groen (Westerpark, Buytenpark, Meerpolder, Zoetermeerse Plas). Ook na de voltooiing van de groeikernopgave en in de Vinex-periode heeft de stad deze koers van de compacte, helder begrensde stad gevat in een blauw-groene gordel consequent doorgezet. Het oosten en zuidoosten van de stad zijn op deze



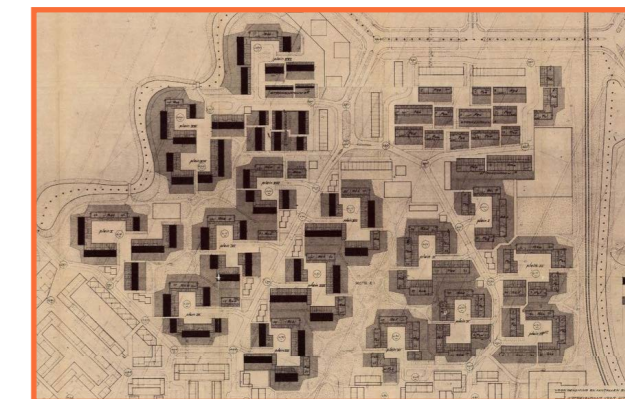
Wijkpark Seghwaert.

kernkarakteristiek een uitzondering. Door met name het rijks- en provinciaal beleid vanaf de jaren '80 ten aanzien van glastuinbouw op het grondgebied van buurgemeenten is hier geen sprake van een helder begrensde, compacte stad in open gebied.

4 De volledige staalkaart van naoorlogse stedenbouw en architectuur

Ten gevolge van de vroege start als groeikern is Zoetermeer een stad die alle stedenbouwkundig en architectonische hoofdstromingen in Nederland vanaf het Modernisme tot aan nu op haar grondgebied heeft verenigd. Zoetermeer verkeert daarmee in een beperkt gezelschap van groeikernen die dit volledige palet heeft. De stad is in één continue ontwikkeling gedurende een driekwart eeuw uitgegroeid en welhaast te karakteriseren als een openluchtmuseum van opeenvolgende stedenbouw- en architectuurrop-

vattingen uit de tweede helft van de 20e eeuw. Dit geldt ook voor mobiliteit en landschapsonwerp.



Plattegrond van het Pleintjesplan in Meerzicht



Woondekken van Ton Alberts in Meerzicht

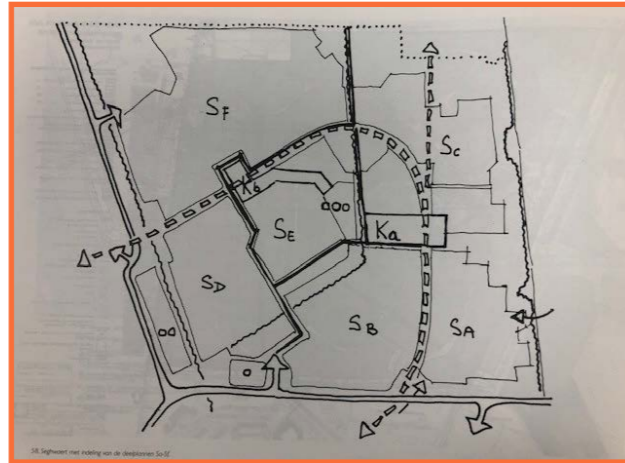
Er is in Zoetermeer sprake van een duidelijk onderscheidbare stedenbouwkundige en architectonische signatuur per wijk, als gevolg van de opeenvolgende wendingen in de maatschappelijk-politieke opvattin-

gen (waaronder de woonwensen), de subsidieregimes en ook in de stedenbouwkundige en architectonische ontwerpdoctrines en de onmiddellijke vertaling hiervan in de opzet van de wijken die op het moment van cultuuromslag werden ontwikkeld. Alleen Meerzicht onderscheidt zich door een uitgesproken dubbele identiteit in stedenbouwkundige zin als gevolg van de majeure cultuurbreuk in de tweede helft van de jaren '60.

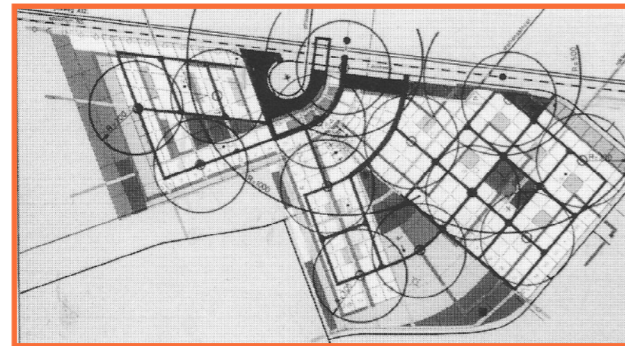
Deze heldere signatuur per wijk heeft zich ook doorgezet in de post-groei kernperiode. De combinatie van de hoge ordelijkheid van het totaalontwerp met verschillende signaturen voor de verschillende wijken brengt een overtuigende balans tussen ordelijkheid/coherentie en diversiteit/complexiteit op stadsniveau met zich mee.

5 Laboratorium voor stedenbouw en architectuur: ontwikkeling door experiment

De ontwikkelingen in het denken over stedenbouw en architectuur zijn direct doorvertaald tijdens het ontwerpen van de verschillende wijken. Dit is mede te danken aan het opmerkelijke feit dat Zoetermeer een heel actieve rol in deze omwentelingen en doorontwikkelingen had, en deze soms zelfs aanvoerde, zoals met de toepassing van de SAR-Weefselmethodiek in Seghwaert, de beeldkwaliteitsbenadering met 'patronen' in het Stadshart en de Driesporenmethode in Rokkeveen.



SAR weefselmethodiek in Seghwaert.



Driesporenmethode in Rokkeveen

De stad is een voorbeeld van 'ontwikkeling door experiment'. Nieuwe stedenbouwkundige modellen en concepten, architectuurtypologieën en architectuurstromingen werden in Zoetermeer – met wisselend succes – uitgetoet. Ook zijn er in de stad

– juist door de vroege start als groeikern – typische bouwsystemen te vinden die nog behoren tot de tweede naoorlogse fase van woningbouwindustrialisatie, de betonnen gietbouw-flatmethodiek (ERA, EBA, MUWI etc.). Daarnaast is geprofiteerd van de periode, waarin de overheid de experimentele woningbouw subsidieerde.

Het resultaat is dat de stad in verschillende cultuurperiodes toonaangevende voorbeelden van stedenbouw en architectuur heeft geproduceerd, zoals o.a. het Pleintjesplan in Meerzicht, de woondekken in Meerzicht en Buytenwegh, de ontwikkeling van het unieke Stadshart, de stedenbouwkundig-architectonische Kleinschaligheidsrijkdom van de uitwerking van Seghwaert, de ontwikkeling van het geometrische Rokkeveen aan de hand van de Driesporenmethode, de inzet van de Floriade voor de ontwikkeling van een woonwijk en het bijzondere concept van architectonische differentiatie per buurt, eveneens in Rokkeveen.

6 New Town gevouwen rondom historische structuren

Bijzonder aan Zoetermeer is dat de historische linten als de Voorweg, de Stationsstraat en de Zegwaartseweg en het historische dorp als historische structuren zijn opgenomen in het ontwerp voor de groeikern. In plaats van een New Town als een tabula rasa in het oude land – wat aanvankelijk de bedoeling was – werd Zoetermeer een nieuwe stad, waar de oudere



De Voorweg

historische lagen in zijn verweven, laag op laag. Dit gebeurde in een tijd dat deze historische gelaagdheid als stedenbouwkundig denkframe nog niet was ontwikkeld. Dat gebeurde pas eind jaren '80, begin jaren '90.

De historische wegen, linten en waterlopen zijn vanaf Buytenwegh zorgvuldig ingepast in de wijken. Het sluit nauw aan op een planning met zorgvuldig begrensde eenheden. De historische structuren zijn bouwstenen van die begrenzingen geworden. De stad is daardoor ook op een lager stedenbouwkundig schaalniveau goed geordend, ruimtelijk goed afleesbaar en aan zijn oorspronkelijk landschap gekoppeld.

Minstens zo bijzonder is dat deze historische structuren nauwelijks zijn verwaterd door latere stedenbouwkundige ingrepen, maar nog altijd zeer herkenbaar en zelfs betrekkelijk gaaf zijn in hun historische

signatuur, bijna zoals de historische schillen rondom een historische stad.

7 Stad met een dubbelhart: historisch en modern

Opmerkelijk en beeldbepalend voor Zoetermeer is het behoud van het eeuwenoude historische dorp in het centrum van de stad, waar het samen met het nieuwe Stadshart en de vergrote Dobbe als een dubbelhart is gaan functioneren, zonder dat de historische dorpskern daarbij is aangetast of ruimtelijk sterk van karakter is veranderd.

Aanvankelijk was het de bedoeling het historische dorp op de twee grote kerken na te saneren, maar na protesten van inwoners is gekozen de historische kern te behouden.

Het bijzondere historische gegeven van de omgrachting van het hele dorp en het vergroten van de Grote Dobbe heeft aan deze continuïteit van het historische dorp waarschijnlijk veel bijgedragen. Minstens zo opmerkelijk is dat het historische dorp nog altijd een belangrijke centrumfunctie heeft voor Zoetermeer. Dat is geen vanzelfsprekend gegeven in voormalige groeikernen rondom historische dorpen (zie Capelle aan den IJssel of Houten). Van tweelingdorp Zoetermeer-Zegwaart is het een tweelingcentrum geworden, waarbij de twee centra vanwege hun twee verschillende sferen complementair aan elkaar zijn.



De oude kern van de Dorpsstraat



Wethouder Jenné bij de maquette van het nieuwe Stadshart

8 Stadscentrum op twee niveaus, op beleving ontworpen

Het Stadshart is tot stand gekomen op basis van een destijds revolutionair concept; ontwikkeld ten tijde van de hoogtijdagen van het Modernisme, maar in de periode van de Kleinschaligheid overgenomen en doorontwikkeld. Er werd gekozen voor een opgetild maaiveld, waarbij het snellere verkeer, de Zoetermeerlijn, de expeditie voor de winkels en het parkeren zijn ondergebracht in een benedenwereld en het domein voor de voetgangers, het winkelen, werken en wonen plaats vinden in de bovenwereld. Het toepassen van een opgetild maaiveld op deze schaal is tamelijk uniek in Nederland. Deze uniciteit wordt nog vergroot door het karakter van de 'bovenstad' die werd vormgegeven aan de hand van principes die sterk aan de historische stad waren ontleend, en via toonaangevende studies naar psychologische bele-



Bouw van het Stadscentrum, plaatsen fundering

ving van ruimtelijke omgevingen, een typisch thema voor de jaren '70. Het eerste beeldkwaliteitsplan van Nederland is ontwikkeld om dit te bereiken, het Stadsbeeldplan. Hier is een gesloten, vrij coherent stadsbeeld uit voortgekomen op een verhoogd maaiveld dat in deze vorm niet elders in Nederland voorkomt. Bijzonder is ook dat de functiemenging van wonen, winkelen en recreëren geslaagd is.

9 New Town met eigen vervoerssysteem voor alle wijken

Het overgrote deel van de wijken wordt ontsloten met de Zoetermeerlijn (nu RandstadRail). Het was de eerste nieuwe spoorlijn na de Tweede Wereldoorlog en één waarop de eerste Sprintertreinen reden. De Sprinter was destijds een nieuw systeem, waarmee op korte afstand stations werden aangelegd: een ideaal middel om wijken van een stad te ontsluiten en



Een sprinter over de Zoetermeerlijn, later de RandstadRail

met Den Haag, waar vele inwoners werkzaam waren. Elk kwadrant van het oorspronkelijke Struktuurplan heeft een station, waardoor de loopafstanden tussen woning en OV-halte zeer kort zijn. De stations zijn bijna allemaal consequent gekoppeld aan een wijkcentrum. De lijn is ontworpen middels de zogenaamde 'omgeklapte lus', waarmee de stad een rondgaande spoorverbinding kreeg; een elegant systeem om alle wijken met elkaar te verbinden, uitsluitend voor Zoetermeer bedoeld. Later is daar nog de aftakking naar Oosterheem op aangesloten. Noordhove en Rokkeveen zijn de enige twee wijken die niet zijn opgenomen in de Zoetermeerlijn. Een rondgaand spoorstelsel – niet een metro zijnde – dat vrijwel alle wijken in een stad aandoet en waarbij elk station is gekoppeld aan een wijkcentrum was en is een unicum in Nederland. In Nieuwegein en IJsselstein zijn de stations minder consequent gekoppeld aan wijkcentra.

10 Groeistad ontwikkeld met samenspraak

Zoetermeer heeft een groot deel van haar gebouwde omgeving te danken aan de zeer korte periode vanaf 1970 tot 1985, het tijdvak van de Kleinschaligheidsgedachte. Dat is het tijdvak waarin, in reactie op brede maatschappelijke protesten, het openbaar bestuur op gemeentelijk niveau democratiseerde en zich open stelde voor inbreng van de bevolking, vooral bij stadsontwikkeling en stadsvernieuwing. Het is opvallend hoeveel inbreng de bevolking van Zoetermeer heeft gehad bij (de uitgangspunten voor) de ontwikkeling van de opeenvolgende wijken. Het

is niet te veel gezegd dat burgerparticipatie de stad Zoetermeer voor een aanzienlijk deel heeft gevormd. Ook nu nog gaat deze participatie door en staat bekend onder de plaatselijke benaming van 'samenpraak'.



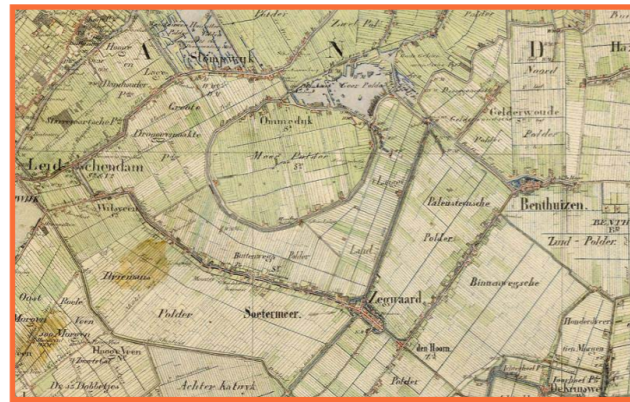
Inspraak en samenspraakavond voor Rokkeveen

DEEL 2: HET VERHAAL VAN DE GROEIKERN ZOETERMEER

2.1 De aanloop: een welvarend boterdorp

Het van oorsprong middeleeuwse tweelingdorp Soetermeere-Zegwaerde, ontstaan in de 12e eeuw ten tijde van de Grote Ontginning van de Hollands-Utrechtse veengebieden, kwam door de ontwikkeling van de Hollandse steden in de Hoge Middeleeuwen zeer strategisch te liggen tussen Den Haag, Gouda, Delft, Leiden, Rotterdam en Schiedam. Met Delft en Leiden was het direct via de Delftse- en Leidsewallenwetering verbonden en met Gouda en Den Haag door middel van een doorgaande landroute. Precies op dit kruispunt groeide de nederzetting uit. Lag het dorp in de Middeleeuwen te midden van uitgestrekte veenweidegebieden, zoals vandaag de dag nog dorpen in de Krimpenerwaard, vanaf de Late Middeleeuwen en de 16e eeuw werden de vruchtbare veenweides gestaag weggegraven voor turf en vulden de putten zich met water. In de loop van de eeuwen kwam het dubbeldorp Zoetermeer-Zegwaard daardoor midden in een uitgestrekt plassen- en merenlandschap te liggen. Vooral na de drooglegging van deze veenplassen, in de 17e en 18e eeuw, nam de welvaart flink toe. De bodem van de drooggemalen meren en plassen, zoals de Driemanspolder en de Meerpolder, bleek bijzonder vruchtbaar en leverde rijke bouwlanden en weidegronden op. Gezien de centrale ligging in de ring van volkrijke en vooral in de 17e eeuw sterk gegroeide steden, groeide Zoetermeer-Zegwaard uit tot een regionaal handelsknooppunt. De land- en tuinbouwproducten konden zonder problemen worden doorgevoerd en aan de steden verkocht. Het twee-

lingdorp groeide uit tot een welvarende landbouw-gemeenschap bekend om vlees en zuivel. Vanaf het derde kwart van de 19e eeuw werd deze positie zelfs nog versterkt. Eerst door de aanleg van de spoorweg Gouda-Den Haag met het station Zoetermeer-Zegwaard een eind van het dorp af.



Topografische kaart van 1851

Zo'n zeventig jaar later volgde de aanleg van de Rijksweg Den Haag-Gouda-Utrecht, de huidige A12. Het was de eerste snelweg van Nederland, vrij van gelijkvloerse kruisingen en uitritten (het was zelfs de eerste snelweg ter wereld met vluchtstroken).²

Zowel het station als later de snelweg lagen een eind van het eigenlijke dorp af, maar betekenden niettemin veel in de verdere ontwikkeling van de bedrijvigheid van deze al welvarende gemeenschap. De uiterst gunstige ligging, de goede verbindingen met de na-

bije steden en de al ver ontwikkelde handel in zuivel bleek een uiterst gunstige combinatie voor het ontstaan van een ondernemingsgeest waaruit meerdere grote bedrijven – en zelfs wereldconcerns – zouden groeien. Voor een klein dorp dat Zoetermeer voor de Tweede Wereldoorlog toch nog altijd was, is dat uitzonderlijk te noemen. In de vruchtbare industriële periode voor 1945 ontwikkelden zich hier maar liefst drie ondernemingen die uitgroeiden tot internationaal toonaangevende bedrijven. De in 1888 opgerichte margarinefabriek Brinkers groeide uit tot een van de belangrijkste margarinefabrieken ter wereld en was al in het begin van de 20e eeuw de grootste werkgever van Zoetermeer (ongeveer 650 werknemers in de topperiode). Eind 19e eeuw werd de Stoomzuivelfabriek Wilhelmina gesticht die zich aanvankelijk toelagde op de productie van babyvoeding en die later uitgroeide tot het wereldconcern Nutricia. De Spar,



Eerste Sparwinkel in Zoetermeer

opgericht in Zoetermeer in 1932, is nu nog steeds één van de grootste supermarktcensuren ter wereld.

Het welvarende Boterdorp, zoals Zoetermeer in de periode tussen de wereldoorlogen werd genoemd, telde aan het einde van het Interbellum circa 4.500 inwoners. Het groeide in ruimtelijk opzicht maar langzaam mee met het succes, maar dijde vooral rustig en stuksgewijs uit langs de hoofdwegen, de Voorweg en de Stationsstraat, en dan vooral door middel van individuele woningen of twee-onder-een-kappers op eigen kavel. De welstand van het dorp openbaarde zich in fijne middenstandswoningen, maar ook in twee grote kerken: de Sint Nicolaaskerk (1914) en de Pelgrimskerk (1932). Aan de Stationsweg stonden ook meerdere bedrijven. Buiten het dorp en de uitvalswegen lagen tot en met de Tweede Wereldoorlog nog de eindeloze groene landerijen. Er zou uiteindelijk wel gewerkt worden aan een (wettelijk verplicht) uitbreidingsplan voor het dorp door het stedenbouwkundig Instituut Stad en Landschap in 1936, maar dit plan werd pas na de oorlog gerealiseerd.³ Eerder was in 1930 al wel het kleine Uitbreidingsplan Molenstraat gerealiseerd. Stedenbouwkundige W.F. Schut, die in de jaren '60 een van de hoofdontwerpers van de groeikern Zoetermeer zou worden, tekende ook al aan de Uitbreiding Dorp.

2.2 Eerste schaa sprong (1945-1962): Forensen-dorp

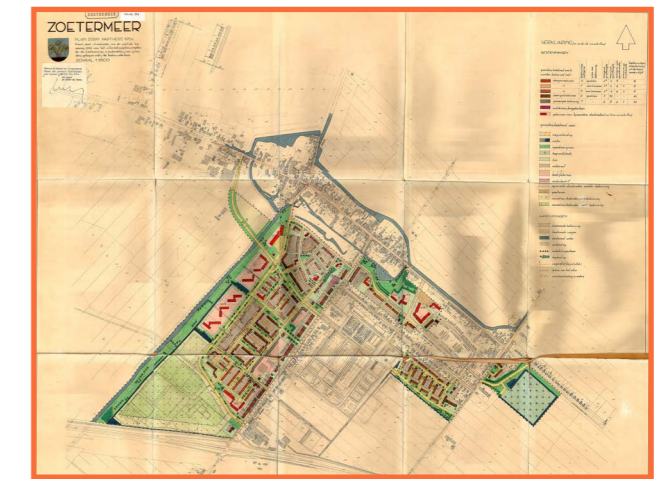
Direct na de oorlog vanaf 1946 werd het steden-

bouwkundig uitbreidingsplan van het Instituut Stad en Landschap stapsgewijs gerealiseerd. De bouw van Uitbreiding Dorp, zoals de nieuwe wijk ten zuiden van de oude kern zou gaan heten, liep in de pas met de ontwikkelingen. De grote bevolkingsdruk en enorme woningnood in het westen zorgden namelijk voor overloop vanuit Den Haag naar de omliggende gemeenten en Zoetermeer was daar één van.



Poster uit Wederopbouwperiode

De plattelandsgemeente, in 1935 waren de dorpen Zoetermeer en Zegwaard samengevoegd, werd met Uitbreiding Dorp een bescheiden forensenplaats. Het stedenbouwkundig plan voor Uitbreiding Dorp (herzien in 1956), had met vooral laagbouwoningen met kap en enkele stroken 'gestapelde laagbouw' (portiek- en galerijflats van maximaal vier bouwlagen hoog) een wat tweeslachtig karakter: meer traditionele stedenbouw en architectuur met rijenwoningen langs tweezijdig bebouwde rechte straten aangevuld met meer modernistische stempels in open verkaveling. Ook werd een bescheiden villabuurtje, de Oranjebuurt, gerealiseerd. Zowel het historische dorp werd intact gelaten, alsook de al langer bebouwde Molenstraat en Stationsstraat. Deze laatste werd volledig opgenomen in het ontwerp van Uitbreiding Dorp,



Uitbreidingsplan Dorp 1956



Luchtfoto van de Oranjebuurt en het Wilhelminapark in de periode 1954 - 1969

zonder dat het middenstandskarakter met individuele bebouwing werd aangetast. De nieuwe dwarsstraten en nieuwbouw sloten frictieloos op de Stationsstraat aan. Tussen het historische dorp en Uitbreiding Dorp werd in 1950 een landschappelijk park aangelegd, het Wilhelminapark, als verfraaiing van de wijk. Het was tevens een intermediair tussen dorp en uitbreiding. In het zuiden werd er een sportcomplex, het Vernèdepark, aangelegd, een apart industrieterrein, Rokkehage en een rioolzuiveringsinstallatie.

Er was al met al sprake van een bescheiden uitbreiding: pretentieloos, maar met gevoel voor kwaliteit uitgevoerd, waarin de toenmalige architectuuropvattingen – traditioneel en modernistisch – als gevolg van de gematigde uitwerking van beide, geruisloos

en gemoedelijk samen gingen. Met Uitbreiding Dorp groeide Zoetermeer tot een inwonertal van circa 8.000 inwoners. Het zou de laatste bescheiden uitbreiding van Zoetermeer zijn. Nog tijdens de afronding van Uitbreiding Dorp bood de plattelandsgemeente zich bij het rijk in 1962 aan als groeikern.



