

# WIJKBIOGRAFIE POST 45

# 7

## STADSCENTRUM

*De wijk Stadscentrum is het hart van de vier kwadranten die als bloembla-  
deren rond het oude dorpje Zoetermeer liggen en zich vanaf de eerste paal  
in 1966, in de wijk Palenstein, binnen twintig jaar stuk voor stuk ontvouwen  
hebben. De verwachtingen over het project waren hooggespannen en be-  
troffen met name het typologisch unieke, verhoogd liggende Stadshart met  
haar mengeling van winkels, wonen en voorzieningen. Men hoopte ná de  
vaststelling van het Structuurplan Zoetermeer 1968 een vliegende start te  
kunnen maken met de planontwikkeling, maar niets was minder waar.*

*De planning van Zoetermeer bevond zich op het breukvlak van twee tijd-  
perken: de democratiseringsgolf van de jaren '60 was bezig zich te vol-  
trekken, en kant-en-klare plannen van een selecte club stedenbouwkundigen  
en bestuurders die de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer was, pasten  
niet meer in het nieuwe klimaat. Bovendien was het bestuurlijk apparaat  
van Zoetermeer aanzienlijk uitgebreid en het kon taken van de Werkgroep  
overnemen. In 1971 maakte de Werkgroep plaats voor multidisciplinaire  
ontwerpteams.*

*De eerste paal van het eerste gebouw in Stadscentrum, het politie- en brand-  
weerbureau, ging uiteindelijk pas in 1978 de grond in. Bestuurlijke beslom-  
meringen en een economische crisis vertraagden het proces nog verder, en  
in 1990, vijfentwintig jaar nadat de eerste ideeën voor het Stadshart op  
papier werden gezet, was de kern voltooid. Sindsdien is er gestaag doorge-  
bouwd, gesloopt én vernieuwd in het centrum dat van Zoetermeer eindelijk  
een echte stad maakte.*



# Biografie

## Prestedelijke fase

De wijk Stadscentrum ligt net als Buytenwegh-De Leyens, het Buitenpark en de Zoetermeerse Plas in de Nieuw Drooggemaakte Polder. Deze werd begrensd door de Leidsewallenwetering in het oosten, de Voorweg in het zuiden, de dijk van de Zoetermeerse Meerpolder in het noordwesten en de Elleboogse wetering in het noorden.

De oudste landschappelijke structuren in het gebied zijn de 13<sup>e</sup>-eeuwse Leidsewallenwetering en de restanten van wat ooit de kaarsrechte Broekweg was. De Leidsewallenwetering fungeerde samen met de zuidelijker gelegen Delftsewallenwetering als waterkering voor de Zoetermeerse ontginningen. Via de weteringen werd overtollig grond- en regenwater afgevoerd. Later diende de wetering ook als vaarroute naar Delft en Leiden.

De Broekweg liep vanaf de middeleeuwse Voorweg naar het noorden. 'Broek' betekent moeras, en verwees naar de omstandigheden in dit voorheen zeer natte gebied. De Broekweg stond in 1295 al bekend onder die naam.

De veengebieden rondom de dorpen Zoetermeer en Zegwaard werden al vanaf de 11<sup>e</sup> eeuw ontgonnen en voor landbouw geschikt gemaakt. Enkele eeuwen later groeven de dorpelingen hun veenakkers alweer tot 'op de bodem' (de kleilaag) af om turf te winnen. Deze brandstof, feitelijk gedroogde veenplaggen, was erg gewild in de snel groeiende steden van Holland en was als inkomstenbron voor de plaatselijke bevolking onmisbaar. De tot meters diep afgegraven gebieden konden niet meer droog worden gehouden en gaandeweg kwamen grote stukken voormalig akkerland, niet alleen rond Zoetermeer maar in grote delen van Holland, min of meer permanent onder water te staan. Omdat deze plassen een steeds grotere bedreiging vormden voor het land dat nog wel droog was, ging men vanaf het einde van de 16<sup>e</sup> eeuw over tot de droogmaling en inpoldering van het 'verveende' land en van natuurlijke meren en plassen.

De Nieuw Drooggemaakte Polder werd tussen 1767 en 1771 met behulp van molens drooggemalen en vanaf dat moment werd er vee gehouden en 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 aan de rand van de huidige Zoetermeerse Plas. De Grote Dobbe, een historische verbreding in de ringvaart (de Buurtvaart) rond de oude Dorpskern is in de jaren '80 van de 20<sup>e</sup> eeuw uitgegraven tot wat nu de Grote Dobbe is.



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]



Luchtfoto uit ca. 1965 van de oude dorpskern. De driehoek van de wijk Dorp is goed zichtbaar, de wijk Driemanspolder is in aanbouw. De weg links onder is de oude Broekweg [Stadsarchief Zoetermeer]



## Planvorming & uitvoering

In 1970 werden door de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer de eerste plannen voor de wijk Stadscentrum gemaakt. Men had een centrum voor ogen met administratieve, commerciële, culturele en industriële functies: en dus zónder wonen. Na het overlijden van Rein Fledderus in datzelfde jaar, werd de architect Piet Zandstra aangetrokken om een masterplan op te stellen voor Stadscentrum. Samen met leden van de Werkgroep als stedenbouwkundige B. van Gent en hoofddirecteur Gemeentebedrijven J.P. Cnossen maakte hij een aantal studies. Het programma werd hierin op structuralistische wijze gestapeld, waarbij betonnen tafels met daaronder voorzieningen werd gecombineerd met houtbouw.

Het modernistische Frankfurt Nordweststadt (1962-1968) werd hierbij ten voorbeeld genomen; een betonnen verkeersmachine met strikt gescheiden verkeersstromen op maaiveld met daarboven winkels, kantoren, voorzieningen en woongebouwen die samen één groots en gelaagd cluster vormden. Na een excursie van gemeenteraadsleden naar Frankfurt waren de reacties echter zeer negatief over het Duitse voorbeeldproject: de raad wilde geen betonnen bouwwerk als centrum maar veeleer een 'gegroeid' geheel dat voor gebruikers en bezoekers 'vertrouwd' zou aanvoelen. Deze eerste fase in het ontwerp kreeg dan ook geen vervolg. In 1971 werd de Werkgroep ontbonden en vervangen door multidisciplinaire teams.

Het kersverse projectteam Stadscentrum bestond uit architecten, stedenbouwkundigen, sociologen, kunstenaars en (veel) ambtenaren uit uiteenlopende stedelijke diensten. Ook de mening van de burger kreeg met inspraak, toen een noviteit, een vaste plek in het ontwerpproces. Deze nieuwe benadering deed meer recht aan de oproep van burgers tot meer democratie én het inmiddels volwassen ambtenarenapparaat van Zoetermeer.

Het projectteam kwam onder leiding te staan van W.F. Schut. Deze stedenbouwkundige was samen met S.J. van Embden en R. Fledderus al vanaf het vroegste begin betrokken bij de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer. Van 1967 tot 1971 nam hij als minister van Volkshuisvesting & Ruimtelijke Ordening plaats in het kabinet, om daarna weer in Zoetermeer aan de slag te gaan.

De uitgangspunten van het projectteam Stadscentrum waren grotendeels gelijk aan die van Zandstra en consorten: een compact centrum met al het gemotoriseerde verkeer en de Zoetermeerlijn op maaiveldniveau en het eigenlijk centrum erboven. Er was één heel belangrijk verschil: in het Structuurplan Zoetermeer 1972 werd voor het eerst voorgesteld om 1500 woningen in het plan op te nemen.

Ditmaal werd het Waalse Louvain-la-Neuve (1968-1975) tot voorbeeld genomen. [Hermans 2020, notitie Stadscentrum] Dit was eveneens een verkeersmachine, maar werd in tegenstelling tot het harde modernistische Frankfurter model bekroond met



Luchtfoto van Nordweststadt in Frankfurt, jaren '60? [www.frankfurtarchitectouren.de]



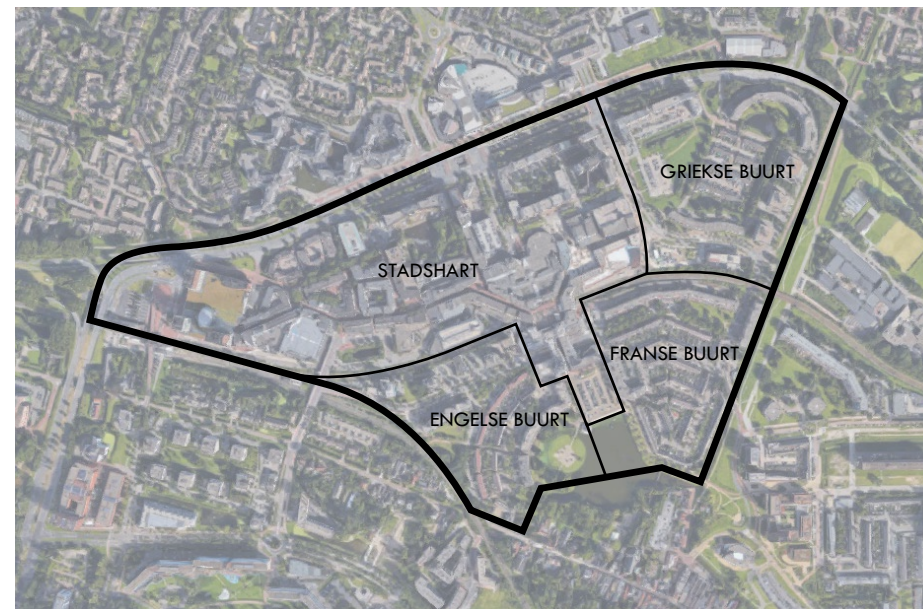
Straatbeeld van Louvain-la-Neuve. [Contreij]



