De entree Zoetermeer cultuurhistorische inventarisatie & waardestelling

november 2019

gemeente Zoetermeer

Architectuur Welstand FLEXUS Cultuurhistorie

Colofon

Opdrachtgever:
Gemeente Zoetermeer
drs. Margriet Panman
adviseur Erfgoed & Architectuur

Uitvoering/Research:

Flexus
Architectuur Welstand & Cultuurhistorie
Provenierssingel 15A
3033 ED Rotterdam
www.flexusawc.nl

drs. ing. Marcel R. van Winsen
ir. Hugo J. van Velzen
Pieter Waijer MArch
Maurice Moerland MA

Rotterdam, november 2019

ISBN: [invullen]
NUR: [invullen]

Foto's voorkant: De Entree en omgeving, gemaakt door Flexus AWC.

Voor een nader onderzoek naar de complexen Kristaltoren en De Mammoet is samengewerkt met de heer Alex Hendriksen MA.

Onze speciale dank gaat uit naar de heer Willem Hermans die ons nader informatie verschafte over de planvorming binnen Zoetermeer in de periode 1968 – 1979 en naar de stedenbouwkundigen van Zoetermeer, de heren Marcel Keijzer en Niek van der Velde die ons nader geïnformeerd hebben over de plannen voor De Entree.

Deze rapportage is alleen opgesteld t.b.v. onderzoeksdoeleinden, en niet t.b.v. commerciële verspreiding.

Leeswijzer

De cultuurhistorische verkenning en waardenstelling 'De Entree Zoetermeer' heeft de volgende opzet:

In **hoofdstuk 1** worden de achtergronden en de grondslagen van het cultuurhistorisch onderzoek kort uiteengezet: de achtergronden voor de opdracht, de uitgangspunten van het onderzoek, de doelstellingen, de methoden van waardering en de methoden van onderzoek.

In **hoofdstuk 2** is de biografie van de Afrikaweg en omgeving te vinden. De ontstaansgeschiedenis en de ontwikkeling van het gebied wordt chronologisch beschreven. De geschiedenis is ingedeeld in de volgende tijdvakken:

- De eerste ontginningen (1000-1550)
- Inundatie, droogmakerijen en buitenplaatsen (1550-1800)
- Infrastructuur, aangroeiend boterdorp (1800-1945)
- Van compact dorp naar satellietstad (1945-1980)
- Een eigen Stadshart en sprong over de snelweg (1980 – 2018)

Hoofdstuk 2 is van belang voor de historisch geïnteresseerde lezer. In dit hoofdstuk zijn literatuurverwijzingen in verkorte vorm opgenomen in de teksten. Deze verwijzen naar de literatuurlijst aan het eind van dit rapport.

In **hoofdstuk 3** is de cultuurhistorisch-ruimtelijke analyse van de Afrikaweg en omgeving te vinden. Hier zijn de cultuurhistorisch-ruimtelijke waarden en aanbevelingen in algemene zin geformuleerd, dus voor het gebied als geheel en op de grootste hoofdlijnen. Hoofdstuk 3 is van belang voor cultuurhistorici, stedenbouwkundigen, bestemmingsplanmakers, de stadsbouwmeester en de commissie ruimtelijke kwaliteit.

In **hoofdstuk 4** zijn de cultuurhistorisch-ruimtelijke waarden en aanbevelingen geformuleerd voor de 8 deelgebieden in en rond het plangebied van de Entree:

1. Stadscentrum–West
2. Historisch lint – Voorweg/Vlamingstraat
3. Kwartierzone tussen Voorweg en Driemanspolder
4. Parklandschap – Abdissenbos
5. Grootschalige kantorenstrook – Afrikaweg oost
6. Kleinschalige kantorenstrook – Afrikaweg-west
7. Stationsgebied – Zoetermeer Noord
8. Stationsgebied – Zoetermeer Zuid/Campus

Tevens is een tekening opgenomen waarop de verschillende deelgebieden aangegeven zijn.
De beschrijving van de cultuurhistorisch-ruimtelijke waarden en ruimtelijke opbouw en de aanbevelingen zijn hier van een gedetailleerder niveau dan de algemene beschrijvingen, waarderingen en aanbevelingen van hoofdstuk 3, maar sluiten hier wel op aan.

Hoofdstuk 4 is van belang bij detailuitwerking van plannen voor de Entree. Dit hoofdstuk is bestemd voor cultuurhistorici, stedenbouwkundigen, bestemmingsplanmakers, de stadsbouwmeester en de commissie ruimtelijke kwaliteit.

In **hoofdstuk 5** vindt de cultuurhistorische waardering plaats van de zogenaamde 'objecten', dat zijn de panden die op grond van dit onderzoek cultuurhistorisch waardevol worden bevonden. Hoofdstuk 5 is van belang voor diegenen die inzicht willen krijgen in de cultuurhistorische waarde van panden in het gebied.

Wij adviseren de snelle lezer die de cultuurhistorische inventarisatie raadpleegt in verband met concrete (stede-) bouwplannen of andere ruimtelijke ontwikkelingen om eerst hoofdstuk 3 te lezen, waarna uitgaande van de in hoofdstuk 4 opgenomen 'deelgebiedenkaart' in paragraaf 4.1. doorgelezen kan worden in de specifieke deelgebiedsparagraaf in hoofdstuk 4. Een nog snellere methode is het scannen van de teksten in het document die in blauwe blokken geplaatst zijn.