De gemeenteraad van 1948 in de raadzaal van het gemeentehuis aan de Dorpsstraat 3

2.3 Tweede schaa sprong (1962-1988): Overloopen groeikern

De groeikernfase van Zoetermeer is in te delen in twee duidelijk te definiëren fasen:

- Eerste fase: planontwikkeling overloopkern en hoogbouw 1962-1972

- Tweede fase: groeikern en laagbouw 1972-1988

Deze zijn in het onderstaande in één doorlopend verhaal verwerkt.

2.3.1 De behoefte aan overloopkernen: ruimtelijke ordening tijdens de Wederopbouw

De wijze, waarop Zoetermeer het proces van dorp

naar stad heeft doorlopen en de vorm die de stad heeft gekregen nadat het zichzelf als overloopkern voor Den Haag had neergezet, is nauw verweven met algemene maatschappelijke ontwikkelingen na de oorlog, met zich snel wijzigende opvattingen over architectuur en stedenbouw, met (bestuurlijke) veranderingen en gekenterde denkwijzen ten aanzien van de ordening en inrichting van Nederland. Binnen de onmiskenbare specificiteit van Zoetermeer is de stad toch in eerste instantie hier een afspiegeling van.

Bevolkingsgroei

In de eerste naoorlogse decennia vond er niet alleen een krachtig economisch herstel in Nederland plaats, maar ook een forse bevolkingsgroei die niet onmiddellijk kon worden opgevangen in de bestaande woningvoorraad; deze was immers deels verwoest. Dit had zijn weerslag op het denken over de inrichting van het land. In de jaren '50 raakte bestuurlijk en plannend Nederland in de ban van de stormachtige bevolkingsgroei en de driftige uitdijing van steden. In de voor- en naoorlogse jaren was de angst onder stedenbouwkundigen en bestuurders voor een wilde uitwaaiing van de stad en de grote metro-pool wijdverbreid. De aantasting van het landschap speelde hierin een belangrijke rol. Maar ook de zorg om het (geestelijk) welzijn van de stedelingen die geacht werden in een té grote en té chaotische stad te vervreemden van de samenleving, van zichzelf en van de natuur, speelde mee. Daarnaast speelde de agrarische sector die productiegrond zo veel mogelijk

voor de voedselproductie wilde behouden, een rol.⁴

De zware aandacht voor bevolkingsgroei betekende dat de overheid instrumenten ontwikkelde om aan de demografische ontwikkelingen het hoofd te kunnen bieden. Al voor en tijdens de oorlog nam Nederland geleidelijk afscheid van ongeleide uitgroei van steden en dorpen en werd de centrale overheid gedwongen een rol in de ruimtelijke ordening op zich te nemen, die daarvóór nooit had bestaan. Na 1945 werden planning en ordening algemeen aanvaard, niet alleen om de groei van steden, van de havens en het verkeer in juiste banen te leiden, maar ook om de economie te herstellen en de schaarse middelen rechtvaardig te verdelen. In die zin was planning een vast ingrediënt van de verzorgingsstaat geworden.⁵ Er werd in de naoorlogse decennia een volledige en daadkrachtige planningsmachinerie opgetuigd met een hiërarchische opzet, waarbij het rijk en de provincies de grote lijnen uitzetten en waarbinnen de gemeentes dienden te opereren. Hoewel het in de praktijk lang niet zo hiërarchisch uitpakte – het bestuurlijke geharrewar in aanloop naar de status van Zoetermeer als overloopkern is daar wel een van de beste voorbeelden van – stonden de eerste drie decennia na de oorlog door de oogharen bezien in het teken van een strakke beheersing van planning en bouwen, op basis van nationaal uitgedragen visies op verstedelijking, op natuur, op economische ontwikkeling en verkeer. Voor wat betreft de woningbouw, was de nationale regie zó strak dat gesproken

kon worden van 'contigenteringsplanning', waarbij het rijk nauwgezet de aantallen woningen bepaalde die in gemeenten konden worden gebouwd.

De visie op de groei van steden, verspreiding van de bevolking

De nationale visie op de ruimtelijke ordening werd in de periode van 1945 tot in de jaren '80 gedomineerd door de wens tot een strikte beheersing en sturing van de groei van steden, een rechtvaardiger welvaartsspreiding, bereikbaarheid van voorzieningen, handhaving van het onderscheid tussen stad en platteland en het voorkomen van ongebreidelde suburbanisatie en verstedelijking van het platteland.⁶ Met name in het westen van het land baarde de stadsvlucht en de uitbreiding bij dorpen flinke zorgen.⁷ Dit leidde tussen de jaren '50 en de jaren '90 tot wisselende spreidings- en bundelingsconcepten.

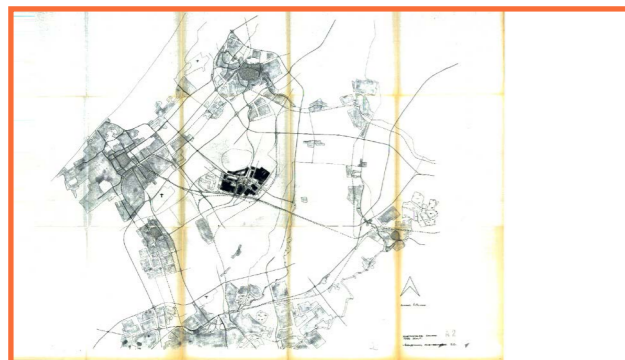
Vanaf eind jaren '50 gaf het rijk in opeenvolgende beleidsnota's zijn doelstellingen richting en introduceerde zij sleutelbegrippen in het officiële beleid om de (sub)urbanisatie in banen te leiden. In 1958 verscheen de Nota Het Westen des Lands, die twee jaar later werd uitgewerkt in de Eerste Nota op de Ruimtelijke Ordening. Het rijk zette hiermee een weloverwogen koers uit om de Randstad om te vormen tot één grote 'Hollandse metropool' en deze te laten uitgroeien tot een evenwichtig geheel van geschakelde stadsgewesten met elk eigen kwaliteiten en het geheel geplooid rondom een indrukwekkend Groen

Hart. Ook de 'bufferzone' – een groene, niet verstedelijkte strook met een optimale breedte van vier kilometer tussen steden in om te voorkomen dat ze aan elkaar zouden kunnen groeien – zag als concept het levenslicht, net als het begrip 'stadsgewest', dat tot in de jaren '90 een centraal instrument bleef in de Nederlandse planningspraktijk. In deze nota werden tenslotte de contouren getekend van wat later 'groeikern' zou gaan heten.



De Tweede Nota Ruimtelijke Ordening 1966

Kort daarop, in 1966, verscheen al de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening, waarin aan Nederland een model werd aangeboden, waardoor de groei van steden en dorpen ruimtelijk verantwoord zou kunnen plaatsvinden: de zogenaamde 'gebundelde deconcentratie'. Met deze taalvaardige kunstgreep werd een ontwikkelingsmodel aan het land aangeboden, waarbinnen stedelingen weliswaar buiten de grote steden konden gaan wonen (deconcentratie), maar alleen in specifieke, door het rijk aangewezen steden of tot stad uit te breiden dorpen (gebundeld), zodat andere steden en dorpen van deze aanwas gespaard zouden blijven en het platteland zijn karakter zou kunnen behouden. Dit model vormde de filosofische grondslag voor de groeikernen, hoewel die ook in deze nota nog altijd niet zo werden betiteld. In deze tijd werd nog gesproken van 'overloopkernen'.



De positie van Zoetermeer in het Groene hart 1964
Het Groene Hart maakte deel uit van de 'centrale open ruimte', die zonder meer open moest blijven en

waar de groei van bevolking en bedrijvigheid dus beperkt diende te worden.

De visie op behoud van het ruimtelijk contrast tussen stad en land kan voor de decennia na de Tweede Wereldoorlog worden samengevat als 'open steden in een open land'; dat wil zeggen steden die intern een open en groene structuur hebben en liggen in een niet verstedelijkt, groen en ruimtelijke geordend landelijk gebied.⁸ De randen van de steden dienden daarbij zo scherp mogelijk te worden getrokken, zonder vage perifere zones. Ook op regionaal schaalniveau was dit streven een leidend principe.

Met het model van de gebundelde deconcentratie stuurde het rijk aan op een strikte hiërarchische ruimtelijke ordening binnen afgebakende 'stadsgewesten' van één of enkele grote steden met omliggende, kleinere kernen. Binnen de stadsgewesten kreeg de uiteengelegde stad de voorkeur (o.a. een city als centrum, scheiding van wonen en werken, industriegebieden aan de randen). Op die wijze zocht men naar een evenwichtige toedeling van functies, om overbodige verkeersstromen te voorkomen.

Pas in de Nota Volkshuisvesting 1972 en de Verstedelijkingsnota 1976, die met andere nota's tezamen de Derde Nota Ruimtelijke Ordening zouden gaan vormen (1973-1980), verscheen de term 'groeikern' en werden ze ook met naam en toenaam genoemd: Purmerend, Alkmaar, Hoorn, Lelystad, Huizen, Alme-

re, Spijkenisse, Hellevoetsluis, Hoekse Waard, Nieuwegein, Houten, Leusden-Hamersveld en Zoetermeer. Behalve Zoetermeer lagen al deze groeikernen buiten het Groene Hart, aan de 'buitenkant' van de grote steden, de zogenaamde 'Uitstralingsgebieden'. Korte tijd later werden hier nog andere groeikernen en groeisteden aan toegevoegd, zoals Groningen, Helmond, Breda, Capelle aan den IJssel, Rotterdam-Oost-Zevenkamp, Barendrecht-Smitshoek en Duiven-Westervoort.

Dat Zoetermeer zo atypisch aan de Groene Hartzijde werd aangewezen als overloopkern, had zijn grond in de maritieme ligging van Den Haag en in de glas-tuinbouwgebieden van het Westland en Pijnacker. Hier was geen uitstralingsgebied, waar gebouwd kon worden behalve aan de Groene Hartzijde. Ook in een ander opzicht nam Zoetermeer een bijzondere positie in. Het dorp was al in 1962 aan zijn groeitaak begonnen, geruime tijd voordat de andere groeikernen werden aangewezen.

INTERMEZZO: NAOORLOGSE VISIE OP DE VORM VAN DE STAD

Functionalisme en Modernisme

Vanaf de jaren dertig werd de stad door stedenbouwkundigen en architecten van modernistische gezindte niet langer beschouwd als een kunstzinnige schepping, waarin architectuur, stedenbouw, kunst en landschap tezamen een stadsbeeld scheppen dat mooi en indrukwekkend zou zijn, maar ze was een machine geworden, uiteengelegd in onderdelen om haar te begrijpen en goed te laten functioneren. De grondslagen voor deze revolutionaire en bij uitstek internationale stroming werden al voor de Tweede Wereldoorlog gelegd met de baanbrekende CIAM-conferenties (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne). Dit platform bestond van 1928 tot 1959. Eén van de belangrijkste ideeën die uit de CIAM voortkwamen was het idee van de 'functionele stad', waarbij de kernfuncties wonen, werken, verkeer en recreatie van elkaar gescheiden werden. De Functionalisten, na de oorlog vooral getypeerd als Modernisten, wezen de bestaande steden af, met hun gesloten stadsblokken in hoge dichtheid, straten met aan beide zijden bebouwing, bekrompen binnenterreinen afgescheiden van de openbare ruimte, gebrek aan groen en open ruimte en de chaotisch mix van wonen, werken, consumeren

en recreëren. Voorafgaande stedelijke modellen werden als ongezond beschouwd, een bron van malaise en volslagen ongeschikt als sjabloon voor de 20e-eeuwse stedelijke uitdagingen. Het moderne, snel groeiende autoverkeer zou onmogelijk kunnen worden geacommodeerd in de oude ste-



den en vastlopen. Het zou er voortaan om gaan het stedelijk weefsel en de openbare ruimte wél goed op hun kernfuncties in te richten. De vraag of straten, wegen en gebouwen een schoonheidservaring opriepen, was daaraan ondergeschikt. In de vooral na de oorlog overheersende modernistische ontwerpdoctrine, werden woonwijken rigoreus gescheiden van kantooromgevingen en industriewijken, werd de afwikkeling van het verkeer leidend in de basisopzet van wijken en steden, werden

verkeerssoorten (auto's, fietsers, voetgangers) scherper van elkaar gescheiden en dienden wetenschappelijk onderzoek, onderbouwde prognoses van ontwikkelingen en technische bouwmethodieken aan de wieg van het stadsontwerp te staan. Ondanks deze scheiding van functies werd 'integrale stadsplanning' wel een leidend principe. De stad en zijn ruimere omgeving werden op alle schaalniveaus goed doordacht en de verschillende facetten van de stad in nauwe relatie tot elkaar ontworpen. Dat was een groot verschil met de vooroorlogse situatie.⁹

Tuinstadbeweging

Behalve het Modernisme had nog een andere ideologische beweging een diepgaande invloed op de naoorlogse planning en stedenbouw. De tuinstadbeweging van de Engelsman Ebenezer Howard heeft vanaf de publicatie van zijn werk Garden Cities of Tomorrow in 1902 het denken over verstedelijking in de gehele westerse wereld voor decennia achtereen fundamenteel beïnvloed. Doel van deze beweging was om mensen buiten de stad in een groene, maar toch compact ontworpen nederzetting een geestelijk en lichamelijk gezond woonmilieu met laagbouw te bieden. Dicht bij de natuur en met veel ruimte, maar wel met eigen werkgelegenheid en stedelijke voorzieningen. In meerdere Europese en Amerikaanse regio's en

steden verschenen voor en na de Tweede Wereldoorlog – direct of indirect – op Howards ideeën gestoelde tuinsteden of aan de stad vast gebouwde tuinsteden.



Tuinstadbeweging

Wijkgedachte

De tuinstadgedachte vormde tenslotte specifiek in Nederland de grondslag voor het derde grote denksysteem dat de naoorlogse visie op stedenbouw en het functioneren van steden diepgaand beïnvloedde. Nog tijdens de Tweede Wereldoorlog werd in een studiegroep een filosofie ontwikkeld tegen de vervreemding en geestelijke vervlakking die de 'grootstad' bij zijn bewoners geacht werd te veroorzaken. Dit in 1946 als 'wijkgedachte' gepubliceerde gedachtegoed berustte op de overtuiging dat er door de omvang, de anonimiteit, het

chaotisch karakter en de ruimtelijke opzet van de grote steden van de 19e en begin 20e eeuw onvoldoende sprake was van gemeenschapsvorming. De opgave was om de stadsbewoner een leefgemeenschap te bieden met een beperkte omvang, zodat hij hierin sociaal zou worden ingebed. Dit idee kreeg op het hoogste schaalniveau gestalte door een wijkwijze opbouw van de stad, met wijken voor circa 20.000 inwoners. In een snel veranderende wereld zouden deze welbegrensde en herkenbare stadsdelen stabiele en gezonde sociale gemeenschappen vormen, een buffer tegen de gevaren van het moderne stedelijk leven, tegen de anonimiteit, zedenverwildering en zinnenprikkelend amusement. De verschillende zuilen zouden hier bovendien goed met elkaar kunnen samenleven.

Elke wijk zou worden voorzien van kleinschalige bedrijven, winkels, sociaal-culturele voorzieningen en diensten om de bevolking te verzorgen. De wijkvoorzieningen dienden geconcentreerd te worden langs hoofdstraten of in wijkcentra bij halten van openbaar vervoer. Al vroeg na de oorlog werd er geëxperimenteerd met de fysieke vertaling van de wijkgedachte, waarbij de zogenaamde 'wooneenheid', een begrip dat al voor de oorlog was ontwikkeld door moderne architecten, vooral in het werk van de Rotterdamse stedenbouwkundige Lotte Stam Beese, uitkristalliseer-



Wijkgedachte

de in een model dat grote opgang zou maken. Haar wooneenheden bestonden uit een aantal verschillende woongebouwen in een open verkaveling gerangschikt, waarbij de diverse woonconsumenten – gezinnen, alleenstaanden, ouderen en kinderlozen – in de wooneenheid werden verenigd en de woning- en bouwtypologieën op de doelgroepen werden afgestemd (bijvoorbeeld laagbouw voor gezinnen, gestapeld wonen voor alleenstaanden etc.). De wooneenheden van een buurt werden identiek aan elkaar geschakeld en ten opzichte van elkaar gespiegeld. Hiermee werd afscheid genomen van de vooroorlogse functionalistische fascinatie voor parallelle strokenbouw en een eenzijdige oriëntering van de gebouwen op de zon. De tussenliggende gemeenschappelijk-

ke tuinen zouden voor een natuurlijk contact tussen de bewoners zorgen. Later kreeg deze wijze van ordenen de ietwat denigrerende titel 'stempelstedenbouw'.¹⁰

De wijkgedachte was als sociologische ideologie slechts een kort leven beschoren, omdat het al in de jaren '50 als achterhaald werd beschouwd. Maar als ruimtelijk structureringsprincipe bleef het tot in de jaren '80 dominant in de Nederlandse stedenbouw.¹¹

Drie stromingen als lagen over elkaar

De drie stromingen werkten na de oorlog op krachtige wijze op elkaar in. Wijken werden als afzonderlijke stadsdelen gescheiden van elkaar ontworpen, open stempelstedenbouw werd gemeengoed, net als de functionele opbouw van wijken. In de opzet van de stad als geheel betekenden deze uitgangspunten een geleiding van de stad door middel van afgeronde en herkenbare wijken, doorgaans van elkaar gescheiden door royale groenstroken. De geleiding zou voor een open, transparant en begrijpelijk stadsweefsel zorgen en nam, indien mogelijk, als geheel de vorm aan van een bloem: het centrum in het midden en de gelede wijken als bladen daaromheen.¹²

De nieuwe stadswijken moesten beperkt van omvang zijn (menselijke maat), overzichtelijk opgezet

en uitgerust met eigen voorzieningen als grondslag van een eigen sociaal leven. De woonwijk werd daarmee de sociaal-ruimtelijke basiseenheid in het model van concentrische stadsgroei dat vóór 1940 reeds tot de heersende planningsconcepten behoorde.

In de naoorlogse modernistische stedenbouw waren het onbebouwd laten van ruimte en het invullen daarvan met groen en ook het verkeerssysteem essentiële onderdeel van planning geworden en van minstens zo'n groot gewicht als de bebouwing zelf.

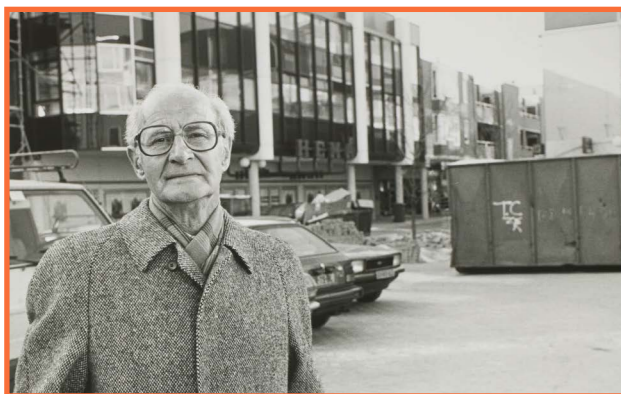


Drie stromingen als lagen over elkaar

2.3.2 Zoetermeer: naar een plan voor 100.000 inwoners

Hoewel Zoetermeer een uitstekende uitgangspositie had, stond het niet in de sterren geschreven dat het boterdorp een overloopkern werd. In de jaren '50 gaf het rijk de voorkeur aan Wilsveen, net iets meer naar het westen gelegen, als overloopkern van Den Haag, maar op het grondgebied van de gemeenten Nootdorp, Leidschendam en Zoetermeer. Er werd ook een plan voor gemaakt door de Haagse Dienst Stadsontwikkeling. Maar Zoetermeer tekende bezwaar aan. Na voltooiing van Wilsveen zou het boterdorp 'bezet' worden door een nieuwe stad. Bovendien zou de kleine gemeente eindigen als deel van een nieuw te vormen 'district', een nieuwe bestuurslaag dat de gemeentelijke taken grotendeels zou overnemen.¹³ Zoetermeer zou zijn eigen toekomst niet meer kunnen uitstippelen.

De provincie van haar kant was weer voorstander van een overloopkern bij Pijnacker, aan weerszijden van de Hofpleinlijn. Om te voorkomen dat de gemeente voor voldongen feiten zou komen te staan, trok Zoetermeer eigengereid het initiatief naar zich toe en werkte met stedenbouwkundige W.F. Schut, destijds werkzaam bij het onafhankelijk stedenbouwkundig adviesbureau voor Zuid-Hollandse gemeenten, het Instituut Stad en Landschap, aan een eigen uitbreidingsplan voor de overloopkern Zoetermeer. Dit plan was in eerste instantie bedoeld voor 40.000 inwoners en werd op 20 maart 1959 naar buiten gebracht.

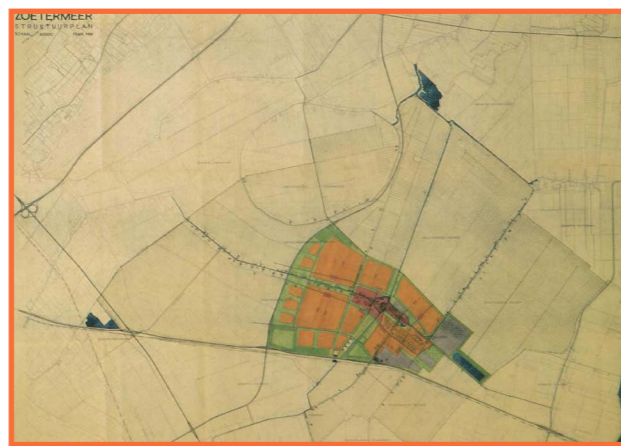


Stedenbouwkundige ir. W.F. Schut, lid WOZ

Hiermee zou het rijk overtuigd kunnen worden. In de Tweede Kamer ging het plan daadwerkelijk de concurrentie aan met de tegenhanger voor Wilsveen van de gemeente Den Haag. Na bijna drie jaar onderhandelen, bestuurlijke impasses, een door gemeenten verworpen voorstel voor een nieuwe bestuurslaag en slimme compromisvoorstellen van Zoetermeer, kwam het rijk op 11 januari 1962 met het verlossende woord: het plan van Zoetermeer had de beste papieren.¹⁴ De wil om zowel de Haagse bevolking op te vangen als de eigen, de betrekkelijk geringe schade voor het Groene Hart en de goede verbindingen met Den Haag per spoor en via de A12 speelden Zoetermeer in de kaart.