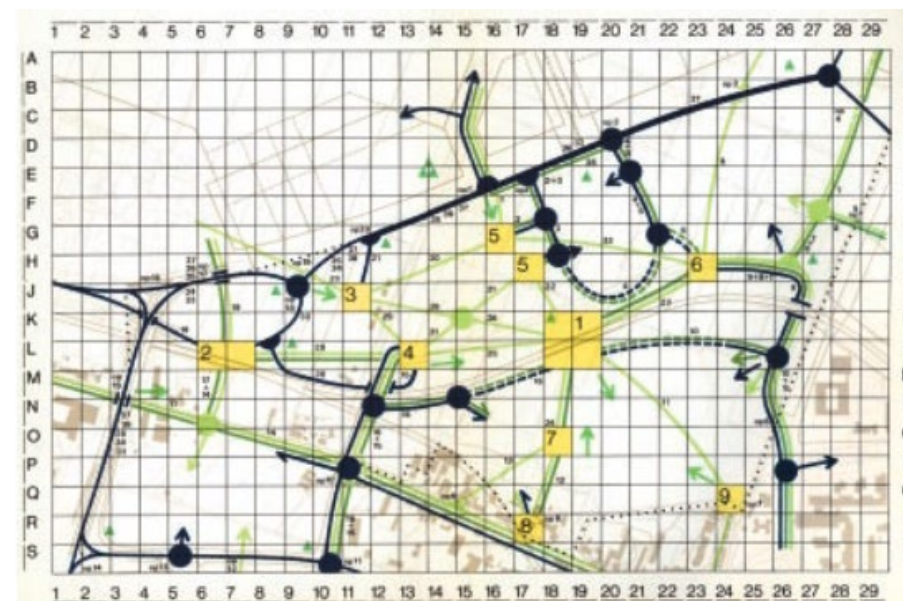
kleinschalige en herkenbare gebouwen van een beperkte hoogte. Wat betreft beleving voorzagen de plannen van het projectteam in een Stadscentrum als 'ontmoetingsplaats' voor burgers, bestuurders en handelaren. Burgers lieten middels inspraak weten dat zij een centrum verwachtten dat 'menselijk', 'leefbaar' en 'gezellig' was. Het hele centrum zou niet in één keer gerealiseerd hoeven te worden: alleen de 'hardware', zoals het verkeerssysteem, het stadhuis en de plaats van de warenhuizen en belangrijke voorzieningen zouden vastliggen. Verder moest het geheel gefaseerd en met kleine stappen kunnen groeien, als ware het een oude Hollandse stad.

De jaren '70 waren een onrustige tijd. Over verschillende zaken werd getwist of bestond grote onzekerheid. Zo ging het projectteam in het Structuurplan Zoetermeer 1972 uit van een onafhankelijke positie van het nieuwe centrum ten opzichte van de oude dorpskern binnen de ringvaart. Maar de Samenwerkende Middenstand Zoetermeer (Samizo) verzette zich daartegen en kwam met een alternatief plan waarin de oude dorpsbebouwing vrijwel geheel door nieuwbouw werd vervangen en het oude dorp een integraal onderdeel van het nieuwe stadscentrum uit zou gaan maken. In het verlengde hiervan ontstond discussie over het al dan niet vergroten van de Grote Dobbe. Projectteamleider Schut zag de (vergrote) Grote Dobbe als onderdeel van een parkachtige 'bufferzone' rond de dorpskern. De Dorpsstraat, zo was de gedachte, zou zijn authentieke karakter slechts kunnen behouden als het in bescherming werd genomen tegen de grootschalige en 'rauwe' activiteiten die nu eenmaal eigen zijn aan het centrum van een grote stad. De tegenstanders, waaronder Samizo, zagen het juist als een barrière. Ook de loop van de Zoetermeerlijn en de kwestie of deze het Stadscentrum zou aandoen, was lange tijd onzeker.

In deze discussies openbaarde zich de achilleshiel van het hele planproces tot dan toe: er was geen helder programma van eisen en geen goed uitgewerkte ontwerp-methode. Toch werden in de aanloop naar het nieuwe Structuurplan Zoetermeer '72 een aantal belangrijke uitgangspunten vastgelegd: de historische bebouwing in de dorpskern zou behouden blijven en als zelfstandig winkelcentrum blijven functioneren, de Grote Dobbe zou aanzienlijk vergroot worden en de enkelvoudige lus van de Zoetermeerlijn werd een dubbele, 'omgeklapte' lus, waarbij het nieuwe Stads-hart, de winkerkern van het Stadscentrum, tussen twee stations zou komen te liggen. De opzet van het stadscentrum was dermate complex, en de denkbeelden van de leden van het projectteam zo uiteenlopend, dat het onmogelijk leek hier een breed gedragen ontwerp van te maken. Als oplossing koos men een in die tijd vooruitstrevende werkwijze: de ontwerper zou pas helemaal aan het eind aan de slag gaan, als alle programma's, volumes en grove maatvoeringen van gebouwen, stedelijke ruimtes en wegen al berekend en uitgekiend waren. Het ontwerpproces werd verre-



De vier buurten in de wijk Stadscentrum: Stadshart, Griekse Buurt, Franse Buurt, Engelse Buurt. Tegenwoordig is de wijk ingedeeld in Stadscentrum-Noord en Stadscentrum-Zuid. <Google Maps/Contrei



Een van de abstracte schema's uit het Globaal Bestemmingsplan, 1975. [Stadsarchief Zoetermeer]



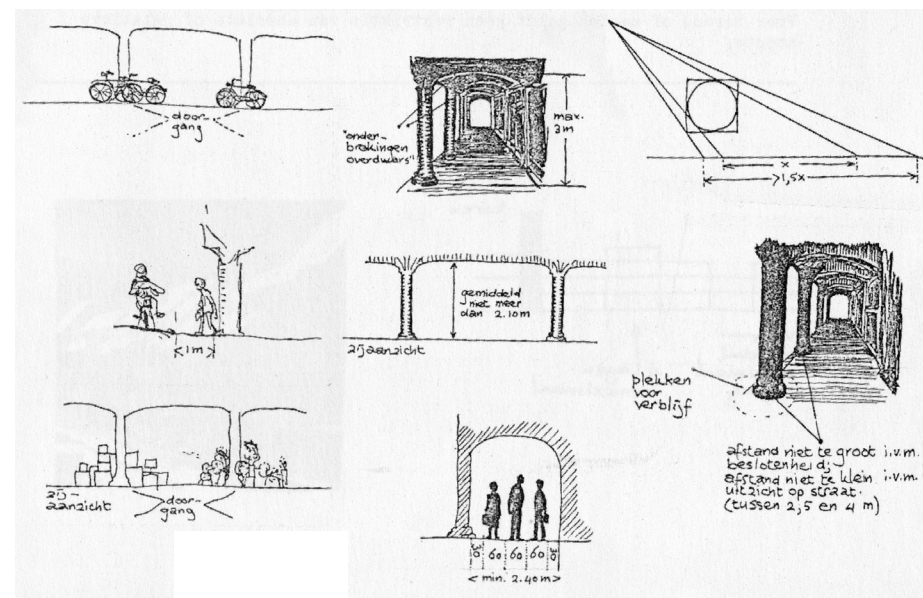
gaand verwetenschappelijkt.

De ontwerpers volstonen niet met het zomaar kopiëren van de kenmerken van een historische binnenstad. Met ingewikkelde berekeningsmethoden en wetenschappelijke plannings- en ontwerpmodellen werd het Stadscentrum stap-voor-stap voorbereid. Opmerkelijk is dat 'ruimtelijke beleving', bij ontwerpers van vandaag toch vooral als iets subjectiefs gezien, werd beschouwd als een gewone functie, die net als andere functies als wonen of werken met wetenschappelijke methoden kan worden begrepen. Dit alles kreeg zijn beslag in het Globaal Bestemmingsplan uit 1975.

Het baanbrekende boek 'De binnenstadsbeleving en Rotterdam' (1968) van R. Wentholt, waarin voor het eerst het begrip 'beleving' op wetenschappelijke wijze werd uitgediept, vormde een belangrijke ingang voor de nieuwe aanpak. Ook 'The death and life of great American cities' (1962) van de Amerikaanse stadsgeograaf J. Jacobs en de studie 'An image of the City' (1960) van de eveneens Amerikaanse stedenbouwkundige K. Lynch werden gehanteerd. Maar de ontwerphandleiding van de Brits-Amerikaanse architect C. Alexander, 'A Pattern Language' (1977), waarin van het grootste tot het kleinste ontwerpniveau aanbevelingen stonden voor het ontwerp van een leefbare en aangename stad, had wellicht de grootste invloed op de theoretisch basis voor het ontwerp: net als in Alexanders studie werd er bij de vormgeving van het Zoetermeerse Stadshart gewerkt met zogenoemde patronen (ontwerphema's) zoals arcades en de juiste vormgeving daarvan [De Gave Stad, Stadscentrum 2002]. Dit alles werd vastgelegd in een 'Stadsbeeldplan' dat beschouwd kan worden als het vroegste beeldkwaliteitplan van Nederland. Het beeldkwaliteitplan is een ruimtelijk sturingsinstrument dat vooral vanaf de jaren '90 een hoge vlucht nam in ruimtelijke ontwerpen voor steden, dorpen en landschappen.

In oktober 1976 werden drie grote ontwikkelaars, BVG, MAB en Wilma, bij de bouw betrokken. Samen met de gemeente maakten zij in 1979 een 'schetslayout' waarin het stratenpatroon, de precieze omtrek van de bouwblokken en de plek van de winkels, woningen en voorzieningen werden vastgelegd. In de tussentijd moest het noodwinkelcentrum Soeterweijde aan de Dublinstraat soelaas bieden aan de almaar groeiende bevolking.

Het uiteindelijke ontwerp voor de wijk Stadscentrum als geheel bestond uit zes deelgebieden: het deels verhoogde winkelgebied Stadshart, de Engelse, Franse, Griekse en Ierse Buurt (alle woonbuurten) en een kantorenstrook aan de Afrikaweg. Het Stadshart, het daadwerkelijke centrum, besloeg 35 hectare en bood plaats aan winkels, horeca, warenhuizen, kantoren, vermaak en woningen in de bovenstad. Omdat men streefde naar een 'echte binnenstad' op basis van historische karakteristieken, werd hoogbouw maar op enkele plekken toegestaan.



Abbeelding uit het Stadsbeeldplan Patronen binnenstad Zoetermeer. Patroon nr. 19 betrou de arcades. [Barth. van Gent, 1999]



Vogelvlucht van de Grote Dobbe en Stadscentrum, getekend door de gebroeders Das. Waar nu de Franse Buurt ligt, is het pretpark Waterwonderland te zien 1972. [Stadsarchief Zoetermeer]



In tegenstelling tot de wijken Buytenweg-De Leyens en Seghwaert, waar zoveel mogelijk restanten van het oude polderlandschap in het stedenbouwkundig plan zijn opgenomen, is dat in het Stadscentrum nauwelijks gebeurd. Gezien de stedelijk opzet, de hoge bebouwingsdichtheid en de vaak forse ophogingen, met name in het Stadshart, zou dit hier ook bijzonder moeilijk zijn geweest. De Ierse Buurt en het stukje kantorenstrook lagen als enige ten zuiden van het historische ontginningslint de Voorweg. Ten tijde van de ontwikkeling van Meerzicht was al besloten om de Voorweg als structuur te behouden. Maar noch in Meerzicht, noch in Stadscentrum is ernaar gestreefd ook de bebouwing langs dat lint, of de continuïteit daarvan, te behouden. Dit terwijl lint en bebouwing vanuit cultuurhistorisch oogpunt onlosmakelijk met elkaar verweven zijn.