Inhoudsopgave

#	**Leeswijzer**	3
#1	**Inleiding: vraagstelling & methodiek**	5
1.1	Inleiding	6
1.2	Vraagstelling & methodiek	7
1.2.1	Situatieschets en opgave	
1.2.2	Verhouding tussen De Entree & de bestaande omgeving	
1.2.3	Cultuurhistorische waarden nader beschouwd	
1.2.4	Methoden van onderzoek	8
1.2.5	Grondslag voor waardering	
1.2.6	Criteria cultuurhistorische waardering	
1.2.7	Grondslag voor aanbeveling	9
#2	**Biografie**	10
2.1	Inleiding	11
2.2	De eerste ontginningen Voorweg, het Tweelingdorp en de Landscheiding	12
2.3	Inundatie, droogmakerijen en buitenplaatsen	14
2.4	Infrastructuur, aangroeiend Boterdorp	16
2.5	Van compact dorp naar satellietstad	17
2.6	Een eigen stadshart en sprong over de snelweg	26
#3	**Cultuurhistorische ruimtelijke analyse op hoofdlijnen**	29
3.1	Inleiding	30
3.2	Historische voetafdruk in het landschap	31
3.3	De H-structuur - autoweglint van de 20e eeuw	33
3.4	Afrikaweg en omgeving: breuklijnen en asymmetrie	35
Kadertekst	Tunnels	38
Kadertekst	Klaverbladcomplex	41
#4	**Deelgebieden**	44
4.1	Inleiding	45
4.2	Stadscentrum-West	46
4.3	Historisch lint/Voorweg	50
4.4	Kwartierzone - tussen Voorweg en Driemanspolder	54
4.5	Parklandschap met torens/schijven (Abdissenbos e.o.)	57
4.6	Grootschalige kantorenstrook oost	61
4.7	Kleinschalige kantorenstrook west	65
4.8	Station Zoetermeer-Noord	69
4.9	Station Zoetermeer-Zuid/Campus	73
#5	**Cultuurhistorisch waardevolle panden**	77
5.1	Inleiding	78
5.2	Waarderen	80
5.3	De Kristalkantoren - ZZOP	83
5.4	De Mammoet - J. Vlaming	87
#	**Bronnen en Literatuur**	92

Hyperlinks

De voorgaande inhoudsopgave is in het digitale document voorzien van hyperlinks. Door met de muis in de bovenstaande inhoudsopgave op een titel te klikken komt u automatisch in het betreffende deel van de verkenning.

Door op een paarse randbalk te klikken is het mogelijk om direct weer terug te komen op deze inhoudsopgave pagina.

#1

INLEIDING: VRAAGSTELLING & METHODIEK

De gemeente Zoetermeer heeft ons bureau per juli 2019 uitgenodigd om een onderzoek te doen naar de cultuurhistorische waarden in en rond het toekomstige stadsgebied de Entree. De Entree wordt binnen de planvorming van Zoetermeer opgevat als één gebied met een toekomstig herkenbare en eenduidige karakteristiek. Het Masterplan en het Gebiedsontwikkelingsplan 2019 schetsen een gewenst eindbeeld met een nieuwe dimensie van stedelijkheid voor Zoetermeer. Als resultante van ons onderzoek dienen zich vragen aan betreffende de cultuurhistorische waarde van de bestaande omgeving en de opvattingen die hieraan ten grondslag gelegen hebben. Eerst dient zich echter de vraag aan wat onder cultuurhistorische waarde verstaan wordt en wat de optiek van het voorliggende rapport is.

Vraagstelling & methodiek

1.2.1 Situatieschets en opgave

De Entree zal ontstaan op een footprint en in een omgeving die resultante is van de geschiedenis, ook al is deze voor het overgrote deel van het gebied betrekkelijk recent. Geschiedenis kan beschouwd worden als een hindernis op weg naar een toekomstig eindbeeld. Het is ook mogelijk de invalshoek geschiedenis op te vatten als ingang voor verrijking en verdieping van voorliggende plannen. Steden ontlenen hun complexiteit en de belevingservaringen die hieruit voortvloeien immers vaak aan een veelvoud van historische lagen die erin opgenomen zijn. Het resultaat hiervan is een attractieve omgeving met tijdsdiepte.

Cultuurhistorische waarde heeft inmiddels een erkende positie binnen de ruimtelijke ordening. Dit geschiedt op basis van wetgeving. Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, artikel 3.6.1)) verplicht vanaf 1 januari 2012 gemeenten in het omgevingsplan een beschrijving op te nemen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. Kernvraag daarbij is: zijn er cultuurhistorische objecten, structuren in het gebied aanwezig die vragen om bescherming?

Voor het beschermd stadsgezicht Voorweg is hierop een voor de hand liggend antwoord te geven. Het zou echter van een te beperkte benadering getuigen hier te stoppen. De Afrikaweg is als onderdeel van de H-structuur uit de jaren ’60 en ’70 onderdeel van dit cultuurhistorisch artefact. Daarnaast zijn in het plangebied van de Entree ook gebouwen en structuren tot stand gekomen die iets vertellen over de ontwikkeling van Zoetermeer als New Town en die de dimensie van een enkel bouwplan overstijgen. Deze hebben hiermee ook cultuurhistorische waarde.

