

WIJKBIOGRAFIE
POST 45

5

BUYTENWEGH DE LEYENS

Buytenwegh-De Leyens is het derde van de vier kwadranten van de compacte stad uit het Structuurplan Zoetermeer 1968. Het eerste kwadrant wordt gevormd door Uitbreiding Dorp, Palenstein en Driemanspolder, Meerzicht was het tweede kwadrant, het vierde en (voorlopig) laatste was Seghwaert.

Buytenwegh-De Leyens was in meerdere opzichten het begin van een nieuw tijdperk. De Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer, die aan de wieg had gestaan van de eerste twee kwadranten, werd op 3 februari 1971 ontbonden: hun 'top-down' werkwijze paste niet meer bij de veranderende opvattingen over architectuur en stedenbouw. 'De mens dient centraal te staan', was het nieuwe credo. Dat had niet alleen betrekking op de fysieke vorm, maar ook op het besluitvormingsproces. Multidisciplinaire werkgroepen geformeerd en inspraak werd geformaliseerd. In Meerzicht kwam die kentering voor het eerst tot uitdrukking. In Buytenwegh-De Leyens kwamen de nieuwe opvattingen over kleinschaligheid en democratisering tot bloei.

De bouw van de wijk ging van start in 1974 en was tien jaar later grotendeels voltooid.

Biografie

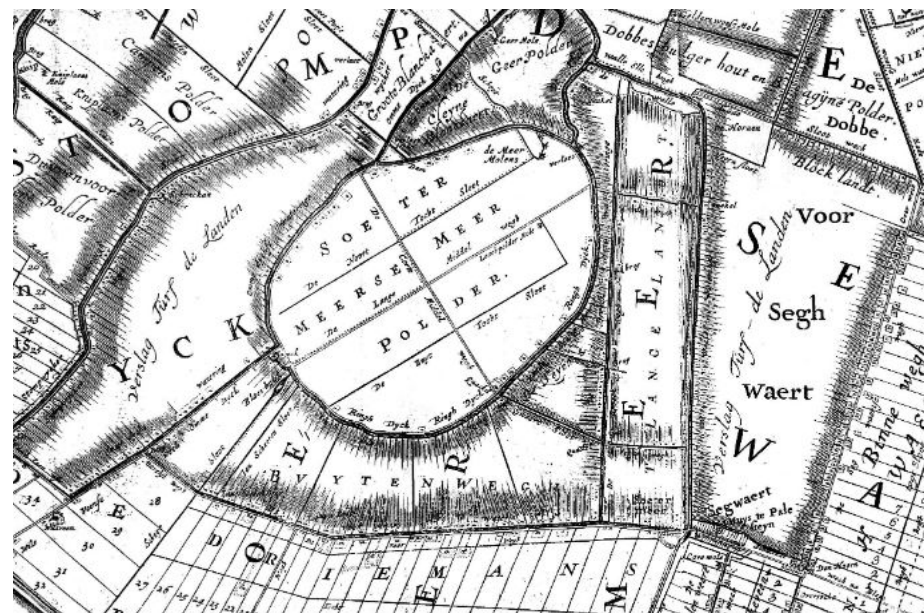
Prestedelijke fase

In het gebied waar nu Buytenwegh-De Leyens ligt, vestigden zich rond het jaar 1000 de eerste bewoners van Zoetermeer. Het gebied grensde aan het zoetwatermeer waar de huidige stad haar naam aan ontleent.

De oudste landschappelijke structuren in het gebied zijn de Leidsewallenwetering (vermoedelijk 13^e-eeuws) en de restanten van wat ooit de lange en kaarsrechte Broekweg was. De kades van de Delftse- en Leidsewallenwetering fungeerden als waterkering voor de Zoetermeerse ontginningen. Via de weteringen zelf werd overtollig grond- en regenwater afgevoerd. Later dienden zij ook als vaarroutes naar Delft en Leiden. De Broekweg liep vanaf de Voorweg, het ontginningslint dat onderdeel was van de landroute Gouda-Den Haag, parallel aan de Leidsewallenwetering pal naar het noorden. 'Broek', in de betekenis van moeras, verwijst naar de omstandigheden in dit voorheen zeer natte gebied. De Broekweg is in ieder geval al sinds 1295 onder die naam bekend.

Tussen de Leidsewallenwetering en de Broekweg lag het turfgebied het Lange Land, waarschijnlijk de locatie van de vroegste nederzetting. Het Lange Land was verbonden met het Zoetermeerse Meer via een sloot: de Swaert Sloot. Langs deze sloot ontstond in de loop van de tijd vermoedelijk een voetpad. Het land tussen de sloot, de Leidsewallenwetering en de Meerpolderdijk stond in 1544 al bekend als 'die Leyens', waarbij 'Lei' of 'lede' de benaming is voor een sloot of greppel voor de afwatering van veengebied. De naam Buytenwegh komt sinds 1647 voor en betekent zoveel als 'gebied buiten de ontginning'. Na de droogmaking van het Zoetermeerse Meer in 1616 verloor de Swaert Sloot aan betekenis, maar het naastgelegen pad, de latere Zwaardslotseweg, won juist aan belang. Het pad sloot aan op de Middelweg die dwars door de drooggemaakte Zoetermeerse Meerpolder liep en vormde een snelle verbinding met Leiden.

Buytenwegh-De Leyens vult bijna de hele Nieuwe Drooggemaakte Polder. Deze polder heeft de vorm van een winkelhaak en ligt ten zuiden en oosten van de ovale Zoetermeerse Meerpolder. De Nieuwe Drooggemaakte Polder werd tussen 1767 en 1771 drooggemalen. Hierbij verdwenen de laatste restanten van de eerste ontginningen van Zoetermeer en werden de vaarten langs de Broekweg en de Zwaardslotseweg tot onbeduidende slootjes. In de Nieuwe Drooggemaakte Polder werd niet alleen vee gehouden maar ook fruit geteeld. Er lagen veel boomgaarden met windsingels. In 1877 werden de molens van de polder afgebroken en vervangen door het gemaal De Nieuwe Polder. In 1926 verloren de drie molens van de Zoetermeerse Meerpolder eveneens hun functie toen een motorgemaal hun taak



Kaart uit 1746 van Melchior Bolstra van Zoetermeer en Zegwaard. De Driemanspolder is al drooggemaakt. De Palensteinse Polder en de Nieuwe Drooggemaakte Polder nog niet [Archief Hoogheemraadschap Rijnland]



Brug naar de Broekweg (nu J.L. van Rijweg) op de driesprong Voorweg-Vlamingstraat-Broekweg met het gemeentewapen van Zoetermeer, 1910-1920 [Stadsarchief Zoetermeer]

overnam.

Tot de bouw van Groot-Zoetermeer had de Nieuwe Drooggemaakte Polder uitsluitend een agrarische bestemming. De Broekweg is door de bouw van Buytenwegh-De Leyens versnipperd geraakt. De fragmenten heten nu achtereenvolgens Broekwegschouw, Broekwegzijde en Broekwegkade. Alle boerderijen langs de Broekweg zijn verdwenen, op 'Ora et Labora' uit 1916 na.

De Meerpolderdijk en de ringvaart die het Zoetermeerse Meer omringen vormen de noordwestelijke begrenzing van Buytenwegh-De Leyens en zijn nog volledig intact. De Zwaardslotseweg is tegenwoordig een drukke regionale verkeersweg die de wijkdelen Buytenwegh en De Leyens van elkaar scheidt.

Planvorming en uitvoering

Meerzicht was het laatste wapenfeit van de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer: in 1971 werd zij ontbonden. Voor de ontwikkeling van Buytenwegh-De Leyens en de navolgende wijken Seghwaert en Stadscentrum werden multidisciplinaire projectteams geformeerd, waarin onder meer de disciplines stedenbouw, architectuur, verkeer, tuinarchitectuur en sociologie vertegenwoordigd waren. Deze nieuwe benadering deed meer recht aan de oproep van burgers tot meer democratie én aan het inmiddels volwassen ambtenarenapparaat van Zoetermeer. Het projectteam stond onder leiding van de hoofd directeur Gemeentebedrijven Zoetermeer J.P. Cnossen. In 1973 werd zijn taak overgenomen door Jan Sprenger, het hoofd van de afdeling Bouwkunde. Vooraanstaande leden van het team waren de coördinerende architecten Jan Sterenberg en Coen Bekink en de stedenbouwkundige Nico Versluys [Van Geest 2016, p.64]. De democratiseringsgolf van de jaren '60 en '70 werkte op nog een andere wijze door in het proces: er waren inspraakmomenten voor de toekomstige bewoners waar 'individuele woonwensen' konden worden 'afgetast'. Aanvankelijk werd de wijk vanwege de geografische ligging aangeduid als Noord-West. Later werd besloten tot de meer historische benamingen van Buytenwegh en De Leyens.

Aan de wijk lagen een aantal heldere principes ten grondslag die waren terug te voeren op de maatschappelijke en vakmatige omwentelingen van de jaren '60 en '70. Met deze principes werd het tegenovergestelde beoogd van wat de modernisten de voorbije twintig jaar tot stand gebracht hadden (zie 'Cultuurhistorische en ruimtelijke identiteit'). Identificatie met en goede oriëntatie in een overzichtelijke wijk, waarin elke woonplek een eigen, herbergzaam en intiem gezicht zou hebben waren belangrijk vertrekpunten voor ontwerp. Het focuspunt van deze herbergzaamheid werd het woonerf, voor het eerst toegepast in de wijk Emmerhout (1964-1970) in Emmen en ook al heel vroeg in het Pleintjesplan (1968-1977) in de



'Modificatie op het Structuurplan Zoetermeer '68, uit juni 1972. De opzet van de wijk Buytenwegh-De Leyens met de Broekwegwetering, het Binnen- en Buytenpark en de hoge bebouwingsranden langs de H-structuur zijn goed afleesbaar [Stadsarchief Zoetermeer]

Zoetermeerse wijk Meerzicht.

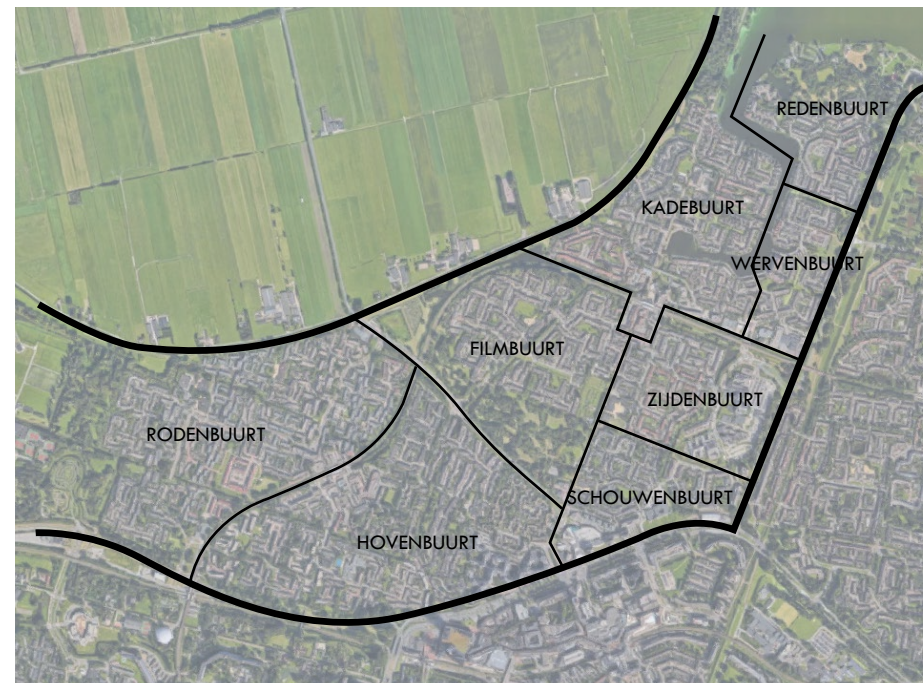
Maar er werden meer thema's geformuleerd waaronder 'variatie en contact' en 'creativiteit en dynamiek'. Variatie sloeg zowel op het aantal woningtypen en woonstijlen, als op de stedenbouwkundige ruimten en architectuurtypologieën en -vormen. Het contact zou kunnen worden bereikt in de openbare ruimte, waar bewoners elkaar op veel verschillende manieren zouden kunnen ontmoeten. Creativiteit en dynamiek hield in dat 'de ruimtelijke vormgeving naar behoefte voor verandering en verdere ontwikkeling vatbaar moet zijn' [Van Gent p.3-11]. Dat betekende een vrij grote speelruimte om verschillende woonvormen en stedenbouwkundige en architectonische typologieën te ontwikkelen. Het was deze creativiteit die ook vanuit de rijksoverheid werd gesteund door middel van de Nationale Stichting Nieuwe Woonvormen en riante subsidieregelingen.

De ontwerpers zagen de verkeerskundige 'boomstructuur', zoals die was toegepast in Meerzicht maar ook in Driemanspolder en Palenstein, in toenemende mate als problematisch. De hoofdontsluitingsaders vormden grote barrières in de wijk en de verbindingen tussen de buurten onderling was beperkt. In Buytenweg-De Leyens en later ook in Seghwaert stapte men af van deze boomstructuur en schakelde over op het zogenaamde 'halfraster' (zie 'Stedenbouwkundige structuur en principes openbare ruimte'), hoewel dit principe in Buytenwegh-De Leyens minder consequent is doorgevoerd dan in Seghwaert.