De naam van de wijk, Stadscentrum, is enigszins misleidend omdat het gebied uit zes deelgebieden bestaat waarvan er slechts één, het Stadshart, een daadwerkelijke centrumfunctie heeft. In de Franse en Engelse Buurt, respectievelijk ten oosten en westen van de Grote Dobbe, wordt uitsluitend gewoond en dat geldt ook voor de Griekse (ten oosten van het Stadshart) en voor het grootste deel van de Ierse buurt (tussen de Van Leeuwenhoeklaan, J.L. van Rijweg en Voorweg). De kantorenstrook (tussen de Ierlandlaan, Van Leeuwenhoeklaan en de Afrikaweg) sluit programma-tisch en ruimtelijk meer aan bij de Kantorenstrook-Oost van Driemanspolder.

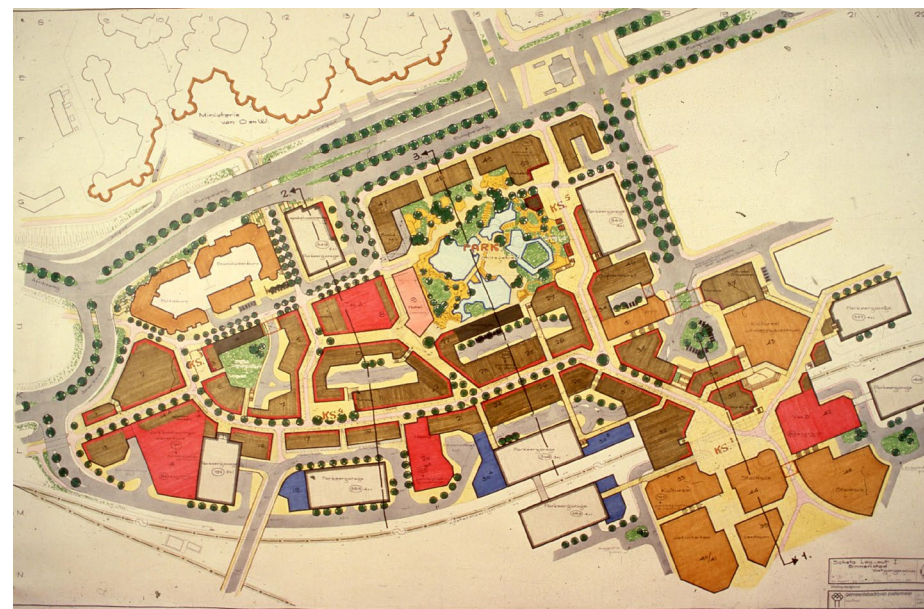
De paal voor het eerste gebouw van het centrum, het politie- en brandweerbureau, ging in 1978 de grond in, terwijl ook werd begonnen met aanleg van de (deels verdiepte) Europaweg, de centrale as van de H-structuur. In 1975 al was de eerste fase van de Zoetermeerlijn geopend, inclusief twee overbouwingen op de plekken waar twee stations gedacht waren: halte Centrum-west en halte Stadhuisplein. Daar waren nog geen echte bouwplannen voor uitgewerkt, maar het waren wel de meest logische plekken waar de Zoetermeerlijn gekruist kon worden.

De economie zakte echter in en van de vier grote 'trekkers' voor het winkelgebied, Hema, Konmar, C&A en V&D, ging de laatste failliet. Een oplossing voor dit probleem bleef lang uit. Ook beleggers bleken huiverig om te investeren en bezuinigingen op het plan volgden: een kwart van de parkeerplaatsen werd geofferd, de resterende versoberd, de kosten van het woon- en bouwrijp maken moesten worden gedrukt en het te realiseren programma aangepast.

Op 1 september 1981 werd met het slaan voor de eerste palen voor de Konmar in het westen en de Prins Willem Alexanderhal, een ijshockey- en tafeltenniscomplex in het oosten, de draad weer opgepakt. In 1982 kwamen het busstation en de Europaweg gereed. Pas vanaf 1983 kwam de bouw van het Stadshart echt op gang. In 1985 werd de eerste supermarkt geopend en in datzelfde jaar kwam ook de Zoetermeerlijn, de eerste na-oorlogse spoorlijn in Nederland, met het in gebruik nemen van station Stadhuisplein helemaal gereed.



Maquette van het Stadshart, gezien vanuit het westen, 1975-1985. [Stadsarchief Zoetermeer]



Plattegrond van het westelijke deel van het Stadshart. Het stadhuis heeft nog niet zijn definitieve vorm. Op de plek van de Stadshartpassage ligt een rotonde met een plantsoen, 1975-1985 [Stadsarchief Zoetermeer]



Vanaf dat ogenblik werd met straffe regelmaat elk jaar een nieuwe fase van het Stadshart opgeleverd. Ook de zogenaamde 'randkernen' rondom het Stadshart, de Franse, Engelse en Griekse buurt, werden in snel tempo gerealiseerd. Op 15 maart 1990 tenslotte werd de (voorlopig) laatste fase geopend: de Stadshartpassage, de oplossing van de ontwikkelaars voor ontbrekende vierde trekker.

De andere vier kwadranten van Groot-Zoetermeer waren in de tussentijd gestaag doorgegroeid en de nieuwe uitbreidingswijken Rokkeveen en Noordhove lagen al in de planning.

Om het Stadshart op de kaart te zetten en als versneller voor de planontwikkeling zou aan de Grote Dobbe een themapark komen: het 'Waterwonderland'. Dit plan werd uiteindelijk niet uitgevoerd omdat een dergelijk programma slechts een obstakel zou vormen in het compacte weefsel van de binnenstad [Hermans 2020, notitie Stadscentrum].

## Latere transformaties

De centrale positie van de wijk Stadscentrum in het algemeen en het Stadshart in het bijzonder is dankzij zijn unieke functie nooit in het geding gekomen. Bovendien hebben de ontwikkelingen er bepaald niet stil gestaan. Dit was in overeenkomst met de ideeën die de planmakers hadden voor een organisch groeiende binnenstad, mits de hoofdstructuur gehandhaafd zou blijven. Hieronder volgen de opvallendste wijzigingen en aanvullingen.

- 1991 Bouw van de kantoorvilla's (een op dat moment relatief nieuw concept) tussen de Engelandlaan en de Zoetermeerlijn.
- 1992 Bouw van het Stadstheater aan het Theaterplein, op dat moment de oostelijke beëindiging van het Stadshart.
- 1997 Bouw van kantoren en winkelcomplex direct ten oosten van het Stadhuiscomplex, aan het Oostwaarts.
- 1998 Bouw van de eerste woontoren van tweeëntwintig bouwlagen, de Citytower, aan de Berlijnstraat.

Bouw van de postmoderne bioscoop met architectonisch geïntegreerde parkeergarage Movie Palace (tegenwoordig Kinopolis) aan de Denemarckenlaan, voorlopig de oostelijke beëindiging van het Stadshart.



Luchtfoto van de driehoekige locatie waar het Stadscentrum ontwikkeld gaat worden, ca. 1980. De Grote Dobbe is nog niet uitgegraven [Stadsarchief Zoetermeer]



Het politiebureau aan de Europaweg. Het eerste gebouw dat gerealiseerd werd in Stadscentrum, 1978-1980 [Stadsarchief Zoetermeer]



Bouw van de tweede woontoren van dertien bouwlagen Résidence Belgique. De toren ligt direct tegen de noordrand van het Stadshart op de hoek van Noordwaarts en Warande.

- 1999 Bouw van de winkelpromenade met paviljoens aan het Onderlangs. Op het moment van schrijven staan de meeste winkels hier leeg.
- 2002 Sloop van de Prins Willem Alexanderhal voor ijshockey en tafeltennis aan het Oostwaarts.
- 2006 Sloop van de verkeerslus in de H-structuur ten westen van het Stadshart, aanleg van het busstation en plein Centrum West, bouw van de Rabobank en winkels als bebouwingwand langs de zuidzijde van het plein. Bouw van winkel- en kantorencentrum Spazio. De fiets, tot dan toe nog welkom in het Stadshart, wordt geweerd uit de winkelstraten.
- 2015 Bouw van appartementen- en winkelcomplex Cadenza op de locatie van de gesloopte Prins Willem Alexanderhal, Oostwaarts.

Er wordt een begin gemaakt met het dichtzetten van de arcades in het winkelcentrum t.b.v. meer winkeloppervlak.

- 2016 Bouw van een klein houten horecapaviljoen op het Burgemeester Wegstapelplein.
- 2018 Omvorming van de Brusselstraat tot fietsstraat, waar de auto te gast is.
- 2019 Grootschalige renovatie en herontwikkeling Stadhuis en bibliotheek, sloop en herontwikkeling tot woningen zuidwestvleugel Stadhuis. De nieuwe gevelbekleding (op basis van beeldkwaliteitsplan 'Urban Stadshart', met als thema 'pop heart') van deze gebouwen luidt duidelijk een nieuwe fase in voor het centrum.

Het kantoorgebouw aan de Europaweg 81 wordt omgevormd tot woongebouw The European.



De winkelpromenade Warande. De meeste winkelpanden staan leeg [Contrei]



Als onderdeel van de muur tussen Warande en de Stadstuin zijn twee paviljoens gebouwd [Contrei]



## Toekomstige ontwikkelingen

In het algemeen kan gesteld worden, mede op basis van het beeldkwaliteitsplan 'Upgrade Stadshart' uit 2017, dat er gestreefd wordt naar intensivering van het gebruik en modernisering van de uitstraling van de wijk Stadscentrum als geheel en het Stadshart in het bijzonder. Het plein Centrum West valt weliswaar binnen het plangebied van De Entree maar hier zijn geen grote ontwikkelingen in de vorm van nieuwbouw te verwachten. In het Stadshart zelf speelt een verdichtingsopgave, waarbij herbestemming van kantoorgebouwen wordt ingezet, maar waar ook gekeken wordt naar hoogbouw.