Voor het verkrijgen van inzicht in wat cultuurhistorische waarde precies representeert, verwijzen wij naar paragraaf 1.2.3.

1.2.2 Verhouding tussen De Entree en de bestaande omgeving

Naast de concrete cultuurhistorische vraagstukken binnen het omgevingsplangebied van de Entree spelen ook vragen rond de verhouding tussen de Entree en aangrenzende stadsgebieden. Zoetermeer staat voor een nieuwe verstedelijkingsfase. De visuele beelden in het Masterplandocument suggereren een quantumsprong van groeikern naar stad. Een groot contrast tussen het nieuwe, meer hoogstedelijke gebied en de groeikernwijken er omheen zou hiervan het resultaat kunnen zijn.

De keuze voor eenduidigheid in vormgeving van het Entreegebied ligt voor de hand om deze stads-entree los te weken van haar groeikernidentiteit, maar er zullen niettemin ook antwoorden gevonden moeten worden op vragen rond de ruimtelijke koppelingen met de omgeving. Daarnaast is aandacht voor een enigszins coherent tussengebied tussen de nieuwe stadsentree en bestaande omgeving, de zogenaamde ‘ritssluitingen’ noord- zuid zoals één van de gemeentelijke stedenbouwkundigen kernachtig uitdrukte, van belang.

Om hier antwoorden op te vinden hebben we onszelf de vraag gesteld hoe de omgeving vanuit cultuurhistorische optiek begrepen moet worden en welke randvoorwaarden deze - hier veelvormige - omgeving stelt aan het plan.
Uiteindelijk zal beslissend zijn of deze eerste grootschalige verdichtingsoperatie die de Entree is, zich straks niet alleen zal voordoen als de volgende naoorlogse wijziging in de visie op Zoetermeer, hoe interessant ook, maar dat deze zich ook zal voordoen als een integraal onderdeel van continue stedelijk weefsel. Naar onze indruk is dat laatste het streefbeeld dat op het netvlies zou moeten staan omdat de echte quantumsprong van groeikern naar stad alleen daarmee bewerkstelligd kan worden.

1.2.3 Cultuurhistorische waarden nader beschouwd

Wat zijn cultuurhistorisch waarden? Onder cultuurhistorische waarden van een gebied worden verstaan: de zichtbare en onzichtbare (bovengrondse én ondergrondse) historische objecten en structuren die bepalend zijn voor de afleesbaarheid van de geschiedenis en/of een waardevolle bijdrage leveren aan het karakter en de identiteit van een gebied. Monumenten vertegenwoordigen evidente cultuurhistorische waarden, maar ook de historische ‘morfologie’, dat wil zeggen de historische vorm van een nederzetting of gebied, is van groot belang voor het in kaart brengen van het totaal aan cultuurhistorische waarden van een gebied. Historische dijken, havenbekkens, bruggen, kades, stratenpatronen, historische perceelsindelingen en straatprofielen, de verhouding tussen onbebouwd en bebouwd, de karakteristieke plaatsing van gebouwen op het perceel, de architectuur van de individuele bebouwing en bijvoorbeeld de ontsluitingen maken onderdeel uit van de cultuurhistorische karakteristieken van een omgeving. Ook de historische groenstructuren alsmede de ondergrondse (archeologische) objecten en structuren vormen onderdeel van de cultuurhistorische waarden van een gebied. Deze laatste vormen overigens geen onderdeel van deze studie.
Ouderdom en de mate waarin bepaalde objecten, ruimtelijke vormen en typologieën kenmerkend zijn voor een plek spelen een belangrijke rol in de waar-

dering. Doorgaans geldt: hoe ouder het object, structuur, bouwspoor of archeologische artefact, hoe waardevoller. Maar dat wil niet zeggen dat minder oude gebouwen of structuren niet evenéens zeer waardevol kunnen zijn, bijvoorbeeld 20e-eeuwse kantoren, en kunst- of ingenieurskunstwerken. Hierbij speelt dan vaker de esthetiek van het object een rol, de specificiteit van de architectuur en typologieën uit die periode, de zeldzaamheid of de constatering dat het object of de structuur een prominente rol heeft gespeeld in het oeuvre van een architect(enbureau) of een karakteristieke periode van de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied.

Doelstellingen en focus van het onderzoek
Hoewel bepaalde tijdlagen veel zichtbaarder aanwezig zijn dan andere, is de cultuurhistorische rijkdom van een gebied, en daarmee ook de rijkdom van beleving, vaak gelegen in de ervaring van een grote tijddiepte of cultuurhistorische meerlagigheid. Omdat het hier beschreven gebied in meerdere tijdvakken tot stand is gekomen worden al die tijdlagen behandeld wat betreft hun bijdragen aan het ontstaan het gebied en omgeving van De Entree in zijn huidige verschijningsvorm.