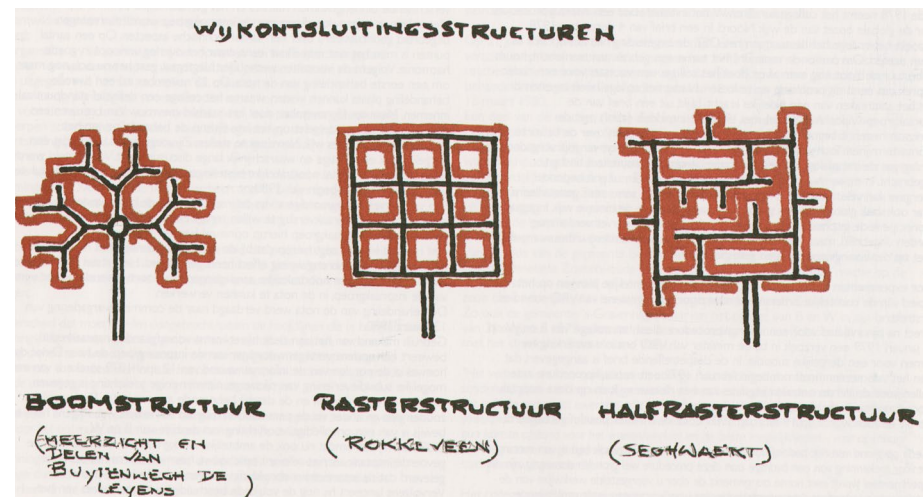
De Zwaardslootseweg is, alle inspanningen van de stedenbouwkundigen ten spijt, toch een opvallende barrière tussen de twee wijkdelen geworden. Dit was het gevolg van een meningsverschil tussen het projectteam en de provincie. Omdat er hoe dan ook een duur viaduct nodig was om de spoorlijn te overbruggen, en een verbinding met Leiden ook via de Zwaardslootseweg en de Middelweg gerealiseerd kon worden, vond de provincie het niet langer noodzakelijk de Aziëweg op te nemen als provinciale route. Dit terwijl de Aziëweg aan de oostelijke rand van de wijk ligt en er niet, zoals de Zwaardslootseweg, dwars doorheen voert.

In tegenstelling tot de eerdere modernistische wijken, waarin de historische ondergrond van de polder volledig werd overschreven door het nieuwe ontwerp, wensten de planvormers in de wijken van de kleinschaligheid, zoals zij al snel te boek zouden komen te staan, meer integratie van het ontwerp met de historie en de waardevolle landschappelijke elementen van het landschap waar de nieuwe wijk in zou worden gebouwd. De vervlechting van historische landschapselementen (al dan niet opnieuw aangelegd, met de buurten werd een belangrijk thema in het ontwerp.

De wijk werd van zuidwest naar noordoost opgedeeld in vier deelplannen: A, B, C



De acht buurten in de wijk Buytenwegh-De Leyens: Rodenbuurt, Hovenbuurt, Filmbuurt, Schouwenbuurt, Zijdenbuurt, Kadebuurt, Wervenbuurt en Redenbuurt [Google Maps/Contreij]



Schematische weergave van verschillende wijkontsluitingsstructuren zoals die zijn toegepast in Zoetermeer. [Barth. van Gent, 1999]

en D. De deelplannen A en B vormen de latere Rodenbuurt en Hovenbuurt in Buytenwegh. De deelplannen C en D in De Leyens vielen uiteen in zes buurtjes: de Stroken, de Schouwen en de Zijden ten zuiden van de spoorlijn en de Kaden, de Werven en de Reden ten noorden daarvan. De buurten werden vanaf 1974 ruwweg van zuidwest (Rodenbuurt) naar noordoost (Redenbuurt) ontwikkeld. Zowel Buytenwegh als De Leyens kreeg, net als de voorgaande kwadranten, een centraal gelegen wijkcentrum gekoppeld aan een station. De wijkcentra werden echter niet meer direct gekoppeld aan een park met waterpartij, zoals in Palenstein en Driemanspolder het geval was, en voorzieningen zoals scholen lagen overeenkomstig de nieuwe opvattingen van functiemenging en diversiteit en waarschijnlijk ook vanwege de omvang van de wijk niet meer centraal, maar verspreid.

Het zandpakket onder de klei van het noordelijke deel van de Nieuwe Droogge maakte Polder werd volledig afgegraven en gebruikt als ondergrond voor de aanleg van de wijken Buytenwegh-De Leyens en het latere Seghwaert. Een efficiënte en goedkope oplossing die als bijkomend voordeel het ontstaan van de Zoetermeerse Plas tot gevolg had: een recreatiegebied van vijftig hectare. Daarnaast werd de Plas het startpunt voor het meest opvallende en uitzonderlijke ruimtelijke element in misschien wel heel Zoetermeer: de breed slingerende Broekwegwetering, de waterloop die het karakter van het noordelijke deel van De Leyens in belangrijke mate zou bepalen.

Ondanks de breed gedragen wens voor kleinschaliger en dus ook lager bouwen, ontstond er bij het opstellen van het programma van eisen voor de wijk toch discussie over de verhouding hoogbouw-laagbouw. Aanvankelijk zou die respectievelijk 30%-70% bedragen. Maar in het Structuurplan Zoetermeer '72 werd de verhouding uiteindelijk vastgesteld op 10% hoogbouw (tot acht bouwlagen), 30% gestapelde laagbouw en 60% laagbouw.

Experimentele woningbouw, waarbij woningen wat betreft omvang niet kleiner werden, maar wél economischer gegroepeerd, drukte dus niet alleen een wens tot een betere woonomgeving en woningtypes uit, maar ook de noodzaak om met laagbouw hoge dichtheden te halen.

De uitgangspunten voor Buytenwegh-De Leyens waren kleinschaligheid en een grote afwisseling in stedenbouwkundige en architectonische typologieën met een grote onderlinge samenhang binnen één hoofdstructuur. Het was een krachtige tegenreactie op het hypergenerationaliseerde modernisme van de jaren '50 en '60. Maar aan het eind van de jaren '70 werden de kleinschaligheidswijken zélf alweer verguisd in de architectenwereld. De invloedrijke architect en hoogleraar Carel Weeber zette de nieuwe stroming in een artikel weg als 'Nieuwe Truttigheid'. Kort daarna keerde men, ook onder invloed van de economische crisis van de jaren '80, terug



Buytenwegh-De Leyens in aanbouw. Uiterst links de dijk van de Zoetermeerse Meerpolder, op de voorgrond is de aanleg van het Buytenpark, inclusief sportvelden, zichtbaar. 1976-1980. <Stadsarchief Zoetermeer/ foto Ardito>



De Zoetermeerse Plas en de Broekwegwetering met de eerste bebouwing van de Kadebuurt, 1980 [Stadsarchief Zoetermeer]

naar verstrakking en versobering. De bouwplannen uit het midden van de jaren '80 in de Redenbuurt in het noorden van De Leyens laten deze tendens al zien: het architectuurbeeld en de stedenbouwkundige opzet werden meer geordend en strakker vormgegeven. Hofjes en woonerven maakten gaandeweg weer plaats voor (bochtige) straten.

Het ministerie van Onderwijs, Cultuur & Wetenschap aan de Europaweg was bij de bouw naar verluidt het grootste kantoor van West-Europa. Het gebouw 'zou zoveel mogelijk geïntegreerd met de omliggende woonbebouwing worden opgezet'. De bouwhoogte nam af naarmate de afstand tot de woonbebouwing kleiner werd en ook werd het terrein 'doorschrijdbaar', oftewel toegankelijk voor voetgangers en fietsers [Van Gent pp.3-21]. Maar het gebouw beïnvloedde door zijn enorme schaal op zijn beurt ook de woonbuurt. Dit had met name betrekking op de ontsluiting van de wijk en de hoeveelheid verkeer op de Herman Gorterhove en de aanzienlijke parkeerdruk. Bovendien werd er speciaal voor het ministerie een tunnel onder de Europaweg gelegd die het zogenoemde 'representatieve voorrijden' mogelijk maakte [Van Gent pp.3-21].

Latere transformaties

Met de voltooiing van de Europaweg als centrale as van de H-structuur begin jaren '80, konden ook de gereserveerde kavels langs de zuidostrand van Buytenwegh-De Leyens ingevuld worden. De forse gebouwen in deze strook moesten de geplande buffer tussen de H-structuur en de achterliggende buurten gaan vormen zoals die ook in de oudere kwadranten te vinden was. De Vredekerk, de sporthal en het ministerie van Onderwijs Cultuur & Wetenschap werden al tijdens de bouw van de wijk gerealiseerd. Een groot deel van de gebouwen volgde echter later. De belangrijkste hiervan waren het Verpleeghuis Zoetermeer (1987, sinds 2019 Vivaldi), het LangeLand Ziekenhuis (1988), de woonboulevard met daarboven appartementen (1997), vijf kantoorvilla's (1998) een bedrijfsverzamelgebouw (1999) en een gebouw van de GGZ (2000).

Aan de Broekwegkade ter hoogte van de Broekwegwetering waren aanvankelijk kantoren en bedrijven gepland. Door gewijzigde economische omstandigheden bleek het na verloop van tijd niet mogelijk die functies op deze locatie te verwezenlijken. Daarom werd in 1985 voor dit gebied een (beter bij deze locatie passende) woonwijk ontwikkeld.

Aan het eind van de jaren '80 werd de Zoetermeerse Plas in oostelijke richting



Het ministerie van Onderwijs, Cultuur & Wetenschap kort na de oplevering, 1985 [Stadsarchief Zoetermeer]



De Vredekerk op de hoek Europaweg-Zwaardslotseweg, 1980 [Stadsarchief Zoetermeer]

vergroot voor zandwinning ten behoeve van de aanleg van Rokkeveen en Noordhove. Hierdoor verdween een groot deel van de historische Leidsewallenwetering die langs de plas liep en oorspronkelijk aansloot op de Elleboogse Wetering en de oude molengang.

1998 De historische boerderij De Sniep brandt af en wordt in sterk afwijkende stijl weer opgebouwd.

2001 Na Palenstein is Buytenwegh de eerste Zoetermeerse wijk waarvoor herstructureringsplannen worden ontwikkeld. In Buytenwegh gaat het om de vernieuwing van het winkelcentrum en de renovatie van de woondekken. Het winkelcentrum was verouderd en liep niet goed. Een aantal winkels zijn uitgebreid, en er zijn enkele nieuwe toegevoegd. De dekken van woondek I (Beethovenrode-Donizettirode) lopen niet meer, zoals oorspronkelijk, over de volle breedte van gevel tot gevel, maar zijn opengemaakt en door bruggen over de benedenstraat met elkaar verbonden.

2004 Bouw van appartementencomplexen Pavane en Sarabande aan de Saloméschouw. Hiervoor werd de expressieve, modernistische zusterflat De Schouw gesloopt.

2010 Aan de Jacobus Bellamyhove verrijst een neo-modern complex met grondgebonden woningen en appartementen met vijf bouwlagen, een voor Buytenwegh-De Leyens opvallende typologie en bouwhoogte.

2016 Bouw van twee clusters met rijwoningen aan de Frank Sinatrarode en de Johan Wagenaarrode op de plaats van twee schooltjes. Met hun geometrische opzet en opvallend wit gekeimd metselwerk en helderrode pannen wijken ze sterk af van de omliggende bebouwing.

2019 Herbestemming tot appartementencomplex van het Hannie van Leeuwenhoekgebouw (1981): een kantoorgebouw in een strook met bedrijfspanden langs het spoor.

Toekomstige ontwikkelingen

Een aantal bruggen van het woondek aan de Billie Holidayrode zal verwijderd worden met het oog op de beheersbaarheid en veiligheid van het complex.



De inmiddels gesloopte zusterflat aan de Aziëweg, 1986. Op deze locatie staan nu de appartementengebouwen 'Pavane' en 'Sarabande' [Stadsarchief Zoetermeer]



Grondgebonden woningen (2013) aan de John Sousarode in Buytenwegh. De architectuur en stedenbouwkundige opzet wijkt duidelijk af van de omliggende buurtjes, 2020 [Contrei]

Ruimtelijke beschrijving

Cultuurhistorische en ruimtelijke identiteit

Net als Seghwaert en een deel van Meerzicht is Buytenwegh-De Leyens een duidelijke exponent van het gedachtegoed van de jaren '70, dat al deels gerijpt was in de jaren '60 en uiteindelijk liefdeloos werd afgeserveerd in de tweede helft van de jaren '80.

Drie maatschappelijke bewegingen raakten in deze jaren nauw met elkaar verknoot. Ten eerst was het toenemend verzet tegen de hiërarchische en op conformisme georganiseerde samenleving uit de jaren '50 en '60 uitgelopen op meer horizontale visie op de maatschappij, waarin zonder raadpleging en participatie van burgers geen beslissingen meer dienden te worden genomen. De burgerlijke ongehoorzaamheid richtte zich ook op de autoritaire en zelfs elitaire wijze waarop door overheden steden werden ontwikkeld of historische binnensteden met harde hand werden gesaneerd en voor het autoverkeer opengebrouwen. Ten tweede werd de weerstand tegen de hoogbouw uit de jaren '60 - de als onmenselijk ervaren grootschaligheid ervan, de monotone repetitie van gelijke vormen en eenheden, de onruimtelijke openheid, het gebrek aan herbergzaamheid, intimiteit en huiselijkheid en de leidende rol van het autoverkeer in de stedenbouwkundige opzet van de wijken - gesteund en zelfs gevoed vanuit de vakdisciplines architectuur en stedenbouw. In die kringen liepen al vanaf eind jaren '50 de discussies over deze onherbergzame en autogedreven stedelijkheid steeds hoger op. De beweging 'Forum', met als boegbeeld de architect Aldo van Eyck, was hier de spreekbuis van. De modernistische stedenbouwer S.J. van Embden, medeverantwoordelijk voor het ontwerp van Palenstein, Driemanspolder en de hoogbouw van Meerzicht, vatte deze botsing van culturen samen als 'de tegenstelling tussen de verdedigers van het gezin als traditionele hoeksteen van de samenleving, wonende in direct contact met Moeder Aarde enerzijds, en de exponenten van het moderne Bevrijde Wonen, hoog en in direct contact met de 'Kosmische Ruimte' anderzijds. Het tijdperk waarin dergelijke academische abstracties van hogerhand konden worden opgelegd aan de samenleving, kwam in de jaren '70 piepend en knarsend tot stilstand.