In 2018 is een nieuw plan voor diversificatie en intensivering voor het gebruik van de nog altijd oorspronkelijke Stadstuin gemaakt. In het plan wordt onder meer voorzien in meer paden langs en over de vijver. Deze plannen zijn (nog) niet uitgevoerd.

Als onderdeel van de Visie Binnenstad 2040 wordt de Markt omgevormd tot een evenementenplein met daaronder een parkeergarage. Er is eveneens een plan voor aanpassing van het Dobbepark tot Centraal Park, waarbij de westelijke oever naar het oosten zal verschuiven om meer droog en 'nuttig' oppervlak te creëren.

Op het braakliggende terrein ten zuiden van de Italiëlaan, ten oosten van La Cadenza, zijn starterswoningen geprojecteerd.



Impressie van het vernieuwde park en plein rond de Grote Dobbe uit de Visie Binnenstad 2040. [www.zoetermeer.nl]



# Ruimtelijke beschrijving

## Cultuurhistorische en ruimtelijke identiteit

Het Structuurplan Zoetermeer 1972, dat een woon- en werkomgeving in het vooruitzicht stelde waarin dorpelingen konden veranderen in stedelingen, werd in de raad vastgesteld in het roerige jaar 1968. De Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer, met hun duidelijke top-down benadering, nam afscheid in 1971 en werd vervangen door multidisciplinaire projectteams met ingebouwde mogelijkheden tot inspraak.

Het projectteam Stadscentrum vertaalde de wensen van de insprekers en het eigen multidisciplinair onderzoek in een Globaal bestemmingsplan Stadscentrum (1975), waarin geen eindbeeld werd vastgelegd, maar de ruimtelijke opzet werd beschreven in termen van bereikbaarheid, beleving en organisatiestructuur. De nagestreefde sfeer was die van een organisch gegroeide én groeiende oude binnenstad met 'eenheid in verscheidenheid' als parool.

Toch is het Stadscentrum niet alléén het resultaat van inspraak. Het tracé van de Zoetermeerlijn met de 'omgeklapte' lus werd op ministerieel niveau, in nauw overleg met de NS, vastgelegd. Het is deze botsing tussen inspraakstedenbouw en -architectuur en technische verkeersplanning in het begin van de jaren '70 die uiteindelijk het huidige Stadscentrum heeft opgeleverd.

In meer dan één opzicht is deze wijk, en dan vooral het Stadshart, een uitzonderlijk stuk stad: niet alleen op de schaal van Zoetermeer maar ook landelijk gezien. In één keer is aan Zoetermeer een binnenstad toegevoegd waarbij het begrip binnenstad werd genomen zoals iedereen het kent: in de open lucht, met winkels en warenhuizen, maar ook met woningen, een stadhuis, een bioscoop en een theater, kantoren en sportvoorzieningen. Een binnenstad met een 'benedenstad' en een 'bovenstad' die zes meter boven het maaiveld werd aangelegd, boven het laad- en losverkeer, de trein en de parkeerplaatsen. Het ontwerpteam voegde hier nog de essentiële mogelijkheid tot 'organische' groei aan toe.

Het Stadshart verenigt het beste van de wijkcentra van de vier voorgaande kwadranten. Het is een uiterst functioneel knooppunt van verschillende, moderne verkeersmodaliteiten en het is nauw verweven met de omliggende buurten. De belevingswaarde is hoog, althans in de bovenstad en wat betreft de stedenbouw. De ruimtelijke kwaliteit van de benedenstad en de aansluiting van de benedenstad op de bovenstad is op veel plaatsen gebrekkig.



Koninginnedag in het stadshart (Promenade, Driekant), begin jaren '90 [Stadsarchief Zoetermeer]



## Stedenbouwkundige structuur en principes openbare ruimte

### Wijk en context: randen, overgangen en begrenzingen

De wijk Stadscentrum ligt in de uiterste zuidoosthoek van de Nieuw Drooggemaakte Polder, waar ook Buytenwegh-De Leyens, het Buitenpark en de Zoetermeerse Plas in liggen. Het oorspronkelijke plangebied was groter dan de huidige wijk Stadscentrum. De Ierse Buurt en een stukje kantorenstrook, beiden gelegen in de Driemanspolder (tussen Voorweg, J.L. Van Rijweg, Van Leeuwenhoeklaan en Afrikaweg), hoorden er namelijk bij. Tegenwoordig horen deze buurtjes ook territoriaal bij de wijk Driemanspolder.

De driehoekige wijk Stadscentrum grenst met twee van de drie zijden aan zeer waardevolle cultuurhistorische structuren. De zuidelijke rand van de wijk valt voor een groot deel binnen het beschermd stadsgezicht Dorpsstraat (van de Buurtvaart tot het viaduct van de Zoetermeerlijn) en het beschermd stadsgezicht Voorweg (van de Afrikaweg tot aan de J.L. van Rijweg). De hele oostgrens wordt gevormd door de historische Leidsewallenwetering. Deze wetering en de (wetering van de) Voorweg ontmoeten elkaar bij de Grote Dobbe, de historische verbreding in de ringvaart rond de oude dorpskern, die eind jaren '80 aanzienlijk is vergroot.

De Leidsewallenwetering is een brede, 13<sup>e</sup>-eeuwse waterloop met aan weerszijden een breed, groen talud dat beduidend hoger ligt dan de omgeving. Het vormt een duidelijke buffer tussen Stadscentrum en het oostelijker gelegen Palenstein. Aan de kant van Palenstein loopt de groene ruimte van de Leidsewallenwetering over in de parkachtige omgeving van de zogenaamde Scholendriehoek. Het talud aan de zijde van Stadscentrum is dicht bebouwd en de bebouwing staat ook dicht op het oude jaagpad en het water.

De Voorweg-Vlamingstraat is een historisch ontginningslint en valt als gebied buiten deze cultuurhistorische verkenning. Als grens en overgang speelt het echter een belangrijke cultuurhistorische rol in het geheel. De Zoetermeerlijn kruist de Voorweg ter hoogte van het Westerpark, maakt een scherpe bocht en loopt vervolgens op zo'n 120m afstand over een grote lengte parallel aan de Voorweg-Vlamingstraat. Tussen de Zoetermeerlijn en de Voorweg-Vlamingstraat ligt een strook prestedelijke lintbebouwing met diepe tuinen tot aan de spoorbaan die hier en daar wordt afgewisseld met moderne rijwoningen. Tussen Overwest en de J.L. van Rijweg ligt een brede en met groen omzoomde waterplas tussen de nieuwe bebouwing langs de Voorweg en het spoor. Met al dit groen wordt de Zoetermeerlijn afgeschermd van de Voorweg-Vlamingstraat. Zowel de Leidsewallenwetering als de Voorweg-Vlamingstraat worden op verschillende plaatsen gekruist dan wel overbrugd door de



De Leidsewallenwetering met rechts de bebouwing aan het Lyonpad [Contrei]



De terrasflat aan de Reimsstraat fungeert als geluidsmuur voor de Zoetermeerlijn. De achterzijde is dan ook vrij gesloten [Contrei]



Zoetermeerlijn, maar ook door verkeersviaducten en voet- en fietsbruggen.

De lange zijde van de driehoek grenst aan de Europaweg, de centrale as van de H-structuur, die plaatselijk wel tien rijbanen breed is en deels verdiept is aangelegd. Deze drukke en stedelijke boulevard is wat betreft karakter en verkeersintensiteit de absolute tegenpool van de historische routes die de andere grenzen vormen. Ook binnen de wijk liggen duidelijke grenzen. De Zoetermeerlijn vormt een forse barrière tussen de Engelse en Franse buurt in het zuidoosten en het Stadshart en de Griekse buurt in het noordwesten.

Het Stadshart kan als een afzonderlijk deelgebied beschouwd worden ten opzichte van de andere delen van het Stadscentrum. Dat betekent dat ook het Stadshart zijn eigen begrenzingen heeft. Deze worden in het hiernavolgende besproken.

### Stedenbouwkundige hoofdcompositie en ontsluitingsstructuur

De wijk Stadscentrum ligt ingeklemd tussen de oude dorpskern, de wijken Palenstein en Driemanspolder, onderdeel van het eerste kwadrant, en Buytenwegh-De Leyens, het derde kwadrant. Het stadhuiscomplex vormt zowel fysiek als symbolisch de spil waaromheen de wijk én de andere stadsdelen uitwaaiëren. Dit gegeven wordt ruimtelijk benadrukt door de Stadhuistoren die op de zichtas tussen Stadhuisplein, Grote Dobbe en de beide kerktorens van het oude dorp is geplaatst.

De wijk valt functioneel en ruimtelijk uiteen in het woon- werk- en winkelgebied Stadshart (tussen de Europaweg, Canadalaan, Nederlandlaan, Athenestraat-Marathonpad) en de omringende woonbuurten (de Engelse, Franse en Griekse buurt). Het Stadshart is een hoogstedelijk complex met een rijkdom aan stedenbouwkundige figuren, gebouwtypologieën en functies en is opgedeeld in een monofunctionele, utilitaire benedenstad en een multifunctionele, representatieve bovenstad. Een lange wand van voornamelijk kantoorgebouwen in de benedenstad vormt de noordelijke rand van het Stadshart, langs de drukke Europaweg. De omliggende woonbuurten hebben een ondergeschikte rol in het geheel en dienen vooral om ruimtelijk een overgang te maken van het hoogstedelijke Stadshart naar de laagstedelijke en deels historische wijken en bebouwingslinten rondom. De (binnengebieden van de) woonbuurtjes hebben - hun centrale ligging in aanmerking genomen - een opmerkelijk suburbaan karakter.

De verkeersstructuur van de wijk Stadscentrum is, zoals in alle Zoetermeerse wijken, het fundament voor de ruimtelijke opzet. Met name het Stadshart is op maximale bereikbaarheid ontworpen. De wijk ligt precies op de plek waar de omringende wijken bij elkaar komen, aan de Europaweg. Deze weg is de centrale as van de



Halfronde appartementenblokken kijken uit op de Grote Dobben en vormen samen een royale overgangszone van de oude dorpskern naar het nieuwe stadshart. [Contrei]



De Zoetermeerlijn ter hoogte van de Engelse buurt (links) en de Vlamingstraat (rechts) eind jaren '90 [Stadsarchief Zoetermeer]



H-structuur, het hoofdwegstelsel van de stad. De Zoetermeerlijn (voorheen sprinter, nu sneltram van de Randstadrail (HTM)) heeft hier twee stations op korte afstand van elkaar. Het busstation, gekoppeld aan station Centrum West, is het vertrek- en eindpunt voor stads- en streekbussen.