De achtergrond van deze opdracht, het vervlechten van cultuurhistorische waarden in het ruimtelijk beleid en het borgen ervan in de ruimtelijke beleidsinstrumenten, betekent dat in dit onderzoek niet alleen de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied wordt beschreven, de specifieke groeiprocessen, de planvorming en de ideeën die het gebied hebben gevormd, maar ook de ruimtelijke resultanten van die geschiedenis. Daartussen bevinden zich immers díe fysieke cultuurhistorische waarden die in het omgevingsplan en wellicht ook nog in andere ruimtelijke instrumenten een plaats dienen te krijgen. De ontwikkelingsgeschiedenis van dit gebied wordt om die reden doelgericht geschreven op het begrijpen van het ruimtelijke 'systeem' en op het efficiënt inzetten van deze kennis in het ruimtelijk instrumentarium. Dat laatste brengt weer met zich mee dat de fysieke cultuurhistorische waarden niet alleen maar gewaardeerd worden vanuit hun cultuurhistorische ontstaansgronden, maar ook vanuit hun ruimtelijke kwaliteiten en bijdragen aan het bestaande en mogelijk toekomstig stedelijk en landschappelijk weefsel.

De cultuurhistorische waarden die gedestilleerd worden uit deze analyse hebben zowel betrekking op waardevolle objecten (gebouwen, bouwwerken), maar ook op historische structuren, een bepaald stedenbouwkundig patroon bijvoorbeeld, die uit een voor dit gebied bepalend tijdvak stamt.

1.2.4 Methoden van onderzoek

Voor deze analyse is gebruik gemaakt van een combinatie van veldonderzoek (opname van de verschillende gebieden), historisch-kartografisch onderzoek, onderzoek naar primaire bronnen (historisch fotomateriaal en historische gemeentelijke beleidsstukken en ruimtelijke plannen), hedendaagse gemeentelijke beleidsstukken (bestemmingsplan, visiedocumenten) en secundaire literatuur (historische onderzoeken). Er is tevens gebruik gemaakt van websites, om ontbrekende informatie op te zoeken en in te vullen, waarbij de websites van het Architectuurpunt, de Beeldbank Zoetermeer en die van Schatbewakers onmisbare bronnen bleken. Waar mogelijk, is bij de foto's en illustraties de bron c.q. fotograaf/illustrator opgenomen. Tevens is een interview afgenomen met de stedenbouwkundigen van het Entreegebied (de heer Marcel Keijzer en de heer Niek van der Velde) en een stedenbouwkundige die in de periode van de jaren '70 betrokken was bij Zoetermeer (de heer Willem Hermans). Het overzicht van de geraadpleegde literatuur en de overige bronnen is opgenomen in het laatste hoofdstuk van dit rapport.

1.2.5 Grondslag voor waardering

De Afrikaweg en omgeving is een weerslag van meerdere cultuurperioden en sterke wijzigingen van visies op Zoetermeer. De resultanten van deze cultuurperioden zijn vaak naast en door elkaar te vinden. Toch is niet alleen diversiteit en meerlagigheid kenmerkend voor het gebied, maar is op de schaalniveaus van de deelgebieden rond De Entree ook een zekere eenduidigheid en samenhang of in ieder geval dominantie van (één) bepaalde cultuurperiode(n) herkenbaar. Deze leiden tot hoofdkarakterisering van de deelgebieden, die een basis vormt voor de cultuurhistorische en ruimtelijke waardering en voor de aanbevelingen ten aanzien van ontwikkelingen en behoud. Valt een ingreep in het ene gebied volledig op zijn plek, op een andere locatie zou deze zich buiten de historische ontwikkelingslijnen van het gebied plaatsen.

1.2.6 Criteria cultuurhistorische waardering

Voor de beoordeling van de cultuurhistorische waarden van structuren en ruimtelijke constellaties is van belang te bepalen in hoeverre die structuren en ruimtelijke constellaties één of meerdere van de volgende waarden vertegenwoordigen:

Historisch-maatschappelijke waarde (ook 'algemeen cultuurhistorische waarden')
De mate waarin een structuur of ruimtelijke constellatie een relatie heeft met een specifieke en voor het gebied van belang zijnde historische periode, gebeurtenis, beweging of ontwikkeling, of een relatie heeft met een bepaalde ontwerper, persoon of groep personen.

Onder de historisch-maatschappelijke waarde is tevens begrepen ouderdom als cultuurhistorische waarde (naarmate de ouderdom van een object toeneemt, neemt doorgaans ook de cultuurhistorische waarde toe).

Historisch-stedenbouwkundige waarde
De stedenbouwkundige kwaliteit van de structuur of ruimtelijke constellatie in relatie tot (de opzet van) de historische stedenbouwkundige structuur van de omgeving en/ of de mate waarin de structuur of ruimtelijke constellatie een uitdrukking is van de belangrijke motivaties, discussies of vormtalen van een historisch tijdvak in stedenbouwkundige zin. Onder de historisch-stedenbouwkundige waarden zijn tevens begrepen de stedenbouw-typologische waarden.

Ensemblewaarde
De mate waarin meerdere objecten of structuren een sterk samenhangend geheel vormen, dat meer is dan een stedenbouwkundig samenhangend weefsel.

Zeldzaamheid
De zeldzaamheid of bijzonderheid van een structuur of ruimtelijke constellatie in het tijdvak van ontstaan of in het heden. De zeldzaamheid kan betrekking hebben op één of meer van de drie bovengenoemde waarden.