Dit alles viel – niet toevallig – samen met het snel toenemende besef van de druk die de menselijke soort op het milieu en de natuur uitoefende. Het alarmerende rapport van de Club van Rome in 1972 toonde onomwonden de milieuschade van de naoorlogse industriële samenleving. Deze drie maatschappelijke bewegingen hebben – in een gelukkige samenloop met een sterke overheidsturing en daarmee een riant subsidiëring – de ideologische grondslagen gevormd voor de wijken



Expositie over (de plannen voor) Buytenwegh-De Leyens, 1972 [Stadsarchief Zoetermeer]



Woningen aan de Andriessenrode met (provisorische) tuinafscheidingen, 1975-1980. [Stadsarchief Zoetermeer]

Buytenwegh-De Leyens en Seghwaert (en deels Meerzicht).

De drie wijken die in deze tijd zijn ontworpen, hebben elk hun eigen karakter en hun eigen kwaliteiten. Buytenwegh-De Leyens kan in dat opzicht zelfs worden opgevat als twee verschillende wijken (hetgeen later ook is geformaliseerd). Niet alleen vanwege hun omvang en de scheiding door de Zwaardslotseweg en het Binnenpark, maar ook vanwege het verschil in ruimtelijke opzet en identiteit duidelijk verschillen. Aan beide wijken hebben de ideeën van de kleinschaligheid ten grondslag gelegen, maar in Buytenwegh is de uitwerking daarvan van een andere orde dan in De Leyens. Buytenwegh kan vooral worden gekenschetst als een verzameling van projecten, die niet alleen van elkaar verschillen in architectonische uitwerking, maar ook stedenbouwkundig een geheel eigen patroon hebben, sterk afwijkend van de buurprojecten. Daardoor gaan deze afzonderlijke buurtjes geen ruimtelijke verbinding met elkaar aan, hoewel zij door het overvloedige groen nog bij elkaar worden gehouden. Het noordwestelijke deel van Buytenwegh wordt grotendeels in beslag genomen door één type experimenteel woonconcept: de dekwoningen, in allerlei varianten.

Het min of meer autonome karakter van de verschillende buurtjes maakt de wijk ruimtelijk lastiger te begrijpen, zeker in combinatie met het ontbreken van een duidelijk vormgegeven hoofdstructuur, zoals Seghwaert maar ook De Leyens die wèl hebben.

De Leyens kent in principe één stedenbouwkundige basisstructuur die is ingevuld met verschillende bouwprojecten: de kern van ieder project wordt meestal gevormd door centrale ruimtes in de vorm van woonerven óf openbare, groene binnenhoven. Regelmatig komen ook bouwblokken voor waarbij het binnengebied volledig is opgedeeld in privétuinen: feitelijk een klassiek bouwblok. Ook de hoofdontsluitingsstructuur is in De Leyens helderder en meer continue vormgegeven dan in Buytenwegh, waardoor De Leyens als geheel begrijpelijker en rustiger overkomt maar niet per sé stedelijker. De Leyens heeft een vrij hecht, samenhangend weefsel, waar de verscheidenheid van projecten en woonvormen vooral door het gelijkaardig materiaal- en kleurgebruik en de variatie op bepaalde architectuurthema's (kappen, asymmetrische volume-opbouw etc.) leidt tot een 'eenheid in verscheidenheid'.

Maar de kernidentiteit van De Leyens wordt uiteindelijk toch gevormd door het vele water – in ieder geval ten noorden van de spoorbaan – waar de Broekwegwetering als een brede plas diep de wijk in reikt en een reeks van insteekhavens en grachten een deel van de wijk het aanzien van een waterwereld geeft. Een dergelijk riant waterrijk stadsdeel, waar de plas en de vaarten ook voor de watersport zijn te gebruiken, is voor uitbreidingswijken uit deze periode een uniek fenomeen, dat in deze uitwerking zelfs niet in het waterrijke Almere is te vinden.



De nauwe verwevenheid van openbare ruimte en het privédomein is goed te zien op deze foto van de César Franckrode in Buytenwegh. De bestrating golft rond perkjes en tuintjes. 1975-1985 [Stadsarchief Zoetermeer]

Stedenbouwkundige structuur en principes openbare ruimte

Wijk en context: randen, overgangen en begrenzingen

Buytenwegh-De Leyens vult, samen met het Stadshart, bijna volledig de Nieuwe Drooggemaakte Polder. Evenals Palenstein, Driemanspolder en Meerzicht vormt de wijk een op zichzelf staand gebied met duidelijke begrenzingen. De Zwaardslotseweg loopt dwars door de wijk en scheidt deze samen met het Binnenpark in twee delen: Buytenwegh in het zuidwesten en De Leyens in het noordoosten. De Zoetermeerlijn, met opzet slingerend aangelegd om de barrière-werking af te zwakken, knipt elk deel nog eens in tweeën.

De wijk wordt aan de noordwestzijde scherp en onmiddellijk begrensd door de ellips van de Zoetermeerse Meerpolder uit 1614. Deze polder wordt omringd door een dijk met ringvaart. De dijk ligt ongeveer 2,5 meter boven het niveau van de wijk en is dus duidelijk herkenbaar in het landschap. Als in een historische stad met een omringende wal overschrijden de stedelijke bebouwing of perifere functies nergens de grens tussen wijk en open landschap, maar volgt de stedelijke bebouwing strikt de dijk en neemt de contramal aan van de Meerpolder.

De ontwerpers hebben het contrast met het open polderlandschap bewust niet opgezocht. De aangelegde groenstructuren tussen dijk en wijk zijn bescheiden en het overgrote deel van de huizenblokken, in zigzagpatroon, is met de achterkant (inclusief tuin) naar de dijk gekeerd, waardoor de verhouding tussen de twee ruimtelijke entiteiten onmiddellijk en toch ook heel zacht is. Daarnaast is er nauwelijks nieuwe bebouwing aan de rand van de wijk toegevoegd die het eenduidige beeld van laagbouw met kap kunnen verstoren. Een dergelijke scherpe afbakening van de stadsrand naar het buitengebied toe, in combinatie met een zacht beeld – met name te danken aan het aardse materiaal- en kleurgebruik en de inzet van kappen – is een unieke, ruimtelijke figuur van de jaren '70 die daarna niet meer op dezelfde wijze is herhaald. De entree vanaf de Middelweg de wijk in, is als gevolg van de onmiddellijke overgang van land naar stad indrukwekkend en in zijn soort bijzonder.

Aan de zuid- en oostzijde wordt de wijk begrensd door de H-structuur, het stelsel van binnengemeentelijke, provinciale wegen, die de ruggegraat vormt van de ontwikkeling van Zoetermeer als groeikern. De armen van de H-structuur zijn, op de centrale stadsboulevard na, omzoomd door dichte rijen bomen en heesters. Van west naar oost wordt Buytenwegh-De Leyens omsloten door de Amerikaweg, Europaweg en Aziëweg.

Het profiel van de Aziëweg is voor een groot deel royaal en zeer groen, als van een parkway. In de zomer zijn de achterliggende wijken vanaf de weg nauwelijks te zien. Deze groene stadsas loopt parallel aan en op gepaste afstand van de Leidsewallenwetering en gaat in het noorden met een royale bocht om de Zoetermeerse



De overgang tussen de wijk en de Zoetermeerse Meerpolder is onmiddellijk maar zacht. Hier gezien vanaf de Obrechtrode in Buytenwegh, 2020 [Contreij]



De Amerikaweg, onderdeel van de H-structuur, wordt omzoomd door dichte bomenrijen en struweel. Buytenwegh-De Leyens ligt rechts, 2020 [Contreij]

Plas heen. Het ruim bemeten groene profiel en de landschappelijke eindbestemming maakt de Aziëweg de meest indrukwekkende parkway van Zoetermeer.

De Zoetermeerse Plas vormt samen met het natuurlijk aangelegde recreatiegebied Noord Aa de noordelijke beëindiging van De Leyens. Ook het meest noordelijke puntje van De Leyens, het Lange Land, is landschappelijk en zonder harde contrasten vormgegeven, zoals gebruikelijk in alle wijken uit deze periode.

Aan de uiterste zuidwestkant van de wijk ligt het omvangrijke Buytenpark, waarin delen van de oude polderstructuur nog herkenbaar zijn. In het park zijn Snowworld, crematorium Meerbloemhof en meerdere sportparken opgenomen, waardoor het park niet uitsluitend een recreatief karakter heeft, maar ook een groene omlijsting vormt voor stedelijk-perifere functies. Tussen de huizen van Buytenwegh en de voorzieningen in het park ligt een groot groengebied.

De zuidzijde van Buytenwegh wordt begrensd door de Amerikaweg, onderdeel van de H-structuur. Deze stadsas is van de wijk afgeschermd door een begroeid talud en heeft grotendeels een heel groen profiel. Ten westen van station Voorweg wordt de strook tussen spoorbaan en Amerikaweg steeds verder ingevuld met perifere functies in diverse architectuurtalen, waardoor het beeld van de weg minder coherent wordt en het zich meer gaat manifesteren als een autonome stedelijke strip.

Tussen Buytenwegh en De Leyens ligt de brede Zwaardslotseweg, die direct gekoppeld is aan het langgerekte Binnenpark. Deze hoofdverkeersweg maakt weliswaar geen deel uit van de H-structuur, maar heeft wel een typisch Zoetermeers parkway-achtig karakter: bomen, heesters en gras aan beide zijden bepalen het profiel en de bebouwing is nauwelijks te zien of is op een ontspannen afstand van de weg gesitueerd. Voor auto's zijn er slechts twee mogelijkheden om de Zwaardslotseweg te kruisen: de Filmlaan en de rotonde bij de Broekwegschouw.

De zuidrand van Buytenwegh-De Leyens grenst deels aan de drukke Europaboulevard. Bij wijze van buffer is er een reeks grootschalige gebouwen tussen de wijk en de boulevard geschoven. Hierdoor is de woonwijk vanaf de Europaboulevard nauwelijks zichtbaar. Er is geprobeerd om de grote gebouwen ruimtelijk aan te laten sluiten op de achterliggende woonwijk, maar vaak is dat niet of maar deels gelukt, zoals in het geval van het omvangrijke ministerie van Onderwijs, Cultuur & Wetenschappen en de kantoorpanden aan de Aïdaschouw.



Langs een groot deel van de Aziëweg ligt een groen talud bij wijze van geluidswal. De weg wordt omzoomd door dichte bomenrijen en struweel [Google Maps]



Het zuidelijke deel van De Leyens wordt van de drukke Europaweg afgeschermd door de woonboulevard en andere grootschalige gebouwen, 2020 [Contrei]

Stedenbouwkundige hoofdcompositie en ontsluitingsstructuur

In Buytenwegh en De Leyens werd definitief afgestapt van het modernistische stadsmodel met vrijstaande, alzijdige en zeer grootschalige gebouwen in wijdse, groene ruimtes die gekoppeld zijn aan een sterk structurerend verkeerssysteem voor de afwikkeling van het autoverkeer. Lag in Palenstein, Driemanspolder en Meerzicht de 'boomstructuur' nog ten grondslag aan het ontwerp van de wijk, in Buytenwegh en De Leyens werd geëxperimenteerd met een ander systeem dat uiteindelijk zou resulteren in het zogenoemde 'halfrastermodel'.

Hoewel de boomstructuur een garantie was voor rustige woonbuurten aan de doodlopende uiteinden, tussen die 'twijgen' bestonden geen of weinig verbindingen. Daarnaast was de centrale as, de 'stam', met name voor voetgangers en fietsers een moeilijk te nemen barrière in de wijk. Het autoverkeer diende daarom gelijkmatiger over de wijk te worden verspreid en centrale assen dienden te worden vermeden. Een klassieke 'rasterstructuur' van gelijkwaardige straten in een schaakbordpatroon zou de meeste van deze problemen ondervangen. In zo'n model zou het verkeer echter altijd en overal aanwezig zijn. De oplossing werd gevonden in het 'halfrasterstructuur'.

In de halfrasterstructuur wordt het autoverkeer op enkele punten de wijk in geleid. Via één of meerdere doorgaande 'lussen', de wijkontsluitingswegen, wordt het verkeer vervolgens door de wijk gevoerd. Vanaf deze doorgaande lussen lopen kleinere lussen de buurt in en vanaf deze secundaire lussen lopen (doodlopende) straatjes de woonbuurten in. In de halfrasterstructuur maken voetgangers, fietsers en auto's weer gebruik van dezelfde stedenbouwkundige ruimtes: de autodichtheid wordt immers verspreid en daarmee afgevlakt. De toepassing van T-kruisingen (in plaats van reguliere kruisingen met vier wegen) verhogen de verkeersveiligheid en zorgen ervoor dat doorgaand verkeer op de doorgaande wegen blijft. Deze wegen krijgen relatief weinig verkeer te verwerken waardoor een vrij smal wegprofiel volstaat, wat weer voorkomt dat de weg een barrière wordt voor voetgangers en fietsers. Tot slot is het in een halfrasterstructuur eenvoudiger om woonbuurtjes onderling met elkaar te verbinden.

In Buytenwegh is het halfraster nog niet uitontwikkeld en de wegenstructuur heeft nog duidelijk kenmerken van de boomstructuur. Er zijn vier wijkontsluitingswegen (Muzieklaan, Gerrit Achterberghove-Titus Brandsmahove-Busken Huethove, Marsmanhove, Herman Gorterhove-Heijermanshove) die op één na allemaal doodlopen. De vier wijkontsluitingswegen gaan direct over in de buurtwegen die vaak 'lussen' vormen zoals in het halfraster (en dus niet doodlopen), maar ook grillige en bochtige patronen volgen, wat weer doet denken aan de boomstructuur. In De Leyens is de halfrasterstructuur verder ontwikkeld met doorgaande wijkontsluitingswegen en secundaire lussen vanaf waar de woonbuurten ontsloten worden. De structuur van



Luchtfoto van een deel van de Rodenbuurt in Buytenwegh met de Muzieklaan (rechts van het midden), de Zoetermeerlijn (rechts) en de Hoofdtocht (boven, horizontaal), 2020 [Contreij]



De Marsmanhove loopt in het zuiden dood op een hof met een keerlus en parkeerplaatsen, 2020 [Contreij]

De Leyens, met name in het noordelijke deel, is daarom veel helderder dan in Buytenwegh. De hoofdwegenstructuur is in het noordelijke deel een doorgaande weg met een zekere stedelijke allure (Redelaan-Kadelaan-Werflaan). Maar deze route is nog altijd niet zo continue of verbonden met de aanliggende architectuur als later in Seghwaert het geval zal zijn.