Al deze infrastructuur, strikt van elkaar gescheiden, verbindt niet alleen, maar vormt ook barrières. De Zoetermeerlijn deelt het gebied onverbiddelijk in tweeën. Fietzers en voetgangers kunnen de spoorlijnen slechts op enkele punten passeren. Het stadhuiscomplex speelt hierbij een cruciale rol. Het ligt pal naast het station Stadshuisplein, in het geografische midden van de wijk, en vormt een brug over het spoor op het punt waar het Stadshart, de Franse en Engelse Buurt en de wandel- en fietsverbindingen tussen Stadshart en Dorpsstraat samenkomen.

In Buytenwegh-De Leyens en Seghwaert had men getracht de diverse verkeerssoorten bijeen te brengen. In Stadscentrum ging men juist uit van de strikte scheiding van verkeerssoorten. Zo kregen voetgangers (en tot 2006 ook 'flanerende' fietsers) het alleenrecht in het winkelgebied van het Stadshart. Hoewel doelmatig en publieksvriendelijk, het verklaart deels ook de weinig uitnodigende buitenkant van het Stadshart. Auto's worden aan de randen van het gebied gestald in een reeks overdekte parkeergarages. Deze vormen samen met de overdekte aanvoerwegen de donkere 'onderwereld' van het Stadshart die zich aan de randen onverbloemd aan de buitenwereld toont. Momenteel wordt er, met het beeldkwaliteitplan Upgrade Stadshart in de hand, wel gewerkt aan de verfraaiing van de vele blinde en/of weinig uitnodigende straatwanden.

Met de keuze om het Stadshart naar de Europaweg te richten en een bufferzone bestaande uit een park en de vergrote Grote Dobbe aan te leggen tussen het Stadscentrum en de oude dorpskern, werd ook de historische infrastructuur (Dorpsstraat, Delftsewallen-Leidsewallen) en de historische oevers van de oude dorpskern goeddeels geborgd. Er bevinden zich in dit gebied wel enkele dissonanten: de brug (met busbaan) over de Leidswallenwetering en het spoorviaduct over de Vlamingstraat ter hoogte van de Bijdorplan kruisen de historische linten niet haaks, maar schuin, en dat niet middels viaducten op pijlers, maar met bruggen op een grondlichaam. Hoewel de viaducten van de Afrikaweg en Australiëweg fors en ingrijpend ogen, toch houden deze de historische structuren beter intact en duidelijker leesbaar.

### Groen en water

Bij een gevarieerde binnenstad horen gevarieerde buitenruimtes, oftewel: 'voor iedere stemming een bestemming'. Drukgebieden en stiltegebieden wisselen elkaar af en liggen, om een maximaal effect te bewerkstelligen, bij voorkeur dicht bij elkaar. De Stadstuin, gelegen tussen de Europaweg en Warande is bij uitstek een



Het plein Centrum-West is de hoofdentree voor het stadshart. Er komen veel vervoersentiteiten samen [Contrei]



De Stadstuin aan de Warande is geïnspireerd op de Japanse tuinkunst [Contrei]



van deze stiltegebieden waar bewoners en het winkelend publiek even rust kunnen vinden. De Stadstuin is een compact binnenstadspark omgeven door hoge bebouwing. Het park, ontworpen door de gemeentelijke landschapontwerper A. ten Ham in 1987, is ongeveer één hectare groot en ligt precies op de grens van de boven- en benedenstad. Het hoogteverschil bedraagt maar liefst zes meter. De inrichting van het park ademt met zijn luchtige beplanting, geometrische vijverpartij en speels aangelegde rotstuijn (ter overbrugging van het hoogteverschil) een Japanse sfeer. De begroeiing in het park bestaat voor een belangrijk deel uit exotische bomen en struiken: een erfenis van de Floriade uit 1992.

De Grote Dobbe en het Dobbepark vormen het tweede centrale park van het Stadscentrum. Voor de aanleg van het Dobbepark eind jaren '80 bestond er al een Grote Dobbe. Deze lag ten noorden van de Nicolaaskerk, als een plaatselijke verbreding van de Buurtvaart, de ringvaart rond de oude dorpskernen van Zoetermeer en Zegwaard. Dergelijke dobbes waren in veel dorpen te vinden en werden gebruikt als drenkplaats voor het vee, als wasplaats en als bron voor bluswater. De Grote en de Kleine Dobbe (tussen de Pilatusdam en de Meidoornlaan) zijn beide bewaard gebleven en dat is vrij uitzonderlijk. Dobbepark en Dobbeplas zijn aangelegd met een dubbel doel: als park en als middel om het oude dorp te scheiden van het nieuwe Stadshart.

Het park bestaat uit twee delen: de strook langs de gekromde woonflats en het Dobbe-eiland. Het eiland was oorspronkelijk ingericht als kunstiland met schermen van cortenstaal, naar ontwerp van de Haagse kunstenaar Kees Verschuren, die een openluchtkunstpaviljoen vormden voor beelden.

Er zijn in het Stadscentrum nog enkele parkjes en waterpartijen te vinden zoals de fraaie groene zone met waterpartij in de Griekse Buurt en het plantsoentje achter de Leliënborgh aan de Berlijnstraat. Al het open water in het Stadscentrum heeft in eerste instantie een waterbergende functie. Een principe waarmee Zoetermeer ver vooruit was op zijn tijd.

## Buurtten

### Stadshart

De verhoogde ligging van het Stadshart is zonder meer uniek in Nederland. Het geheel is gebouwd op grote betonnen platen op pijlers, met uitzondering van de westelijke punt, die is opgehoogd met een grondpakket. Vanaf de westelijke entree van het Stadshart loopt de vloer van het winkelgebied van het Stadshart geleidelijk aan omhoog tot zes meter boven het maaiveld ter plaatse van het Stadhuisplein, het centrale punt van de wijk. De Zoetermeerlijn, bestemmings- en bevoorradings-



Het Grote Dobbepark met op de achtergrond de Vlamingstraat [Contrei]



Het Grote Dobbepark, zicht richting het Marseillepad en de nieuwe hoogbouw in Palenstein [Contrei]



verkeer: alles wordt onder het winkelcentrum doorgevoerd.

De 'benedenstad' is bijzonder utilitair en niet voor ruimtelijke beleving ontworpen, wat in schril contrast staat tot de doorwrochte bovenwereld van het Stadshart, die men via trappen en paden kan betreden. De essentie van het verhoogde Stadshart is dat het niet zomaar is vormgegeven als een winkelcentrum of 'shoppingmall', maar als een volwaardig stuk (binnen)stad met diverse functies dicht op en door elkaar, zoals we die kennen van oude Europese steden. Ook de stedenbouw en architectuur sluiten op dit uitgangspunt aan.

De bovenstad is bijzonder compact gebouwd. Op een oppervlak van ternauwernood zo'n 13 hectare zijn winkels, horeca, woningen, kantoren, bioscopen, een theater, sportvoorzieningen, maar ook woningen te vinden. De bebouwing bestaat grotendeels uit gestapelde laagbouwcomplexen van drie tot vier bouwlagen (de benedenstad niet meegerekend) met winkels en voorzieningen in de plint, al dan niet voorzien van arcades en daarboven appartementen, zoals in een historische stad.

Langs de noordrand van het verhoogde winkelgebied staan, in een rechte lijn drie woontorens van dertien tot drieëntwintig bouwlagen. Ook de westelijke entree van het Stadshart wordt geaccentueerd door torens. Het zijn de vier torens, acht tot drieëntwintig bouwlagen hoog, die onderdeel uitmaken van het complex Spazio (2006). De torens, staand op een platte koek van twee bouwlagen, vormen een stedenbouwkundig uitroepteken bij de voornaamste entree van het Stadshart. Het complex met winkels, kantoren en appartementen van de Architecten Cie komt voort uit een masterplan van het bureau OMA. Spazio wordt doorkruist door een ruime, overdekte winkelpassage die in het westen direct en zonder overgangen aansluit op de niet-overdekte (oorspronkelijke) winkelstraat Westwaarts. In oostelijke richting leidt hij naar Centrum West.

Centrum West is de open ruimte in de oksel van de Europaboulevard en de Afrika-weg die in het zuiden begrensd wordt door de Zoetermeerlijn. Deze ruimte, tevens stationsplein van het station Centrum West, is ondanks de koppeling aan meerdere, belangrijke verbindingen en het Stadshart zelf, geen echt plein. Het is een moeilijk te definiëren stedelijke ruimte die sterk wordt gedomineerd door de aanwezige infrastructuur: de fietsbrug over Zoetermeerlijn, toegang tot de ondergrondse parkeergarage en het busstation. Bovendien zijn zowel het volume als de gevel van Spazio hier uitgesproken hard en weinig uitnodigend vormgegeven, in weerwil van het gegeven dat dit de hoofdentree van het Stadshart is. Ook aan de kant van de Europaboulevard, waar veel fietsers en voetgangers uit de buitenwijken 'aankomen' bij het Stadshart, is het complex in zichzelf gekeerd en gesloten. Verder kent de ruimte richting de Europaweg geen beslotenheid of kwalitatieve intermediair. De westelijke entree naar het Stadshart is door deze combinatie van ruimtelijke facto-



De Stadhuistoren, de spil van de wijk Stadscentrum, heeft een nieuwe gevel gekregen, evenals een van de vleugels van het complex [Contrei]



Het Stadshuisplein is kloppende het hart van het Stadshart [Contrei]



ren een verloren ruimte geworden.

Langs de drukke Europaweg, een brede, deels verdiept liggende stadsboulevard, staan voornamelijk kantoren en institutionele gebouwen in een gesloten gevelwand die van oost naar west (licht) oploopt van vijf tot zeven bouwlagen. De strook heeft aan de Europaboulevard over grote lengtes gesloten (Spazio) of sterk repeterende plinten. Ondanks de strakke rooilijn heeft de wand deels een onregelmatige volumeopbouw en zijn een aantal onderbrekingen en gaten (bijvoorbeeld ter plaatse van de parkeergarage aan het Hogerop) ruimtelijke moeilijk te definiëren. Ondanks deze incidentele onderbrekingen heeft de strook als geheel een gesloten en utilitair karakter. Niets in deze buitenrand kondigt het achterliggende Stadshart aan. Deze geslotenheid wordt aan de oostrand van het Stadshart, aan de Denemarkenlaan, doorgezet. Ook de Duitslandlaan, die midden door het stadshart en de utilitaire benedenstad loopt, is zowel gesloten als onevenwichtig in zijn opbouw: dit is het gevolg van de hoge en tot op de begane grond gesloten appartementengebouwen, de onregelmatige volumeopbouw en vormentaal alsmede van de vele achterkanten van de bovenstad en parkeergarages die aan deze straat grenzen.