Al in augustus 1962 was het oude plan voor 40.000 inwoners door het Instituut Stad en Land opgeschaald

naar een langgerekte bandstad aan weerszijden van de Voorweg, bedoeld voor 100.000 inwoners te bereiken in 1980, voornamelijk uit Den Haag.¹⁵



Schets van structuurplan voor 40.000 inwoners 1962

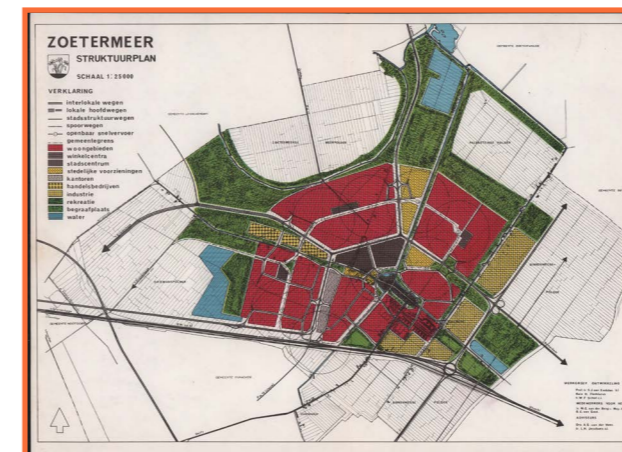
De kleine gemeentelijke organisatie was niet in staat om zo'n majeure opgave binnen de eigen gelederen uit te voeren. Daarom werden een eigen grondbedrijf en Dienst Gemeentewerken opgericht en een werkgroep geïnstalleerd met door de wol geverfde stedenbouwkundigen. W.F. Schut en de destijds gelauwerde stedenbouwkundigen S.J. van Embden en R.H. Fledderus vormden de kern van de werkgroep, waaraan ook econoom (A.G. van der Veen), verkeersdeskundige (L.H. Jacobsen) en vanaf 1965 landschapsonwerper (Wim Dieleman) werden toegevoegd. Dit gezelschap vormde de zogenaamde Werkgroep

Ontwikkeling Zoetermeer: een vanuit hedendaagse maatstaven gezien zeer kleine ploeg die een stad ontwierp zonder dat er sprake van veel inspraak of betrokkenheid van (toekomstige) bewoners was. Het lag van begin af aan wel in de bedoeling de taken op termijn over te dragen aan een eigen, volwaardige stedenbouwkundige dienst van de gemeente. Vanuit de bureaus van Van Embden en Fledderus werden twee stedenbouwkundige medewerkers toegevoegd: M.G. van den Berg-Mey en Barth. van Gent. De laatste zou voor meerdere decennia een grote rol spelen in het ontwerp en de verdere uitbouw van de gemeente. Van Gent zou bovendien een belangrijke chroniqueur worden van de naoorlogse Zoetermeerse geschiedenis.



Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer

De werkgroep kwam maandelijks bijeen en maakte in razend tempo schetsen en plannen, zodat binnen een paar jaar met de bouw kon worden begonnen. Een 'Structuurplan' (het overkoepelende plan op hoofdlijnen) én bestemmingsplannen zouden hiervan de onderlegger vormen. De voorbereidende werkzaamheden van de uitvoering werden door een aparte coördinatiecommissie geregeld.¹⁶ Het ontwerp voor de stad werd na meerdere tussenontwerpen in 1965 naar buiten gebracht en door de gemeenteraad als het Structuurplan 1968 vastgesteld.



Structuurplan 1968

Het ontwerp voor de overloopkern

De overloopkern Zoetermeer werd ontwikkeld in de tijd dat het Modernisme als stedenbouwkundig model én als architectuurstijl definitief en als enig alternatief voor goede stadsontwikkeling was doorgebroken. Maar binnen dat gegeven kan tevens worden vastgesteld dat de overloopkern werd uitgedacht precies op het kortdurende moment dat architecten en stedenbouwkundigen – meer nog dan in de jaren '50 en wellicht meer dan in de voorafgaande vijftig jaar van de 20e eeuw – volledig in de ban raakten van de moderniteit. Woningbouw werd bovendien veel minder gezien als een kunstvorm of architectuur, maar was sterk gesystematiseerd en werd vooral voortgedreven op de niet aflatende stroom van nieuwe bouwtechnieken (tientallen nieuwe typen systeembouw, nieuwe betonsoorten, nieuwe hijskraantechnieken etc.).

Feitelijk waren de jaren '60 voor stedenbouw en architectuur een utopisch en revolutionair tijdvak, waarin de euforie over de modernistische stedenbouw, de mogelijkheden van nieuwe bouwtechnieken, de beheersing van het leven door automobilititeit en techniek in de breedste zin van het woord zó groot was, dat kritiek op het functioneren en de ruimtelijke beleving van futuristische stadsmodellen weinig weerklank vond bij de apologeten van de moderniteit. Dit leidde in de jaren '60 onder andere tot het ontwerp van complexe megastructuren, zoals zeer lange flat-

gebouwen in reusachtige stedenbouwkundige patronen, zeer grootschalige infrastructuur, waar enorme gebouwcomplexen aan waren gekoppeld en een fascinatie voor ingenieuze 'stapeling' van infrastructuur, parkeervoorzieningen en gebouwcomplexen. Veel stedenbouwers hadden de vaste overtuiging dat zij zagen hoe de toekomst van samenleving en techniek zich ging ontfouwen en op welke wijze daarop moest worden voorgesorteerd. Hoewel er ook binnen kringen van stedenbouwers en architecten zelf al kritiek ontstond op de anti-stedelijkheid van de modernistische stedenbouw – Van Embden zelf haalde er scherp naar uit¹⁷, was van serieuze inbreng van (toekomstige) bewoners in deze tijd nog geen sprake. Planning en stadsontwerp waren abstract en top-down georganiseerd.

Hoofdvorm en hoofduitgangspunten van de nieuwe stad

Met het Structuurplan 1968 werd een plan voor een volledig nieuwe stad voor 100.000 inwoners in een toen nog vrijwel lege polder op tafel gelegd. Het was uit één stuk ontworpen, als een functioneel-technisch complex, doordacht in al zijn onderdelen, een stadsmachine, compact en scherp begrensd. Er was afscheid genomen van het eerdere langgerekte model, mogelijk om het omliggende landschap en de Meerpolder te sparen.



Maquette van Groot Zoetermeer 1960 - 1965

De stad zou efficiënt op de A12 naar Den Haag en Gouda worden aangesloten en met een exclusieve eigen railverbinding met Den Haag worden verbonden met in iedere wijk een station. De stad zou niettemin zelfstandig moeten kunnen bestaan en dus ook eigen werkgelegenheid moeten aanbieden. Zoetermeer zou géén slaapstad worden, dat stond de ontwerpers helder voor ogen. Er werd vanuit gegaan dat 40% van de beroepsbevolking in Den Haag zou werken en dus 60% ter plaatse. Hierdoor zou er naast de bevolkingsverzorgende diensten (lager - en middelbaar onderwijs, gezondheidszorg, gemeentelijke overheid, detailhandel) ook industrie nodig zijn, in aanvulling op bestaande bedrijven als Nutricia en Brinkers. Ook wilden de ontwerpers de jonge overloopkern een graantje laten meepikken van de golf van tertiërisering (kantoren en ministeries). Grote recreatie- en sportvoorzieningen waren nodig voor een goed leefmilieu.

De hoofdvorm van de stad was typerend voor de tijd: het centrum in het midden en daarom heen vijf woonwijken, als bloembladen om de kern geordend en van elkaar gescheiden door de groene poten van de H-structuur van grote ontsluitingswegen. Hiermee werd de stad duidelijk geleed en kreeg het hele stadslichaam een hoge mate van herkenbaarheid. De heldere begrenzing van de wijken droeg daaraan bij.¹⁸

Minstens zo kenmerkend voor de ontstaansperiode was de benadering van het ontwerp als tabula rasa. Dat wil zeggen dat de historische ondergrond waarop de stad zou worden gebouwd, rücksichtlos zou worden weggevaagd en door de nieuwe stad zou worden overschreven. Niet alleen de poldersloten en grote waterlopen zouden – voor zover waterhuishoudkundig verantwoord – verdwijnen, maar ook voor de historische bebouwingslinten was geen toekomst meer in de nieuwe stad. Alleen de Delftse- en Leidsewallenwetering zouden worden behouden. Op de eindmaquette van 1965, waarop het abstracte Structuurplan met wegstelsels, groen- en waterstructuren en bebouwing is ingevuld, is de oude dorpskern weliswaar behouden, maar feitelijk was de lotsbestemming van het historisch centrum nog hangende: zowel sloop als behoud waren een optie. Het nieuwe centrum werd geprojecteerd op de locatie, waar deze later ook daadwerkelijk is gebouwd, precies in het hart van de stad. Maar de ideeën hoe deze gestalte zou moeten krijgen, waren nog niet gerijpt. Zo was

ook de grote plas tussen het oude dorp en het centrum nog niet opgenomen.

De bescherming van het open landschap werd niet alleen door de strakke contouren gegarandeerd, maar werd ook gezekerd door de stad langs zijn randen te voorzien van een ceintuur van parken en groenstroken: het latere Westerpark, het Buytenpark, de Zoetermeerse Plas en het recreatiegebied Noord Aa en de geprojecteerde parken ter afsluiting van de latere wijk Seghwaert. In het oosten, naast een gepland industriegebied, lag daarentegen geen duidelijke groenzone, maar slechts een sportpark, het Van Tuylpark. Ook in het zuiden was de groenzone minder geprononceerd, omdat de wijk Uitbreiding Dorp en Nutricia daar al vrij dicht tegen de snelweg aan la-



Groenstrook langs de A12 met Meerzicht en de kantorenstrook langs de Afrikaweg

gen. Wel werd langs de zuidrand, langs de snelweg, een brede groenstrook van het Westerpark naar de Afrikaweg bedacht, ter bescherming tegen de herrie van de A12.

De zone van parken en plassen aan de rand van de stad diende niet slechts als een scheidslijn tussen stad en land, maar was net zo goed bedoeld als recreatieve zone op stedelijk niveau. Dus niet slechts voor de aangrenzende wijkbewoners, maar voor alle Zoetermeesters en zelfs voor de regio. Er werd allesbehalve zuinig omgesprongen met dit grootstedelijk groen: per inwoner werd circa 30 m² gereserveerd! Het stedelijke groen werd net zo gezoned als de stad en de wijken. Zowel tussen als binnen de verschillende parken werden zones gedacht die de diverse bevolkingsgroepen en behoeften moesten bedienen. Het latere Westerpark was meer gedacht voor natuurbeleving ('Parkbos') en familierекреatie, terwijl het Buytenpark meer gereserveerd werd voor sport en de voorziene Zoetermeerse Plas uiteraard voor waterrecreatie.¹⁹

Het groen in de stad was hiërarchisch gedacht: behalve deze grootstedelijke parken werd nog rekening gehouden met 'wijkgroen' en 'buurtgroen'. De eerste op een maximale afstand van 800 meter van elke woning, de laatste op een afstand van maximaal 400 meter. Zowel in de wijkparken als de buurtparken diende ruimte te worden geschapen voor sport- en spelvoorzieningen, met name voor de jeugd. In de

verspreid liggende buurtparken zouden de jongere kinderen terecht kunnen, in de verder weg gelegen wijkparken de oudere jeugd. Met name het buurtgroen diende uitdrukkelijk ook een stedenbouwkundig doel: juist hier lagen de kansen om woonomgevingen met het groen een interactie te laten aangaan.²⁰ Tenslotte was er nog het 'geleidingsgroen' langs de hoofdwegen en de Zoermeerlijn, bestaande uit dichte bosstroken bedoeld voor natuur (zie hierna). Over het groen op het allerkleinste schaalniveau, het aankledings- of stofferingsgroen van straten, wegen en pleinen, werd in 1968 nog geen uitspraak gedaan. Dat kwam pas vier jaar later aan bod, bij de herziening van het Structuurplan in 1972.

De fascinatie voor de auto en de gevoelde onafwendbaarheid om het daadwerkelijk snel groeiende wagenpark ruim baan te geven, resulteerde in de 'H-structuur': de ruggengraat van hoofdverkeerswegen van de stad die op sommige plekken zelfs waren opgetild van het maaiveld. Het waren grotendeels provinciale wegen, door de provincie bekostigd. De verschillende poten van de H-structuur zouden elk naar een andere stad buiten Zoetermeer leiden (Delft, Den Haag, Gouda en Leiden). Het van oorsprong Amerikaanse concept van de 'parkway' – een brede autoweg met riant groen en royale doorzichten naar de achterliggende stedelijke gebieden – speelde daarbij in aanvulling nog geen rol, maar in een latere fase wel, toen de gemeentelijke groenontwerper dergelijke beelden voor ogen had.²¹ Ter hoogte van

het stadscentrum was sprake van een uitzondering. De H-structuur was daar gedacht als een brede esplanade met stedelijke allure.

De auto werd als hét vervoersmiddel beschouwd. Vanaf de provinciale wegen zou het autoverkeer via 'sleutels' (ongelijkvloerse afslagen en toeritten in de vorm van een sleutel of vork) de wijk worden ingeleid, waarna het via royaal gemaatvoerde wijkwegen geflankeerd door bomenrijen over de wijken zou worden gedistribueerd. Smallere straten leidden naar de woonstraten. Het geheel had de opbouw van een hiërarchische 'boomstructuur': van stam naar takken naar takjes.



De auto kreeg ruim baan, foto uit 1972

Toch was de exclusief voor auto's gereserveerde H-structuur niet alleen geboren uit de gewilligheid de auto te faciliteren. De ontwerpers hadden, net als in andere modernistische steden of uitbreidings-

wijken, ook een scherp oog voor de gevaarlijke kanten van dit snelle vervoermiddel. De grote aandacht voor verkeersveiligheid vormde behalve de wens tot een efficiënte ontsluiting van de stad, een belangrijke motivatie voor de rigoureuze scheiding van verkeerssoorten.

Een wezenlijk onderdeel van dit uit elkaar getrokken verkeerssysteem waren de langzaam verkeersverbindingen die kruisingsvrij onder de autowegen van de H-structuur doorvoerden. Fiets- en voetpaden konden parallel aan elkaar lopen, maar waren wel gescheiden van elkaar. De gehele stad diende met een afzonderlijk fietsnetwerk bereikbaar te zijn. Een eveneens opgetilde spoorlijn met Den Haag zou in een grote cirkelbeweging alle wijken aandoen, met haltes om de 500-700 meter, gekoppeld aan de wijkcentra.

De functies van de stad waren strikt gescheiden volgens de ideeën van het Modernisme: de woonwijken en de echte stadscentrumfuncties waren ruimtelijk uit elkaar getrokken en de laatste werden in het Stads-hart geconcentreerd. De woonwijken zelf waren monofunctioneel voor wonen voorbehouden, maar werden elk wel voorzien van de al genoemde wijkcentra, waar – uiteraard netjes gegroepeerd bij elkaar – de wijkvoorzieningen als scholen, kerken, bibliotheken en overdekte shoppingmalls een plaats zouden krijgen. In de wijkcentra zelf zou aanvankelijk niet worden gewoond. Dergelijke directe menging van func-

ties was uit den boze. Door de wijken te voorzien van eigen wijkcentra werden zij tot op zekere hoogte zelfstandig functionerende eenheden.

Volgens verantwoordelijk stedenbouwkundige Van Embden diende de stad compact te zijn. Niet alleen om de ruimtenood in het volle Nederland niet nog drukkender te maken, maar ook om menselijke contacten te bevorderen. Dit was naar zijn opvatting de basis voor elke culturele ontwikkeling.²² 'Compact' moet hier worden opgevat als een betrekkelijk klein en sterk samengebald stadslichaam met een krachtige contourlijn. De stad diende daarom een hoge dichtheid te hebben – tegen 70 woningen per hectare – maar wel in combinatie met veel interne open ruimte. Het antwoord op die combinatie van eisen kon alleen maar worden gevonden in hoogbouw. Zo'n 75% van de woningen werd gedacht in deze woonvorm, waar Van Embden zeer geporteerd van was: 'wonen in contact met de kosmische ruimte'.²³ In de optiek van de stedenbouwers uit de jaren '60 was er geen plaats meer voor middelhoge bouw zonder lift: men woonde òf op de begane grond in een eengezinswoning òf men woonde hoog, voorzien van alle comfort. Van Embden stelde dat hevige contrasten in stadsgebieden de ruimtewerking bevordert ('ruimtebeleving, zoals alle beleving, berust op contrastwerking') en hij wees ook op de vormgevende werking van hoogbouw en de oriëntatiefunctie van torenflats²⁴.

De stedenbouwers namen hun extreme standpunten

uiterst serieus. Hoewel Van Embden zich in 1968 tijdens een lezing had uitgesproken tegen verregaande rationalisatie en standaardisatie van toren- en galerijflats én eengezinswoningen, die niet in het belang zouden zijn van het geestelijk welbevinden van de bewoners²⁵, zou Zoetermeer toch hoofdzakelijk gaan bestaan uit clusters van langgerekte, al dan niet geknikte galerijflats van soms honderden meters lengte en soms twintig verdiepingen hoog, afgewisseld met kleine clusters van woontorens. De hoogbouw zou allemaal vrijstaand in de groene ruimte zijn: meest langs diagonalen geordend en zodanig dat gras en bomen de flats aan alle kanten omspoelen en royale doorzichten ontstaan in allerlei dwarsrichtingen tussen de gebouwen door. Op die manier zou de groene ruimte een continu, doorgaand karakter krijgen. De knikvorm zou binnen dat gegeven van continue ruimte toch nog voor een zekere beslotenheid van de ruimtes tussen de gebouwen zorgen. Geparkeerd zou er worden in overdekte parkeerdekken bij de industriële systeembouwflats. Het groen zou een paradijs zijn voor kinderen en voor recreërende volwassenen.

Met deze enorme schaalvergroting, de open stedenbouw met zijn strikte scheiding van functies en verkeerssoorten, was sprake van extreme moderniteit. Het onderscheidde de plannen uit deze tijd, waar de Bijlmermeer het meest bekende voorbeeld van is, sterk van de meer gematigde modernistische stedenbouw met gestapelde etagebouw van hooguit vier tot

vijf bouwlagen, zoals die in de naoorlogse jaren overal in Nederland werd gebouwd.

2.3.3 De eerste fase van de groekern: uitwerking van het Structuurplan 1968 (1962-1972)

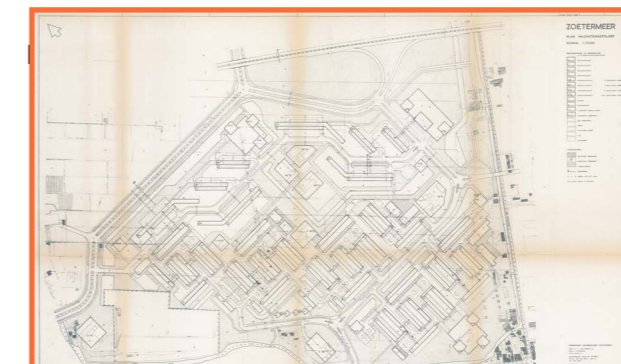
Palenstein en Driemanspolder: in lijn met de grote plannen

Nog vóór het Structuurplan in 1968 door de gemeenteraad van Zoetermeer werd vastgesteld, ging de bouw van de groekern al van start. De huidige wijken Palenstein en Driemanspolder, het eerste kwadrant van de vier, beten het spits af. Op 21 april 1966 werd in Palenstein de eerste paal van de groekern geslagen. Zowel Palenstein als Driemanspolder kregen elk zo'n 2700 woningen, waarvan circa 75% in hoogbouw. In Palenstein kwamen vooral goedkopere woningwetwoningen (sociale huur), in Driemanspolder

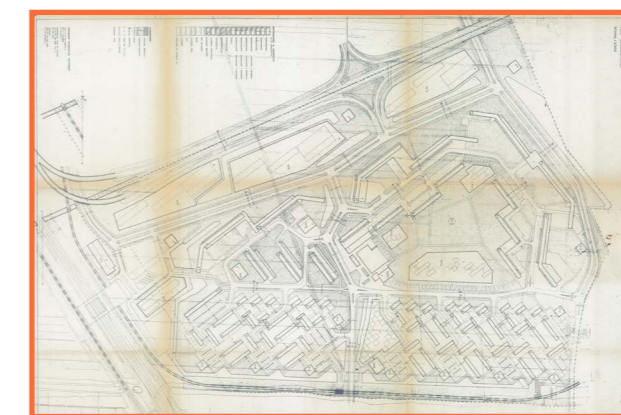


Gezicht op Palenstein in aanbouw 1966

overwegend duurdere, premiesectorwoningen (sociale koop).²⁶ Aanvankelijk waren lagere dichtheden in deze wijken gepland, maar de grondprijs per woning moest omlaag. Hierdoor werden in beide wijken de galerijflats en de torens met meerdere lagen opgehoogd en in Driemanspolder nog extra woontorens werden bijgebouwd.



Bestemmingsplan Palenstein 1965



Bestemmingsplan Driemanspolder 1965



Het groene licht voor de bouw van Driemanspolder

principes van de modernistische 'open stedenbouw' (gebouwen vrijstaand in het groen, zonder tweezijdig bebouwde lineaire straten) gepland en op de auto ontworpen. De boomstructuur van wegen, waarbij een of enkele brede ontsluitingswegen zich vertakken naar smallere om te eindigen bij grote parkeervelden of bij de woonstraten, getuigt hiervan, net als de grote parkeergarages die bij meerdere galerijflats in Driemanspolder (en Meerzicht) werden ontworpen. In Palenstein werd er gewoon op straat geparkeerd, op uitgestrekte parkeervelden aan de voet van de flats en in enkele garages. De garages namen veel ruimte in en stonden dicht bij de flats, maar werden – in lijn met het radicale gedachtegoed van deze tijd – functioneel benut voor 'dubbel grondgebruik': het dak werd ingericht voor recreatie, met groen en speelvoorzieningen. De meeste van deze parkeergarages



Torenflats in Palenstein

zijn echter later afgebroken. Nu resteert er slechts één, in het Savelsbos Meerzicht.

De modernistische opzet van hoogbouw vrij in de (groene) ruimte zonder dat zij straten of afgesloten ruimtes vormen, hield niet in dat er geen sprake was van compositie. Die wás er, en bovendien welover-



Geknikte galerijflats in Palenstein

wogen en afgerond. Beide wijken werden verdeeld in twee langgerekte zones die over de volle lengte tegen elkaar aan werden geschoven: de hoogbouwstrook en daar tegenover de laagbouwzone. De hoogbouwzone van galerijflats (schijf en geknikt) ligt aan de kant van de H-Structuur, zonder dat zij daar direct tegenaan is gedrukt (er ligt bij Driemanspolder een bedrijvenstrook en bij Palenstein een scholenstrook tussen). De laagbouwstrook ligt bij beide wijken aan de kant van het historische dorp. Daar werd welbewust voor gekozen om het historische Zoetermeer te ontzien. Niettemin zijn er langs de Delftsewallenwetering aan de rand van de laagbouwzone in Driemanspolder, toch op regelmatige afstand van elkaar en met ritmisch effect zes woontorens geplaatst. De hoogbouw ligt als een beschermende halve cirkel om beide wijken, weliswaar als een wand, maar niet een ondoordringbare. De flats zijn verstaffeld ten opzich-

te van elkaar geplaatst, zodat er diagonale doorzichten ontstaan. De geknikte vormen maken de wand minder rigide. In Driemanspolder vormen de hoge, geknikte flats in combinatie met de woontorens een 'buitenring', terwijl lagere schijfflats in een binnenring zijn geplaatst.

De langgerekte hoge flats omarmen in beide wijken op één locatie een tussenzone, waar wijkvoorzieningen werden geconcentreerd en gekoppeld aan een buurtpark (Driemanspolder) of een groen-blauwe zone (Palenstein). De wijkvoorzieningen bestaan uit vrij in de ruimte geplaatste, éénlaagse gebouwen. De voorzieningen (scholen, winkels, etc.) vormen een geheel eigen wereld, bestaand uit plat afgedekte laagbouw, vaak in een paviljoenachtige structuur (gebouwen met een voetafdruk van een combinatie van over elkaar geschoven rechthoeken), die sterk afwijkt zowel van de hoogbouw als van de laagbouw. Net als bij de flats zijn hier ook veel parkeervelden.