In vergelijking tot Seghwaert zijn met name in Buytenwegh de hoofdroutes niet direct als zodanig herkenbaar. De verschillende buurten zijn losjes en veelal met de achterkanten tegen de hoofdroutes aangeschoven zonder dat de randen van die buurten 'stedelijker' zijn vormgegeven. Ook de beplanting van de hoofdwegen heeft een weinig consequent vormgegeven profiel. Een ander belangrijk verschil met Seghwaert is dat de langzaam verkeer routes een kleinere rol spelen in de ontsluiting van Buytenwegh-De Leyens.

Buytenweg-De Leyens is feitelijk een wijk met vier wijkdelen die strikt van elkaar gescheiden zijn. Niet alleen worden Buytenwegh en De Leyens van elkaar gescheiden door de vrij liggende Zwaardslootseweg en het Binnenpark, beide wijkdelen worden op hún beurt in tweeën geknipt door de Zoetermeerlijn. De spoorlijn ligt op een verhoogd talud en kent maar op enkele plekken doorgangen voor auto's of langzaam verkeer. Het is daarmee een onverbidde fysieke barrière. Bovendien ligt er langs een groot deel van het spoor een brede singel en langs vrijwel het hele tracé groeien bomen en heesters. Ondanks dat het een fysiek obstakel is, wordt de Zoetermeerlijn visueel nauwelijks als een barrière ervaren. Hij past zich naadloos in het groene karakter van de wijk als geheel.

De vier 'wijkdelen' die ontstaan door de Zwaardslootseweg en de Zoetermeerlijn hebben elk een eigen karakter. De Rodenbuurt in Buytenwegh verschilt van de Hovenbuurt omdat de ruimtelijke structuur van de eerste sterk wordt bepaald door de stedenbouwkundig en architectonisch experimentele typologie van de 'dekwoningen'. De Hovenbuurt bestaat daarentegen uit een veelheid aan woningbouwprojecten die stuk voor stuk zowel een andere architectonische uitdrukking hebben als een eigen stedenbouwkundig patroon, waardoor de projecten niet als vanzelf een sterke verbinding aangaan. Dat er toch nog sprake is van onderlinge samenhang, is te danken aan het veelvuldig toegepaste groen op meerdere schaalniveaus en bepaalde terugkerende thema's in vormgeving, materiaal- en kleurgebruik, die typerend zijn voor wijken uit de periode van de kleinschaligheid. In De Leyens is de stedenbouwkundig basisstructuur van de beide wijkdelen in essentie gelijk. Ook zijn de verschillen binnen en tussen de wijkdelen en tussen de projecten zelf minder uitgesproken. Het grootste verschil tussen het deel van De Leyens ten zuiden van de spoorlijn en het deel ten noorden ervan, is het water dat in het noordelijke deel zo prominent en indrukwekkend aanwezig is.

Stedenbouw en architectuur (waaronder niet alleen de architectuur van de gevel moet worden verstaan, maar tevens de volume-opbouw van gebouwen) zijn zowel



De Muzieklaan in Buytenwegh: een hoofdroute zonder zichtbare stedelijkheid, 2020 [Contrei]



De Zoetermeerlijn in De Leyens, ter hoogte van de Fellinistroom, 2020 [Contrei]

in Buytenwegh-De Leyens als in Seghwaert als in alle andere wijken uit de jaren '70 sterk met elkaar vervlochten. Als gevolg van de sterke 'plastiek' in en tussen de gebouwen (de vele op-, aan- en uitbouwen, de sprongen in de rooilijn, het spel met daken en hoogtes) is in dergelijke wijken de vorm van de openbare ruimte sterk afhankelijk van de gebouwen die er aan grenzen. Dit is een belangrijk verschil met bijvoorbeeld wijken met een klassiek patroon van straten en aaneengeschaalde gebouwen aan de straat. Dergelijke stedelijke patronen kunnen gedurende eeuwen opeenvolgende generaties van gebouwen en verschillende soorten architectuur opnemen zonder dat het stedenbouwkundig systeem zélf wezenlijk verandert. Het is een belangrijk verschil met de kleinschaligheidswijken. Wil het karakter van de openbare ruimte niet ingrijpend wijzigen, dan zal bij het vervangen van een gebouw de nieuwbouw duidelijk moeten aansluiten op de grondvorm van de voorganger. Vanuit de vakwereld is dit gebrek aan 'aanpassingsvermogen' van de kleinschalige stedenbouw later sterk bekritiseerd. Toch hebben deze wijken wel degelijk grote kwaliteiten. Het doel van de ontwerpers was het tegendeel van de modernistische wijken van weleer: men streefde naar een 'menselijke' maatvoering, variatie in plaats van eindeloze repetitie, menselijk contact door middel van het stedenbouwkundig en architectonisch ontwerp in plaats van anonimiteit, een invoelbare verbinding met de fysieke omgeving en de natuur in plaats van een afstandelijke, abstracte verhouding.

Er ontwikkelde zich in deze tijd bij ontwerpers een sterke interesse in de overgangsgedebieden tussen gebouw en openbare ruimte, de zogenaamde 'drempelwerelden', die afhankelijk van het gebruik zowel konden behoren tot het openbaar domein als tot het private. Dergelijke overgangsgedebieden konden het contact tussen gebruikers van gebouw en openbare ruimte bevorderen.

Stedelijkheid werd niet bereikt door schaalvergroting maar door middel van (betrekkelijk) hoge bebouwingsdichtheden, schaalverkleining, meer stedenbouwkundige en architectonische variatie en een nauwere verweving van de (grondgebonden) woning met de openbare ruimte door middel van (gestapelde) laagbouw. Ook lieten de ontwerpers zich inspireren door historische steden. Met nieuwe ontwerp-middelen werd – na twee decennia van modernistische open stedenbouw – de klassieke, besloten straat als ruimtetype weer centraal gesteld, zij het op een geheel eigen wijze. De straat was hét ruimtetype bij uitstek om stedelijkheid te bereiken, omdat bewoners, in combinatie met de 'drempelwerelden' tussen straat en woning, meer contact met elkaar zouden kunnen maken. In Buytenwegh komt dit principe minder helder tot uiting, omdat de nadruk meer ligt op experimentele vormen en stempelachtige patronen van woonblokjes, maar in De Leyens is het ruimtetype straat al duidelijk aanwezig.

Behalve de 'straat zijn ook het 'woonerf' en/of de 'woonhof' een vast onderdeel van de 'kleinschalige stedelijkheid'. Het gros van de woningen in Buytenwegh-De



De zogenoemde 'Dijkwoningen' in Buytenwegh hebben een bijzondere ontsluiting waarbij privéruimte en openbare ruimte samenkomen, 2020 [Contreij]



Een 'woonhof' met speeltoestel in het hart van een bouwblok aan de Hitchcockstrook, 2020 [Contreij]

Leyens is gegroepeerd rondom een woonerf of een woonhof. Daar waar de straat de formele voorkant van deze stedenbouw is, vormen het woonerf en de woonhof de meer informele ‘achterkant’. Het woonerf grenst vaak aan of is het einde van een straat en is functioneler ingericht dan de hof: parkeren is hier hoofdzaak. De hoofdzakelijk groene woonhoven liggen in de binnenterreinen en zijn plaatsen van samenkomst voor buurtbewoners en bieden een veilige speelgelegenheid voor kinderen. Elk woonerf en elke woonhof heeft een eigen hoofdvorm, groeninrichting en aansluiting op de omliggende bebouwing. In Buytenwegh was het woonerf als ruimtelijk model nog niet zo sterk ontwikkeld als in De Leyens en Seghwaert. De woonhoven zijn vooral te vinden in De Leyens.

Minstens zo belangrijk voor stedelijkheid vonden de ontwerpers het aanbrengen van variatie en verscheidenheid, niet alleen in de architectuur, maar ook in woningtypologieën, stedenbouwkundige patronen, functies én bewoners. Met name Buytenwegh is op deze vlakken zeer gevarieerd. Ook buurtvoorzieningen als scholen, sportaccommodaties en gezondheidsinstellingen zijn niet meer geconcentreerd, zoals in de modernistische wijken wel het geval was, maar liggen verspreid door de wijk, om op ‘straatniveau’ diversiteit en levendigheid te bewerkstelligen. De oplossingen voor parkeren (eigen terrein, op straat, parkeerhavens, parkeerdekken etc.) verschillen per buurt en zorgen eveneens voor een sterke variatie van het straatbeeld.

In Buytenwegh werd nog veel gestapelde laagbouw toegepast, dat zijn woongebouwen van drie of vier bouwlagen, vaak bestaand uit maisonnettes. In De Leyens komt gestapelde laagbouw veel minder voor. De woningdichtheid is daar dan ook lager. Ook voor de gestapelde laagbouw werd ‘grondgebondenheid’ voor de woningen op de verdiepingen nagestreefd, al dan niet met bijzondere toegangen vanaf de straat. Hoogbouw komt maar op enkele plekken voor in Buytenwegh-De Leyens. Voorbeelden zijn het Fregat aan de Broekwegwetering en de terrasflats bij winkelcentrum Buytenwegh.

De Leyens en in mindere mate ook Buytenwegh, is op te vatten als een totaalsysteem waarin op verschillende schaalniveaus diverse typen variaties in elkaar grijpen en elkaar versterken. De variatie in het stedenbouwkundige patroon op grotere schaal (verschillende ruimtetypes, niet-lineaire wegen) wordt op lager schaalniveau doorgezet in de ruimtelijke variatie binnen de straatprofielen, met sprongen in de rooilijn en het wegbeloop. Deze stedenbouwkundige variatie wordt op zijn beurt aangevuld door gebouwen met een ritme van sterke in- en uitspringingen van het volume, welke volledig geïntegreerd zijn in de architectuur, en van het daklandschap. De opeenvolging van kleine, patio-achtige voorerven aan de straat die hierdoor ontstaat laat ruimte voor groene privétuinen die een aanvulling zijn op de vele kleinschalige groenvullingen van de wijk op microniveau (zie ook ‘Groen en water’). Architectuur, stedenbouw en openbare ruimte grijpen dus driedimensionaal op elkaar in.



Een woonerf aan de Fernandelstrook in Buytenwegh met veel verschillende groene perkjes, 2020 [Contrei]



César Franckrode in Buytenwegh: sterke verweving van openbare en private ruimte, 2020 [Contrei]

Toch was niet verscheidenheid an sich het uitgangspunt, maar veeleer het traditionele stedenbouwkundige principe van 'eenheid in verscheidenheid'. Hierbij wordt stedenbouwkundige en architectonische diversiteit in balans gehouden door architectonische en stedenbouwkundige overeenkomsten tussen de projecten in vorm-, materiaal- en kleurgebruik. In Buytenwegh is dit principe nog niet uitgekristalliseerd, of wellicht verwachtten de ontwerpers dat het groenontwerp en een (beperkt) aantal andere middelen zoals een afstemming van materiaal- en kleurgebruik voldoende waren om deze eenheid in verscheidenheid te bereiken. Het karakter van De Leyens daarentegen is door de systematische herhaling van thema's in vormgeving en materiaal- en kleurgebruik zeer coherent. Met name door te variëren op het thema van de kap, in allerlei vormen en vaak asymmetrisch, de in- en uitspringende volumes, zoals naar de straat uitgebouwde bergingen of entreepartijen onder een verlengde kap, grote terrassen boven carports en verschillende venstervormen in één en dezelfde gevel, wordt zowel een grote mate van variatie als van samenhang bereikt. In combinatie met de overheersende bruinrode baksteen, het veel toegepaste hout in de gevels en de grote diversiteit aan kleinschalig groen levert dit een type stedelijkheid op met een onmiskenbare en niet-inwisselbare identiteit, specifiek gebonden aan één tijdperk en te omschrijven als 'zachte stedelijkheid'. Dit laatste is overigens zonder twijfel ook op Buytenwegh van toepassing.

Op diverse plekken, met name in Buytenwegh, oogt de openbare ruimte verschaald: er staan (te) veel auto's, verharding is soms slecht onderhouden of versnipperd geraakt, evenals het groen, en op sommige plaatsen is een overdaad aan schuttingen en andere bouwsels gegroeid.

Zowel Buytenwegh als De Leyens heeft een winkelcentrum dat koppeld is aan een station van de Zoetermeerlijn. Winkelcentrum Buytenwegh bestaat uit meerdere volumes, die samen een complexer stedenbouwkundig patroon vormen met geschakelde pleintjes en straten. De volumes, met op de begane grond de winkels en daarboven woningen, variëren in massa en hoogte. Op de meeste plekken scheidt een zware luifel de winkellaag van de woonverdiepingen. Hierdoor wordt de stedelijke ruimte hoofdzakelijk bepaald door de winkellaag die een beperkte architectonische kwaliteit heeft. Alleen het wijkcentrum aan de Teldersrode, met de zigzaggende plint en de royale overhuiving van de entreepartij is daarop een uitzondering. De winkelstraten lopen in enkele gevallen uit op straten of bouwblokken met dichte plinten of achterkanten.