Gaafheid/herkenbaarheid
De mate waarin een structuur of ruimtelijke constellatie in zijn oorspronkelijke toestand, of in een voor de geschiedenis van de structuur of ruimtelijke constellatie van belang zijnde historische fase bewaard is gebleven. Deze waarde kan slechts als criterium worden ingezet als een of meer van de bovenstaande waarden van toepassing zijn.
Voor de structuren en ruimtelijke constellaties zijn deze waarden impliciet meegenomen in het navolgende rapport.

De criteria voor gebouwen en objecten sluiten aan op het bovenstaande, maar zijn precieser opgenomen in hoofdstuk 5.

1.2.7 Grondslag voor aanbeveling

De basis voor de aanbevelingen worden gevormd door:

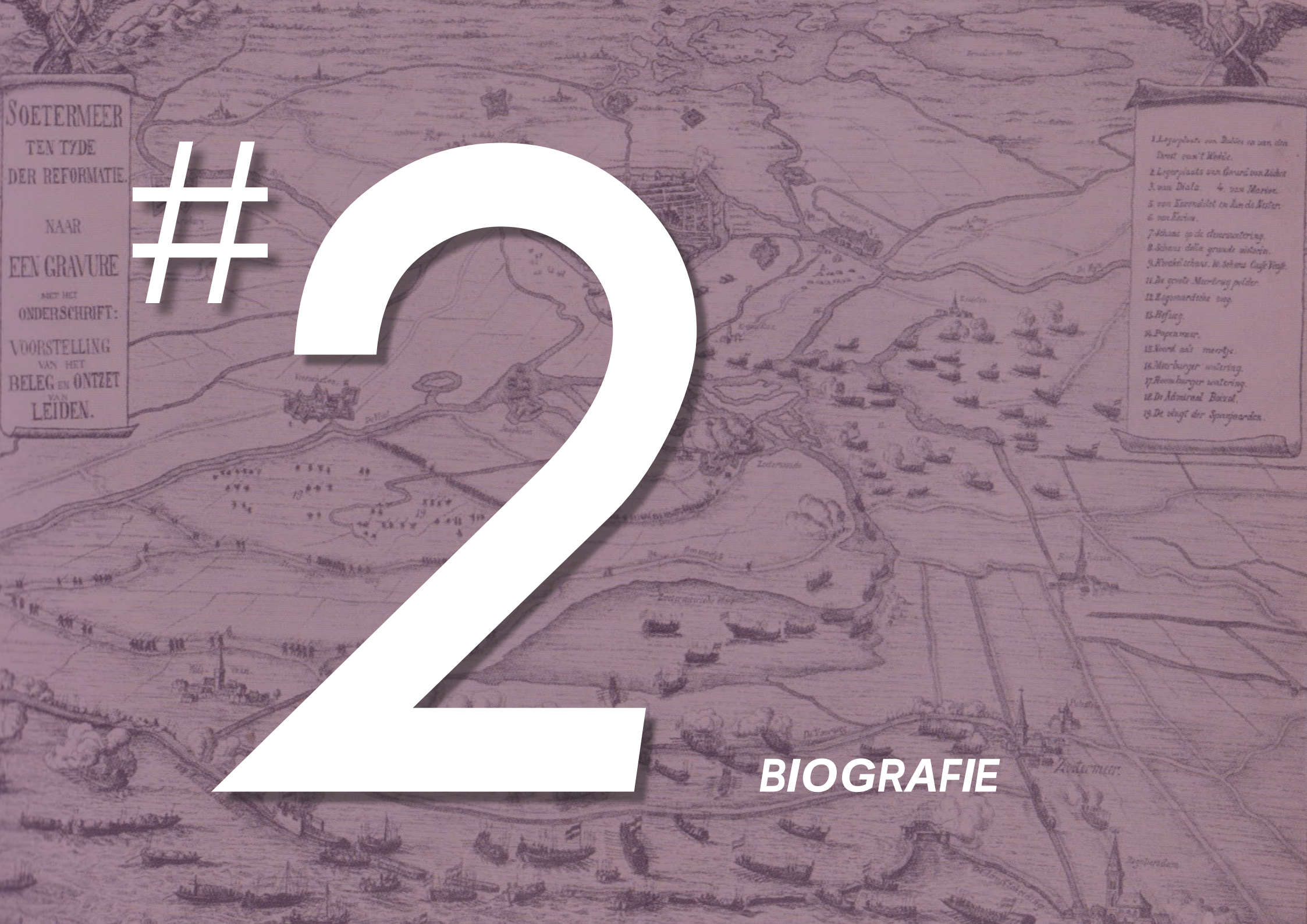
- De cultuurhistorische waarden op gebiedsniveau, objectniveau en het niveau van de structuren en ruimtelijke constellaties, zoals op grond van de criteria uit de vorige subparagraaf is bepaald.

- De cultuurhistorische waarden in relatie tot hun ruimtelijke kwaliteit of impact op de omgeving.

- De huidige ruimtelijke ontwikkelingen en ruimtelijke knelpunten indien deze in relatie kunnen worden gebracht met nog aanwezige of verdwenen cultuurhistorische waarden. *

Wij hebben in dit rapport naast de bovenstaande uitgangspunten ook de vrijheid genomen aanbevelingen voor ruimtelijke ontwikkeling op te nemen wanneer deze geen strijdigheid met de cultuurhistorische waarden in het gebied opleveren en wanneer deze juist zouden resulteren in een versterking van de cultuurhistorische waarde van structuren en ruimtelijke situaties in het gebied. De relatief jonge leeftijd van het overgrote deel van de structuren en ruimtelijke constellatie nodigde hiertoe uit.