De laagbouwbuurten zijn opgezet in een heel eenvoudig orthogonaal patroon van tegenoverliggende woningrijtjes die korte straatjes vormen en ten opzichte van elkaar verspringen, omdat de laagbouwrijtjes diagonaal zijn geplaatst ten opzichte van de lange structuurlijnen van beide wijken. Hierdoor ontstaan aan de randen van de laagbouwbuurt groene driehoeken in een repeterend patroon. Dit geeft de randen van de laagbouwstroken van de buurten een zachte contour.

Hoewel de woningbouw al sinds de Wederopbouwperiode voort werd gestuurd door zich snel ontwikkelende industriële bouwsystemen, maakte deze zogenaamde systeembouw vooral in de jaren '60 een grote technische sprong met de ontwikkeling van de tunnelbekisting, waarmee in veel grotere snelheid en in veel grotere eenheden kon worden gebouwd. Ook hierin was de eerste fase van de groeikern revolutionair. De flats in Driemanspolder en Palenstein (en ook Meerzicht) kwamen tot stand met deze tunnelgietsbouw, waarbij de dragende wanden van de woningen ter plaatse werden gestort in een gestandaardiseerde, stalen tunnelbekisting. Er werden drie systemen gebruikt: het ERA-bouwstelsel, het EBA- en het MUWI-systeem. Dragende binnenwanden waren hierdoor niet meer noodzakelijk. Dit betekende dat een vrij indeelbare plattegrond mogelijk was en deze werd ook aangeboden: bewoners konden kie-



Maquette van de ERA flats in Driemanspolder 1966

zen uit verschillende woningplattegronden. Dat, gevoegd bij de tot dan toe ongekend grote oppervlakte van de flats (vaak 90 m² en een flink aandeel vijfkamerwoningen), de royale, gevelbrede balkons en de grote glasoppervlakken in de gevels, maakte de flats tot het toppunt van moderniteit. En internationaal zeer onderscheidend bovendien, omdat zoveel glas bij sociale woningbouwflats uit de naoorlogse decennia in andere landen vrijwel niet voorkomt. Hoewel architecten bij deze hoog-technische bouwsystemen vaak niet meer in beeld waren – als het ware overbodig geworden door de standaardisatie en efficiëntie –, zijn deze flats architectonisch onmiskenbaar in hun identiteit. Uitzondering hierop zijn de flats van Leo de Jonge in het noordelijk deel van Meerzicht. Hij wist door middel van variatie in hoogte en balkons toch een eigen signatuur aan hoogbouw mee te geven.



Moeders met spelende kinderen op speelveld bij de flat aan de Van Leeuwenhoeklaan in de wijk Driemanspolder

Ondertussen is het grootste deel van de galerijflats in Palenstein vanaf het begin van de 21e eeuw gesloopt en heeft plaatsgemaakt voor een combinatie van moderne appartementsblokken en geschakelde stadswoningen. Hiermee is afweken van de oorspronkelijke opzet van Palenstein en is een grotere diversiteit in stedenbouwkundige grondvormen, bouwtypologieën, materialen en kleuren geïntroduceerd.

Start Meerzicht: de oorspronkelijke opzet

Tegelijkertijd met de bouw van Palenstein en Driemanspolder werd er aan het zogenaamde 'tweede kwadrant' van het Structuurplan 1968 gewerkt. Ook in Meerzicht zou circa 75% van de woningen in hoogbouw worden gerealiseerd, in galerij- en torenflats.



Bouw van Meerzicht 1969 - 1975

Op de stadsmaquette uit 1965 is goed te zien wat de ontwerpers van de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer voor ogen stond. Er waren velden voor hoog- en laagbouw aangegeven, net als in Palenstein en Driemanspolder. De galerijflats (plaat- en knikflats) waren nóg weer een slag groter gedacht dan die in Palenstein en Driemanspolder – soms dubbel zo groot. Ook de laagbouw was in de oorspronkelijke plannen uit 1965 anders georganiseerd dan in de andere twee wijken. Er was sprake van een grotere menging van laag- en hoogbouw. De laagbouw



Uitbreidingsplan Meerzicht 1968

werd gepresenteerd met een soort kashbah-achtige opzet van kleine, vierkante, aan elkaar geschakelde modules die niet in één zone lagen, zoals de laagbouw van Palenstein en Driemanspolder, maar verstrooid tussen de galerijflats in. Deze in 1965 sterk vernieuwende typologie zou in het definitieve plan voor Meerzicht verdwijnen, maar op één locatie toch terugkeren in de vorm van de Koepeltjesbuurt. Het gegeven dát er velden voor laagbouw waren gereserveerd in een soms bijzondere opzet, baande mogelijk een pad naar de latere experimenten in Meerzicht, zoals die niet alleen hebben plaatsgevonden in de Koepeltjesbuurt, maar ook bij het Pleintjesplan en de woondekken in de Bergenbuurt.

2.3.4 1968: de omslag van hoog- naar laagbouw

INTERMEZZO: HET VERHAAL VAN DE ANDERE GEDACHTE

Gelijk op met het ontwerp van het Structuurplan 1968 voor Zoetermeer door de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer en voordat er ook nog maar één hoogbouwflat de lucht in stak, werd er al een breuk zichtbaar tussen niet alleen stedenbouwkundigen en het publiek, maar ook tussen ontwerpers onderling. Deze breuk vormde de grootste verschuiving in het vakgebied van planning, stedenbouw en architectuur sinds de opkomst van het Modernisme en zou ook het aanzien van Zoe-

termeer voor decennia achtereen bepalen.

Al begin jaren '60 was uit een enquête duidelijk geworden dat zo'n 90% procent van de Zoetermeerse bevolking in laagbouw en niet in hoogbouw wilde wonen.²⁷ Maar het massale verzet tegen de hoogbouw kwam pas enkele jaren later, toen de hoogbouwflats in Palenstein en Driemanspolder daadwerkelijk waren gebouwd en publiek, politiek en woningbouwverenigingen met eigen ogen bevestigd zagen waarom men zo gekant was tegen deze gewraakte woonvorm. Zowel de Zoetermeerse gemeenteraad, het Zoetermeerse publiek als de vereniging van gezamenlijke woningbouwverenigingen verzetten zich feller tegen hoogbouw en de achterblijvende voorzieningen. Dit verzet viel in de bedding van een steeds breder gedragen afkeer van de modernistische ste-



Het verhaal van de andere gedachte -links last CIAM meeting, rechts Team Ten

denbouw in zijn algemeenheid die tot monotone, eenzijdige, anonieme, door de auto gedomineerde en onwrikbaar starre woonomgevingen zou leiden. Ook een toenemend aantal architecten en stedenbouwkundigen zag het Modernisme van open stedenbouw en ver doorgevoerde geïndustrialiseerde bouw, van bovenaf opgelegd aan de bevolking, als een doodlopende weg. Al eind jaren '50 had een kritische groep architecten CIAM dood verklaard en was verder gegaan in de groep Team Ten.

De Nederlandse deelnemers presenteerden hun opvattingen in het vaktijdschrift Forum, waarin zij ijverden voor een architectuur en stedenbouw die dicht bij de menselijke beleving stond. 'Het verhaal van een andere gedachte', van de hand van de rebelse en erudiete architect Aldo van Eyck was één van de geruchtmakendste artikelen uit dit tijdschrift en wordt beschouwd als het manifest van deze beweging.

Eind jaren '60, begin jaren '70 viel dit samen met een groeiende maatschappelijke weerzin tegen de ondemocratische houding van het openbaar bestuur en plannenmakers, tegen het gebrek aan betrokkenheid van burgers bij belangrijke beslissingen in het land en in de gemeente. En ook precies in deze tijd groeide de maatschappelijke ongerustheid over de kwalijke invloed van de



Het verhaal van de andere gedachte - Grenzen aan de groei

mens op natuur en milieu, over de schrikbarende vervuiling van lucht, water en bodem, over de uitputting van de aarde, het verdwijnen van waardevolle landschappen, dier- en plantensoorten. Het rapport van de Club van Rome in 1972 'De grenzen aan de groei' veroorzaakte in de hele westerse wereld – en ook in Nederland – een diepe schok, omdat het scherp toonde dat de mens zijn leefwereld aan het vernietigen was.

Het eind van de jaren '60 bleek een scharnierpunt in de geschiedenis die niet alleen over landsgrenzen ging, maar ook lokaal, zoals in Zoetermeer, tastbare gevolgen had. Het zou een manier van denken zijn die van Meerzicht tot en met Segh-

waert en het Stadshart de discussies zou bepalen. Ook binnen de gelederen van de modernistische Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer had het gevolgen. Stedenbouwkundige W.F. Schut, één van het leidende driemanschap, verliet in 1967 de Werkgroep om in het kabinet plaats te nemen als minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. Onder zijn bewind werd de subsidiestroom voor hoogbouw, die een belangrijke stimulans voor de naoorlogse hoogbouwproductie was geweest, afgeknepen. Tegelijkertijd initieerde hij in 1968 het programma Experimentele Woningbouw om daarmee vernieuwing van woonwijken, woningtypologieën en woonvormen te stimuleren. De naoorlogse woningnood was gelenigd met efficiënte, gestandaardiseerde hoogbouw. Vanuit het programma Experimentele Woningbouw werden juist zaken als flexibiliteit, kleinschaligheid en menging van woningtypes met subsidies gestimuleerd. Identificatie met een wijk, waarin elke woonplek een eigen, herbergzaam en intiem gezicht zou hebben, waren belangrijke vertrekpunten voor de nieuwe ontwerpen.

'Variatie', 'contact', 'creativiteit' en 'dynamiek' werden gevleugelde begrippen. Variatie sloeg zowel op het aantal woningtypen en woonstijlen, als op de stedenbouwkundige ruimten en architectuurtypologieën en -vormen. Het intermenselijk contact werd gestimuleerd in de openbare ruimte met

introductie van semi-openbare gebieden (woonstraten, erfstructuren, semi-openbare binnenterreinen). Het was een creativiteit die de grondslag vormde voor organisaties als Stichting Nieuwe Woonvormen en Stichting Experimentele Woningbouw, waarvan de projecten door de rijksoverheid met subsidieregelingen rijkelijk werden gesteund. In al deze oplossingen werd ernaar gezocht de auto naar de achtergrond te dringen. Daarnaast was er óók sprake van stedenbouwkundige middelen om een relatief hoge woningdichtheid te bereiken zonder terug te vallen op hoogbouw. De experimentele projecten waren dan ook ruimtebesparend: de woningen werden niet kleiner, maar wel efficiënter gegroepeerd, wat soms leidde tot (gestapelde) laagbouw met relatief hoge dichtheden.

Deze periode die in Nederland, vergeleken met andere Europese landen, buitengewoon intens is geweest en een uitzonderlijke rijkdom aan experimenten en gevarieerde gebouwde omgevingen heeft opgeleverd, staat bekend onder twee benamingen: Structuralisme en Kleinschaligheidsbeweging. Structuralisme verwijst in een engere betekenis naar de meer modulaire variant, waarin grote complexen worden opgedeeld in een veelheid van kleine (bijna) identieke eenheden die aan elkaar worden geschakeld tot een grotere struc-

tuur. De term Kleinschaligheidsbeweging is meer algemeen en slaat op de wijze van ontwerpen van gebouwen en gebieden, waarbij gezocht wordt naar (optische) verkleining van grotere gehelen, naar maximale variatie in hoofdvormen, plattegronden en gebruiksmogelijkheden, en naar het toepassen van stedenbouwkundige en architectuurmiddelen die variatie, meervoudigheid in betekenissen, maar ook huiselijkheid en geborgenheid uitdrukken.



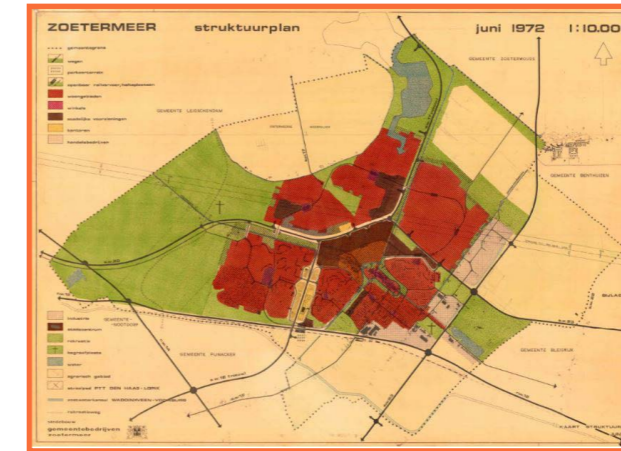
Het verhaal van de andere gedachte

Meerzicht: op het breukvlak van twee tijdperken

De cultuur- en politiek-maatschappelijke omslag had, zoals beschreven in het interemezzo, zijn weerslag op de plannen voor de wijk Meerzicht die tot stand kwamen precies op deze overgang van twee tijdperken. In de uitwerkingsschets *Uitbreidingsplan op onderdelen* van Meerzicht uit 1968, was de wijk al tot op gebouwniveau uitgewerkt. Het plan week sterk af van de maquette uit 1965. Meerzicht was in het uitbreidingsplan van noordwest tot zuidoost diagonaal in tweeën gedeeld. In het westen en zuiden lagen de wijken die volledig bestonden uit laagbouw, terwijl in het noorden en oosten uitsluitend hoogbouw van haakvormige en geknikte galerijflats en enkele woontorens waren opgenomen. Deze waren van minder cyclopische proporties dan in 1965, maar toch nog altijd indrukwekkend kolossaal. Gecombineerde blauw-groene structuren (singels gecombineerd met groen) staken als langgerekte lobben diep de wijk in en verdeelden deze in verschillende buurten. In het hoogbouwdeel was deze compartimentering overigens aanzienlijk minder uitgesproken dan in de laagbouwsecties. De hoogbouw was in 1968 nog altijd óver de historische Voorweg heen geprojecteerd, waarbij de Voorweg als recreatieve ruimte behouden zou worden. In zekere zin was het plan voor wat betreft de grote schaal dichter bij de modernistische plannen van Driemanspolder en Palenstein komen te staan: laagbouw- en hoogbouwbuurten namen tezamen ongeveer de helft van het oppervlak van de wijk in beslag en de laagbouw was nu bovendien ook

strikt gescheiden van de hoogbouw in een aparte zone, net als in de andere twee wijken. Ook de boomstructuur van wegen was in Meerzicht teruggekeerd en zelfs nog in grotere perfectie uitgewerkt, waarmee de auto-ontsluitingsstructuur sterk leidend werd.

Op organisatorisch vlak vonden echter grote omslagen plaats. Er werd mede op aandringen van de provincie afscheid genomen van de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer. De provincie vroeg om een tweede bouwlocatie, waardoor er meer bouwcapaciteit moest worden geleverd, maar verlangde bovendien een andere werkwijze met meer multidisciplinaire teams.²⁸ In februari 1971 droeg de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer zijn werkzaamheden over aan de Dienst Gemeentewerken. Deze ambtelijke organisatie was net bemand met jonge medewerkers en voldoende op sterkte gebracht om op eigen kracht de stad verder te ontwikkelen. Er kwam bovendien een gemeentelijke projectorganisatie op gang die Meerzicht in delen met architectenteams ontwikkelde op basis van globale vlekkenplannen, nu zonder een dwingend en overkoepelend eindbeeld. Het Structuurplan 1972 was uitdrukking van deze cultuurwending. In deze herziening van het Structuurplan 1968 kwam de nadruk te liggen op de zelfstandigheid van de gemeente, werden extra bedrijventerreinen geïntroduceerd, werd de gehele strook langs de Afrikaweg bestemd voor kantoren, werd de historische Voorweg gespaard en werd het definitieve tracé van de Zoetermeerlijn met de vondst van de 'omgeklapte lus'



Structuurplan 1972

vastgelegd, om het toekomstig stadscentrum beter te ontsluiten. Het Structuurplan 1972 zette daarnaast in op laagbouw. De hoogbouw in het noordoosten van Meerzicht bleef, maar het aandeel hoogbouw in de woningvoorraad zou daar uiteindelijk teruglopen naar 59%.

In Meerzicht's laagbouwgebieden kwamen de eerste Zoetermeerse voorbeelden van 'de andere gedachte' tot stand, met subsidie van het programma Experimentele Woningbouw, ingesteld door minister W.F. Schut, die zo indirect weer invloed verwierf op de Zoetermeerse ontwikkelingen. Voorbeelden zijn het Pleintjesplan van architect Leo de Jonge, gebaseerd op de destijds nieuwe (Nederlandse) uitvinding van het woonerf en de dekwoningen van architect Ton Alberts in de Bergenbuurt. Er werd afscheid geno-

men van de droge schakeling van laagbouwblokjes in korte, haaks op elkaar staande woningrijtjes van Palenstein en Driemanspolder. Ook werd in aanvulling – en soms uitbreiding – van de boomstructuur een intiem meanderend patroon van kleinere buurtontsluitingswegen geïntroduceerd met kronkelende voetpaden tussen de woonerven. De hoge mate van repetitie van de pleintjes in het Pleintjesplan en de vaak gelijkvormige, eenvoudige architectuur refereerde nog aan de functionalistische stempelstedenbouw uit de jaren '50 en '60, maar met de woonerven was er toch duidelijk sprake van een opmaat naar de Kleinschaligheidsbeweging. Dat geldt ook voor de landschappelijke opzet van het meanderende groen tussen de wooneenheden door. Daarbij moet aangekend worden dat wat hier 'landschappelijk' ingezet werd, wél volledig ontworpen was. Het oorspronkelijke landschap speelde – ook bij het ontwerp van de stadscontour afrondende Westerpark – in Meerzicht aanvankelijk geen rol, maar in de tweede fase van de planvorming wel. Onder invloed van de nieuwe gemeentelijke landschapsarchitect Frank Cardinaal werd het bestaande landschap een bescheiden plaats toebedeeld. Zo werden oude kavelrichtingen in de ruimtelijke organisatie van het nieuwe parklandschap opgenomen.²⁹

2.3.5 De tweede fase van de groeikern: experimenteren in Kleinschaligheid (1972-1988)

Buytenwegh en De Leyens: tastend op zoek naar coherente Kleinschaligheid

Had Meerzicht een Januskop overgehouden aan de overstap halverwege de realisatie van de wijk naar het nieuwe spoor voor stedenbouw en architectuur, met het ontwerp van de dubbelwijk Buytenwegh De Leyens werden de uitgangspunten van de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer (voor het grootste deel) van begin af aan de kant geschoven, behalve wat de Zoetermeerlijn en de voorzieningenknopen betreft. Men bekeerde men zich volledig tot het kleinschalig, autoluwe woonmilieu van het 'verhaal van de andere gedachte'. Dit wel mét behoud van de hoge dichtheid. Hoe die twee verenigd dienden te worden was in Meerzicht nog lang niet uitgekristalliseerd. Al was daar wel een aanstekelijke aanzet voor gegeven met de gesubsidieerde experimenten van het Pleintjesplan en de woondekken in de Bergenbuurt.

Met het Struktuurplan 1972 was in eerste instantie besloten om de geplande hoogbouw in Buytenwegh De Leyens te reduceren tot 30%. Uiteindelijk kwam met de realisatie van de dubbelwijk de verhouding op 10% hoogbouw (tot 8 lagen), 30% gestapelde laagbouw en 60% laagbouw, waarbij zeker de gestapelde laagbouwtypologie uitnodigde tot experimenteren. Buytenwegh De Leyens was van begin af aan

gesplitst in twee grote wijkdelen, eigenlijk wijken op zichzelf met ieder een eigen station aan de Zoetermeerlijn en een eigen wijkcentrum. Buytenwegh en De Leyens werden gescheiden door de Zwaardslootseweg, het verlengde van de historische Middenweg door de 17e eeuwse Meerpolder en vanouds de verbindingsweg naar Leiden. De Zwaardslootseweg zou als verbinding naar Leiden oorspronkelijk worden vervangen door de Aziëweg, maar dit is niet doorgegaan. Hierdoor is een strikte scheiding in Buytenwegh en De Leyens ontstaan en is het wijkpark Binnenpark aan een drukke weg komen te liggen.³⁰

Het proces van ontwerpen en stadsontwikkeling werd heel anders dan voorheen. Het nieuw gevormde projectteam was multidisciplinair en breed opgezet. Architecten, stedenbouwkundigen, sociologen, kunstenaars en veel ambtenaren dachten samen met burgers en de gemeenteraad over de vormgeving van de wijk, vanaf het begin. Inspraak werd een sleutelbegrip en het proces ging sterk domineren. De



Luchtfoto Buytenwegh de Leyens

eindvorm van de wijk stond niet van tevoren vast, maar was de resultante van dit proces.

Opmerkelijk was dat er meer aandacht was voor hoe er met de landschappelijke onderlegger werd omgegaan. De oorspronkelijke polderstructuur met sloten, windsingels en een boomgaard werden in de plannen opgenomen. Dit gold ook voor de bestaande bebouwing, met name aan de Broekwegschouw, -kade en -zijde. Omslagpunt was de actie van raadslid Oskam in 1968 die pas op het laatste moment iets van de Voorweg bij de vaststelling van het Struktuurplan had kunnen redden. Het Hoogheemraadschap Rijnland had eind jaren '50 geen problemen met het vergraven van de ringdijk en de Voorwegwetering, want die waren niet meer nodig voor de scheepvaart. Het aanvankelijke voornemen van de NAM tot het volplemen van de Meerpolder met jaknikkers was ook geen probleem. En ook de sloop van het oude dorp minus de twee grote kerken, stond serieus op de agenda, maar werd 'gered' doordat het rijk uiteindelijk geen geld uit de 80%-regeling gaf.³¹ Kortom, er kwam bij de ontwikkeling van Buytenwegh en De Leyens een einde aan de tabula rasa-methode.

Enkele uitgangspunten van het vroegere Struktuurplan 1968 werden overgenomen, zoals de boomstructuur als auto-ontsluitingsprincipe. In Buytenwegh werd deze niet helder afleesbaar uitgewerkt. Het oostelijk deel lijkt helemaal geen hiërarchie van wegen te kennen en in het westen is deze zwak, maar in De Leyens slaagde dat beter. Het geheel

van de wegenstructuur werd sowieso in hoge mate niet-lineair, zoals ook al bij Meerzicht-Zuid en Zuidwest al enigszins het geval was, alleen nóg verder doorgevoerd. De noord-zuid fietsroutes werden daar-entegen wél lineair en overzichtelijk. Het sloot aan bij de toen levende wens het fietsverkeer te stimuleren. Het Stadshart werd rechtstreeks met de wijkcentra van De Leyens en Buytenwegh verbonden. Via het centrum van De Leyens loopt de fietsroute zelfs door tot aan de Noord Aa.



Bouw van Buytenwegh

Typerend – zeker voor Buytenwegh – was dat niet één structurerend stedenbouwkundig principe ingezet werd, maar dat de vorm van de wijk resulteerde uit de invullingen van de verschillende deellootlocaties door diverse architecten. Een mozaïek van deelprojecten met elk een andere ruimtelijke logica en verschijningsvorm was het gevolg. Samenhang in

Buytenwegh en De Leyens als geheel is uiteindelijk verkregen door het sterk overeenkomende materiaal- en kleurgebruik, de meer complexe volume-opbouw van de architectuur en vooral het buitengewoon talrijke, kleinschalige groen.