Winkelcentrum De Leyens is in veel opzichten de tegenpool van het winkelcentrum in Buytenwegh. Het ligt aan weerszijden van de kaarsrechte, historische Broekweg die het Stadshart van Zoetermeer in één ononderbroken lijn verbindt met de Zoetermeerse Plas. Dit is een bijzonder en belangrijk gegeven: het winkelcentrum heeft zo nooit gebrek aan verkeersbewegingen. Het complex is zeer bewust om de Broekweg



Het winkelcentrum Buytenwegh met links het wijkcentrum, 2020 [Contreij]



Het winkelcentrum De Leyens, 2020 [Contreij]

heen gevouwen en onderbreekt deze niet. Dit gegeven is op gelukkige wijze gecombineerd met bebouwingswanden aan beide straatzijden die niet bestaan uit verschillende vrijstaande of autonome volumes, maar uit geschakelde bouwvolumes met dezelfde hoofdvorm en architectuurtaal – als in een traditionele stad – met winkels in de plint en woningen daarboven. In tegenstelling tot veel andere winkelcentra uit deze periode bestaat de plint niet uit een platte koek met daarboven een terugliggend en sterk afwijkend woongebouw (zie Buytenwegh), maar vormen plint en opbouw één coherent geheel. Het hele gebouw is opgetrokken uit duurzame en warme materialen (roodbruine baksteen, hout) waardoor de plint met winkels niet volledig gescheiden is van hetgeen er boven ligt. Deze eigenschappen, gekoppeld aan de toepassing van kappen en in de architectuur geïntegreerde, gemetselde balkons aan zowel de winkelzijde als de buitenrand, zorgen voor een bovengemiddelde architectonische kwaliteit en voorkomen dat het complex ervaren wordt als een Fremdkörper in de wijk.

Groen en water

Groen en water hebben net als in Meerzicht en Seghwaert een vooraanstaande plaats gekregen in het ontwerp van Buytenwegh-De Leyens. Ondanks overeenkomsten met de andere wijken die in deze periode tot stand kwamen is de wijze waarop het groen en vooral het water is ingezet zeer specifiek voor de recreatieve en ruimtelijke waarden.

Het groen in Buytenwegh-De Leyens is ontworpen op drie schaalniveaus: wijkparken, bedoeld voor de hele wijk of zelfs de hele stad, grote groen- en/of waterstructuren die de wijk ordenen maar geen park zijn en tot slot aankledingsgroen dat dient als de 'stofferij' van straten en pleinen.

Aan beide uiteinden van de wijk liggen twee zeer grote recreatiegebieden: het 100 hectare grote Buytenpark in het westen en de Zoetermeerse Plas met de Broekwegwetering in het noorden. Beide gebieden raken aan de Zoetermeerse Meerpolder ten noorden van de wijk. De polder heeft eveneens een recreatieve waarde, al is deze niet ontworpen. De bovengenoemde groengebieden zijn niet door oprukkende bebouwing of kassenbouw in hun belevingswaarde aangetast, zoals aan de zuidrand van Rokkeveen wel het geval is.

De Zoetermeerse Plas wordt gevoed door het gemaal De Leyens (1977), dat overtollig water uit de vijvers en sloten van de woonwijken wegmaakt. Aan de noordzijde van de plas, op de plaats waar de voor de ophoging van Zoetermeer onbruikbare klei werd opgespoten, werd 'per ongeluk' een natuurbos gecreëerd: het Prielenbos. De royaal gedimensioneerde Broekwegwetering, die tot diep in De Leyens doordringt, vervlecht de Plas met de wijk. Ten westen van de Zoetermeerse Plas en de Broekwegwetering loopt de kaarsrechte, historische as van de Broekweg (tegenwoordig Broekwegschouw, -zijde en -kade). In het ontwerp van de wijk werd deze

mei 2023



De voormalige Broekweg, nu Broekwegzijde, in De Leyens. In de achtergrond het winkelcentrum, 2020 [Contrei]



De Broekwegwetering is een bepalend element in De Leyens, 2020 [Contrei]

vormgegeven als een langzaam verkeersroute die vooral in het zuidelijke deel van De Leyens in belangrijke mate zijn karakter van ontginningslint in een landelijke, groene omgeving (in de vorm van het huidige Binnenpark) heeft behouden. Deze historische ruggegraat loopt helemaal door tot aan het Stadshart en wordt nog geflankeerd door de oude boerderij Ora et Labora en een historische boomgaard (nu Buurttuin De Zoete Aarde).

Het omvangrijke Buytenpark werd in 1976 aangelegd naar ontwerp van de gemeentelijke landschapsontwerpers J. Harberts en A. ten Ham. Harberts was ook verantwoordelijk voor het ontwerp van het park aan het Abdissenbos in Meerzicht. Het oostelijke deel van het Buytenpark is tevens het oudste en fungeert als wijkpark. De waterlopen zijn oude, deels vergraven poldertochten die doorlopen in de wijk. In het Buytenpark liggen de Algemene Begraafplaats en sportaccommodaties waaronder Snowworld. Naar het westen toe wordt het Buytenpark steeds wilder. Hier gaat de natuur haar gang op een voormalige stortlocatie uit de jaren '80. De puinheuvels zijn met grond afgedekt en verder aan de natuur overgelaten.

Tussen Buytenwegh en De Leyens ligt het Binnenpark. Het park van 20 hectare is ruimtelijk en visueel verbonden met de historische Broekweg en de groenstrook langs de Meerpolderdijk. In het park liggen slingerende waterpartijen en een uitgebreid fiets- en wandelnetwerk. Het noordelijke deel heeft het karakter van een weidelandschap, het zuidelijke heeft meer bosschages. Het park loopt uit in een punt bij de rotonde van de Zwaardslotseweg waar enkele sportvelden zijn aangelegd.

In Buytenwegh-De Leyens zijn voor het eerst elementen van het oude landschap gehandhaafd, wat in oudere wijken niet is gebeurd. Een aantal prestedelijke poldertochten zijn omgevormd tot singels met bomen. Deze vormen een belangrijk groen-blauw element op het middelste schaalniveau. Het zijn er zes in getal, de vaarten en -haventjes in De Leyens niet meegerekend.

Opvallend aan deze singels is dat zij in veel gevallen achter en tussen de bebouwing liggen, en dus geen onderdeel uitmaken van de formele openbare ruimte. De singels zijn deels 'verborgen' waterlopen die vaker grenzen aan privétuinen dan aan straten of voetpaden. In één geval gaat het water zelfs onder de bebouwing door (Nesciohove). Deze informele ruimte, deze achterkant van de stad, is een hoogwaardig ruimtelijke element dat zelden voorkomt in wijken van ná de kleinschaligheidsbeweging. Ook de kanaaltjes van De Leyens, die haaks op de Broekwegwetering staan en niet voortkomen uit historische structuren, maken deel uit van deze achterkant. Alleen de haventjes van De Leyens zijn vanuit de openbare ruimte goed bereikbaar.

Er is op nog een manier rekening gehouden met de historische ondergrond van de wijk bij de groeninrichting. Op verschillende plekken in Buytenwegh-De Leyens zijn

mei 2023



De Hoofdtocht in Buytenwegh, gezien vanaf de Timmermanshove, 2020 [Contrei]



In Buytenwegh-De Leyens zijn op veel plaatsen (restanten van) windsingels en zelfs boomgaarden te vinden, 2020 [Contrei]

restanten van oude boomgaarden en windsingels als langgerekte groenstructuren in de wijk opgenomen. Het is de groene pendant van de watersingels. Langgerekte groenstroken begeleiden bovendien de Zoetermeerlijn, de Amerikaweg en de Aziëweg. Ook langs de vier woondekken en de dijkwoningen zijn ter begeleiding langgerekte groenstroken aangelegd.

Het 'hergebruik' van de historische tochten en singels in de wijk was niet slechts een uiting van de wens om de natuur zo dicht mogelijk bij de bewoners te brengen, maar ook een manier om variatie in de wijk aan te brengen.

Op het middelste schaalniveau van groenaankleding van de wijk spelen – net als in Seghwaert – de woonerven een belangrijke rol. Zij vormen het middelpunt van de verschillende buurtjes en op deze plekken concentreert zich veel groen. De woonerven zijn afgeschermd van de doorgaande weg en allemaal anders van opzet en groeninrichting. Bomen en speelweides liggen er naast parkeervelden. De Leyens kent bovendien meerdere 'woonhoven' zonder parkeergelegenheid.

Wellicht het meest opvallend in Buytenwegh-De Leyens (evenals in Seghwaert) is het groen op microschaal, het aankledingsgroen. Dit is zó rijkelijk over de hele wijk verspreid en zó divers wat betreft vorm, soorten en locaties, dat het beeld van de wijk er in belangrijke mate door wordt bepaald. Er zijn vele groeninvullingen bij onbebouwde hoeken, met kruipgroen begroeide tussenbermen (tussen stoep en rijweg), kruipgroen in boomspiegels, solitaire bomen, hagen, groenstroken in wegverdraaiingen, bomen en groen in rooilijnverspringingen, dit alles rijkelijk aangevuld door het weelderige groen in de vele voortuinen en patio-achtige voorerven. Juist dit groen draagt sterk bij aan het 'zachte' en kleinschalige karakter van de Buytenwegh-De Leyens en maakt derhalve een onlosmakelijk onderdeel uit van het concept van de wijk.

Buurt - Buytenwegh

Rodenbuurt

De Rodenbuurt ligt ten noordwesten van de Zoetermeerlijn. De structuur van de buurt wordt in belangrijke mate bepaald door de vier woondekken. De richting van de oude polderstructuur volgend, strekken zij zich nagenoeg van de zuidrand (het spoor) tot aan de noordrand uit (de dijk van de Zoetermeerse Meerpolder). De woondekken overbruggen letterlijk twee historische tochten (afwateringssloten) die oost-west tussen de bebouwing door lopen. Zij zijn ruimtelijk niet gekoppeld aan wegen: er lopen alleen voetpaden langs, en vaak maar aan één zijde. De Rodenbuurt heeft op deze twee historische waterlopen na geen grote groenstructuren. Wel grenst de buurt in het westen direct aan het grote Buytenweghpark.



Het noordelijke deel van de Marsmanhove, één van de vier wijkontsluitingswegen in Buytenwegh, is vormgegeven als een hoofdweg begeleid met bomen, 2020 [Contrei]



Een deel van de dekwoningen van architect Jan Sterenberg aan de Rossinirode in Buytenwegh, 2020 [Contrei]

De woondekken zijn opgebouwd uit korte, telkens verspringende blokjes met appartementen en grondgebonden woningen van drie tot vier bouwlagen met kap of plat dak. De blokjes worden op de eerste verdieping verbonden door het woondek en door bruggen die galerijen met elkaar verbinden. De inrichting van de dekken is vrij schraal. Rondom de vier woondekken liggen woonbuurtjes die veelal bestaan uit korte blokjes van twee bouwlagen met plat dak of langskap rond woonerven. Bergingen en garages liggen vaak naast de voordeur waardoor een aaneenschakeling van (soms groene) voorerfjes ontstaat. In veel gevallen hebben ze een plat dak dat niet verbonden is met het dak van het hoofdvolume. De architectuur is in veel gevallen gelijk of verwant aan de architectuur van de woondekken. Een groot deel van de (huur-)woningen, in projecten van verschillende architecten, heeft in de gevel kenmerkende, staande prefab-betonelementen die de woningscheidende wand accentueren. Ondanks de wat grove detaillering van veel woningen en de povere uitstraling van het dakleer dat op veel plaatsen is toegepast, is het algehele bebouwingsbeeld toch redelijk coherent, omdat de architectuur verwantschap toont. In kwalitatief opzicht springen de woningen aan de Palestinarode, met hun structuralistische hoofdopzet en bijzondere kappenlandschap, er bovenuit.

De Muzieklaan, buurtontsluitingsweg, slingert haaks of parallel aan de bebouwingsstructuur van zuid naar noord door de buurt. Parkeren gebeurt in parkeergarages onder de woondekken of voor de huisdeur en in veel mindere mate in woonerven, zoals in andere delen van Buytenwegh-De Leyens. Bij de dekwoningen lopen woonerfachtige ruimtes en straten waar geparkeerd kan worden vaak in elkaar over. In het nieuwe project rond de Frank Sinatrahove wordt op het omsloten binnenterrein geparkeerd, als een nieuwe interpretatie van een woonerf, wat de omliggende groene ruimte spaart.

Aan de zuidrand, op de grens met de Hovenbuurt, ligt het weinig uitnodigende, naar binnen gerichte wijkcentrum Buytenwegh. In het noorden ligt een cluster van drie lagere scholen en een sporthal. Bij de wijkentrees (Aziëweg en Zwaarderslootseweg) zijn tankstations en garages gevestigd.

Hovenbuurt

De Hovenbuurt ligt ten zuidoosten van de Zoetermeerlijn en valt verkeerstechnisch uiteen in twee delen: het westelijke deel wordt ontsloten via de Gerrit Achterberg-hove en het oostelijke deel via de Marsmanhove en de Herman Gorterhove. Beide delen worden van elkaar gescheiden door de noord-zuid lopende haak van de Hoofdtocht. Alleen ter plaatse van de Justus van Effenhove is, via een woonerf, een doorsteek mogelijk. Het ontbreken van een eenduidige buurtontsluitingsweg en hiërarchie in de wegenstructuur in het algemeen, bemoeilijkt de oriëntatie. Mede hierdoor is de routing naar winkelcentrum Buytenwegh niet vanzelfsprekend. Parkeren gebeurt in de meeste gevallen op straat. Bepaalde woningbouwprojecten hebben plantsoenen in de hof, zoals bij de Multatulihove, de Hildebrandhove en de Van

mei 2023



Woningen aan de Marsmanhove grenzen met balkons aan de achterzijde aan de (vergraven) Hoofdtocht. [Contrei]



Conflicterende typologiën en architectuur aan de Heijermanshove, 2020. [Contrei]

Lennehove. Deze buurtplantsoentjes zijn typisch voor Buytenwegh-Oost en dragen aanzienlijk bij aan het zeer groene karakter van deze buurt.