** De waardering van de cultuurhistorische objecten en structuren uit de verschillende tijdlagen kan vanzelfsprekend niet anders plaats vinden dan op basis van fysieke elementen en structuren die nog altijd aanwezig zijn. Voor de aanbevelingen ligt dat anders. Voor het geven van aanbevelingen ten aanzien van knelpunten in de cultuurhistorische en ruimtelijke situatie kan worden geput uit situaties die nu niet meer bestaan, indien hieruit oplossingen voor hedendaagse ruimtelijke vraagstukken gedestilleerd kunnen worden.*


SOETERMEER
TEN TYDE
DER REFORMATIE.
NAAR
EEN GRAVURE
MET HET
ONDERSCHRIFT:
VOORSTELLING
VAN HET
BELEG EN ONTZET
VAN
LEIDEN.

#2

BIOGRAFIE

Een biografie - een overzicht van de ontwikkelingsgeschiedenis van een gebied - is van belang voor het verkrijgen van een dieper inzicht in de vormende krachten die een gebied hebben gemaakt tot wat het is. Deze kennis is noodzakelijk om de historische én hedendaagse identiteit van een gebied te kunnen benoemen.

De eerste ontginningen

Voorweg, het Tweelingdorp en de Landscheiding - 1000-1550

Op de locatie van het plangebied van De Entree lag vanaf ongeveer 2000 voor Christus een enorm moerasgebied, het grote Hollands-Utrechtse moerasgebied dat werd aangeduid als 'die Wildernisse'. Zwietermeer (de nederzetting bestaat niet meer; de naam is later verbasterd tot Zoetermeer) ontstond hierin, vermoedelijk in (of voor) de tiende eeuw als een ontginningsnederzetting van akkerbouwers en vissers. Deze kleine nederzetting had zijn ontginningsbasis ver ten noorden van het plangebied van De Entree en noordelijk van het huidige Dorp, ongeveer ter hoogte van het huidige lightrailstation De Leyens.

Het ontginnen verliep zoals toen te doen gebruikelijk. Om droog land uit nat moerasgebied te maken werden op regelmatige afstand lange afwateringssloten, evenwijdig aan elkaar gegraven. Deze voerden het water af naar een verzamelsloot, veelal een natuurlijke waterloop. Deze werd gelijk op met het graven van de sloten of later of geleidelijk gekanaliseerd. De verzamelsloot die vaak ook goed bruikbaar was voor vervoer over water vormde de ontginningsas waaruit ontgonnen werd. Hierlangs kwamen de huiserven tot stand. Om het nieuwe boerenland droog te houden werd aan het andere eind van de afwateringssloten een lage grondrug, een kade opgeworpen om water uit het naastliggende gebied te weren.

In de elfde en twaalfde eeuw versnelde de Zwietermeerse ontginning en werd deze naar het westen uitgebreid. De zuidgrens van de ontginning, de huidige Voorweg, vormde de basis voor deze tweede ontginningsfase. De akkers lagen in eerste instantie aan de noordzijde tussen de Voorweg (in 1544 Soetermeerseweg genoemd) en het Zoetermeerse meer, de huidige Zoetermeerse Meerpolder. Al in de 12e eeuw werd als volgende ontginningsfase meer zuidoostelijk het Rutkenvene, de latere Rokkeveensepolder ontgonnen. In het verlengde hiervan ontstond noordelijker een derde ontginning: Zegwaart. Beide ontginningen hadden een eigen ontginningsas: de Rokkeveenseweg/Zegwaartseweg. De ontginningsassen Voorweg en Rokkeveenseweg/Zegwaartseweg zijn als historische lintstructuren nog steeds herkenbaar in de stadsplattegrond van het huidige Zoetermeer.

De Voorweg in het plangebied kent dus een lange geschiedenis. De ontginningsas werd in oude stukken overigens voor het eerst genoemd in 1295, en heette toen nog Kercweghe. Bekend is dat de wetering erlangs in 1491 werd gegraven <DGS>. De Voorweg met in het verlengde de Dorpsstraat vormde tot de aanleg van de Rijksweg Den Haag – Gouda - Utrecht eind 30'er jaren van de 20e eeuw de wegroute tussen Den Haag, hofstede van de graven van Holland en de stad Gouda. Het is niet verwonderlijk dat hierlangs door geleidelijke bewoningsverdichting een nederzetting ontstond: het tweelingdorp Soetermere en Zegwaerde. De namen van beide dorpen werden al genoemd in stukken uit de jaren '70 van 13e eeuw.

Historische bebouwingslinten, de dorpskern met rondom de buurtvaart, de Leidse- en Delftsewallenwetering en de snelweg naar Den Haag in de vroege jaren '60, tegen de landschappelijke ondergrond van polders met langgereke kavels. In oost-westelijke richting de Dorpstraat-Voorweg en in noord-zuidelijke richting de Zegwaartseweg-Rokkeveenseweg. De Delftse- en Leidsewallenwetering doorkruist in noord-zuidrichting het gebied. <JVG>

Beide dorpen behoorden in die tijd tot het gebied van een andere landsheer, en lagen ieder dus in een andere heerlijkheid.