In zijn algemeenheid kan vastgesteld worden dat geen van de randen van het Stadshart is ontworpen als volwaardige en zorgvuldig doorontworpen stedelijke ruimte. De randen zijn de resultanten van de keuzes die voor de bovenstad zijn gemaakt en zijn op functionele wijze ingevuld. Ook met de nieuwe toevoegingen aan het Stadshart (bioscoop Kinopolis, Spazio) is deze ruimtelijke koers voortgezet.

Net als in historische binnensteden zijn de straten van het Stadshart welbewust smal geprofileerd en niet overdekt, om een zo natuurlijk mogelijk binnenstadsgevoel bij de bezoekers op te roepen. De overdekte passage annex winkelcentrum aan het Stadhuisplein zat aanvankelijk niet in het plan, maar is er gekomen ter vervanging van de weggevalen V&D. De bebouwing langs de straten is betrekkelijk laag gehouden, maar staat in een goede en opmerkelijk stedelijke verhouding tot de breedtes van de straten. De Promenade is tien meter breed, net iets smaller dan de historische Dorpsstraat.

De gebouwen staan direct tegen elkaar aan en vormen zo gesloten en intieme straten die hier en daar een hellend verloop hebben (vanwege de benedenstad). Het gevelbeeld is afwisselend, als gevolg van het geknikte verloop en de keuze om de straatwanden op te knippen in verschillende kleinere bouweenheden. Om in een niet-overdekt winkelcentrum toch droog te lopen zijn arcades toegevoegd, die op uitgekiende punten van de ene kant van de straat naar de andere springen. De arcades zouden in smalle straten als deze een ruimtelijk gevoel kunnen geven, maar dat is hier maar in beperkte mate het geval: daarvoor zijn ze vaak net te laag. Dit komt hier en daar benauwd over en de begane grondlaag krijgt over grote lengtes



Kantoorpand aan de Europaweg. [Contrei]



De Promenade in het Stadshart met links een klein plein [Contrei]



een wat sombere aanblik. Op veel locaties zijn de arcades dichtgezet met winkelpuien voor uitbreiding van winkeloppervlak. Het gebruik van de winkelstraten door de fiets is nu uitgesloten.

Het Stadhuisplein is de kern van het Stadshart. Rondom dit hoofdplein liggen vier andere pleinen: het Promenadeplein, het Theaterplein, het Burgemeester Wegstapelplein en Driekant. Deze pleintjes staan in nauwe verbinding met elkaar: een principe dat ook in oude steden vaak terug te vinden is. De pleinen zijn de rustpunten in het stedelijk weefsel en tegelijkertijd de kruispunten van verschillende straten die in verschillende richtingen gaan. Om deze diverse looprichtingen te benadrukken zijn de verschillende pleinwanden vaak anders vormgegeven. De grootste open ruimtes liggen aan de rand van het Stadshart: het zijn de Stadstuin (zie Groen en Water) en uiteraard de Markt, die een weids uitzicht biedt op de Grote Dobbe en het Dobbepark.

Een geknikt stratenverloop, onderbroken door intieme pleintjes, herkenbare oriëntatiepunten zoals een karakteristiek gebouw of een boom op geregelde afstanden, een 'natuurlijke' afwisseling van drukke en stille plekken; het Stadshart behoorde een organisch gegroeid karakter te krijgen, waardoor het ook in de toekomst zou kunnen doorgroeien en veranderen.

### (Woon-)buurten

Aan de opzet van de woonbuurtjes hebben geen beelden van historische binnensteden ten grondslag gelegen, maar veeleer de eigenschappen van de plek en de dwingende infrastructuur. Terwijl parkeergarages (voor bezoekers en bewoners) een belangrijk kenmerk zijn van het Stadshart, wordt in de omliggende woonbuurten overal op maaiveld geparkeerd.

### Griekse Buurt

De Griekse Buurt ligt als enige woonbuurt ten noorden van de spoorlijn, een positie die zij deelt met het Stadshart. De buurt grenst aan de Europaweg, de Italiëlaan en Denemarkenlaan, de parallel daaraan gelegen spoorlijn en de Leidsewallenwetering. De ruimtelijke opzet is een directe reactie op deze verkeersintensieve omgeving: in het noorden een half rond appartementencomplex van acht bouwlagen als geluidbarrière langs de Europaweg en in het zuiden een golvende laagbouwflat van drie bouwlagen langs de Italiëlaan. Langs de oostzijde reageert de stedenbouwkundige oplossing eveneens op de context met drie identieke, stompe wohntorens die doorzichten naar de Leidsewallenwetering mogelijk maken. Het binnengebied is ingevuld met geschakelde woningen van twee bouwlagen met een kap in strokenverkaveling, waarbij de uiteinden van de rijtjes zijn verbijzonderd met lage dakgoten en vlaamse gevels. Tussen de hoge buitenrand en het lage binnengebied ligt een fraaie groenzone met waterpartijen.



Het binnenterrein bij de halfronde flat in de Griekse Buurt is ingericht met groen en een fraaie waterpartij. [Contrei]



In de Engelse buurt staan een aantal kantoorvilla's waarvan een deel inmiddels is omgevormd tot appartementencomplex [Contrei]



### Engelse Buurt

De Engelse Buurt bestaat uit twee delen: de drie gekromde, concentrische bouwblokken rond de Grote Dobbe en de solitaire woon- en kantoorgebouwen in een groene omgeving langs de Engelandlaan. De drie stroken rond de plas volgen de ronding van het eiland en sluiten plas en park aan deze zijde fraai af, waardoor het decor van het oude dorp aan de overzijde goed tot zijn recht komt. De stedenbouwkundige opzet van de drie cirkels suggereert een sterke ruimtelijke samenhang, die in de praktijk echter ontbreekt omdat de binnenste ring volledig is georiënteerd op de plas en de buitenste ring op het plantsoen aan de Oxfordstraat. De bebouwing bestaat, van buiten naar binnen, uit rijwoningen van twee bouwlagen met kap, rijwoningen van drie bouwlagen met afgeschuinde achterzijde en, met uitzicht op de Grote Dobbe, appartementenblokken van vijf bouwlagen met plat dak. waarvan de balkons in een eenvoudig, maar doeltreffend scherm van gebouwhoge bogen gevat zijn. Dit maakt de wand tot een eenheid en vormt een rustige, bijna statige achtergrond voor de Grote Dobbe en het bijbehorende park.

De Londenstraat, die tussen de ringen ligt, krijgt ondanks zijn forse maat het karakter van een achterstraat omdat de achtergevel van de appartementenblokken duidelijk niet representatief is vormgegeven en omdat de openbare ruimte wordt beheerst door parkeerstroken.

Tussen de Engelandlaan en de Zoetermeerlijn staan vier kantoorvilla's van vijf tot zes bouwlagen met plat dak, waarvan één inmiddels is omgevormd tot appartementencomplex. Het grote appartementencomplex van zeven bouwlagen op een gesloten plint ten zuiden van de Engelandlaan is verwant aan het appartementencomplex aan de Bordeauxstraat.

### Franse Buurt

De Franse Buurt is een coherente woonbuurt die met een stevige bebouwingsrand wordt afgeschermd van de stedelijke drukte rondom. De rand bestaat uit geschakelde woningen van drie bouwlagen met een afschuinde achterzijde en appartementencomplexen van vijf tot zeven bouwlagen op een gesloten plint met plat dak. Dit complex lijkt een latere toevoeging of wijziging in het plan voor de buurt. De ruimte tussen de Bordeauxlaan en de Leidsewallenwetering is bijna te smal voor het gebouw en het blokkeert de visuele connectie die men met de gekromde terrassenflats aan weerszijden van de wetering trachtte te maken volledig. Het middengebied is ingevuld met rijwoningen van twee bouwlagen met kap in strokenverkaveling. Opvallend is de randbebouwing in de zuidelijke punt, die visueel één lange wand vormt langs de Grote Dobbe en de Leidsewallenwetering. De wand wordt slecht op twee plaatsen doorsneden door een voetpad: één keer bij de voet- en fietsbrug naar Palenstein, en één keer aan de Leidsewallenwetering, waar de incisie een direct zicht geeft op de toren van het Stadhuis.



Een deel van de Franse Buurt is een op traditioneel suburbane wijze uitgelegd. Dit terwijl de locatie inmiddels hoogstedelijke trekken heeft [Contrei]



De terrassenflat aan de Reimsstraat schermt de laagbouw van de Franse Buurt af van de Zoetermeerlijn [Contrei]



## Afwijkingen van de hoofdcompositie

De wijk Stadscentrum, en dan met name het Stadshart, is opgezet als een stadsdeel dat rond een 'harde' kern mee kan groeien met de eisen en de wensen van de tijd. De afgelopen decennia is er dan ook gestaag doorgebouwd aan het Stadshart, waarbij de architectonische en stedenbouwkundige opvattingen van elk nieuw project een afspiegeling van hun eigen tijd zijn en niet altijd aansluiten op de oorspronkelijke uitgangspunten.

Er zijn twee grote complexen die afwijken van de oorspronkelijke ideeën van de ontwerpers over het Stadshart als moderne versie van een traditionele, complexe, multifunctionele stad. Het eerste complex is de Stadshartpassage (1990), het volledig overdekte en monofunctionele winkelcentrum, dat door de ontwikkelaars werd bedacht ter vervanging van één van de vier grote 'trekkers' (de V&D) die in de ontwikkelingsfase afviel. De Passage sluit goed aan op het niet-overdekte winkelgebied, maar heeft verder geen enkele ruimtelijke connectie met de andere functies, bestemmingen en sferen, hetgeen toch een expliciet uitgangspunt was van de ontwerpers.