De (verbrede) Hoofdtocht is met haar singels een voorname groene as, waar ook woningen op georiënteerd zijn. Windsingels, al dan niet historisch, vormen fraaie groene schermen langs bijvoorbeeld de Marsmanhove en de Van Vrieslandhove.

De buurt kent een opmerkelijke verscheidenheid aan stedenbouwkundige, architectuur- en woningtypologieën: van standaard rijwoningen van twee bouwlagen met langs- of dwarskap tot Tetris-achtige, gestapelde laagbouw van drie tot vijf bouwlagen met plat dak, van hedendaagse grachtenpanden tot historisch aandoende, gestapelde laagbouw met royale asymmetrische kappen.

Het aantal stedenbouwkundige patronen in de buurt is bijna even gevarieerd als de architectuur. Dit levert veel ruimtelijke verrassingen op, maar het zorgt tevens (in combinatie met de soms sobere en gesloten architectuur) voor veel breuklijnen tussen buurtjes en een gebrek aan ruimtelijke coherentie. Het eenduidige materiaal- en kleurgebruik en het op alle schaalniveaus rijkelijk toegepaste groen, maar vooral op het midden- en microniveau, vervullen een belangrijke rol om de projecten bij elkaar te houden.

Een aantal projecten vallen op vanwege hun bijzondere stedenbouwkundige en architectonische kwaliteiten, vaak in combinatie met de kwaliteit van het water en/of het groenontwerp. Zo is daar het project van architect Ton Alberts, dat fraai gesitueerd is rond de Hoofdtocht. Ook het structuralistische woonproject rond de Hildebrandhove en Pierre Kempthove valt op: een 'informele' route slingert door het hele project langs privétuinen en enkele plantsoenen. In combinatie met de sterke plasticiteit van de bebouwing creëert dit een binnenwereld met een geheel eigen karakter.

In de zuidwesthoek van de Hovenbuurt zijn de rijwoningen veelal losjes gegroepeerd rond woonerven. In de noordoosthoek liggen een aantal wat langere straten met daaraan gevarieerde bebouwing (Heijermanshove, Timmermanshove). In beide delen ligt een lagere school. De architecten van het structuralistische ministerie van OC&W aan de zuidrand van de buurt beoogden een vergaande integratie met de omliggende woonbuurt, maar het vormt, niet in de laatste plaats vanwege de materialisatie, vooral een sterke breuk in het weefsel.

In de Hovenbuurt liggen twee rijen 'dijkwoningen', waarbij tussen parallel liggende blokjes met gestapelde laagbouw een verhoogd maaiveld is aangelegd: de dijk.

Buurten - De Leyens

Filmbuurt

De Filmbuurt ligt in de zuidwesthoek van De Leyens, grenst aan het Binnenpark en wordt doorsneden door de Hoofdtocht. Centraal in de buurt ligt een basisschool en aan de rand van het Binnenpark ligt een groot woonzorgcomplex. Parkeren gebeurt

mei 2023



Woning aan en rond de Gershwintode van architect Jan Sterenberg, die tevens tekende voor twee van de vier woondekken, 2020 [Contrei]



Een groot deel van de Filmbuurt bestaat uit deze compacte woningbouw met gevarieerd daklandschap, 2020 [Contrei]

veelal naast de voordeur of op straat, maar opmerkelijk genoeg niet op woonerven. De buurtonsluitingswegen komen uit op woonstraten waar ook geparkeerd kan worden. De bebouwing bestaat grotendeels uit rijwoningen van twee lagen met een dwars- of langskap die in gesloten bouwblokken, halfopen bouwblokken of tussenvormen daarvan zijn gegroepeerd. In deze buurt zijn de (half) gesloten bouwblokken of ingevuld met plantsoenen of zijn volledig onderverdeeld in privétuinen. Het gros van de bebouwing (de buitenrand) bestaat uit modulaire woningen van diverse typologieën (grondgebonden, drive-in, appartement) van één tot drie bouwlagen met kap die op speelse wijze geschakeld zijn. De bebouwing is voor het grootste deel gematerialiseerd met roodbruin metselwerk en is gedekt met roodbruine pannen. Voor een kleiner deel komt ook geelbruin metselwerk voor.

Schouwenbuurt

De Schouwenbuurt ligt in de zuidoostelijke hoek van De Leyens, ingeklemd tussen de grootschalige gebouwen aan de Europaweg en het Binnenpark. De buurt wordt in tweeën geknipt door het (nu braakliggende) bedrijventerrein aan de Aïdaschouw en een waterloop. Het architectuurbeeld van het westelijke deel is vrij coherent, met rijwoningen van twee bouwlagen met een kap die soms asymmetrisch zijn en soms afgeknot. De woningen verspringen hier en daar ten opzichte van elkaar en staan gegroepeerd in volledig gesloten of halfopen bouwblokken met in meerdere gevallen niet een woonerf, maar een plantsoen in het midden. Ook zijn meerdere binnenterreinen geheel opgedeeld in privétuinen. Een aantal straatjes ogen verrassend intiem vanwege het vele groen tussen bergingen die schuilgaan onder een lage, doorlopende kap. Het oostelijke deel heeft met langs- en dwarskappen, geschakelde twee-onder-een-kap-en vrijstaande woningen een veel gevarieerder bebouwingbeeld. Langs de Aziëweg staan twee appartementencomplexen (Pavane en Sarabande, 2004) en een sporthal. Parkeren gebeurt veelal naast de voordeur of op straat.

Zijdenbuurt

De Zijdenbuurt ligt tussen de Aziëweg en de Broekwegzijde die naar het winkelcentrum De Leyens leidt. De buurt kent een duidelijke tweedeling: de westzijde is bestemd voor wonen, de oostzijde, gelegen aan de Aziëweg, wordt vrijwel volledig in beslag genomen door het Langeland Ziekenhuis en woonzorgcomplex Vivaldi. De woonbuurten bestaan grotendeels uit rijwoningen van twee lagen met een (asymmetrische) kap in korte tot lange rijen die losjes gegroepeerd staan in gesloten of halfopen bouwblokken met, wederom, in een aantal gevallen een plantsoen in het midden of alleen privétuinen. Ook hier komen woonerven weinig voor. Het oostelijke en westelijke deel van de buurt wordt van elkaar gescheiden door een royale singel waarlangs eveneens royale geschakelde witte woningen met een opvallend kappenlandschap staan. Het buurtje gelegen binnen de lus van de Shawzijde (gedekt met rode pannen) is redelijk ruim opgezet, maar het gebrek aan heldere ste-

mei 2023



Een bijzondere parkeeroplossing aan de Medeaschouw in de Schouwenbuurt, 2020 [Contrei]



De Zijdenbuurt kent een aantal grote zorgcomplexen zoals het Langeland Ziekenhuis en zorgcomplex Vivaldi, 2020 [Contrei]

denbouwkundige figuren en straatprofielen geeft een incoherent beeld. Parkeren gebeurt veelal naast de voordeur of op straat.

Kadebuurt

De Kadebuurt wordt aan de oostzijde omsloten door de krul van de brede Broekwegwetering en grenst aan de westzijde aan de Meerpolder. Het is ruimtelijk de meest bijzondere buurt van De Leyens, omdat het zo nauw met het water verbonden is. De buurt heeft een lange oever met veel privétuinen aan het water, pleintjes met weids uitzicht en haventjes die het nautische karakter versterken. De wijk wordt doorsneden met grachten of vaarten waaraan veelal groene achtertuinen grenzen. Er zijn enkele plantsoenen en rond het einde van de Broekwegwetering ligt een openbare kade. Het bebouwingsbeeld is wat betreft architectuur vrij divers, maar de heldere groepering van de buurtjes en de doorgaande lijnen van de Kadelaan-Turfschipkade en de oevers van de wetering geven de buurt samenhang. De bebouwing bestaat voor het merendeel uit rijwoningen van twee lagen met een langskap die soms asymmetrisch of afgeknot is. De bebouwing is in tegenstelling tot de Zijden- of Schouwenbuurt niet geordend in gesloten, maar in half open bouwblokken, evenwijdige stroken of stempelachtige configuraties. Dit alles verleent de buurt een grotere openheid. Verder heeft de buurt, vrij uitzonderlijk voor Zoetermeer, veel twee-onder-een-kapwoningen. De bebouwing staat losjes langs geknikte of rechte straten gegroepeerd. Langs de Zoetermeerlijn staan een aantal grotere panden met appartementen en bedrijvigheid.

De parkeeroplossingen zijn divers: van kleine parkeerpleinen (Gaffelaarkade), parkeerdekken (Hoekerkade), carports – al dan niet met balkon – (Loggerkade, Schoenerkade) tot de standaard parkeerhavens naast de voordeur en langs de straat. Het gestapelde appartementencomplex van architect Sjoerd Schamhart aan de Gondelkade, dat om het water gevouwen is, valt op door de zorgvuldige wijze waarop het op de context reageert.

Wervenbuurt

De Wervenbuurt ligt ten oosten van de Kadebuurt. Vanaf de wetering steekt een singel met jachthaventje de buurt in. Het buurtje kent een duidelijke tweedeling: in het zuiden staan vooral rijwoningen. De buurtontsluitingsweg, de Werflaan, wordt begeleidt door wat stedelijker blokken van drie lagen met alleen een afgeschuinde achterzijde. De overige rijwoningen hebben twee bouwlagen en een symmetrische kap. De bebouwing is in tegenstelling tot de Zijden- of Schouwenbuurt niet geordend in gesloten, maar in half open bouwblokken, evenwijdige stroken of stempeelachtige configuraties. Dit alles verleent de buurt een grotere openheid. De jachthaven vormt met een groenstrook die doorloopt tot aan de Aziëweg de scheiding tussen noord en zuid. In het noordelijke deel bestaat de bebouwing grotendeels uit royale geschakelde woningen met dwarskappen en twee-onder-een-kapwoningen. In het park is recent een rechthoekig en zeer gesloten complex met patiowoningen



De Kadebuurt wordt omringd en doordrongen door het water van de Broekwegwetering. Dit levert veel bijzondere woonmilieus op, 2020 [Contrei]



De Canidaschouw is een geslaagd voorbeeld van een smalle woonstraat waarin stedenbouw, groen en architectuur nauw met elkaar verweven zijn, 2020 [Contrei]

gerealiseerd. Het parkeren vindt veelal plaats langs de straat of op eigen terrein.

Redenbuurt

In het noorden van de Leyens ligt de Redenbuurt. Het grenst zowel aan de Broekwegwetering als aan het grote recreatiegebied rond de Zoetermeerse Plas. De buurt wordt van de Werfbuurt gescheiden door een smalle, rechte groenstrook die van de Broekwegwetering naar de Aziëweg loopt. De bebouwing bestaat deels uit doorsnee rijwoningen van twee lagen met een kap en deels uit (zeer ruime) villa's langs de waterkant. Ook hier is de bebouwing niet geordend in gesloten, maar in half open bouwblokken, evenwijdige stroken of stempelachtige configuraties. De korte tot lange blokjes rijwoningen staan langs geknikte straten. Op het noordwestelijke puntje staan vier appartementenblokjes en midden in de wijk staat een langgerekt seniorencomplex. De redelijk regelmatige opzet, de geïsoleerde ligging en de nabijheid tot het water en het groen maken het tot een gewilde woonbuurt.

Afwijkingen van de hoofdcompositie

Het recent opgeleverde woningbouwproject (opgetrokken in gekeimd metselwerk en met rood pannendak) aan de Johan Wagenaarrode en Frank Sinatra-rode is weliswaar rond een nieuwe interpretatie van een woonerf georganiseerd, maar wijkt wat betreft architectuur en door zijn strakke stedenbouwkundige opzet sterk af van de kernkarakteristieken van Buytenwegh.

De appartementencomplexen 'Pavane' en 'Sarabande' (van respectievelijk negen en zes bouwlagen op een plint) staan vrij dicht op de Aziëweg en doorbreken de forse bomenrijen die zo kenmerkend zijn voor de Aziëweg.

Herstructurering

Buytenwegh is samen met Palenstein de eerste wijk in Zoetermeer waarvoor herstructureringsplannen zijn gemaakt. In Buytenwegh betrof het de vernieuwing van het winkelcentrum en aanpassing van de woondekken. Het winkelcentrum was verouderd en liep niet goed. De plannen voorzagen in een ingrijpende metamorfose. De hoogbouw zou terugkeren in de vorm van vier woontorens van acht tot negen verdiepingen deels op de plaats van een van de woondekken. Om de huidige slechte bereikbaarheid van het winkelcentrum te verbeteren was een doorsteek voor auto's onder het viaduct van de Zoetermeerlijn gepland. Deze plannen zijn tot op heden niet uitgevoerd, maar komen wellicht in gewijzigde vorm later terug.

Om de woondekken veiliger en leefbaarder te maken zijn parkeergarages aangepast en een aantal dekken opengewerkt en voorzien van nieuwe bruggen en balustrades. Echter, ook een deel van de al vernieuwde bruggen (in ieder geval aan de Billie Holidayrode) zal worden verwijderd, wederom uit veiligheidsoverwegingen. Het oorspronkelijke concept van een verhoogde woonstraat zal hierdoor sterk worden aangetast.

mei 2023



Geschakelde woningen met speels maar redelijk zakelijke gevels in de Redenbuurt, 2020 [Contrei]



Appartementengebouw 'Pavane', gezien vanaf de Aziëweg, 2020 [Contrei]

Architectuur

Algemeen

Buytenwegh-De Leyens werd, evenals als Seghwaert, ruimtelijk gemotiveerd door de wens een nadrukkelijk intieme wijk te maken met een menselijke schaal. Dit werd niet alleen nagestreefd op het hogere stedenbouwkundige schaalniveau, maar ook op het niveau van het gebouw en de individuele woning. Men schuwde repetitie, in de vorm van projecten met tientallen woningen, niet. Maar daarbinnen werd variatie ingezet als één van de middelen om die menselijke schaal en intimiteit te bereiken. Ook tussen aangrenzende projecten werd variatie gebracht. Binnen projecten gebeurde dat dikwijls door gebouwmassa's in de hoogte en de diepte te laten verspringen, door aangrenzende bouwstroken ten opzichte van elkaar naar voren of naar achteren te plaatsen en door allerlei uitzonderingen te maken op de repetitie, bijvoorbeeld in de vorm van verbijzonderde hoekwoningen of typische aanbouwen.