De scheiding tussen tussen beide nederzettingen werd gevormd door de noord-zuid lopende Delftse- en Leidsewallenwetering die als vaarroute tussen Delft en Leiden economische betekenis had, en die ook de scheiding vormde tussen de westelijk gelegen polder van Soetermere en de polders van Zegwaerde. Om het water van de Rokkeveensepolder en Zegwaartsepolder af te voeren werd de wetering in opdracht van de inmiddels opgerichte hoogheemraadschappen aangelegd langs de grens met de eerste Zoetermeerse ontginning. Langs de Delftse- en Leidsewallenwetering werd een dijk of wal aangelegd die de Zoetermeerse ontginning vermoedelijk moest vrijwaren van wateroverlast van de hoger gelegen Zegwaartse ontginning.

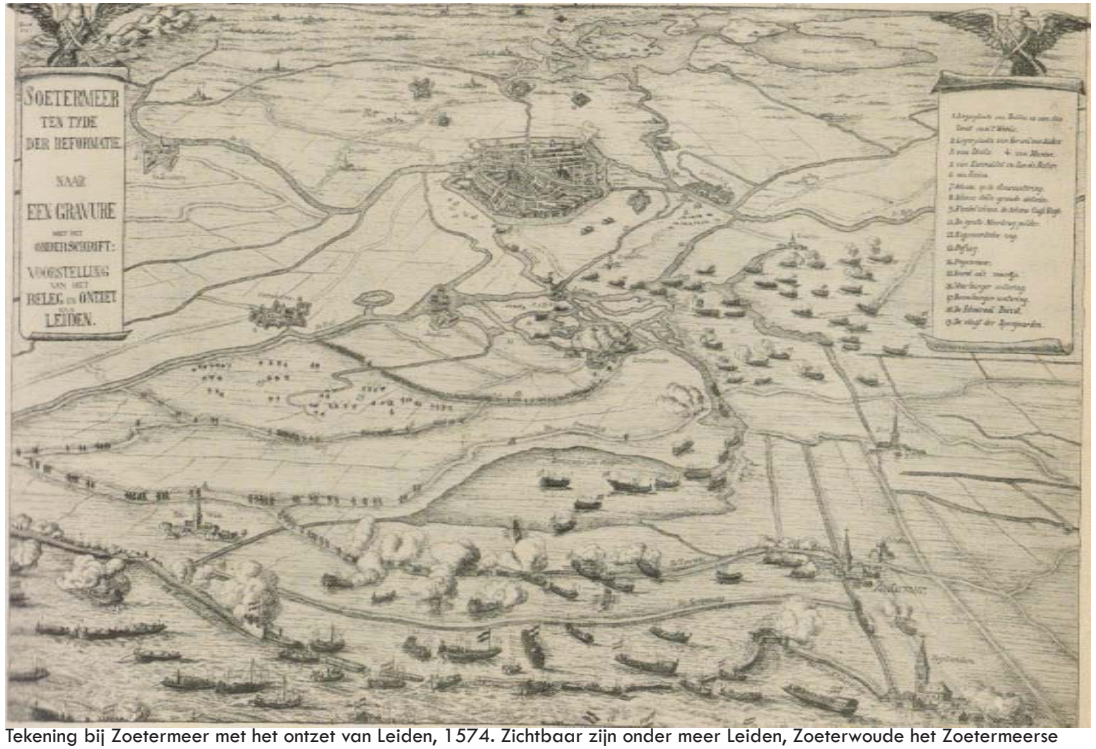
Bij de kruising van de Delftse- en Leidsewallenwetering en de Voorweg/Dorpsstraat bevond zich al in 1296 een gedeelde parochiekerk. In ruimtelijke zin vormde dit het centrum van beide nederzettingen. Toch bleven beide dorpen lange tijd gescheiden bestuurlijke eenheden. Pas in 1935 zouden ze samengevoegd worden tot één gemeente: Zoetermeer.

De polders van de twee dorpen werden ieder beheerd door een ander hoogheemraadschap: de hoogheemraadschappen Rijnland en Delfland. In het plangebied van De Entree drukte zich dit uit in de zogenaamde Landscheidingsdijk, een dijk die vanaf Wassenaar tot Waddinxveen liep en die de scheiding tussen beide gebieden vormde. Deze dijk voorkwam dat het waterniveau van Rijnland dat één meter hoger lag dan dat in Schieland naar Schieland stroomde en daar overlast zou veroorzaken. Door inklinking en afgravingen is de oude dijk in het gebied van De Entree niet meer zichtbaar. Het huidige tracé van de spoorlijn Gouda – Den Haag en de A12 zijn er deels op gebouwd. <JVG>

Gravure door Iven Besoet van het dorp Zegwaart met oude kerk 1762. <SAZ>

Inundatie, droogmakerijen en buitenplaatsen

1550-1800



Tekening bij Zoetermeer met het ontzet van Leiden, 1574. Zichtbaar zijn onder meer Leiden, Zoeterwoude het Zoetermeerse Meer, Zoetermeer en Benthuizen. <JVG>