Spazio, het westelijke sluitstuk en de voornaamste entree van het Stadshart, drukt zich naar buiten toe uit als een vrij autonoom complex, dat losstaat van het Stadshart. Vanuit de winkelpassage zijn, door het glazen dak, de woon- en kantoor-torens erboven wel zichtbaar, maar vanwege het uitgestrekte, plat afgedekte volume zonder aanvullende functies en de gesloten, abstracte vormgeving van de torens, ontstaat er geen ruimtelijke vermenging van functies en sferen.

## Herstructurering

De sloop in 2002 van de Prins Willem-Alexanderhal (1982) en de ingrijpende herontwikkeling van deze locatie tot een woon- en winkelcomplex (La Cadenza) inclusief een stadstheater en een bioscoopcomplex (Kinopolis) rondom een aantrekkelijk nieuw stadsplein, kan als een geslaagde herstructurering beschouwd worden. Mede omdat het naadloos aansluit op de kern-uitgangspunten van het oorspronkelijke plan: besloten stadsruimten die ingekaderd worden door gestapelde laagbouw bovenop een plint met winkels. Juist op deze locatie deed het directe zicht vanaf de benedenstad in de donkere parkeerkelders ernstig afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit van het Stadshart. Het is opmerkelijk dat met dit bouwproject en de bijbehorende nieuwe bestrating (die inmiddels in een groot deel van het Stadshart is toegepast) afscheid genomen is van de originele grijswitte kleur die zo kenmerkend was voor het oorspronkelijke plan. Men heeft gekozen voor traditionele roodbruine baksteentinten.



De ontwikkeling van het stadshart gaat nog altijd door: aan het burgemeester Wegstaplein is in 2016 een horeca-paviljoen gebouwd [Contrei]



De winkelpassage die door het Carré heen loopt is een verlenging van de Promenade [Contrei]



Behalve de hoogbouw van Spazio is er nog op twee locaties hoogbouw toegevoegd aan het Stadshart. De vroegste, uit 1996 (Kokon Architecten) staat in de benedenstad, aan de Stadstuin, is 22 bouwlagen hoog, en voegt zich soepel in het stedelijk weefsel en verhoogt zelfs de monumentaliteit van de kleine, besloten Stadstuin. De City Tower van architect Cees Reijers staat eveneens in de benedenstad, telt ook 22 bouwlagen en is aan de rand van en deels in een vijver geplaatst.

Het Stadshart als geheel is ontworpen als een complex dat zich, gelijk een traditionele, organisch groeiende stad, blijft ontwikkelen terwijl de basisstructuur (de scheiding van onder- en bovenwereld, de stedenbouwkundige structuur, het specifieke type stedelijkheid, zowel programmatisch als stedenbouwkundig en architectonisch) herkenbaar en zijn kernwaarden behouden blijven. Sinds het slaan van de eerste paal in 1978 is er doorlopend ontworpen, gesloopt, gerenoveerd en opnieuw toegevoegd aan het Stadshart. De beide uiteinden van het Stadshart, Spazio in het westen en La Cadenza in het oosten, geven de verschillende visies weer hoe er met dit continue doorbouwen omgegaan kan worden.

Hoe dan ook zal het nu nog overwegend horizontale beeld van het centrum in de toekomst alleen maar meer worden bepaald door hoogbouw.

## Architectuur

### Algemeen

In het Stadshart is een 'eenheid in verscheidenheid' nagestreefd, zoals in historische binnensteden. Hoewel de ruimtelijke opzet van het Stadshart nog duidelijk past in de kleinschaligheidsgedachte van de jaren '70 en de ontwerpers verplicht waren de patronen (zoals de arcades of wisselende gevelbeelden) van het Stadsbeeldplan ook op gebouwniveau toe te passen, behoort de architectuur over het algemeen niet meer tot deze stroming. Alleen het politie- en brandweerbureau en de Leliënborgh vertonen nog verwantschap met de kleinschalige architectuur van de wijken Buytenwegh-De Leyens en Seghwaert.

De architectuur van het Stadscentrum, hoe klein deze wijk ook is in vergelijking met de omliggende wijken, is allerm minst homogeen. Dit is deels het gevolg van de ver doorgevoerde scheiding van verkeersstromen. Hieruit volgde ook een scherpe scheiding tussen de buurten van het Stadscentrum, hetgeen de vrijheid schiep om uiteenlopende stijlen en typologieën toe te passen. Ook tekent zich een opvallende verandering in architectuurstijlen af die onderdeel zijn van een dóórgaande ontwikkeling.



Driekant in het Stadshart: de beperkte hoogte van de gebouwen en de erkers, arcades en balkons dragen bij aan het karakter van een traditionele Hollandse stad [Contrei]



Noordwaarts in het stadshart [Contrei]



Aan de doorgaande autowegen, de Europaweg en de Denemarkenlaan toont het Stadshart zich van zijn stedelijkste kant. Al is de architectuur, met uitzondering van het politie- en brandweerbureau, Stadstheater en Movie Palace, vrijwel nergens heel uitgesproken of van uitzonderlijke kwaliteit, en zijn de plinten veelal dood. Langs de vele fiets- en wandelroutes die voornamelijk door de woonbuurtjes rondom het Stadshart voeren, krijgt men een heel ander beeld van de wijk. Hier liggen langgerekte lage of middelhoge bouwblokken en urban villa's (een nieuw type in de jaren '80) aan fraaie waterpartijen (Marathonpad) of parkachtige groenstroken (Oxfordstraat).

De architectuur van de woonbuurten strookt met die in het Stadshart, met dat verschil dat in de echte 'binnenstad', het rijk van de voetganger, de gevelbeelden elkaar sneller afwisselen, dankzij de keuze om meerdere architecten aan één blok te laten ontwerpen. Ten opzichte van de voorgaande periode van kleinschaligheid is de architectuur verregaand verzakelijkt en versoberd en van haar warme imago ontdaan. De langdurige economische recessie van de jaren '80 heeft hier voor een belangrijk deel aan bijgedragen. De omslag in het architectuurklimaat was echter minstens zo belangrijk. Donkere, 'natuurlijke' kleuren maakten plaats voor hele lichte, abstracte of juist opvallende, kunstmatige kleuren. Gevelschema's werden generationaliseerd en detaillering werd steeds verder vereenvoudigd en ronduit bot. Losse elementen als balkons of erkers zijn niet langer onderdeel van een gevelcompositie, maar worden 'los' aan de gevel gehangen. Nieuwe materialen als kunststof gevelplaten deden massaal hun intrede. Deze destijds nieuwe architectonische koers verleent aan het Stadshart in zekere zin een Januskop: wat betreft functiemenging, routing en congestie (waaronder wonen boven winkels) is het Stadshart goed doordacht, maar de architectuur ondersteunt de hoge ambitie met betrekking tot belevingswaarde maar zeer ten dele.

Alle versobering van de architectuur ten spijt, het Stadsbeeldplan heeft van het Stadshart een uniek gebied gemaakt. De nauwe straatprofielen in contrast met de pleintjes, de bebouwde en onbebouwde ruimten die elkaars contramal vormen, de 'eenheid in verscheidenheid' en de afstemming van openbare inrichting en architectuur op elkaar scheppen een zeer consequent en goed herkenbaar stadsbeeld. Hoe snel architectuuropvattingen elkaar kunnen afwisselen is in het Stadscentrum goed afleesbaar aan ontwerpen van dezelfde architectenbureaus (Leo de Jonge Architecten, Kokon) die slechts enkele jaren na elkaar zijn gemaakt. Kort na de voltooiing van het Stadshart in 1990 breekt er een vrolijk postmodernisme door, eerst nog bescheiden in het Stadstheater, later steeds uitbundiger in woontorens, winkelgalerijen en op zijn uitbundigst in het Movie Palace.

Spazio valt met zijn ver doorgevoerde, harde architectuurtaal en moderne, kunstmatige materialen als glas, staal en kunststof en gladde gevelafwerkingen, juist in de plint, binnen het supermodernisme, terwijl La Cadenza aan het Oostwaarts een



Het Stadstheater gezien vanaf het Oostwaarts [Contrei]



uiting is van een architectuurstroming die men 'Consumentisme' zou kunnen noemen. Bij de laatste wordt gestreefd de architectuur niet zozeer vanuit een abstract concept vorm te geven, maar aan te sluiten op de behoeften van de gebruikers en de architectuurtaal vanuit de logica van de plek en zijn toekomstige functie te ontwerpen en te materialiseren.

Het beeldkwaliteitsplan Upgrade Stadshart uit 2017 wijst met haar aandacht voor een kleurenpalet dat duidelijk bonter is dan oorspronkelijk en de grotere ruimte die geboden wordt aan winkelpuien en gevelhoge reclame, naar een volledig ander concept van de binnenstad, waar het consumeren wordt toegestaan de andere functies als wonen te domineren.



Drie stijlen op een rij: van links naar rechts La Cadenza, Kinopolis en de City Tower [Contrei]



## Dissonanten

1. De bebouwingsrand van de Franse Buurt langs de historische Leidsewallenwetering. Met name het appartementencomplex van vijf bouwlagen op een gesloten plint en de (uitbouw van de) tandartskliniek aan de Osyiaan verstoren de continuïteit van de 13<sup>e</sup>-eeuwse wetering.
2. Het viaduct van de Zoetermeerlijn dat het historische en van oorsprong recht-doorgaande lint van de Vlamingstraat in tweeën knipt en de moeizame aansluiting van Vlamingstraat en Londenstraat die hieruit voortvloeit.
3. De brug van de Osyiaan (busbaan) over de Leidsewallenwetering die schuin, óp in plaats van bóven het maaiveld het talud en het water kruist.
4. Het reclamebord van het Rabobank-gebouw aan de zuidzijde van Centrum West, dat pal achter het beschermde historische lint van de Voorweg ligt.
5. Meerdere objecten die vanaf de jaren '90 aan het Stadshart zijn toegevoegd breken met het oorspronkelijke en uitgevoerde concept van het Stadshart, waarin de nadruk lag op het definiëren van stadsruimten en stadsroutes door middel van zeer doordachte en wetenschappelijk onderbouwde encenering van ruimtes. De architectuur was ondergeschikt aan deze encenering. Stedelijkheid was niet alleen maar commercie, maar ook ruimtebeleving en de opbouw van de straatwanden en bouwblokken. In plaats daarvan is bij nieuwere invullingen en toevoegingen de aandacht verschoven naar de individualiteit van het gebouwde object, waardoor de stedelijke ruimten tussen de objecten moeilijker gedefinieerd kunnen worden (Kinopolis, Spazio).
6. Alle randen van het Stadshart (Europaboulevard, Denemarkenlaan, Nederlandlaan, rand langs het spoor) hebben een 'steriele' stedelijke kwaliteit, met zeer weinig stedelijke functies in de plint van de gebouwen (weinig interactie tussen binnen en buiten), veel achterkanten of blinde gevels op begane grondniveau, een overmaat aan kantoorfuncties en kantoorgebouwen, (ingangen van) parkeergarages en inkijken in de donkere onderwereld van het dek waar het Stadshart op is gebouwd. Dit is voor een belangrijk deel het gevolg van het feit dat tijdens het ontwerp de volle aandacht naar de vormgeving van de beleving van de bovenwereld/binnenwereld van het Stadshart is gegaan en er geen voldragen visie op de randen was ontwikkeld. Deze erfenis is ten dele ongedaan gemaakt met het herontwerpen van de toegangen tot het Stadshart (Oostwaarts, Duitslandlaan), maar tegelijkertijd wordt de ongenaakbaarheid van de rand doorgezet in nieuwe ontwikkelingen, met name bij Spazio.