Het veel toegepaste middel van sterke plasticiteit in de vorm van uitgebouwde bergingen, entrees en trappenhuizen aan de straat, verspringende voorgevelrooilijnen en uitbouwen aan de gevel was een veel toegepast thema en brengt op zichzelf al variatie in de straat aan, al wordt het herhaald. Ook werd er veel variatie gezocht in het daklandschap en het silhouet, door middel van volumesprongen of onregelmatigheden binnen de kap of tussen aangrenzende kappen. Bij platte daken zijn vaak aanzienlijke hoogtesprongen en een onregelmatig silhouet toegepast, en zo niet dan met compensatie door sterke plasticiteit in de rooilijn.

Ook bij gestapelde appartementen is dat de regel. Het fraai om het water gevouwen appartementencomplex van de architect Sjoerd Schamhart aan de Gondelkade/Kadelaan in De Leyens is hier een schoolvoorbeeld van. In Buytenwegh zijn er meerdere projecten die plat zijn afgedekt, maar in De Leyens komt dat op een enkel project na niet voor. Ondanks de plat afgedekte daken kan toch worden vastgesteld dat de kap en schuine dakschilden in verschillende varianten een dominante rol spelen in de vormtaal van Buytenwegh-De Leyens, het liefst in een niet-gestandaardiseerde en expressieve vorm, zoals de asymmetrische en extra lang uitgevoerde kappen van architect Alberts of de afgeknotte en met bitumen beklede daken van de dekwoningen. Het gebruik van kappen sloot ook goed aan bij de wens een intieme en 'zachte' woonomgeving te maken.

Datzelfde gold voor het overheersende gebruik van roodbruine of geelbruine baksteen, al dan niet in combinatie met houten geveldelen in aardse kleuren. Incidenteel werd hier een uitzondering op gemaakt, zoals de opvallend witte woningen aan de James Cookrede in De Leyens.

Variatie aanbrengen tussen gebouwen of binnen een gebouw door middel van een afwisseling in kleur- en materiaalgebruik, zoals dat vooral in de 21^e eeuw gebruikelijk is geworden, pasten de ontwerpers niet toe: juist in een gelijkaardig mate-



Woningen aan de Broekwegwetering in de Wervenbuurt, 2020 [Contreij]



Woningen aan de Redelaan in de Redenbuurt vormen een duidelijke straatwand, 2020 [Contreij]

riaal- en kleurgebruik werd de verbinding gezocht tussen de verschillende projecten. Eenheid in verscheidenheid was een belangrijk thema. Binnen de gevelopstand zelf werd eveneens deze eenheid in verscheidenheid gezocht door middel van een uitgekiend patroon van verschillende gevelopeningen en expressieve open-dicht-verhoudingen. Vergeleken met het huidige materiaalgebruik en de hedendaagse detaillering van gebouwen valt in wijken uit deze periode overigens op hoe grof de detaillering en hoe middelmatig de uitstraling van de baksteen in sommige gevallen is.

Ondanks dit streven naar samenhang kreeg de wens architectuur onderscheidend en zelfs experimenteel te laten zijn volop de ruimte. Gestut door riant subsidiestromen konden nieuwe woning-, ontsluitings- en gebouwtypologieën worden onderzocht en gebouwd. Vooral Buytenwegh kent veel experimentele projecten. De vier woondekken in de Rodenbuurt zijn daarvan de bekendste. De langgerekte structuren lopen parallel aan elkaar door de wijk, waarbij de verschillende bouwblokjes van één structuur telkens ten opzichte van elkaar verspringen (zie ook 'Buurten').

Als het ruimtelijke systeem van Buytenwegh-De Leyens in één alinea moet worden samengevat dan kan gesteld worden dat architectuur, stedenbouw en openbare ruimte driedimensionaal op elkaar ingrijpen. De gebouwen voegen met hun verspringende gevels en daken, carports, patio-achtige voorerven en balkons plekken toe aan de openbare ruimte. Het zijn overgangszones, intermediairs tussen het publieke en het private domein. De resultaten hiervan zijn wisselend en lijken in het algemeen in De Leyens tot een evenwichtiger totaalbeeld geleid te hebben. Vooral in Buytenwegh dragen de diverse stedenbouwkundige figuren niet bij aan de coherentie van de wijk.



Woningen aan de Louis Armstrongrode in Buytenwegh: variatie op verschillende niveaus, 2020 [Contrei]

Dissonanten

1. Het ministerie van OC&W aan de Europalaan heeft architectonisch kwaliteit, maar vormt door zijn enorme schaal, gesloten karakter en harde materialisering een sterke breuk met de achterliggende woonbuurt. De straatprofielen rondom het gebouw zijn uit balans. Het gebouw dringt zich op, in plaats van een relatie aan te gaan met zijn omgeving. Dit terwijl de architecten en de gemeentelijke stedenbouwkundigen door volumeopbouw en 'doorschrijdbaarheid' van het terrein juist het tegenovergestelde beoogden. Dit alles wordt nog versterkt door het huidige gebruik: een deel is in gebruik als kantoor van de AIVD met alle ruimtelijke veiligheidsmaatregelen van dien.
2. De grootschalige, weinig op elkaar afgestemde nieuwbouw ten zuiden van de Amerikaweg bij de rotonde met de Meerzichtlaan. Het sportcomplex Gymworld, het cultuurpodium en het restaurant zijn op geen enkele wijze ingebed in de idee van de oorspronkelijke H-structuur als brede, vrijliggende autoweg in het groen de 'parkway'.
3. De kantoorvilla's en het bedrijfsgebouw aan de Aïdaschouw staan qua massa en oriëntatie niet in verhouding tot de direct tegenoverliggende rijen eengezinswoningen.
4. Het recent gebouwde appartementencomplexen aan de Saloméschouw (Pavane en Sarabande) staan dicht op de Aziëweg. Door de hoogte (zes en tien bouwlagen) en de nabijheid van het gebouw tot de Aziëweg wordt deze parkway, de meest indrukwekkende van Zoetermeer, sterk in zijn karakter aangetast.
5. Het gesloten blok met patiowoningen aan de Jonkwerf is een abstract object dat noch architectonisch noch stedenbouwkundig een relatie aangaat met het voor de wijk typerende weefsel. Bovendien vult het blok door zijn pragmatische plaatsing grotendeels het plantsoen dat een groene verbinding en doorkijk was tussen de Aziëweg en de jachthaven aan de Broekwegwetering.
6. Het nieuwe woningbouwproject aan de Frank Sinatra- en Johan Wagenaar- rode ligt als een wit-rode enclave te midden van het overige weefsel en draagt zo bij aan de fragmentatie van de wijk.
7. Op veel locaties is het oorspronkelijke bebouwingsbeeld sterk aangetast door dakopbouwen en -kapellen. Hiermee wordt het idee van eenheid in verscheidenheid en de aanwezige subtielere verschillen binnen sommige projecten aan kracht ingeboet.



Het begin van de Herman Gorterhove met rechtswoonbebouwing en links het ministerie van OC&W. [Google Maps/Contrei]



De Amerikaweg gezien vanuit het westen met rechts het uitgaans- en sportcluster met onder meer een restaurant en sportcentrum Gymworld. [Google Maps/Contrei]

8. Het onderbreken van de doorgaande looproute op de woondekken is vanuit veiligheidsoogpunt begrijpelijk, maar is vanuit cultuurhistorisch oogpunt een sterke aantasting van de oorspronkelijke opvattingen van de ontwerpers.



Het gesloten blok met patiooningen aan de Werflaan [Contrei]



De brug tussen de woondekken aan de Scott Joplinrode en de Billie Holidayrode zal worden verwijderd [Contrei]

Cultuurhistorische waarden

1. De van oorsprong prestedelijke landschappelijke structuren die de wijk aan meerdere zijden helder en karakteristiek begrenzen, maar die ook in de wijk zelf zijn gesitueerd, te weten:
 - de Leidschewallenwetering met de naastgelegen taluds en groenstroken
 - de vroeg 17^e-eeuwse dijk en ringvaart van de Zoetermeerse Meerpolder, die de eerste droogmakerij van het waterschap Rijnland omringt. De Zoetermeerse meerpolder zelf valt buiten de gebiedsbe grenzing van Buytenwegh-De Leyens, maar de openheid ervan is van groot belang voor de cultuurhistorische en ruimtelijke kwaliteiten van de randen van de wijk. De Meerpolder zelf is aangemerkt als (landelijk) topgebied cultureel erfgoed.
 - Zwaardslotseweg & Broekwegkade
 - historische tochtsloten uit de 18^e-eeuwse droogmakerij
 - windsingels en boomgaarden
2. De aaneengesloten groen-blauwe gordel rondom Buytenwegh-De Leyens als een essentieel element van het historisch-stedenbouwkundig concept van Zoetermeer uit de overloop- en groeikernperiode, bestaande uit:
 - de brede groenstroken langs (een deel van) de Aziëweg, onderdeel van het oorspronkelijke concept van de H-structuur, met zijn vrijliggende positie en breed en groen profiel met verhoogde taluds, met een 'parkway'-achtige opzet. De groene zone langs de Aziëweg wordt in het noordelijk deel gecombineerd met die van de Leidsewallenwetering
 - de groenzone langs de Amerikaweg, als onderdeel van het oorspronkelijk concept van de H-Structuur
 - het Buitenpark, met (restanten van) poldersloten en prestedelijke structuren die een representatie zijn van de geomorfologische geschiedenis van het gebied.

- de combinatie van Ringdijk en Ringvaart, in combinatie met het open landschap van de Meerpolder
 - De Zoetermeerse Plas en Noord Aa
3. Bijzondere, ontworpen groen- en waterstructuren in de wijk:
 - de Broekwegwetering, in combinatie met de Zoetermeerse Plas, als bijzondere structuur die het recreatiegebied tot diep in de woonwijk laat doordringen. De zijsloten van de Broekwegwetering die in de wijk dringen zijn eveneens van grote waarde. De stedenbouwkundige figuur van de Broekwegwetering en zijn bijbehorende vaarten en haventjes vormen een waterwereld die bij andere woonwijken uit deze periode in Nederland niet in deze vorm en rijkdom wordt aangetroffen.
 - de tot singels omgevormde historische tochten en nieuw gegraven singels als structurerend en karakterbepalende waterstructuren van de wijk. Deels grenzen deze singels aan de publieke ruimte, maar voor een groot deel vormen zij een eigen, informeel ruimtelijk systeem dat zich grotendeels onttrekt aan het zicht vanaf de openbare ruimte en waaraan private tuinen grenzen. Dit is een thema dat typerend is voor deze periode en een hoge ruimtelijke kwaliteit vertegenwoordigt.
 - Het Binnenpark met (een deel van) de oudste weg van Zoetermeer (de Broekweg), historische poldersloten, boomgaarden en een boerderij (1913).
 4. De ontsluiting van de wijk door de Zoetermeerlijn, de vrijliggende positie en vaak riant groene inkleding hiervan en de directe koppeling van de twee stations aan een wijk- en winkelcentrum. De Zoetermeerlijn als infrastructureel werk is in de geschiedenis van de overloop- en groeikernen in Nederland een uitzonderlijk gegeven.

5. De stedenbouwkundige opzet van de wijk waarin de nieuwe opvattingen omtrent kleinschaligheid en variatie uit de jaren '70 tot uitdrukking komen in de stedenbouw, de openbare ruimte, de architectuur en de groeninrichting (met name in Buytenwegh). Deze vier facetten grijpen driedimensionaal op elkaar in.

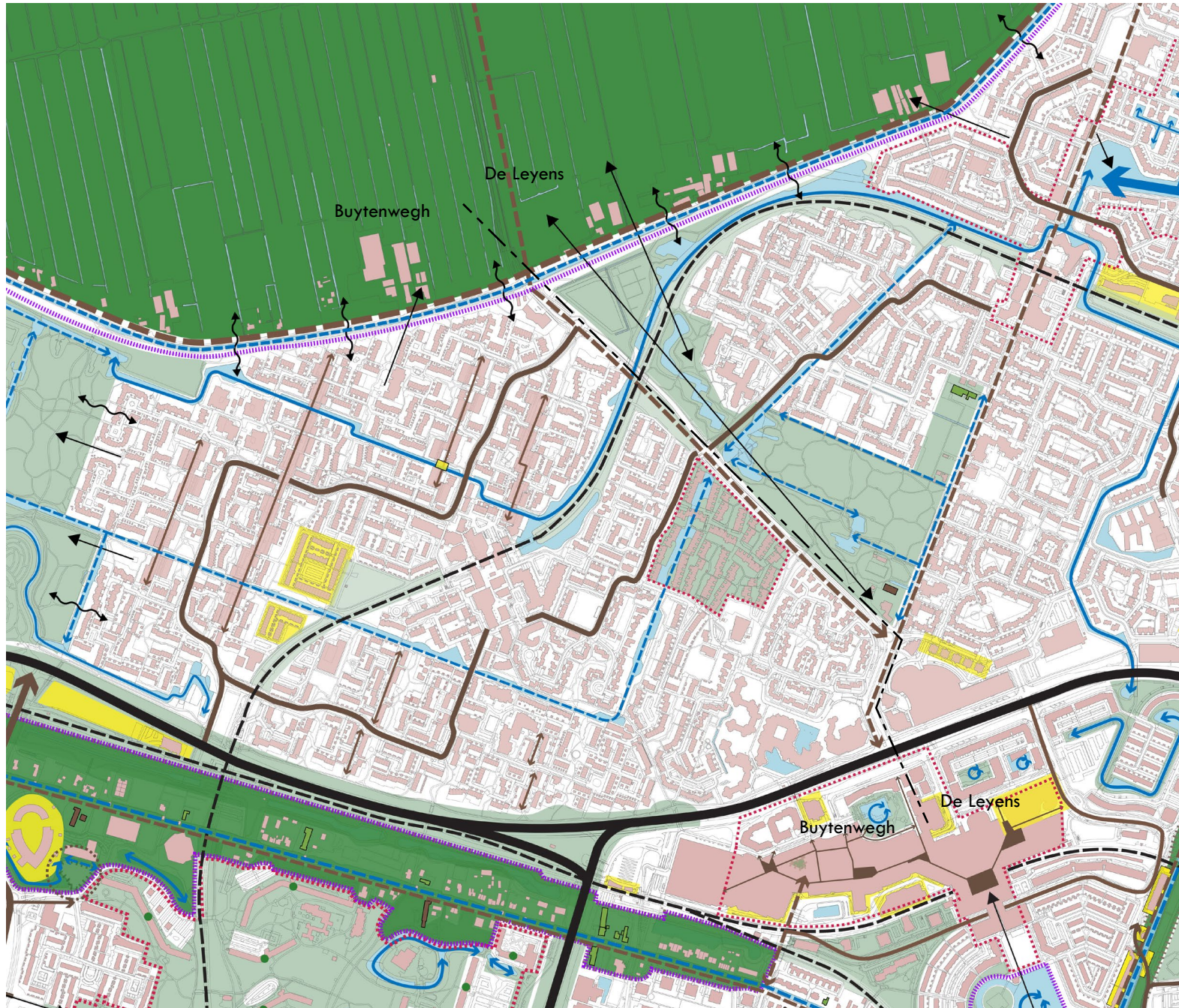
Belangrijke bouwstenen voor deze algehele waardering van de wijk zijn:

- Gevarieerdheid in en afwisselingen binnen de vorm van de stedelijke ruimtes, door wisselingen in de plaatsing van de bouweenheden en door de beweeglijke volume-opbouw van de bouweenheden: de gebouwen zélf geven, met name in Buytenwegh, mede vorm aan de stedelijke ruimte (uitgebouwde bergingen, buitentrappen, terrassen etc.)
- de hiërarchie van stedelijke ruimten, van groot (dreven), middelgroot (straten, woonerven) naar (zeer) klein, en de aandacht die in dit stedenbouwkundig systeem gegeven wordt aan de zogenaamde overgangsgebieden tussen gebouw en openbare ruimte ('drempelwereld': private patio-achtige voorerven tussen uitbouwen aan de straat, kleine onbebouwde ruimten en plantsoentjes tussen bouweenheden etc.)
- de hiermee verband houdende doordachte hiërarchie van de groenaankleding van de wijk: van groot (groene buffers aan de randen van de wijk, parken, singels), middelgroot (groene inrichting van straten en woonerven), naar (zeer) klein: kruipgroen in berm en boomspiegels, solitaire bomen/heesters op hoeken of in rooilijnverspringingen, groen in de private, patio-achtige voorerven aan de straat)
- de hiermee verband houdende dominantie van (zeer) kleinschalig groen (zie voorgaand), dat zorgt voor een egale verdeling en grote dichtheid van groen over de wijk en de buurten, en dat een onmisbare schakel is in het kleinschalig karakter van de hele wijk.
- de typische 'stedelijkheid' als gevolg van de betrekkelijk grote woningdichtheid, de betrekkelijk smalle straatprofielen, en voor wat betreft De Leyens de stedelijke wijze waarop de hoofdverkeersroutes stedenbouwkundig zijn vormgegeven, met laanbeplanting zijn ingericht, alsook de vanzelfsprekende wijze waarop de verschillende projecten en buurten tegen elkaar aan staan, in elkaar overgaan en met elkaar een continu en doorlopend weefsel vormen
- de sterke afwisseling in architectuur binnen bepaalde samenbind-

dende thema's en de buurtgewijze aanpak van de verschillende architectuureenheden. 'Eenheid in verscheidenheid' is een basisuitgangspunt van deze Kleinschaligheids- of Habitatwijk

- de (vaak) expressieve en tegelijkertijd 'zachte' uitdrukking van de architectuur, als gevolg van de veelvuldige toepassing van kappen, hoogte- en dieptesprongen binnen en tussen de bouwvolumes, de vaak expressieve en niet repetitieve gevelgeleding, de consequente toepassing van bruinrode of geelbruine baksteen en hout als toegevoegd materiaal, het doordachte aardse kleurenpalet. Ook dit draagt aanzienlijk bij aan het kleinschalig en zachte karakter van de wijk.

6. Het 'zachte contrast' van de scherp begrensde, fijnmazige, met kappen afgedekte laagbouw wijken direct tegen de open en agrarische Zoetermeerse Meerpolder aan, waarbij de stedelijke of stedelijk periferie bebouwing of functies niet over de scherpe begrenzing van de ringdijk heen reiken. Deze scherpe demarcatie van woonwijken tegen het buitengebied aan, maar met een zacht en coherent beeld is typisch voor kleinschaligheidswijken uit deze periode en kan in combinatie met de cultuurhistorisch waardevolle Meerpolder als een bijzondere cultuurhistorische waarde worden beschouwd. De groene en blauwe ruimtes bieden op veel plaatsen doorzichten tussen wijk en omgeving.



LEGENDA

- Structuren**
- ↔ Cultuurhistorisch waardevolle structuur, prestedelijke fase
 - ↔ Cultuurhistorisch waardevolle structuur, constituerende fase *
 - ↔ Cultuurhistorisch waardevolle waterloop, prestedelijke fase
 - ↔ Cultuurhistorisch waardevolle waterloop, constituerende fase *
 - ↔ Verdwenen historische waterloop, tracé nog zichtbaar
 - Cultuurhistorisch-ruimtelijk waardevolle zichtlijn
 - sneltram / spoorlijn
 - H-structuur
 - ↔ Onmiddellijke tegenstelling van twee verschillende ruimtelijke structuren met waardevol ruimtelijk contrast

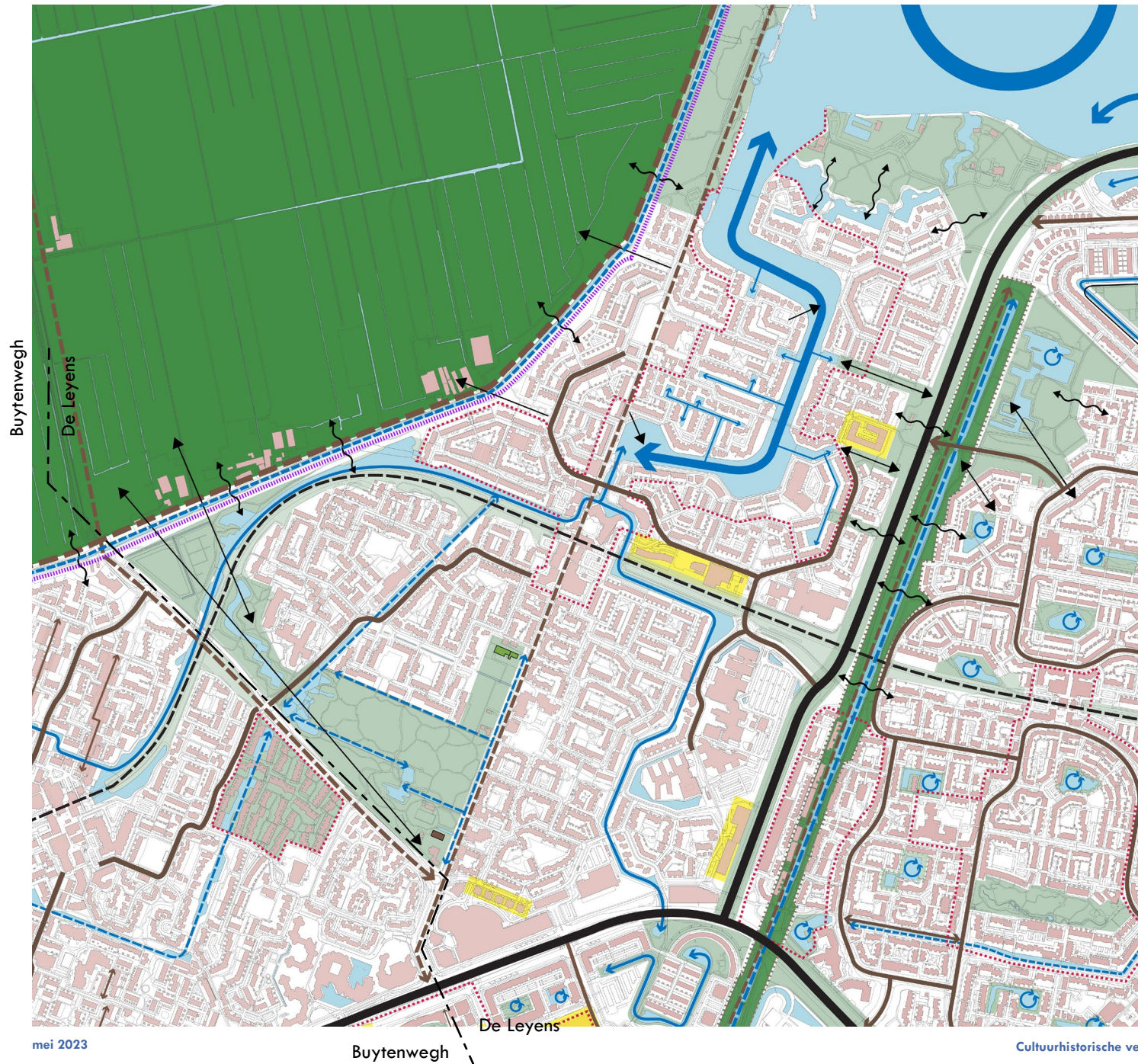
- Objecten**
- Rijksmonument
 - Gemeentelijk monument
 - Beeldbepalend object
 - Cultuurhistorische landmark
 - Gebouw ontworpen in sterke samenhang met groene omgeving
 - Dissonant: verstorend object of complex in relatie tot cultuurhistorische waarden van het gebied

- Beschermd stadsgezicht**
- Cultuurhistorisch waardevol architectonisch/stedenbouwkundig ensemble, al dan niet in samenhang met openbare ruimte

- Landschap & groenstructuren**
- Cultuurhistorisch waardevolle eenheid van landschap of groenontwerp, al dan niet in combinatie met objecten, prestedelijke fase
 - Cultuurhistorisch waardevolle eenheid van landschap of groenontwerp, al dan niet in combinatie met objecten, constituerende fase *

- Gebieden**
- Cultuurhistorisch (zeer) waardevol gebied als samenspel van stedenbouwkundige opzet, openbare ruimte, verkaveling en/of bebouwing, prestedelijke fase
 - Cultuurhistorisch (zeer) waardevol gebied als samenspel van stedenbouwkundige opzet, openbare ruimte, verkaveling en/of bebouwing, constituerende fase *

* ontwikkelingsfase van de wijk



LEGENDA

- Structuren**
- ↔ Cultuurhistorisch waardevolle structuur, prestedelijke fase
 - ↔ Cultuurhistorisch waardevolle structuur, constituerende fase *
 - ↔ Cultuurhistorisch waardevolle waterloop, prestedelijke fase
 - ↔ Cultuurhistorisch waardevolle waterloop, constituerende fase *
 - ↔ Verdwenen historische waterloop, tracé nog zichtbaar
 - Cultuurhistorisch-ruimtelijk waardevolle zichtlijn
 - sneltram / spoorlijn
 - H-structuur
 - ↔ Onmiddellijke tegenstelling van twee verschillende ruimtelijke structuren met waardevol ruimtelijk contrast
- Objecten**
- Rijksmonument
 - Gemeentelijk monument
 - Beeldbepalend object
 - Cultuurhistorische landmark
 - Gebouw ontworpen in sterke samenhang met groene omgeving
 - Dissontant: verstrend object of complex in relatie tot cultuurhistorische waarden van het gebied
- Beschermd stadsgezicht**
- ▬ Cultuurhistorisch waardevol architectonisch/stedenbouwkundig ensemble, al dan niet in samenhang met openbare ruimte
- Gebouwe ensembles**
- ▬ Cultuurhistorisch waardevol architectonisch/stedenbouwkundig ensemble, al dan niet in samenhang met openbare ruimte
- Landschap & groenstructuren**
- ▬ Cultuurhistorisch waardevolle eenheid van landschap of groenontwerp, al dan niet in combinatie met objecten, prestedelijke fase
 - ▬ Cultuurhistorisch waardevolle eenheid van landschap of groenontwerp, al dan niet in combinatie met objecten, constituerende fase *
- Gebieden**
- ▬ Cultuurhistorisch (zeer) waardevol gebied als samenspel van stedenbouwkundige opzet, openbare ruimte, verkaveling en/of bebouwing, prestedelijke fase
 - ▬ Cultuurhistorisch (zeer) waardevol gebied als samenspel van stedenbouwkundige opzet, openbare ruimte, verkaveling en/of bebouwing, constituerende fase *

* ontwikkelingsfase van de wijk

Bronnen en literatuur

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, p. 1452-1456.

Geest, J. van, *Architectuurgids Zoetermeer*, Amsterdam 2016.

Gent, B. van, *Zoetermeer. Ontwikkeling van een nieuwe stad*, Zoetermeer 1999.

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

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

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

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

Winsen, M. van, Waijjer, P., *cultuurhistorische wijkonderzoeken Zoetermeer Post 45* (Dorp, Palenstein, Driemanspolder, Meerzicht, Buytenwegh-De Leyens, Seghwaert, Stadscentrum, Noordhove, Rokkeveen, Bedrijventerreinen), Rotterdam 2020-2021.

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

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, 7-51.

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), Hugo van Velzen (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 naoorlogs erfgoed Zoetermeer 1945-1990 bestaande uit Karen Kranen (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: Contrei, cultuurhistorie & ruimtelijke kwaliteit
Provenierssingel 13
3033 ED Rotterdam
www.contrei.eu



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, mei 2023