Spelende kinderen bij de dijkwoningen in Buytenwegh

De buitenranden van Buytenwegh en De Leyens maken naast Meerzicht's Westerpark een belangrijk onderdeel uit van het groene 'cordon' dat om een groot deel van het westen en noorden van Zoetermeer is gelegd. Niet alleen om de stad compact te houden en het buitengebied te beschermen, maar eveneens om de behoefte aan grote recreatiegebieden op stedelijk en zelfs regionaal niveau te vervullen.³² Maar



Wethouder plant een boom in Buytenwegh de Leyens

anders dan in Meerzicht bestaat bij Buytenwegh en De Leyens dat 'cordon' niet alleen maar uit parken, maar wordt het voor het grootste deel gevormd door de heldere, regelmatig gekromde rand van de wijde, niet verstedelijkte Meerpolder zelf, waar de wijken direct tegenaan zijn geschoven. De ringvaart en ringdijk van de Meerpolder vormen hier de groene ceintuur die vanuit zijn onmiddellijke en consequente tegenoverstelling van bebouwd gebied versus groen en open landschap de groene gordel van de stad bewaakt. Deze stadsrand is opmerkelijk genoeg niet als een openbare groene voorkant ontworpen, maar de achtertuinen zijn aan de groene rand gesitueerd. Slechts een beperkt aantal woningen is zó ontworpen dat de woonkamer op de eerste verdieping uitkijkt op

de Meerpolder. Dit alles betekent dat de scherp ontworpen stadsrand zich juist naar het landschap toe zacht presenteert.

De rand gaat zowel aan de west- als aan de oostzijde naadloos over in de parken en recreatieterreinen die aan de uiteinden van de beide wijken zijn aangelegd: het Buytenpark en de Zoetermeerse Plas. Beide hebben zich ontwikkeld als belangrijke stadsparken, recreatiegebieden, voor heel Zoetermeer en zelfs voor de regio, met o.a. Snowworld en een recreatieplas met strand.

Groen en water speelden een heel eigen rol in het ontwerpproces van zowel Buytenwegh als De Leyens. Anders dan in Meerzicht – waar nieuwe groen- en waterstructuren vanaf de tekentafel met een vrij kunstmatige opzet werden ontworpen – zijn in Buytenwegh en De Leyens meerdere historisch-landschappelijke structuren van de oude polder opgenomen of opnieuw geïntroduceerd, zoals oude polderroutes, historische weteringen en houtsingels, die een vrij natuurlijke uitstraling hebben behouden. Opmerkelijk is dat Zoetermeer geen grondophoging nodig had voor zijn nieuwe woonwijken, anders dan bijvoorbeeld de Bijlmer. Wel moest met extra waterbergend vermogen rekening worden gehouden, o.a. door de vijvers in Seghwaert en de waterpartijen in het Westerpark.³³ Maar ook door de verbrede Broekwegwetering die diep in De Leyens doordringt en gekoppeld is aan

de daarvan afgeleide sloten en insteekhavens die van De Leyens een ware waterwijk hebben gemaakt.

Net als andere woonwijken uit de Kleinschaligheid-periode zijn Buytenwegh en De Leyens doorspekt en 'bespikkeld' met een veelheid aan kleinschalig groen dat omgekeerd evenredig aan de kleine dimensionering ervan een grote invloed heeft op de ruimtelijke kwaliteit van beide wijken. Als gevolg van de vele groene voortuinen, voorhoven en erven, in combinatie met de onregelmatige structuur en rooilijnen van de woningblokken en de groene parkeerveldjes, werd op allerlei plekken, hoeken, stroken, krommingen en bermen kleinschalig groen geplant, van bomen tot kruipgroen. Dit type groen behoort net zo goed tot de kerneigenschappen van de wijken uit deze experimentele periode, als de architectuur en de opmerkelijke verkavelingen.

De Leyens, maar vooral Buytenwegh, zouden een ware explosie kennen van experimenten. De rol van architecten was daarmee groot, zelfs zodanig dat stedenbouw en verkeer enigszins ondergeschoven werden. De architecten werden vooral gestimuleerd te experimenteren met nieuwe verkavelingen, ontsluitingen, woningtypologieën en architectuurtypen om aantrekkelijke, herbergzame en autoluwe omgevingen te creëren. Het woonerf, gekoppeld aan een fijnmazige structuur van voetpaden die de buurtjes met elkaar verbond, werd hier in nog meer varianten ontwikkeld dan in Meerzicht. Vooral de 'woondekken'

springen als destijds zeer vernieuwende typologie in het oog. Deze stapeling van woningen op een parkeerdek plus een verhoogde straat en ingenieuze ontsluitingen en plattegronden, is een typisch jaren '70-woonexperiment en heeft vele architectuurtoeristen uit binnen- en buitenland getrokken. Ze vormen als het ware de 'ruggengraat' van het westelijk deel van Buytenwegh.



Experimentele woningen in De Leyens

Het voortschrijdend inzicht bij de ontwerpers kon praktisch worden ingezet in de ontwikkeling van de wijk, aangezien De Leyens later werd uitgewerkt dan Buytenwegh. Zijn in Buytenwegh de verkavelingen nog zeer divers, experimenteel en voorzien van een open structuur, in De Leyens werden uiteindelijk meer blokachtige verkavelingen gerealiseerd, waar woningblokjes aan alle zijden een groene ruimte omsluiten, vele met een woonefachtige kern, anderen traditioneel verdeeld in private tuinen.



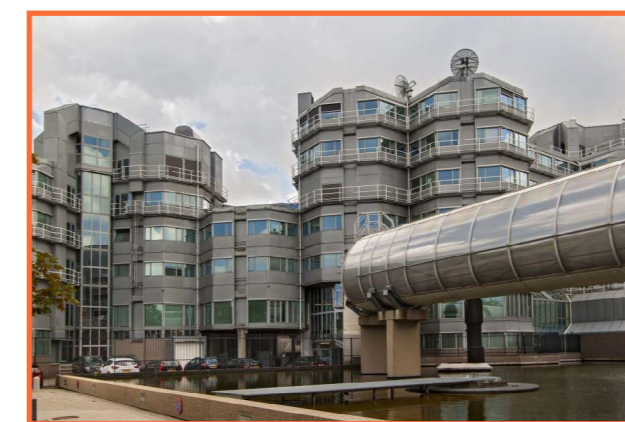
Woningen in De Leyens

Dat leidde vanzelf tot een rustiger stedenbouwkundig patroon, waar de tweezijdig bebouwde 'gewone' straat weer ging overheersen. Dit ontwerp met meer volledige bouwblokken in De Leyens, was uiteindelijk het resultaat van een intense zoektocht naar een hogere woningdichtheid dan bereikt kon worden met meer open verkavelingen³⁴.

We kunnen stellen dat de stedenbouw en architectuur in deze dubbelwijk, evenals die in het latere Seghwaert, zeer specifiek is voor dit tijdperk, waarin gestreefd werd naar herbergzame, kleinschalige en zeer gevarieerde woonomgevingen die het menselijk contact bevorderen, waar de auto te gast is en zo veel mogelijk uit het zicht werd gemanoeuvreed. Er was sprake van onregelmatige opbouw van volumes, veel in het oog springende kapvormen, verspringende rooilijnen door veel in- en uitspringingen van de volumes, opmerkelijk veel menging van woningtypologieën en bijzondere ontsluitingen. De ruimtes tussen de gebouwen zijn vaak minder helder van

vorm, maar wel intiem en zeer groen. Niet alleen de architectuur is kleinschalig, ook de stedenbouw én de invulling van de openbare ruimte. In de wijken uit deze periode zijn stedenbouw, architectuur en groeninvullingen geen afzonderlijke grootheden, die los van elkaar (zouden kunnen) staan, maar juist innig met elkaar verweven. Dat had grotendeels te maken met het streven naar 'tussengebieden' of 'drempelwerelden', die het contact tussen buurtgenoten zou kunnen bevorderen.

Bij de aansluiting van Buytenwegh op het stadscentrum staat nog een pregnant gebouw dat iconisch is geworden voor het streven naar herbergzaamheid en complexiteit, maar dan niet voor wonen, maar voor het kantoorleven: het voormalige ministerie van OCW. Een megastructuur opgebouwd volgens de principes van het Structuralisme, waarin het configuratief ont-



Voormalig ministerie van OCW

werp de vertaling vormde van 'de andere gedachte'. Het gebouw is iconisch geworden voor Zoetermeer door zijn bijzondere architectuur, maar staat ook symbool voor de tijd, waarin de overheid niet alleen steden wilde deconcentreren, maar ook de diensten van de rijksoverheid. Het was een indrukwekkend gebaar om van Zoetermeer een volwaardige stad te maken.

Seghwaert: hoogtepunt en zwanenzang van de Kleinschaligheidsbeweging

Precies als in Buytenwegh en De Leyens was ook in Seghwaert de opgave om in een hoge dichtheid te bouwen (netto woningdichtheid ca. 50 woningen per hectare)³⁵ zonder op hoogbouw terug te vallen. En ook hier stond het uitgangspunt voorop de bewoners intensief bij de ontwerpstappen te betrekken om uiteindelijk een wijk te realiseren die ruimtelijk interessant en gevarieerd zou zijn, kleinschalig en herbergzaam, een plek van ontmoeting, waar natuur en stad met elkaar zouden vervlechten. Maar toch zou Seghwaert anders worden dan de andere Kleinschaligheidswijken: de wijk oogt compacter, ordelijker, begrijpelijker en vooral ook stedelijker. Een mooi voorbeeld van dit compacter en stedelijker bouwen is het Scheveningse Dorp van architecten Bob den Dulk en Jan Westerduin. Van alle Zoetermeerse wijken buiten het Stadshart voelt Seghwaert wellicht het minst aan als een buitenwijk.

Hoewel de ontwikkeling van de wijken Buytenwegh,



Seghwaert in aanbouw

De Leyens en Seghwaert elkaar in tijd deels overlappen en soms parallel lopen, hebben de eerste twee toch de lijnen uitgezet voor de laatste. De systematisering van de stedenbouw van de Kleinschaligheid heeft in Seghwaert zijn hoogtepunt gekend, hoewel de aanzet daarvan al in De Leyens werd gegeven. Was daar al tastend en zoekend enigszins sprake van grotere coherentie op stedenbouwkundig vlak, in Seghwaert werden daadwerkelijk stedenbouwkundige ordeningstechnieken ingezet die uit de schoot waren geboren van de Kleinschaligheidsbeweging zelf. Met die technieken diende een wijk te worden ontworpen met een duidelijke hiërarchie in wegen, een 'leesbare' en goed doorkruisbare structuur, maar toch ook een verkeersveilig netwerk, dat ruimte bood aan voetgangers, fietsers en autoluwe woonomgevingen.

De ontwerpers pasten de kort tevoren ontwikkelde

'SAR-weefseltechniek' toe (SAR = Stichting Architecten Research), waarmee op basis van vaste afspraken tussen verschillende ontwerpers aan een wijk, stapsgewijs en werkend van groot naar klein de basisprincipes van het stedenbouwkundig patroon en van de invullingen van dat patroon met bouwprojecten kon worden vastgelegd. De methode werd ontwikkeld om te voorkomen dat wijken en buurten, waar door verschillende partijen aan gewerkt werd, niet uit elkaar zouden vallen in een veelheid van individuele uitwerkingen, ensembles en buurtjes.³⁶ De methode veronderstelde dat op elk schaalniveau van ontwerp de toekomstige bewoners en de politiek actief betrokken konden worden voor het ophalen van informatie, (woon)wensen en ideeën. Het democratiseren van het ontwerpproces door middel van het inschakelen van bewoners was in Seghwaert dan ook intensiever dan in de andere wijken. Dit werd gecombineerd met de destijds eveneens kersverse studies van Christopher Alexander en Kevin Lynch, twee Amerikanen die elk op eigen wijze de psychologische effecten van ruimtelijke constellaties en routevinding onderzochten.

Deze systematisering van ontwerpmethodieken wierp op twee niveaus vruchten af. Er ontstond ten eerste een goed doordachte stedenbouwkundige onderlegger met een wegen-, groen- en waterstructuur die de wijk als geheel ordende. De ontwerpen op lagere schaalniveaus dienden zich daarin te voegen. Maar er ontstond zo ook een wegenstructuur die in



Ontvangst van het wensenpakket van de bevolking

principe tegenstrijdige wensen – een goede doorstroming van het verkeer in de hele wijk enerzijds en anderzijds zo autoluwe mogelijke woonbuurtjes en woonstraten – wist te verenigen. De boomstructuur van de twee voorgaande wijken van de groeikern waar op de eindigen wegen doodliepen, werd omgezet naar een 'halfrasterstructuur'. Dit was geen volledig raster met daarin simpelweg bouwblokken, waardoor de auto het hele gebied kon doorkruisen, maar een raster met een grotere maat als basis voor ontsluitende rondwegen, en waarbinnen woonbuurten ontworpen werden. Ten behoeve van de ontsluiting van de buurten zelf werden secundaire wegen geïntroduceerd die de woonerven en woonstraten van de buurt ontsloten en die via een haakse verbinding op de rondweg een doorsteek boden naar een andere woonbuurt.



Eerste informatieavond over Seghwaert

De hoofd- c.q. rondwegen, de dreven, kregen daarbij een ander, stedelijker profiel, een consequent, doorgaand karakter, statige bomenrijen en vaak een iets hogere bebouwing. Hierdoor onderscheiden de dreven zich ruimtelijk en vergemakkelijken zo de oriëntatie in de wijk. Dwars op de verkeersstructuur voor de auto werden de wandel- en fietsroutes gelegd, zodat beide verkeerssoorten elkaar zo min mogelijk in de wielen zouden rijden. De halfrasterstructuur zou alleen in Seghwaert worden toegepast, maar de meer wetenschappelijke methode om op basis van rasters tot een stedenbouwkundig plan te komen, werd hier wel neergezet en zou de eerste input vormen voor de systematisering van stedenbouw die bij Noordhove en Rokkeveen zou volgen.³⁷

Men koos binnen een enigszins strak stedenbouw-

kundig kader voor diversiteit, zowel voor wat betreft de invullingen als voor het ontwerpproces. De wijk werd opgedeeld in acht buurten, elk met een eigen groep van opdrachtgevers, architecten en eigen gemeentelijke stedenbouwkundigen. Maar in Seghwaert werkten ook meerdere architecten binnen één deelplan door elkaar en in kleinere projecteenheden, anders dan in de voorgaande kleinschaligheidswijken. Waren in Meerzicht nog bouwprojecten van zo'n 500 identieke woningen normaal, in Seghwaert werd naar het tegendeel gestreefd: projecten van 20 tot 50 woningen waren niet ongebruikelijk. Waren de bouwprojecten groter, dan werden ze verdeeld over verschillende locaties in de wijk. Dit alles leidde, ook hier gevoed door ruime rijks subsidies, tot een hoge mate van diversiteit en een veelheid aan experimenten met gebouwtypologieën, (gemixte) woningtypen, parkeeroplossingen, opzet en aankleding van wooner-



Waterpartij met woningen in Seghwaert

ven, bouwhoogtes, woningontsluitingen, kapvormen, volume-opbouw van blokjes, kozijnvormen en maten.

Er werd daarbij niet alleen met volledig nieuwe concepten geëxperimenteerd. De ontwerpers lieten zich ook inspireren door historische oplossingen zoals die vóór de tweede helft van de 20e eeuw in stedelijke omgevingen werden toegepast en die zich in de tijd hadden bewezen, zoals de beneden-bovenwoning, het Haagse portiek, smallere breedteprofielen van straten en stoepzones voor woningen, etc.³⁸ Dit alles vooral gericht op belevingskwaliteit en zónder één-op-één over te gaan op imitatie. Deze open houding naar de bruikbaarheid van principes van historische omgevingen, waarbij mogelijk ook de intensieve participatie van burgers een rol gespeeld kan hebben, zou een uniek en vrij kort intermezzo blijken te zijn. Pas aan het eind van de 20e, begin 21e eeuw zou deze draad weer opgepakt worden, maar dan toch vaker als stilistische imitatie van historische architectuur.

Hoewel er grote waarde werd gehecht aan diversiteit op alle schaalniveaus, beseften de ontwerpers terdege dat de tegenhanger ervan net zo goed nodig was voor het bereiken van een ruimtelijk leesbare, herkenbare en aantrekkelijke wijk. Er werden doelbewust middelen ingezet om een afgewogen evenwicht te bereiken tussen verscheidenheid en samenhang. Het vrij heldere stedenbouwkundige patroon, het overwicht van de vrij eenduidige blokvormige

organisatie van woningrijen rondom binnenterreinen of woonerven én de overeenkomsten in volume-opbouw (gebruik van kappen bijvoorbeeld) had al een krachtig samenbindende werking. Maar aanvullend werd nauw samengewerkt met een kunstenaar om door middel van uitgekend kleur- en materiaalgebruik van gevelmaterialen, dakbedekking, bestrating, straatmeubilair en beplanting eenheid in verscheidenheid te bereiken.

Ook hier was er verweving en verstrengeling op meerdere schaalniveaus van bebouwing, openbare ruimte en groen, net als in het experimentele deel van Meerzicht, Buytenwegh en De Leyens, een onlosmakelijk onderdeel van het wijkontwerp. Het groen op het laagste schaalniveau – dat van de bomenrijen, geveltuinen, perkjes, solitaire bomen, grasveldjes, groen op woonerven en parkeerkoers – is in Seghwaert nog het meest in het oog springend, vanwege de veelsoortigheid en het cumulatieve effect van de talloze groenplekken. De architectuur en stedenbouw schiepen er de voorwaarden voor, door de vele in- en uitspringen en de onregelmatige opbouw van de bouwvolumes. Hierdoor zijn er zowel op privéterrein (patio's aan de straat) als in het openbare domein talloze kleine locaties, open plekken en hoeken ontstaan die met groen werden gestoffeerd.

Maar ook op groter schaalniveau werd voortgeborduurd op de ideeën die bij Buytenwegh en De Leyens al hun intrede deden. Er werden niet zo zeer singels

ontworpen, maar compacte vijvers – vijftien in getal – gekoppeld aan natuur en privétuinen. Ook werden er vier parken aangelegd, eveneens met een vaak verborgen karakter, net als de vijvers. Uitgaande van de overtuigingen van de Nederlandse 'ecotect' Louis le Roy werden de noties over democratisering van de vormgeving van de ruimtelijke omgeving verder opgerekt naar natuur en groen, waar de bewoners zélf zeggenschap over dienden te krijgen.

Seghwaert was het hoogtepunt van de Kleinschaligheidsbeweging, maar binnen Zoetermeer tevens haar zwanenzang. Nog tijdens de bouw van de wijk sloeg de economische crisis vanaf begin jaren '80 toe en kwam er kritiek vanuit de vakwereld. De uitwerking van de 'andere gedachte' had nog geen tien jaar geduurd. Het noordelijk kwadrant van Seghwaert werd aanzienlijk soberder uitgevoerd, wel volgens het oorspronkelijk stedenbouwkundige model, maar met zeer nuchtere architectuur.

2.3.6. Stadshart: belevingsstedenbouw op een opgetild maaiveld

Zoals Meerzicht precies op een breukvlak ontworpen werd – die van het Modernisme en de Kleinschaligheidsbeweging – zo is ook het Stadshart op een breukvlak ontworpen, alleen aan het einde van de cultuurperiode waar Meerzicht het begin van vormde. De tot twee keer toe uitgestelde totstandkoming van het nieuwe centrum schoof de realisatie naar de uiterste rand van de periode waar het de culminatie



Architectuur van het Stadshart

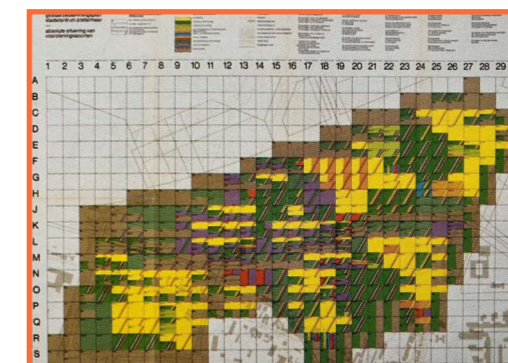
van moest vormen. Aan Meerzicht is de transitie klip-en-klaar af te lezen, maar in het Stadshart vraagt het om close reading. In het Stadshart wordt de Kleinschaligheidsbeweging verenigd met het strakke Neorationalisme dat er op volgde: het eerste vooral op het niveau van de stedenbouw, het tweede met name vertaald in de architectuur.

Eigenlijk doorliep de totstandkoming van het plan drie cultuurperiodes, omdat de modernistische Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer het centrum al in de jaren '60 in de planvorming had meegenomen. Men

ging er toen vanuit dat deze functioneel zou zijn, wanneer de groeikern in wording 40.000 inwoners zou tellen. Maar het tij keerde, de werkgroep had nog geen concrete uitwerking van het Stadshart op papier gezet en de roerige democratiseringsjaren stonden een vlotte uitwerking in de weg. Toch zouden er tijdens de volgende fasen wel elementen uit dit eerste planstadium worden meegenomen, zoals de plas tussen het nieuwe centrum en het oude dorp.³⁹

Al in 1962 had de gemeenteraad besloten dat het 'bestaande dorp in de nieuwe ontwikkelingen zou [moeten] worden opgenomen en dat de oude dorpskern zijn economische en sociale betekenis niet zou verliezen'.⁴⁰ De vraag of het oude dorp en het nieuwe centrum zouden moeten samensmelten in één totaalontwerp of niet werd daarmee niet beantwoord, noch de vragen rond het handhaven van de historische bebouwing van het dorp. Er zou over beide onderwerpen nog jaren worden gesteggeld. Grondige sloop en vernieuwing van het oude dorp werd in de jaren '60 door vele partijen niet als een aberratie gezien. De samenwerkende middenstand van de dorpskern stuurde aan op totale sloop van het oude dorp en kreeg daarvoor aanvankelijk steun bij het college van B&W en de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer. Maar tijdens de democratiserings- en protestgolven eind jaren '60 raadde Schut, toen minister geworden en uit de werkgroep gestapt, zijn ex-collega's een dergelijke ingreep af, omdat 'het plan landelijk gezien in een slechte tijd komt.' Het bestemmingsplan voor

de dorpskern, vastgesteld door de gemeenteraad in 1970 dat uitging van vrijwel totale sloop en radicale modernisering, werd een dik jaar later door de raad weer ingetrokken, mede door het niet verkrijgen van rijkssubsidie.⁴¹ Men koos definitief voor behoud. De Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer was toen al opgeheven.



Globaal bestemmingsplan Stadscentrum

De aansluiting van het nieuwe stadshart op de oude dorpskern – al dan niet in historische toestand – was met deze discussie nauw verbonden. De Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer had tijdens haar laatste maand tussen het moderne stadshart en de oude dorpskern een plas voorgesteld, om afstand te scheppen tussen dorp en centrum. De Dorpsstraat diende als wijkwinkelen te functioneren van de eerste stadswijk (de wijk Uitbreiding Dorp), geheel in lijn met de wijkgedachte van relatief autonome wijken. De werkgroep stelde dat een directe en te nauwe verbinding

het karakter van de Dorpsstraat zou schaden. Het vervolgens in 1971 ingestelde Projectteam voor het stadscentrum stelde bovendien ook geen autoverbinding tussen Stadshart en Dorpsstraat te willen. Maar daar werd in de gemeenteraad weer zeer verschillend over gedacht. Pas na langdurige debatten werd in 1973 definitief ervan afgezien en werd gekozen voor een vergrote Dobbepas, die samen met het rijke bomenbestand van het oude dorp en de terrassen aan de stadszijde hét beeldmerk van Zoetermeer zouden worden.