De (uitbouw) van de tandartsenpraktijk en het appartementencomplex aan de Osyiaan staan pal tegen de Leidsewallenwetering aan. Het voetpad, een waardevolle recreatieroute, krijgt het karakter van een achterpad [Contreij]



De functionele rand van het stadshart bestaat uit (toegangswegen voor) parkeergarages, distributie en gesloten achterkanten [Contreij]



7. Spazio is een complex dat fysiek direct aansluit op het oorspronkelijke Stadshart, maar hier geen ruimtelijke connectie mee aangaat, anders dan de doorloop van Westwaarts naar de overdekte passage. Het complex heeft een hoge mate van ruimtelijke autonomie ten opzichte van het oudere Stadshart, als gevolg van zijn harde en sterk afwijkende contour, de dóórgaande, horizontale grootschaligheid van de plint langs het Buitenom en de volledige geslotenheid van de gevels aan het plein Centrum-West.
8. Het plein Centrum-West is vormgegeven als de westelijke hoofdentree van het Stadshart, maar kan die ambitie niet waarmaken omdat het doorsneden wordt door de fietsbrug (Overwest) en de entree naar de parkeergarage. Ook de gevel van Spazio op deze locatie is hard vormgegeven, heeft louter een commerciële betekenis en verleent geen ruimtelijke kwaliteiten aan de aangrenzende openbare ruimte.
9. Het recent ingezette reclame- en puienbeleid in het Stadshart breekt ingrijpend met het oorspronkelijke concept van de binnenstad, dat is gebaseerd op het voorbeeld van de klassieke stedelijkheid. Deze stedelijkheid wordt, behalve door continue stedelijke ruimtes, gekenmerkt door de invulling van het stedelijk weefsel met gebouwen die meerdere stedelijke functies (kunnen) herbergen. Commercie en dienstverlening zitten daarbij altijd in de plint, op voetgangersniveau, terwijl daarboven wordt gewoond of kantoren zijn gehuisvest. De architectuur drukt deze functiestapeling uit door zowel de commercie op de begane grond als de niet-commerciële functies daarboven elk op eigen wijze in de gebouwfaçades uit te drukken. De verdiepingen boven de plint worden daarbij expliciet met een duurzaam architectonisch karakter ontworpen.  
 In de huidig ingezette ontwikkeling wordt de commercie in de plint naar boven doorgetrokken (Albert Heijn, JD-Sports), waarbij de stedelijke gevels met een stapeling van functies door de commercie worden weggedrukt en de architectuur ondergeschikt wordt gemaakt aan reclame. Hiermee wordt de uitdrukking van de gevelwanden volledig afhankelijk gemaakt van (tijdelijke) reclameboodschappen en commercie.  
 Het voorgaande hangt (sterk) samen met het gegeven dat op veel plaatsen de arcades met winkelpuien zijn dichtgezet: een ontwikkeling die sinds 2006 gaande is. De winkeldeur ligt nu steeds vaker in het gevelvlak, en de gevel wordt daarmee een aanlokkelijk uithangbord.



Het reclame- en puienbeleid heeft grote invloed op het straat- en architectuurbeeld. De verdiepingen boven de winkelplint worden losgeknipt en visueel gemarginaliseerd. Het centrale concept van de ontwerpers van het Stadshart als een moderne historische binnenstad met winkels en daarboven wonen wordt zo aangetast [Contrei]



De markering van de Passage Westwaart is meer onderdeel van de reclame-uitingen dan van de architectuur [Contrei]



# Cultuurhistorische waarden

1. De van oorsprong prestedelijke landschappelijke structuren - vaak van middeleeuwse oorsprong - als oude dijklichamen en kades die in het Stadscentrum zijn opgenomen, te weten:
  - de 13<sup>e</sup>-eeuwse kade en waterweg van de Leidsewallenwetering met de naastgelegen taluds als onderdeel van de ontstaansgeschiedenis en belangrijke economische factor (als waterweg) van de dorpen Zoetermeer en Zegwaard.
  - de Grote Dobbe als (sterk uitgebreide) historische verbreding in de ringvaart rond de oude dorpskern, de Buurtvaart, en als onderdeel van het beschermde dorpsgezicht Dorpsstraat.
  - de J.L. van Rijweg als rudiment van een van de oudste structuren in Stadscentrum en in heel Zoetermeer, namelijk de Broekweg.
2. Het Stadshart als een zeer vroeg, consequent uitgewerkt en voor Nederland uniek voorbeeld van 'meervoudig grondgebruik', waarbij het hele stadshart is gerealiseerd op een opgetild dek, waaronder geparkeerd wordt en de Zoetermeerlijn gedeeltelijk onderdoor wordt gevoerd.
3. Het ruimtelijke concept van een moderne 'historische' binnenstad, waarbij de destijds toonaangevende internationale vakliteratuur met betrekking tot ruimtelijke beleving en zichzelf historisch bewezen principes van stedenbouw (vaak op basis van analyses van vooroorlogse stedelijke weefsels wereldwijd) op een moderne wijze werden ingezet als grondslag voor het ontwerp. De directe inzet een beeldkwaliteitplan en van patronen uit het boek 'A Pattern Language' is daarbij uitzonderlijk.

Belangrijke bouwstenen voor de cultuurhistorische waardering van dit concept voor het Stadshart zijn:

- een stedenbouwkundige opzet waarbij ruimtelijke en functionele diversiteit als uitgangspunt werden genomen, net als geleidelijke doorontwikkeling, als in een historische binnenstad.

- De ingenieuze koppeling van het Stadshart aan de Zoetermeerlijn, waarbij via het concept van de zogenaamde 'Omgeklapte Lus, de binnenstad via twee stations (gedeeltelijk ondergronds) wordt ontsloten.
- functionele diversiteit in verticale zin – zoals in een klassieke Europese stad – waarbij de plinten de winkels herbergen en de lagen daarboven de woningen of kantoren en de architectuur deze stapeling van functies reflecteert.
- de ruimtelijke opzet volgens een consequente toepassing van de belevingsstudies, vertaald in het zogenaamde Stadsbeeldplan, en zichtbaar in het beweeglijke stratenbeloop, de smalle straatprofielen in combinatie met de traditionele binnenstedelijke hoogte van de gebouwen, de besloten pleintjes op knooppunten, de verschillen in architectonische expressie tussen de bouweenheden, de bewust aangebrachte verschillen in karakter van de diverse pleinen, de verschillen in architectuur op de knooppunten bij routekeuzes, de toepassing van arcades en de stenige draagstructuur van de gebouwen op plintniveau, de inrichting van de pleintjes met bomen en groen en de middelen (balkons, loggia's) die worden toegepast in de gevelarchitectuur om interactie tussen woningen en de stad te bewerkstelligen.
- de doelbewust ingebouwde mogelijkheden om de binnenstad in de toekomst dóór te ontwikkelen, met instandhouding van de structuurbepalende elementen en de compactheid van het stadsweefsel, waar-bij de bebouwing de mal is van de open ruimte;
- het beeld van 'eenheid in verscheidenheid', waarbij enerzijds eenheid tot stand komt door de consequente maatvoeringen (traveematen, straatprofielen e.d.), het voorgeschreven materiaal- en kleurengamma, de gelijkende vormtaal, en anderzijds verscheidenheid door de 'pandsgewijze' invullingen en de afwisseling van stedelijke ruimtes.



4. De geslaagde poortwerking van het Zuidwaarts, waardoor het contrast tussen het intieme Stadshart en de weidse ruimte van Markt en Dobbeplas ten volle tot zijn recht komt.
5. De Stadstuin als zeer fraai en (nagenoeg) gaaf ontwerp uit de constituerende periode en als belangrijke bouwsteen in het stadsweefsel dat opgebouwd is uit tegengestelde en elkaar aanvullende 'bestemmingen'
8. Het geheel van Grote Dobbe, Dobbepark, Markt en de kade van het Marseilleepad, dat op een aantrekkelijke manier afstand schept tussen het moderne Stadshart en de oude dorpskern.
9. De 'groene kraag' bestaande uit een natuurlijk maaiveld met boompartijen en -rijen en heesters rond de H-structuur (met name rond de T-splitsingen van de Europaweg met de Aziëweg en de Afrikaweg) als uitwerking van de H-structuur als een type 'parkway', een vrijliggende verkeersweg in een (zeer) groene omgeving met doorzichten naar de omliggende stad.
- 10 De waterpartij met omliggende groenzone in de Griekse Buurt die op een eenvoudige, maar doeltreffende wijze een overgang vormt tussen de hoog- en laagbouw van het gebied.
- 11 Het plantsoen ten noorden van de Zoetermeerlijn (aan de Oxfordstraat) en de waterpartij ten zuiden ervan (ter hoogte van de Ierlandlaan) als bufferzone tussen de nieuwbouw in de wijk Stadscentrum en het historische lint van de Voorweg.
- 12 De twee waterpartijen in de noordelijke rand van het Stadshart, achtereenvolgens gelegen achter de Leliënborgh, aan de voet van de City Tower.





**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



## 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, Waijer, 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](http://www.contrei.eu)



**Contact:** Gemeente Zoetermeer  
afdeling Ruimtelijk Beleid / team Erfgoed  
Postbus 15  
2700 AA Zoetermeer  
tel: 14079  
e-mail: [erfgoed@zoetermeer.nl](mailto:erfgoed@zoetermeer.nl)  
website: [www.zoetermeer.nl](http://www.zoetermeer.nl)

Zoetermeer, mei 2023