Maar niet alleen radicale plannen voor het dorp sneuvelde begin jaren '70. Ook andere belangrijke uitgangspunten van de oorspronkelijke plannen die direct of indirect betrekking hadden op het Stadshart, gingen op de helling. Tijdens de laatste presentatie vóór de opheffing van de werkgroep, stelde deze naast de plas óók voor de openbaar vervoerslijn van Den Haag naar Zoetermeer – lange tijd gedacht als een cirkel om het stadshart heen – om te vormen naar een 'omgeklapte lus'. Met die vernuftige ingreep kon ook het centrum worden aangesloten op het openbaar vervoer en werd, door middel van de introductie van twee stations, tegelijkertijd gekozen het stadscentrum voor langzaam verkeer (voetgangers, fietsers) te reserveren en deze 'op te tillen'. Daarmee kon al het autoverkeer en parkeren op maaiveldniveau worden afgewikkeld. Ter plaatse van de ov-haltes zijn twee betonnen tafels gemaakt met de bedoeling om via bebouwbare dijklichamen het



Gedetailleerde plattegrond van het Stadshart (niet uitgevoerd)

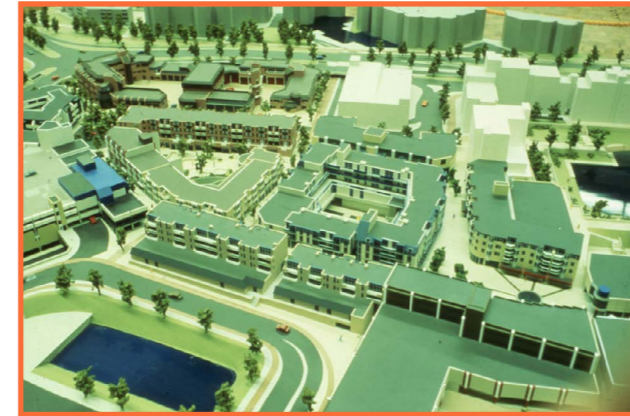
hoogteverschil te overbruggen. Dat heeft geleid tot hellende straatjes in de binnenstad en gebouwen met een kelder of souterrain.⁴² Ook sprak de werkgroep zich toen uit voor wonen in het centrum, om de ontmoetingsfunctie van het Stadshart zeker te stellen.⁴³

Het waren blijvende uitgangspunten, maar het plan dat hierop werd ontworpen liep alsnog spaak. Er was nog geen volwaardige projectgroep en de gekozen ontwerper bleef gebruik maken van oude grondslagen, dwars tegen de tijdgeest in. Piet Zanstra, van het productieve architectenbureau Zanstra, Gmelig Meyling, De Clercq Zubli, ontwierp een Stadshart op drie niveaus, waar het onderste bedoeld was voor het verkeer en de bovenste twee niveaus voor het winkelen. Ter plaatse van het opgetilde 'stadsbalkon', waar kon worden uitgekeken op de plas en het oude dorp, was het Stadshart het hoogst. Het geheel was

grootschalig, voorzien van hoogbouw, en verkeer en beton domineerden het beeld. Tijdens een excursie van raadsleden en stedenbouwkundigen naar het (winkel)centrum van de wijk Frankfurt Nordweststadt in Frankfurt am Main - inspiratiebron voor Zanstra - keerde de stemming in de bus terug naar huis al om. Een dergelijk monofunctioneel en door verkeerstechniek gedomineerde hoogbouwmachine wilde de gemeenteraad niet.⁴⁴ Het plan van Zanstra sneuvelde.

Vanaf 1972 tot aan 1975 werd gewerkt aan een ander plan, samen met W.F. Schut. Deze had zijn ministerschap beëindigd en ging in een nieuwe rol opnieuw aan Zoetermeer werken. Het projectteam dat werd opgezet, was breed samengesteld met ambtenaren, grootwinkelbedrijven, (ongebonden) architecten, kunstenaars, stedenbouwkundigen, woningbouwverenigingen en zelfs een belevingsdeskundige, geheel in de geest van de tijd. Na een moeizame aanloop koos men voor een heel ander werkwijze dan die van Zanstra en – voorheen – de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer. Proces en randvoorwaarden creëerden nu het plan. Men werkte niet snel toe naar een uitgewerkt stedenbouwkundig plan op basis van een enkelvoudig programma van eisen, maar eerst werden vanuit verschillende disciplines randvoorwaarden opgesteld, waaruit basisuitgangspunten voor planvorming werden gedestilleerd (welke verkeerssystemen, welke routes door het gebied, welke functies op welke plek, hoe zijn de functies geclusterd, hoeveel oppervlakte voor welke functies, welke sfeer op welke

plek, etc.). Dit alles werd vastgelegd in een globaal bestemmingsplan. Daarna pas begon men met de uitwerking in stedenbouwkundige deelontwerpen en konden architecten aan het werk.



Maquette met mogelijke bouwplannen in Stadshart



Plattegrond van de Zoetermeerlijn, in rood het Stadshart

Men ging niet uit van een definitief eindbeeld. Wel spiegelden de ontwerpers zich bij de planvorming aan historische steden die zich ook zonder vast eindbeeld meer organisch ontwikkelden en geleidelijk veranderden. Vaststond dat het centrum een ontmoetingsplek diende te worden, een gezellig, multifunctioneel centrum, waar kleinschalig en gemengd gewoond, gewinkeld, gewerkt en gerecreëerd kon worden, waar het gemeentebestuur een plek zou krijgen en de (ruimtelijke) beleving van gebruikers centraal stond, precies als in een historische stad. Met de belevingswaarde als uitgangspunt werd voor de stedenbouwkundige uitwerking sterk geleund op de toen nog jonge discipline van de psychologie van de gebouwde omgeving. Wetenschappelijk onderzoek naar hoe gebruikers van een ruimtelijke omgeving hun route vinden, hoe emotionele waardering voor omgevingen tot stand komt, of welke betekenissen mensen aan ruimtelijke omgevingen toekennen, vormde daarvan de kern. De destijds baanbrekende onderzoeken van de Amerikanen Kevin Lynch en Christopher Alexander werden vervolgens ingezet bij het bepalen van de routes en de vorm van het stadscentrum, ook op detailniveau. Alexander haalde vrijwel al zijn stedelijke belevingspatronen uit de vooroorlogse stad en deze werd daarmee ook ijkpunt. Aan het bestemmingsplan werd een 'Stadsbeeldplan' toegevoegd, waarin de functie 'beleving', die op één lijn werd gesteld met 'gewone' functies, aan de hand van tekeningen en foto's van andere steden per ruimtelijk aspect werd uitgelegd. Het was, om kort te gaan, het eerste beeld-

kwaliteitsplan van Nederland, lang voordat het begrip geboren was. Hoewel niet altijd even gelukkig toegepast, was de ontwikkeling van het Stadshart daarmee niet alleen procedureel, maar ook inhoudelijk een volledige ommekeer ten opzichte van het oude technocratische top-down stadsontwerp.

De ontwerpers gingen niet alleen bij de literatuur te rade, maar lieten zich ook inspireren en enthousiasmeren door andere stadscentra die in dezelfde periode vanaf schetsen werden opgebouwd. De modernistische megastructuren kwamen niet meer in aanmerking, maar er was één plan dat min of meer tegelijkertijd ontwikkeld werd en dat enthousiast gevolgd werd: Louvain-la-Neuve. Deze 'New Town' ten zuidoosten van Brussel werd ontwikkeld als nieuwe vestiging van de Franstalige afdeling van de Universiteit van Leuven. Ook daar werd gekozen voor een stadscentrum met gemengde functies in echte straten die niet overdekt waren. Ook daar was er een 'benedenwereld' voor het verkeer en parkeren en een voetgangers-bovenstad bedoeld voor wonen, onderwijs, winkelen en recreëren. En ook daar werd gekozen voor beleving van ruimtes en architectuur als grondslag voor ontwerp. Daarnaast speelde het concept van de befietsbare Hollandse stad een rol. De straatbreedtes (10 - 12 meter) waren gebaseerd op een fietspad van 3 meter, ook geschikt voor red- en hulpdiensten met ter weerszijden twee zones voor voetgangers. De straten werden deels uitgevoerd als overdekte arcade en voor het overige als gewone,

niet overdekte openbare ruimte. In de navolgende jaren is op dit concept op twee fronten ingeleverd: het fietsverkeer is verboden en de arcades zijn dichtgezet om meer vierkante meter winkeloppervlak te kunnen realiseren.⁴⁵

Terugkijkend was de planvorming voor het Stadshart opmerkelijk. Ten eerste het wetenschappelijke en systematische karakter van het bestemmingplan. Het hele deelgebied – meer dan 70 hectare – werd opgedeeld in vakken van 50 bij 50 meter, met per vak alle specificaties wat erin zou moeten worden gerealiseerd. Er werd uitgegaan van een dynamisch ontwikkelingsmodel ('dynamische planning') dat geen van tevoren vastgesteld eindbeeld verdroeg. Vergeleken met de hedendaagse planontwikkeling in binnenstedelijk weefsel – die wederom vrij technisch-programmatisch geworden is, maar met een bijkomende nadruk op het iconische beeld – is zó'n wetenschappelijk onderbouwde, multidisciplinaire aanpak vanuit de beleving van stedenbouw en architectuur bijna niet meer voorstelbaar. Maar ook de afwezigheid van de ontwerper en ontwikkelaars bij de eerste planvorming voor het Stadshart is eveneens vanuit de huidige situatie niet goed meer in te denken. De ontwikkelaars kwamen in het Stadshart pas in beeld bij de uitwerking van de stedenbouwkundige deelplannen, omdat de gemeente grondeigenaar was. De bevolking werd daarentegen wél van begin af intensief betrokken bij het proces, net als de gemeenteraad. De inspraak, waarbij mensen met geluidswagens in de binnenstad

van Den Haag werden opgeroepen mee te denken, was een succes geworden en had duidelijk gemaakt wat de burger van het centrum verwachtte: 'mense-lijk', 'leefbaar' en 'gezellig'.⁴⁶

In de tweede helft van de jaren '70 startte de bouw van het stadscentrum met de constructie van de im-mense betonnen plaat waar het Stadshart op zou worden gerealiseerd. Hieronder kwam de 'beneden-wereld' met parkeergarages, de Zoetermeerlijn en toevoerwegen voor de detailhandel. Op zo'n grote schaal was er in Nederland nog niet eerder gebouwd aan een heel stadsdeel op meerdere niveaus. Drie grote ontwikkelaars zouden het stadscentrum inclu-sief omliggende woonbuurten ontwikkelen. Vanuit de schetslay-out ontstonden concrete bouwplannen.



Het plaatsen van de funderingen van Westwaarts



Aanleg van de Promenade

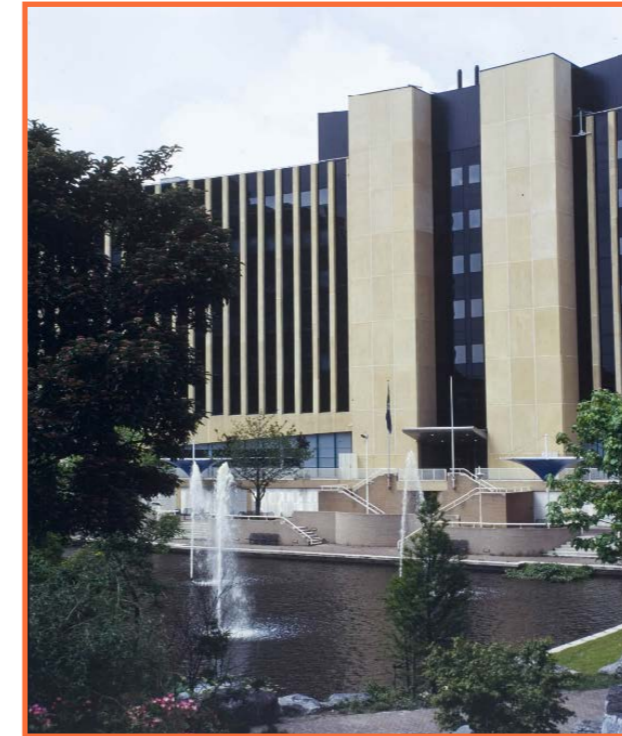
Toch zou het project nog gevoelige vertraging oplo-pen. Begin jaren '80 zakte de economie in en beleg-gers en grootwinkelbedrijven werden kopschuw. De ontwikkelaar van het winkelhart, MAB, moest veel moeite doen om beleggers over te halen om te in-vesteren. Van de vier 'grote trekkers' haakte er één af (de V&D). Uiteindelijk is hier in 1990 de overdek-te winkelpassage Promenade als compensatie voor in de plaats gekomen, hoewel dat eigenlijk niet in het stadsconcept paste, omdat de ontwerpers een niet-overdekte stad voor ogen stond. Pas vanaf 1983 kwam de bouw écht op gang. Het winkeldeel van het Stadshart werd van 1983 tot 1988 gerealiseerd, maar nu onder leiding van de MAB. Meerdere archi-ectenbureaus werden bij de bouw betrokken, vooral architecten die ervaring hadden met binnenstedelijk bouwen, wat in die tijd voornamelijk stadsvernieu-wing betekende.

In het Stadshart zijn op een oppervlak van ternau-wernood 35 hectare zowel winkels, als horeca, wa-



Ingang van Westwaarts

renhuizen, kantoren, bioscopen, een theater, sport-voorzieningen, maar ook woningen gerealiseerd. Het bestemmingsplan rekende met zogenaamde 'druk-tegebieden' voor vertier en drukte zoekende stadsbe-woners en met 'stiltegebieden', waar het winkelende publiek kan bijkomen van de drukte. Dit laatste is met de Stadstuin gerealiseerd die precies op de grens van de boven- met de benedenstad ligt. Er moest bijzonder compact worden gebouwd, maar wel in ge-stapelde laagbouw. Slechts op enkele plekken mocht hoogbouw verrijzen. Net als in historische binnenste-den zijn de straten van het Stadshart druk en smal. De Promenade – de hoofdwinkelroute – is tien me-ter breed, nauwelijks breder dan de Dorpsstraat. De



Stadstuin de Warande met CRI gebouw

gebouwen staan direct tegen elkaar aan en vormen zo gesloten en intieme straten. De routing is afwisse-lend, als gevolg van het geknikte beloop. Om in een niet-overdekt winkelcentrum toch droog te lopen zijn arcades toegevoegd, die op uitgekiende punten van de ene kant van de straat naar de andere springen. Het Stadhuisplein, de Grote Markt van Zoetermeer, is opgevat als het hart van de stad en is direct verbonden met het plein bij de Grote Dobbe, de plas tussen

Dorpstraat en Stadshart. Rondom het Stadhuisplein liggen drie andere pleinen: de Markt, het Theaterplein en de Driekant. Deze stadsruimten staan in nauwe verbinding met elkaar, een principe dat ook in oude steden vaak terug te vinden is.

Behalve het eigenlijke Stadshart met winkels, biblio-theek en stadhuis, bestaat het stadscentrum tevens ook uit vier woongebieden: de Engelsebuurt, de Fransebuurt, de Grieksebuurt en de Iersebuurt. Ook de benedenstad rondom de Luxemburg- en Duits-landlaan zou nog als een afzonderlijk deelgebied beschouwd kunnen worden. De benedenstad is aan-zienlijk zakelijker wat betreft bebouwing en functies (veel kantoren) en wordt vooral beheerst door groot-schalige gebouwen.

Hoewel de lay-out van het Stadshart geheel in de geest van de Kleinschaligheidsgedachte is gereali-seerd, heeft het centrum in zeker opzicht toch een Januskop. Precies op de overgang van de jaren '70 naar de jaren '80 vond er wederom een grote breuk plaats in het denken over stedenbouw en architec-tuur (zie volgend intermezzo). Het Stadshart werd een zaak van projectontwikkelaars en de architec-tuur daardoor een stuk zakelijker uitgevoerd dan voorheen gedacht. Men ging over van bruine naar geel-grijze baksteen en koos voor sobere gevelwan-den met veel repetitie. Wat betreft stadsplattegrond, functiemenging, routing en congestie (waaronder wonen boven winkels) ademt het Stadshart nog altijd de

historische binnenstadsgedachte, maar de architec-tuur ondersteunt slechts ten dele de hoge ambities met betrekking tot belevingswaarde.

De bouw in het Stadshart heeft sinds de oplevering niet stilgestaan. De ontwerpers stond immers geen



Movie Palace



Drukke bij de opening van het Stadstheater

centrum met een eindbeeld voor ogen, maar een 'binnenstad' die altijd kan veranderen, zij het met behoud van hoofdstructuur en hoofdgedachte. Sinds 1990 zijn het Stadstheater en het Movie Palace gebouwd heeft het Stadhuis een toren gekregen, zijn er hoge woontorens bijgebouwd, is een winkelgalerij langs de Warande aangelegd, is het Oostwaarts uitgebreid en is de overdekte winkelpassage annex wooncomplex Spazio als westelijk sluitstuk en westentree aan het Stadshart toegevoegd. Opvallend is dat daarbij niet wordt voortgeborduurd op de basisgedachte die ten grondslag lag aan het Stadshart, 'eenheid in verscheidenheid', maar dat de nadruk is verschoven naar de individualiteit en autonomie van het gebouwde object.

INTERMEZZO: JAREN '80 en '90, VAN HET TOPPUNT VAN VERZAKELIJKT ONTWERP NAAR CONCEPT EN FIGURATIEVE STEDENBOUW

Min of meer gelijktijdig met de concretisering van de plannen van het Stadshart en de bouw van de wijk Seghwaert, groeide de kritiek binnen de vakwereld van stedenbouwers en architecten op de invloed van sociologie, inspraak en belevingspsychologie op de ruimtelijke ordening en architectuur in Nederland en vooral op de ruimtelijke omgevingen die dat opleverde. Voorman van deze beweging was architect Carel Weeber, actief als architect, maar o.a. ook als opiniemaker en auteur van geruchtmatige essays. Weeber was gepikt en gemazeld in het realiseren van sociale huisvesting – ook in Zoetermeer – waarbij woningen



Carel Weeber

tegen een lage prijs gerealiseerd dienden te worden. Hij stelde dat met de Kleinschaligheidsbeweging – door hem weggezet als 'Nieuwe Truttigheid' – alleen nog de woning als referentie voor stedenbouw werd gehanteerd. Het alternatief dat hij voorstelde was een formele en geometrische stedenbouw en een omarming van de grote schaal. Het woonerf werd ingewisseld voor de straat en springerige verkavelingsstructuren door lange en voor wat betreft bouwkosten voordeliger gevelwanden. De noties 'menselijke maat' en 'herbergzaamheid' werden ingewisseld voor 'helderheid' en 'concept'.

Deze omwenteling hield gelijke tred met de economische crisis aan het begin van de jaren '80, waarmee een nieuw en zeer langdurig tijdperk van overheidsbezuinigingen intrad in combinatie met een toenemende invloed van de markt. In 1980 stopte de rijkssubsidie op experimentele woningbouw. Tegelijkertijd steeg de rente op de internationale kapitaalmarkt, waardoor de bouw flink duurder werd en stagneerde. Dit voedde de kritiek op de dure, inefficiënte 'bloemkoolwijken', wat gedurende de gehele jaren '80 in Nederland resulteerde in een verzakelijke en sterk versoberde stedenbouw en architectuur. In Zoetermeer zou die periode – de periode van het Neorationalisme – vooral op Noordhove I en Rokkeveen-Oost zijn stempel drukken. Stedenbouw werd voortaan gezien als een zelfstandige, rationele discipline,



waarin men door middel van geometrie, compositie en stedenbouwkundige/ juridische/technische bepalingen tot een vorm kwam.

Toen de economie eind jaren '80 en vooral in de jaren '90 weer goed op gang kwam, keerden architecten, stedenbouwers en opdrachtgevers niet meer terug naar de uitgangspunten van de Kleinschaligheidsbeweging, maar oriënteerden zich – binnen een geometrische stedenbouwkundige lay-out – op het vroegste Modernisme en de internationale architectuurontwikkelingen. Het resulteerde in vormgeving die zich meer richtte op profilering en bediening van een consumentenmarkt dan op meer algemeen-maatschappelijke vraagstukken rond architectuur en stedenbouw. Deze omslag viel samen met de vermindering van

de gesubsidieerde woningbouw en de beleidsmatige stimulans van de particuliere koopwoningen vanaf 1989.

2.4 Derde schaa sprong: verlengde groeitaak en sprong over de A12 (1988-1995)

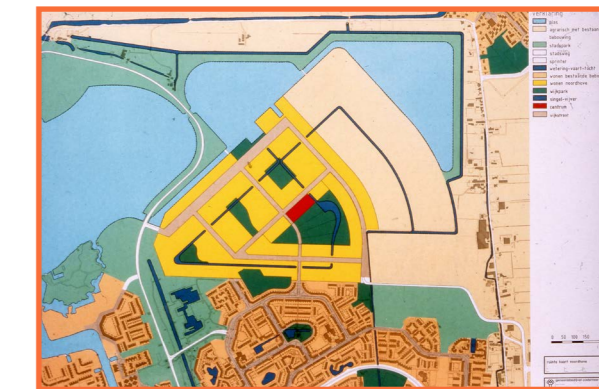
Noordhove: geometrie en eerste raamwerk-stedenbouw met woningrijen

Met de afronding van Seghwaert in 1988 was het Structuurplan 1968 dat voorzag in een overloopkern met vier kwadranten en een stadscentrum voor 100.000 inwoners twintig jaar na de start voltooid. Noordhove vormt samen met Rokkeveen, Oosterheem en de aangrenzende bedrijventerreinen de zogenaamde Tweede Schil van Zoetermeer.

Al vanaf 1970 werd door het rijk, de provincie en de gemeente overlegd over de mogelijke aanleg van een vijfde wijk. Ook in het Structuurplan 1968 was hier al rekening mee gehouden. Er werd een werkgroep Structuurschets ingesteld om zich te buigen over de Tweede Schil. De werkgroep bestudeerde naast de locatie ten noorden van Seghwaert ook al woonwijken bij de locaties 'Zuid' en 'Oost', globaal het latere Rokkeveen en Oosterheem. In 1982 werd een bestemmingsplan vastgesteld voor Noordhove, maar deze werd afgekeurd door de provincie omdat men het Groene Hart tussen Zoetermeer en Benthuisen open wilde houden. De provincie had een voorkeur

voor de locatie Zuid (Rokkeveen). Uiteindelijk mocht Zoetermeer toch Noordhove ontwikkelen, maar onder voorwaarden: geen 6.000 woningen, zoals Zoetermeer wilde, maar slechts 2.250. Na realisatie van Rokkeveen mocht eventueel worden gestudeerd op een tweede, ten hoogste even grote tranche bij Noord. Er diende sowieso een scheidingszone tussen Noordhove en Benthuisen te worden aangelegd, zodat Noordhove in de toekomst nooit verder uitgebreid zou kunnen worden.

De eerste fase van het 'post-groeikerntijdperk' van Zoetermeer begon niettemin met de ontwikkeling van Noordhove. Het was tevens de eerste wijk die grotendeels voor de eigen woningbehoefte werd gerealiseerd en niet in eerste instantie voor overloop uit Den Haag. Zoetermeer maakte bij de aanleg van Noordhove nog op de valreep gebruik van de zogenaamde Groeikernsubsidie. Extra geld werd gegenereerd



Ontwerp van Noordhove met linksboven de Noordhovense plas



Zoetermeerse Plas met op de voorgrond Noordhove in aanbouw

door verkoop van zand uit de Zoetermeerse Plas, wat werd gebruikt voor het bouwrijp maken van de wijk. Door de aanleg van de Benthuizerplas in het oosten werd afstand geschapen tot het dorp Benthuizen, waar dat dorp én de provincie Zuid-Holland grote waarde aan hechtten. Ten noorden van Noordhove werd nog de Noordhovense Plas aangelegd. Samen met de Zoetermeerse Plas ontstond zo een ring van plassen rond de noordelijke rand van Zoetermeer: een glasheldere begrenzing van de stad, zoals de ringdijk van de Meerpolder en de geschakelde parken dat in het noordwesten en westen van Zoetermeer deden. De plassen, 70 hectare groot, waren naast recreatie ook bedoeld voor waterberging. Zoetermeer had al decennia voordat andere gemeenten daarmee begonnen, een gescheiden rioolstelsel dat

het regenwater apart afvoerde. De singels in Noordhove hebben de taak dit op te vangen, om van daar naar de plassen te worden gesluisd. Daar kan het worden bewaard voor droge periodes.

De wijk is met 3.800 woningen relatief klein. Vormde de functie en het verkeer bij Palenstein en Driemanspolder het uitgangspunt, een enigszins vrije compositie en autoverkeersontsluiting bij Meerzicht, het landschap en ecologie bij Buytenwegh en De Leyens en het halfraaster en ruimtelijke beleving bij Seghwaert, bij Noordhove was voor het eerst sprake van een grootschalige stedenbouwkundige compositie en de terugkeer van de straat en het woningrijtje. Het zwaartepunt verschoof van 'beleving' naar 'eenvoud'; wat zijn vertaling vond in een glasheldere en orthogonale stedenbouwkundige structuur gekoppeld aan langgerekte, kaarsrechte lommerrijke lanen en singels met monumentale bomen en royale, centraal gelegen parken. De woningrijtjes werden rationeel geschakeld, vaak eenvoudig, in stroken achter elkaar in carrévormige grondpatronen. Van tussengebieden tussen woning en openbare ruimte was geen sprake meer, net zomin als een innige verstrengeling van stedenbouw, architectuur en de groene inrichting op een groter schaalniveau. Historische structuren uit het voormalige boerenland werden niet meer opgenomen in de wijk.

De plattegrond van Noordhove kreeg de vorm van een gelijkbenige driehoek. Noordhove I vormt een

kleinere driehoek in het zuidwesten van de wijk; Noordhove II zou de hele noord- en ooststrand beslaan. Bij Noordhove I werd gebruik gemaakt van vijf strakke zones met naar het noorden toe een steeds opener verkavelingsstructuur. De wijk bestaat vrijwel geheel uit laagbouw, omdat zowel Benthuizen als enkele fracties in de Zoetermeerse politiek geen hoogbouw wilden. Later zou er overigens in Noordhove II wel wat hoogbouw gerealiseerd worden. De verkeersstructuur is net als in Seghwaert een halfraaster, waarbij het verkeer via twee wijkontsluitingswegen, Planbaan en Ruimtebaan, zo gelijkmatig mogelijk wordt verdeeld over de rest van het raster. Daarbij was niet zozeer het streven naar smalle en dus makkelijk oversteekbare wegprofielen het uitgangspunt, zoals in Seghwaert, maar bepaalden de kaders van de nieuwe Wet Geluidshinder samen met de wens om zoveel mogelijk verkeer toe te kunnen laten zónder geluidsschermen, de maatvoeringen. De sobere en doelmatige keuzes resulteerden in een bebouwingsdichtheid in Noordhove I van 33 woningen per hectare.⁴⁷ Het was beduidend lager dan in Seghwaert, dat gemiddeld op zo'n 50 woningen per hectare kon bogen en plaatselijk zelfs boven de 60 woningen per hectare uitkwam.⁴⁸

Tussen het ontwikkelen van de eerste tranche van Noordhove (Noordhove I) en de tweede (Noordhove II) liggen tien jaar. Rokkeveen ging immers voor, zo was de afspraak met de provincie en het Rijk. De maatschappelijke, vakmatige en ambtelijke kaders



Woningen aan de Mies van der Rohelijn in Noordhove

veranderden grondig tussen 1985, toen de bouw van Noordhove I van start ging, en 1994, toen men aanving met Noordhove II. Wat betreft de architectuur bleek het sobere, doelmatige Neorationalisme dat de architectuur in Noordhove I en Rokkeveen-Oost kenmerkt, een kortstondig intermezzo tussen de Kleinschaligheidsarchitectuur van Seghwaert en de explosie aan diversiteit van het westelijk deel van Rokkeveen. Noordhove II kwam min of meer gelijktijdig tot stand met Rokkeveen-West, onder financieel riantere condities. Meer diverse uitgangspunten per bouwveld waren het gevolg, vooral bepaald door de handtekening van de ontwikkelaar-initiatiefnemer en architect. In Noordhove II is dat zeker bij de watereilanden met particuliere woningen in één oogopslag zichtbaar. Zo goed als er een majeure ontwerpfilosofische breuk ligt tussen Seghwaert en Noordhove, zo is er in ruimtelijke zin binnen Noordhove zelf óók weer sprake van een breuk.

Tijdens deze laatste fase van Noordhove II en Rokkeveen zou het begrip groeikern plaats maken voor Vinexwijk, wijken gerealiseerd onder de rijksnota Vierde Nota Extra uit 1991, waarvan er in de regio Haaglanden vele waren voorzien. De Nederlandse volkshuisvesting veranderde van een door de rijksoverheid gestuurd en betaald, en door de lagere overheden uitgevoerd programma van massawoningbouw, in een door marktpartijen beheerste economie. In Noordhove wordt dat omslagpunt fraai gedemonstreerd, van de stedenbouw tot en met de manier waarop opdrachten werden verleend. Van een verschuivende invloed van gemeentelijke stedenbouwkundige diensten naar een machtig gemeentelijk grondbedrijf (de grond was hier én in Rokkeveen nog eigendom van de gemeente). Van wonen in een rij naar wonen in een vrijstaand huis of appartementengebouw, en van een beperkte keuze aan materiaaltoepassingen tot en met een overvloed aan gevelbekledingen.

Rokkeveen: geometrie en raamwerkstedenbouw als drager voor een divers totaalbeeld

In het kader van de Tweede Schil werden er niet alleen plannen voor de noordelijke uitbreiding bij Noordhove ontwikkeld, maar ook voor de zuidelijke. Vanaf 1977 namen de plannen voor de grote woonwijk Rokkeveen vaste vormen aan. Er werden circa 9.000 woningen ten zuiden van Rijksweg A12 gepland. Daarvoor dienden wel de gemeentegrenzen te worden gewijzigd, wat in overleg met de gemeenten

Pijnacker en Berkel-Rodenrijs en met de provincie tot stand kwam. Omdat vanwege de snelweg en de spoorlijn een hechte stedenbouwkundige samenhang met Zoetermeer ten noorden van de A12 anders dan op het niveau van het hoofdwegennet moeilijk haalbaar was, bestond de opgave erin Rokkeveen een gezicht te geven aan de snelweg. Ook wilden de ontwerpers, de gemeentelijke stedenbouwkundigen F. Marks en T. Hinse, het omringende landschap laten doordringen in de wijk en de wijk zelf geleden in zich onderscheidende plandelen en buurten.



Een medewerker van Gemeentebedrijven bezig met het ontwerp van Rokkeveen

Na afweging van verschillende modellen werd gekozen voor een hoofdontsluitingsweg aan de noordzijde van de wijk, evenwijdig aan de A12. De positie van de Zuidweg werd daarmee vastgelegd in combinatie met

de lus c.q. rotonde die, over de snelweg, de Zuidweg met de Afrikaweg ging verbinden. Voor doortrekking van de Zoetermeerlijn was een tracé gereserveerd dat pas na 2000 is dicht gebouwd met woningen.

In 1986 werd het Structuurplan Rokkeveen vastgesteld. De uitgangspunten die daarin gepresenteerd werden, sloten min of meer aan bij de systematische, rationele principes die al in Noordhove I waren ingezet. Jonge stedenbouwkundigen, werkzaam bij de gemeente, ontwikkelden in deze jaren een nieuwe, meer methodische aanpak voor het stedenbouwkundig ontwerp van woonwijken. De komst van de eerste computers speelde daarbij een rol. Men ging aan het werk met de zogenaamde 'Driesporenmethode', waarbij in verschillende lagen werd geanalyseerd en ontworpen. De lagen werden daarbij over elkaar heen gelegd om tot integrale planconclusies te komen. Als lagen werden onderscheiden 'topografie' (wat voor aanknopingspunten biedt het bestaande landschap), 'functionaliteit' (wat moet er gerealiseerd worden, wat zijn alle randvoorwaarden en hoe kunnen het programma en randvoorwaarden op elkaar worden afgestemd (bijvoorbeeld woningbouw en geluidshinder)), en 'compositie' (wat voor ruimtelijke relaties kunnen de verschillende delen hebben tot elkaar en tot het geheel). Er werd een multidisciplinair team gevormd dat met deze methode ging werken.

Net als in het Stadscentrum en bij Seghwaert werd er in Rokkeveen gewerkt met een basisraster, maar



Maquette van de stadsplanning van Rokkeveen ter hoogte van de lus

nu opgebouwd uit velden van 100 x 100 meter, met de topografie van het plangebied als uitgangspunt. De plannen werden verwerkt in zogenaamde functiekaarten en ruimtekaarten. Men stelde zich daarbij ten doel elk wijkdeel een eigen karakter te geven. Daartoe werd o.a. gekozen voor vijf verschillende verkavelings- en architectuurtypologieën (woningtypen). De ontwerpers waren uitgekeken op een wijk die van voor tot achter alleen zou bestaan uit eenvoudige woningrijtjes in een voorspelbaar ruimtelijk patroon. Met dat doel van differentiatie tussen de verschillende buurten werden ook de bouwkundige uitwerking en de steenkleuren van tevoren vastgesteld. Deze randvoorwaarden werden in een zogenaamde beeldzone-ringskaart geformaliseerd om latere deelplannen mee aan te sturen. De keuze om stilistische uitgangspunten in te zetten ten behoeve van de aansturing van de kleinschaliger stedenbouw

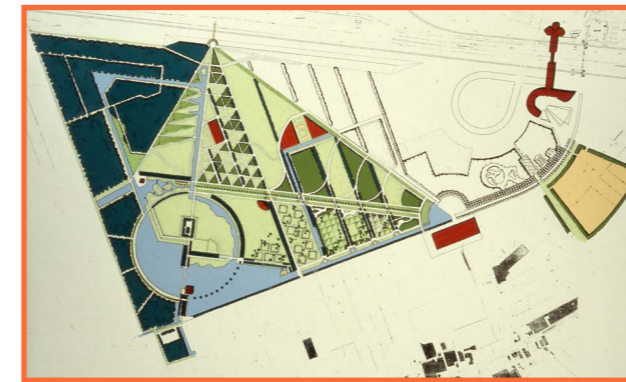
en architectuur was voor Zoetermeer nieuw. Om het verschil tussen de verschillende plandelen op te voeren werd tevens per buurt langs de hoofdroutes voor een eigen, onderscheiden groenaanplant gekozen, waarbij de hoofdvorm van de boom (bol-, kegel- of ovaalvorm) het onderscheidingscriterium was.⁴⁹



plattegrond van de wijk Rokkeveen

De stedenbouw die uit de Driesporenmethode voortspoot, was sterk gelieerd aan de denkbeelden van Carel Weeber, met wie de ontwerpers al in Noordhove hadden samengewerkt. Zijn in rijpe aarde gevallen pleidooi voor 'formele stedenbouw' van rationele grondpatronen, lange rechte lijnen, rechte straten en rooilijnen, vond in Rokkeveen echter een geheel oorspronkelijke en creatieve uitingsvorm. Het leidde hier niet tot droge rasters – het type stedenbouw dat Weeber positief benoemde -, maar juist tot een opvallende en doordachte compositie van grote, geometri-

sche figuren (cirkel, driehoek, vierkant) die deels een echo waren van de kavelrichtingen van de historische polders, deels teruggrepen op het Floriadeterrein en deels voorkwamen uit technische randvoorwaarden en compositorische vormwil. Zelfs enkele historische linten (Tweede, Derde en Vierde Stationsstraat en Rokkeveenseweg-Zuid) en historische objecten (de watertoren) werden in het ontwerp opgenomen. Deze opmerkelijke kruising tussen rationele stedenbouw en meerlagige totaalcompositie van raamwerken, lange lijnen en monumentale grote gebaren werd de absolute tegenpool van Meerzicht, Buytenwegh, De Leyens en Seghwaert.



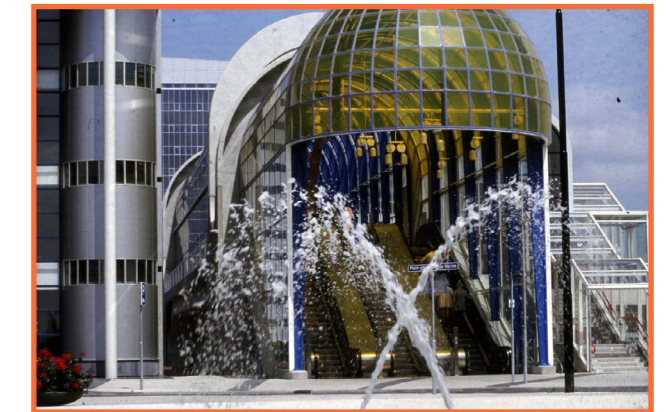
Ontwerp voor het (toekomstige) Floriadeterrein

De wijk werd van oost naar west gebouwd, omdat besloten werd dat de Floriade in 1992 in Rokkeveen-West zou plaatsvinden. In Rokkeveen-Oost

kwamen de meer reguliere woningbouwprojecten tot stand. Aan de later ontwikkelde westzijde van de wijk kwamen, mede onder invloed van de architectuur- en marktontwikkelingen, meer expressieve buurten tot stand. Maar Rokkeveen-West is niet alleen daarin opvallend. Uniek in de Nederlandse stedenbouwgeschiedenis is dat het ontwerp voor een grootschalig evenement, de Floriade van 1992, de basis werd voor een woonwijk die later op het evenemententerrein zou verrijzen. De aanleg van de Floriade werd zelfs met de voorziene opbrengsten van de nieuwe woonwijk gefinancierd. De infrastructuur en een deel van de landschappelijke elementen werden niet alleen voor de half jaar durende Floriade aangelegd, maar voor permanente aanwezigheid. Het tentoonstellingsterrein kreeg een driehoekige vorm met drie grote assen die, vormgegeven als dijk, watersingel, bloemen- en bomenallee, verwezen naar het Hollandse polderlandschap. Samen met een grote ronde waterpartij vormden de assen de dragers van het 68 hectare grote gebied. De assen tezamen vormen een zogenaamde ganzenvoet, een thema uit de klassieke Franse tuinarchitectuur. Via dit principe kunnen vanuit één punt bezoekersstromen in drie richtingen snel worden verdeeld.⁵⁰

Ook nu nog bepalen de lange assen, het Floriadepark, de Floraplas en de Florasingel, het aanzien van Rokkeveen-West. Na afloop van de Floriade, najaar 1992, werd het terrein ten noorden van de dijk langs

het Ganzevoetpad ingevuld met woningen, terwijl het park ten zuiden van de dijk deels behouden bleef. Ook bomen langs lanen en singels, afkomstig uit de Floriade, werden gehandhaafd in de nieuwe woonwijk, zoals de bomen langs de Mahatma Gandhisingel, de voormalige hoofdentree van de Floriade. Gelijktijdig werd aan de westzijde van het terrein gestart met de aanleg van het uitgestrekte Balijbos dat zou uitgroeien tot een brede boszone naar Delft, met centraal het Balijpad voor fietsers. Het Balijbos zet als het ware de volumineuze blauw-groene gordel van Zoetermeer-Noord en -West over de snelweg heen door naar het zuiden. Ook bij Rokkeveen, zoals tot nog toe bij alle wijken vanaf Meerzicht, schuwde Zoetermeer niet bij de ontwikkeling van haar woonwijken de aanleg van grote stadsrandparken mee te nemen.



Ingang van de Nelson Madelabrug

De opvallendste herinnering aan de Floriade van 1992 is de Nelson Mandelabrug (ontwerp: NS Articon), die als voetgangers- en fietsersbrug de Floriade-bezoekers vanaf het station over de brede snelweg naar het expositie terrein leidde. De brug is sindsdien een belangrijke functie gaan vervullen in de verbinding tussen Rokkeveen en de rest van Zoetermeer benoorden de A12. Het stationsgebied bleek ook voor kantoorontwikkeling interessant. Dit zou van betekenis blijken voor de presentatie van Zoetermeer langs de snelweg. MAB projectontwikkeling gaf aan langs de Rokkeveenzijde van de snelweg een volgens Amerikaans model opgezet kantorenpark in Zoetermeer te willen realiseren, waarbij kantoorgebouwen in een groene, maar toch stedelijke omgeving zouden verrijzen. Op dat moment beschikte Nederland nog nauwelijks over dergelijke stedelijke kantoorparken. Na moeizame beraadslagingen met provincie en MAB besloot de gemeente zelf een deel van het plangebied te ontwikkelen. In de periode 1992 – 2002 volgde de realisatie. Aan de noordzijde van de snelweg kwam het FME-kantoorgebouw in de vorm van een enorme poort over de Nelson Mandelabrug tot stand (ontwerp: Leo de Jonge architecten, 1992). Aan de Floriadezijde werd het Plein van de Verenigde Naties aangelegd met een groot terrassenlandschap (sawa's) naar de Mahatma Ghandisingel, een van de hoofdassen van Rokkeveen. Meerdere investeringen volgden op deze kantorenlocatie langs de snelweg die nu als Campus-gebied bekend is.

Rokkeveen zette de toon: niet alleen voor een opnieuw dominante stedenbouw in een tot dan toe ongekende gedaante, maar het bracht ook een nieuwe – vanuit stedenbouw beargumenteerde – architectonische beeldtaal voort. In die zin was de wijk op nationale schaal een voorloper en geldt het als één van de meest opvallende nieuwbouwwijken van de jaren '90. Er werd gekozen voor een diversificatie in beeldtaal die tot op de huidige dag kenmerkend is voor Nederlandse stadsuitbreidingen en waar het land zich, voor wat betreft zijn experimentele mix internationaal sterk mee onderscheidt. Stond architectuur in alle stedenbouwdoctrines, sinds het ontstaan van het vak aan het begin van de 20e eeuw, ten dienste van een coherent, samenhangend beeld van de hele wijk of de hele stadsuitbreiding, zoals in Interbellum-, Wederopbouw- of Kleinschaligheidswijken. Vanaf Rokkeveen werd architectuur ingezet om de diverse deelgebieden binnen het stedenbouwkundig raamwerk van een identiteit te voorzien, zonder de samenhang van de wijk als geheel en de dominantie van de stedenbouw aan te willen tasten.

Het was een opmerkelijke ontwikkeling. Als reactie op de Kleinschaligheidswijken die de blaam kregen architectuur te laten domineren over stedenbouw, werd in Rokkeveen (en Noordhove II) de rol van architectuur in het beeld van de stad sterker opgevoerd dan ooit tevoren het geval was. Er was daarbij sprake van grote architectonische contrasten tussen de verschillende buurten. De droge, deels neomodernistische

presentatie van Rokkeveen-Oost en de uitbundige, al dan niet historiserende lifestyle-architectuur van Rokkeveen-West zijn twee verschillende werelden, waar tot dan toe geen precedent voor was.

2.5 Vierde en vijfde schaa sprong: doorontwikkeling van de groeikern (1995-2023)

Met de voltooiing van Rokkeveen was de taak van Zoetermeer als groeikern meer dan voldaan. Maar dit betekende niet dat de groei van Zoetermeer een halt werd toegeroepen. Op nationaal niveau verschoof met de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening in 1988 het nationaal beleid van spreiding van woningbouw nog meer naar het versterken van de bestaande steden tot een compacte stad, zoals die was neergezet in de Structuurschets stedelijke gebieden in 1983. Dit betekende formeel het definitief einde van het groeikernenbeleid. De 13 belangrijkste stedelijke gebieden van het land, waaronder Den Haag, werden aangewezen tot stedelijke knooppunten. In de directe opvolger van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra, beter bekend als de Vinex (1991), werd dit beleid voortgezet. Stadsuitbreidingen werden alleen binnen de stadsgewesten gepland om zo de bestaande stad te revitaliseren, de economische draagkracht van steden te vergroten, het woon-werkverkeer in te perken en het milieu zo weinig mogelijk te belasten. Het begrip Vinexwijk deed zijn intrede voor het grote aantal wijken dat in de periode 1995-2005 werd gebouwd. In 10 jaar tijd moesten 835.000 woningen worden gebouwd, waarvan de helft in de Randstad.⁵¹

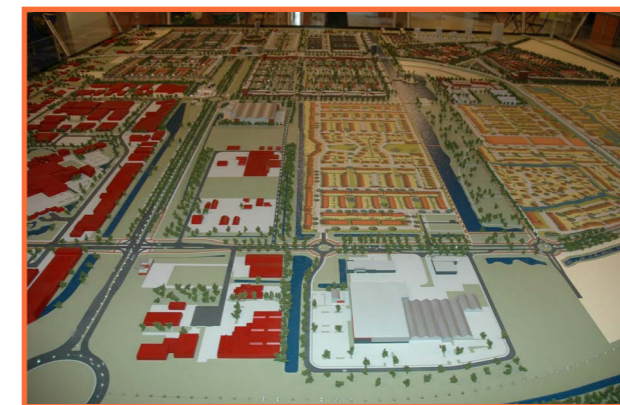
Opvallend was dat in deze periode, waarin de politiek het Neoliberalisme domineerde, de rol van woningcorporaties werd ingeperkt en veel woningbouwsubsidies werden afgeschaft. Als gevolg hiervan moesten nieuwe investeringspartners in de vrije markt worden gezocht.

Uiteindelijk resulteerde de Vinex in een groot aantal suburbane woongebieden, waarvan Leidsche Rijn bij Utrecht de grootste en bekendste is. De Vinexwijken moesten vaak op afstand van de bestaande stad worden gepland, omdat snelwegen, spoorlijnen of waterlopen barrières vormden. Hierdoor kwam van het idee van een compacte stad meestal minder terecht. Wel werd ingezet op een zo klein mogelijke openbaar vervoersafstand tot het hoofdcentrum.

Vierde schaa sprong: Vinexwijk Oosterheem

Zoetermeer zou in eerste instantie geen Vinexwijk toebedeeld krijgen,⁵² omdat bouwen op het laatste open stuk grondgebied aan de oostzijde van de stad het toen al geplande Bentwoud, onderdeel van het Groene Hart, zou aantasten. Dit argument speelde ook al bij de ontwikkeling van Noordhove een rol. Daarnaast lag Oosterheem te ver weg van het Stadscentrum. Pas met de financiering van de doortrekking van de Zoetermeerlijn uit de grondexploitatie werd Oosterheem aanvaardbaar. Andere locaties vielen bovendien qua capaciteit tegen.⁵³ Na een haalbaarheidsstudie bleek dat de uitbreiding toch mogelijk

was en er werd in 1994 besloten tot de bouw van een volwaardige woonwijk met 8.500 woningen. Conform het Neoliberale gedachtegoed is Oosterheem door de gemeente ontwikkeld samen met meerdere private ontwikkelaars en woningcorporaties. De gemeente was voor het eerst zelf geen grondeigenaar. Veel van grond was in handen van marktpartijen. Zij konden dan ook de stedenbouwkundige werkwijze voorstellen en laten uitvoeren.



Maquette van de wijk Oosterheem

Het ontwerp van de laatste wijk van Zoetermeer werd geleverd door verschillende bureaus, zoals Teun Koolhaas, BGSV en Wissing. Diverse deelplannen werden steeds door een andere ontwerper ingevuld. Een belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp van Oosterheem was de relatie met het achterliggende open landschap te behouden.



Woningen in de wijk Oosterheem

Een ander uitgangspunt voor de wijk lag in het verleden van waar in Rokkeveen mee begonnen was: het realiseren van veel stedenbouwkundige en architectonische diversiteit, mede om de verschillende lifestyles te kunnen bedienen. Maar in tegenstelling tot Rokkeveen werd de Driesporenmethode, die er mede op was gericht om alle diversiteit met stedenbouwkundige middelen aan elkaar te binden en samenhang in de totale opzet van de wijk te bewerkstelligen, hier niet toegepast. Er zijn andere middelen aangewend om samenhang te bereiken, zoals beeldkwaliteitsplannen. De wijk is opgesplitst in verschillende buurten, de Hoven, de Wadi, het Veld, de Waterrand en Tuindorp-Noord, met elk hun eigen programma's, verkavelingen, signatuur en beeldtaal. De buurten worden van elkaar gescheiden door een orthogonaal wegenpatroon dat vooral opvalt door de

brede maatvoeringen ervan. Dit, in combinatie met de verschillende signaturen van de buurten, zorgt ervoor dat de samenhang tussen de 'velden' in Oosterheem lastiger leesbaar is.

Hoewel aanvankelijk meerdere 60-meter brede parkzones waren gedacht, bleef uiteindelijk één centrale groene as over, het Heempark, ontworpen door de gemeentelijk landschapsarchitect Henry Hoof. Aan deze parkzone kwamen het winkelcentrum met scholen, centrale voorzieningen en een kerk te liggen. De Zoetermeerlijn werd vanuit Seghwaert met een boog doorgetrokken naar de A12, waar hij zou worden aangesloten op het toen al geplande station Langsingerland/Bleizo.



Het Heempark gelegen naast het Heemkanaal

Vijfde schaalsprong: herstructurering en inbreiding

Met Oosterheem was de ongelimiteerde uitbreiding van de stad voltooid. Zoetermeer kon niet meer uitbreiden zoals het tot dan toe in de traditie van de groeikern gewend was. Dit betekende een kantelpunt van een adolescente naar een volwassen stad. Nieuwe woningen moesten in de bestaande stad een plek krijgen, wat betekende dat er geherstructureerd en ingebreed moest worden.

Als eerste werd de eerste wijk van de groeikern, Palenstein, geherstructureerd. In 1998 kwam de herontwikkeling van deze wijk op de politieke agenda te staan vanwege de verminderde leefbaarheid en toenemende segregatie in de wijk.⁵⁴ De herontwikkeling van Palenstein kende een lastig planproces: de gemeente en de corporaties zaten niet altijd op de



Castellum in Palenstein

zelfde golflengte ondanks gezamenlijke intentieovereenkomsten. Tussen 2000 en 2022 werd in reken- en tekensessies met inzet van het stedenbouwkundig bureau OD205 en de gemeente gewerkt aan een haalbaar plan. Vervolgens werd voor de eerste fase in 2005 door stedenbouwkundig bureau VHP (voor de gemeente) en het Duitse bureau Kollhoff (voor de woningcorporaties) een visie opgesteld die uitging van sloop, nieuwbouw en renovatie van met name de galerijflats. Door de economische crisis is dit plan uitgesteld en werd pas in 2009 gestart met de sloop van de karakteristieke galerijflats en de bouw van onder andere Castellum Palenstein, een multifunctioneel complex aan het Rakkersveld. Voor de herstructurering van de westzijde van de wijk werd in 2006 door DKV Architecten een stedenbouwkundig masterplan opgesteld. Seniorencomplex Schoutenhoek, een typerend gebouw voor de beginfase van de groeikern, heeft hier plaats gemaakt voor carrévormige woonblokken. In 2021 is het masterplan aangepast tot de Wijkvisie Palenstein.⁵⁵

Behalve de herontwikkeling van de hoogbouw van Palenstein is er nóg een belangrijke transformatie die het aanzien van Palenstein de laatste jaren ingrijpend heeft gewijzigd: de verduurzaming van delen van de laagbouw. De rijwoningen zijn aan de buitenzijde geïsoleerd en de kappen zijn volledig dekkend voorzien van zonnepanelen. De combinatie van beide ingrepen heeft enerzijds geleid tot een meer hedendaagse presentatie van Palenstein, maar tegelijkertijd tot een

ontbinding van het voorheen vrij coherente ruimtelijk beeld van de wijk.

Op het moment van schrijven staat Zoetermeer aan de vooravond van een grote ingreep op het Structuurplan 1968, het fundament voor de vormgeving van de stad. Met het stedenbouwkundig plan 'De Entree' wordt een nieuwe weg ingeslagen. Door het inbreiden binnen de structuur van de bestaande stad worden twee wijken, Driemanspolder en Meerzicht, met elkaar verbonden. Met de bouw van 4.000 woningen aan weerszijden van de Afrikaweg zal hier een tussenwijk ontstaan.

Het plan omvat de transformatie van één van de belangrijkste poten van de H-structuur tot stadsstraat met langzaam verkeer en gelijkvloerse kruisingen. Met deze nieuwe identiteit van de Afrikaweg wordt gebroken met de idee van de modernistische, functionele stad, waarin de afgeronde, herkenbare wijken met elkaar in verbinding staan door een systeem van vrij liggende, groen omzoomde hoofdwegen. Het Structuurplan van de Entree is in 2021 opgesteld door BURA Urbanism en LOLA Landscape Architects en gaat uit van samengestelde bouwblokken. In een halfopen bouwblok worden gebouwen van verschillende hoogten met elk een eigen signatuur gebouwd. Daarnaast is voor het station van Zoetermeer door Team V een visie opgesteld, waarbij de verschillende openbaar vervoerssystemen beter op elkaar moe-

ten gaan aansluiten en de Nelson Mandelabrug gaat functioneren als stationshal.

Met de Visie Binnenstad wordt verder doorgedaan met het inbreiden in de bestaande stad. De ambitie is in het Stadshart hoogwaardige stedelijke woonmilieus te creëren met een breed aanbod van maatschappelijke en culturele voorzieningen. Er zullen circa 2.000 woningen worden toegevoegd door op verschillende plekken in het Stadshart hoogbouw te realiseren. Voor het Stadshart wordt op het moment van schrijven een nieuw beeldkwaliteitsplan opgesteld, waarbij het oorspronkelijke DNA, het oorspronkelijk concept van het Stadshart, als startpunt wordt gebruikt. Doel is dat er een hoogwaardig stedenbouwkundige omgeving met dito architectuur tot stand wordt gebracht met een levendig straatbeeld, een prettige openbare ruimte, een verbeterde groen- en waterstructuur en biodiversiteit.



Kaart van de visie De Entree

Van welke cultuur is Zoetermeer het product? En wat is de oogst na 60 jaar New Town? Dat waren de twee hoofdvragen van dit deel van het onderzoeksproject naar het naoorlogs erfgoed in Zoetermeer in de periode 1945-1990, het Verhaal van de Stad, de ontstaangeschiedenis van de new town Zoetermeer.

De eerste vraag beantwoorden betekent ver kijken voorbij de grenzen van Zoetermeer. Het cultureel gesternte, waaronder Zoetermeer als overloop- respectievelijk groeikern tot stand is gekomen, kan worden samengevat als een tijdperk, waarin niet alleen het geloof in een maakbare samenleving sterk was, maar deze maakbaarheid op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling van het land zich ook daadwerkelijk krachtiger begon te manifesteren. Dit proces was zeker nog niet uitgekristalliseerd toen Zoetermeer zich had opgeworpen als overloopkern. Maar al tijdens het uitvoeren van de nieuwe groeitaak werden er vanuit het Rijk diverse middelen ingezet om zowel de planning als de woningbouw stevig aan- en bij te sturen. Nederland werd sterk hiërarchisch bestierd, en dat niet alleen op bestuurlijk vlak. Ook de stedenbouwkundig ontwerpers zelf geloofden in een krachtige planning vanuit één hand en volgens één helder model, waarin vooral technisch optimale oplossingen werden gezocht voor kwantitatieve én kwalitatieve opgaven, zoals het lenigen van de woningnood, ruimte voor het autoverkeer, ruimte voor bedrijvigheid en industrie, ruimte voor recreatie, goede en ruime woningen met genoeg licht en lucht en voldoende

en bereikbare voorzieningen. Deze top-down georganiseerde, daadkrachtige koers was niet alleen de vrucht van een toenemende centralisatie, maar viel samen met het streven naar een goed georganiseerde, rechtvaardige welvaartsstaat en een sterk geloof in techniek als aanjager voor een moderne samenleving. De koortsachtige industrialisatie van het bouwen en het hyper-ordelijke en consequente Modernisme als planologisch, stedenbouwkundig en architectonisch dogma gingen hand in hand met deze algemene visie op de ontwikkeling van het land. De inrichting van Nederland in de jaren '50, '60 en begin '70 was de volmaakte ingenieursdroom: technisch, vooruitstrevend én tot in de puntjes strak geordend. Deze cultuur ligt ten grondslag aan het 'geraamte' van Zoetermeer, dat nog steeds alles bepalend is: de vrijliggende H-structuur voor het autoverkeer, de bloemachtige ordening van de wijken en de strakke afbakening van het open ommeland.

In de periode die hierop volgde nam het geloof in de maakbaarheid en de welvaartstaat niet af, net zomin als de neiging tot centrale regie. Wel nam het vertrouwen af in een autocratische inrichting van steden, van bovenaf opgelegd, en ook de overtuiging dat het technische, modernistische denken over stedenbouw en architectuur tot goed functionerende steden zou leiden. In een betrekkelijk korte tijd brak het besef breed door dat het roer radicaal om moest. Dat het in de vormgeving en inrichting van steden in de naoorlogse decennia ontbroken had aan ruimte voor

de emotionele beleving van de leefomgeving, aan verbondenheid van mensen met elkaar en aan het besef dat ruimten, gebouwen en vormgeving in zijn algemeenheid diepere betekenissen oproepen die ver uitstijgen boven de functionele en sterk gereduceerde betekenissen die ontwerpers voordien in de ontworpen omgeving hadden gelegd.

Het strakke geraamte van Zoetermeer uit de voorgaande fase kon deze radicale ommezwaai moeiteloos in zich opnemen zonder zelf aangetast te raken. Maar het aanzien van de wijken tussen de poten van de H-structuur, de bloembladen zelf, werd onmetelijk veel zachter, gevarieerder en experimenteler dan ooit was voorzien. De stad luisterde naar zijn inwoners bij het maken van een leefomgeving. Opmerkelijk genoeg bleef het stadsbeeld, ondanks de toegenomen variatie, toch nog redelijk coherent. Weliswaar met kleinschalige middelen en meer partijen aan tafel, maar net als de voorgaande fase voortkomend uit een cultuur van overheidssturing op samenhang en logica van het stedelijk weefsel en een streven naar het maken van een goede ruimtelijke kwaliteit. Hoewel in de hierop volgende fase, na Seghwaert, het roer wéér omging in de doorgroei van Zoetermeer – deels nog binnen de originele plannen van 1968, deels deze achter zich latend, omdat nieuwe planologische wegen ingeslagen werden – bleef de wil tot het maken van een centraal aangestuurd ruimtelijke kwaliteit en stedelijke samenhang een aanwijsbare drijfveer bij de ontwikkeling van de stad. Zij het bij de

laatste wijk Oosterheem en bij de laatste ontwikkelingen in het Stadscentrum meer drijvend op particuliere ontwikkelaars. Zoetermeer is door alle perioden en krachtenvelden heen een gesystematiseerd palet aan tijdsbeelden en stedenbouwkundige stijlkamers gebleven.

Voor wat betreft de tweede vraag: wat is de oogst na 60 jaar groeikern?, kan het antwoord kort zijn. Die is namelijk al gegeven aan het begin van dit verhaal. De tien ruimtelijke en cultuurhistorische hoofdtyperingen zijn de opbrengst van deze 60 jaar overloopkern-groeikern-volwassen stad. Het is een indrukwekkende oogst die tevens het werkmateriaal voor de toekomst zou moeten vormen.

Maar hoe zou die toekomst er uit kunnen zien? Zoetermeer als een 'laboratorium voor stedenbouw en architectuur' beantwoordt niet alleen deels de vraag die Van Embden heeft opgeworpen, maar kan tevens worden beschouwd als een belangrijke inspiratie voor de nationale opgave die Nederland zich heeft gesteld met het ondertekenen van de Verklaring van Davos, in januari 2018. Hiermee heeft het land zich vastgelegd te streven naar een kwaliteitsvolle 'bouwcultuur'.

Bouwcultuur 'omvat alle menselijke activiteit, maar ook de immateriële cultuur, waarbinnen het bouwen plaatsvindt: de sociaaleconomische context, het planingsstelsel, de schaal van de bouwkundige detaillering tot de schaal van stedenbouw en landschap.' In

het Verhaal van de Stad en de andere onderdelen van het Post 45-onderzoeksproject zijn deze thema's die de cultuur van een stad maken en bepalen, onderzocht.

Toch is een positionering van de stad als laboratorium voor stedenbouw en architectuur niet afdoende om de kernidentiteit, het DNA van Zoetermeer of de 'cultuur van de stad' mee te vangen. Ook voldoet het niet op zichzelf als vertaling van 'Davos'.

De stad als een zichzelf continu vernieuwend organisme is een doortastend en energiek verhaal en het kan veel inventiviteit uitlokken, maar het kan ook uitgroeien tot een slang die in zijn eigen staart bijt. Want het is slechts de helft van het verhaal, als het gaat om de Zoetermeerse identiteit in verband met samenhang of diversiteit van het stedelijk weefsel. Het karakter van Zoetermeer als groeikern is toch minstens zo zwaar bepaald door een stedenbouwkundige logica en samenhang. Er is sprake van een bijzonder palet van opeenvolgende stedenbouwkundige visies, maar deze zijn achtereenvolgend gerangschikt, over de grote gebieden heen en onlosmakelijk aan de heldere ordening van de hoofdstructuur gekoppeld. Het is als het ware een opgerolde tijdslijn, met de poten van de H-structuur en de A12 als scheidsstrepen. Deze glasheldere stedenbouwkundige hoofdstructuur en geordende gebiedsidentiteiten zijn te danken aan een consequente stedenbouwkundige aansturing, over alle modes en tijdperken heen.

Belangrijke vraag is hoe nieuwe toevoegingen, inbreidingen en transformaties in de komende jaren zich gaan verhouden tot de ruimtelijke en cultuurhistorische kenmerken van Zoetermeer. Het antwoord op deze vraag is niet slechts diversiteit, experiment of verandering. Zowel op grootschalige gebiedsniveau als op het niveau van de meer kleinschalige transformaties dient de kernvraag gesteld te worden welke randvoorwaarden geformuleerd kunnen worden vanuit de gebiedskenmerken en de cultuurhistorische waarden zoals die in het Verhaal van de Stad en de tien wijkbiografieën benoemd zijn. Op grootschalig gebiedsniveau is goed denkbaar dat geheel nieuwe ruimtelijke concepten een hoogwaardige aanvulling kunnen zijn op het oorspronkelijk ontwerp van de stad, zonder dat de stedenbouwkundige logica in zijn kern wordt verstoord, met 'vanzelfsprekende gelaagdheid' tot gevolg zoals dat steeds het geval is geweest. Voor veranderingen op kleinere schaalniveaus is dat veel twijfelachtiger, omdat die meer incidenteel en individueel van aard zijn en daardoor de coherentie van gebieden onder druk kunnen zetten.

Zoetermeer heeft de afgelopen twee decennia al meerdere transformaties gekend van het oorspronkelijke ontwerp van de groeikern. Hoewel elke opgave, groot- of kleinschalig, anders is, tekent zich door de projecten heen een lijn af van een toenemende autonomie van gebouwen en complexen ten opzichte van de historische context. Hierdoor bestaat het risico dat de goed afleesbare structuur van de stad eenvoudig

BRONNEN EN LITERATUUR

verbroken kan worden. Daarom is juist zoeken naar een 'vanzelfsprekend gelaagde oplossing' die vanuit huidige plannen doorgezet kan worden over de gehele structuur van de stad, de kernopgave voor de ruimtelijke toekomst van Zoetermeer. Om vertroebeling van de herkenbare identiteit en de leesbaarheid van de stad voor te zijn zal een heldere visie op het omgaan met de erfenis van de groeikern moeten worden ontwikkeld, zowel op het schaalniveau van de hele stad, als op het niveau van de individuele wijken. De drie onderdelen van het Post 45-project, het Verhaal van de Stad, de tien wijkbiografieën en de Inventarisatie Post 45, leggen hiervoor de basis.

Barzilay, M., Ferwerda, R., Blom A., Predicaat Experimentele Woningbouw, Verkenning Post 65, Amersfoort 2018

Bos, A., De stad der toekomst, de toekomst der stad, Rotterdam 1946

Burg, A. van der, Hoe Zoetermeer het heft in eigen handen nam – het voorspel van de groeistad, Zoetermeer 2022, in: 't Seghen Waert, Jaargang 41 nr. 1, 2002, uitgave HGOS.

Burg, A. van der, Duizend jaar Zoetermeer, en wat we daarvan willen doorgeven aan volgende generaties, 2021, niet gepubliceerd.

Cammen, H. van der, Klerk, L. de, Ruimtelijke Ordening. Van Grachtengordel tot Vinexwijk, Utrecht 2003

Embden, S.J. van, Toekomstbeeld van het bouwen, in Bouw, nr. 40, okt. 1968, pagina's 1452-1456

Geest, J. van, Architectuurgids Zoetermeer, Amsterdam 2016

Genth, B. van, Zoetermeer. Ontwikkeling van een nieuwe stad, Zoetermeer 1999

Hinse, T., Marks, F., De Driesporenmethode, bron & jaartal onbekend.

Interview Contrei met Willem Hermans, 30-06-2020

Interview Contrei met Willem Hermans, 03-10-2019

Interview Contrei met Claartje Froger-Boekhorst, 02-09-2020

Klaren, M., Steemers, T. e.a., Zoetermeer. De wrange smaak van dilemma's, in: Wonen-TA/BK, 1978, pagina's 7-51

Koopmans, B., Winsen, M. van, Ten Cate, G., De Gave Stad, Cultuurhistorische Verkenningen van de wijken in Zoetermeer, Zoetermeer 2001-2003

Pantus, W.J., Groeikernen in Nederland. Een studie naar stedenbouw en architectuur, Utrecht 2012

Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer, Zoetermeer. Facetplan voor Groen en Recreatie, 1968

Westrik, J., Büchi, H., Stedenbouwkundige ontwerpmethoden, Delft 1989

Winsen, M. van, Waijer, P., wijkbiografieën Zoetermeer Post 45 (Uitbreiding Dorp, Palenstein, Driemanspolder, Meerzicht, Buytenwegh-De Leyens, Seghwaert, Stadscentrum, Noordhove,

Rokkeveen, Bedrijventerreinen), Rotterdam 2020-2021

1. Tekst uit toespraak Van Embden bij bezoek Koningin op 25 mei 1965, SAZ 050-inv. 1068 notitie 1164 van Van Embden.
2. Van Geest 2016, 17-18
3. Van Geest 2016, 20-21
4. Informatie Willem Hermans
5. Van der Cammen, 2003, 165
6. Van der Cammen, 2003, 174
7. Van der Cammen, 2003, 176
8. Van der Cammen, 2003, 175
9. Van der Cammen, 2003, 174
10. Blom e.a. 2004, 22, 23
11. Van der Cammen 2003, 195
12. Van der Cammen, 2003, 180
13. Van der Burg, 2022, 4
14. Van der Burg, 2022, 10
15. Van der Burg, 2022, 10
16. Van Geest, 2016, 32
17. Van Embden in: Bouw, nr. 40, okt. 1968, 1452-1456
18. Van Geest, 2016, 40-41
19. Facetplan Groen en recreatie, 1968
20. Facetplan Groen en recreatie, 1968
21. Interview Willem Hermans, 3 oktober 2019
22. Van Gent, 1999, 2-11
23. Koopmans & Van Winsen, 2001-2003, deel Seghwaert, 3
24. Van Geest, 2016, 41
25. Van Embden in: Bouw, nr. 40, okt 1968, 1452-1456
26. Van Geest, 2016, 41
27. Van Gent, 1999, 2-12
28. Informatie Willem Hermans
29. Informatie Willem Hermans
30. Informatie Arjen van den Burg
31. Informatie Arjen van den Burg
32. Facetplan Groen en recreatie, 1968
33. Informatie Arjen van den Burg
34. Interview Willem Hermans 30 juni 2020
35. Van Gent, 3-36
36. Westrik & Büchi, 1989, 101-132
37. Interview Willem Hermans 30 juni 2020
38. Interview Willem Hermans 30 juni 2020
39. Van Gent 1999, 3-43
40. Van Gent 1999, 3-43
41. Informatie Arjen van den Burg
42. Informatie Willem Hermans
43. Van Gent 1999, 3-43
44. Interview Willem Hermans 30 juni 2020
45. Informatie Willem Hermans
46. Interview Willem Hermans 30 juni 2020
47. Van Gent 1999, 4-66
48. Koopmans & Van Winsen, 2001-2003, deel Seghwaert, 3
49. Hinse & Marks, De Driesporenmethode, in: Westrik & Büchi, 1989, 145-169
50. Hinse & Marks, De Driesporenmethode, in: Westrik & Büchi, 1989, 145-169 & Informatie Willem Hermans
51. Van der Cammen, 2003, 348
52. Van Geest, 2016, 87
53. Informatie Arjen van den Burg
54. Van Geest, 2016, 43
55. Informatie Margriet Panman



COLOFON

Aan de inhoud van de teksten en afbeeldingen en schema's is veel zorg besteed. Toch kan het zo zijn dat informatie onvolledig of niet helemaal correct wordt weergegeven. Bij samenstelling van dit document hebben we ons best gedaan om alle rechthebbenden van het beeldmateriaal te achterhalen. Wanneer u meent dat u hier niet vermeld staat verzoeken wij u contact op te nemen met het secretariaat van de afdeling Stedelijke Ontwikkeling van de gemeente Zoetermeer.

Onderzoek en tekst: Marcel van Winsen (Contrei), Pieter Waijer (Contrei), Margriet Panman, (gemeente Zoetermeer)

Redactie: Margriet Panman, Joosje van Geest, Arjen van der Burg, Willem Hermans

Met dank aan: Begeleidingscommissie Inventarisatie- en selectieproject naorlogs erfgoed Zoetermeer 1945-1990 bestaande uit Karen Kranen (Historisch Genootschap Oud Soetermeer), Arjen van der Burg (Historisch Genootschap Oud Soetermeer), Alcuin Olthof (Schatbewakers), Willem Hermans (Schatbewakers), Judith Schotanus (ArchitectuurPuntZoetermeer) en Peter Boelhouwer (ArchitectuurPuntZoetermeer).

Foto's: Gemeente Zoetermeer, Stadsarchief Zoetermeer en Historisch Genootschap Oud Soetermeer

Productie: afdeling Stedelijke Ontwikkeling Gemeente Zoetermeer, Mark Scholten, Joris Groen

Contact: Gemeente Zoetermeer
afdeling Ruimtelijk Beleid / team Erfgoed
Postbus 15
2700 AA Zoetermeer
tel:14079
e-mail:erfgoed@zoetermeer.nl
website: www.zoetermeer.nl

Zoetermeer, juni 2023