Waterbeheersing was in de Middeleeuwen en Nieuwe Tijd een dwingende levensvoorwaarde, maar dit beperkte zich niet alleen tot de afvoer van water. De ontginningspolders in en rond Soetermere/ Zegwaerde en hiermee het gebied van De Entree werden ook tijdelijk onder water gezet. De meest opvallende historische gebeurtenis hierin vormde het Beleg van Leiden rond het jaar 1574. Het Spaanse beleg resulteerde in het besluit van de Staten van Holland de dijken door te steken, de sluizen te openen en het land van de hoogheemraadschappen Delfland, Schieland en Rijnland onder water te zetten. Hiermee kwam ook Zoetermeer in een waterzee te liggen en het tweelingdorp werd hiermee onderdeel van het strijdtoneel. Op 10 september 1574 vertrok een geuzenvloot met allerlei platboomde vaartuigen vanaf Rotterdam over de Rotte naar het noorden richting Leiden. Ze staken de ondergelopen landen over richting de hooggelegen Voorweg. Daar hadden de Spanjaarden een schans met kanonnen ingericht (ongeveer bij het Haagsebos-kinderboerderij Buitenbeest). Op 17 september trachtten de geuzen de Voorweg te veroveren, maar de schepen liepen vast in het ondiepe water en de vaartuigen liepen fors averij op onder de vuurkracht van de kanonnen. Uiteindelijk wist men via een omweg oostelijk door te steken. Het tweelingdorp en de Oude Kerk werden slachtoffer van plundering en brandstichting tijdens deze Slag bij Zoetermeer. Leiden werd niettemin op 3 oktober 1574 ontzet en de polders - ook rond Zoetermeer – uiteindelijk weer drooggemalen.

Maar niet alleen willens en wetens kwam er water op het land. Ook sluipenderwijs ontstonden er problemen. De continue ontwatering van de veenpolders resulteerde in toenemende inklinking van de veengronden. Het werd steeds moeilijker om de gronden droog genoeg te houden voor akkerbouw en veeteelt. Vanaf de 14e eeuw was men daarom al steeds meer overgegaan op het steken van turf, de brandstof voor de omliggende steden en hiermee een gewild artikel. Hierdoor, en door het baggeren van dikke lagen grond, soms tot 4m diep, ontstonden rondom het tweelingdorp uitgestrekte waterplassen. De Landscheidingsdijk en het resterende land werden vaak bedreigd door het water en de situatie werd penibel. <JVG p.14>

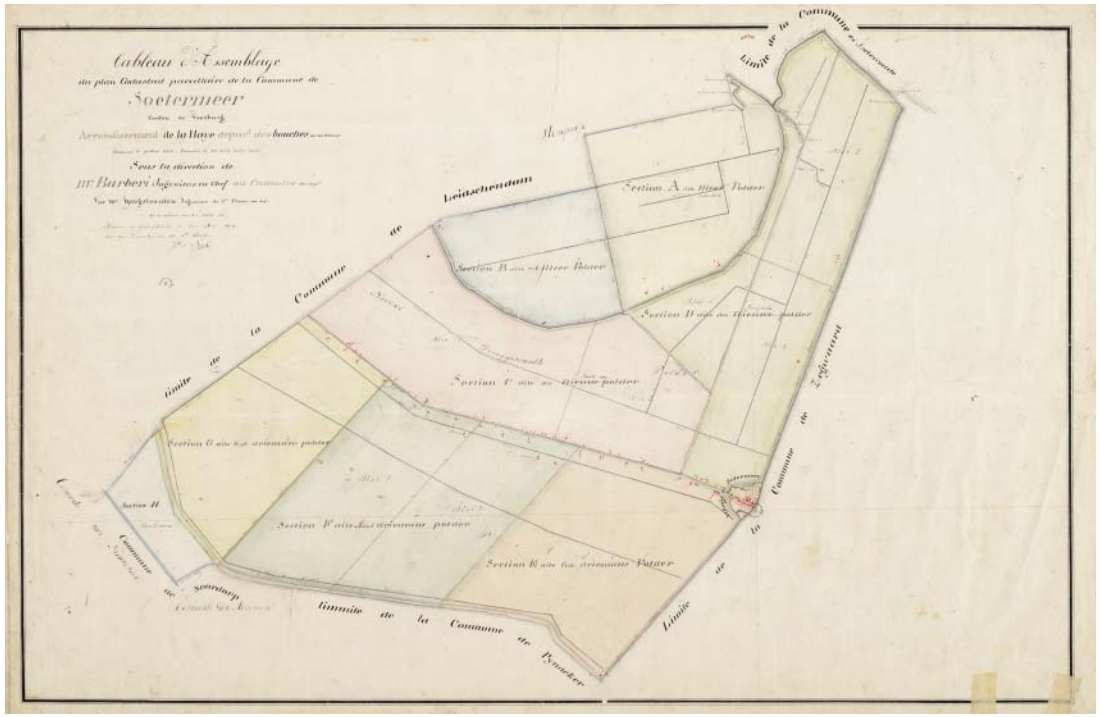
Dit probleem deed zich niet alleen rond Zoetermeer voor, maar op veel locaties in het laaggelegen Hollandse veenlandschap. De introductie van de vijzelmolen, een vinding uit het midden van de 17e eeuw, die water wel 4 tot 5 meter op kon voeren, maakte droogmalen mogelijk. Bij Zoetermeer vormde met name het Zoetermeerse Meer een probleem en in navolging van de eerste grote Nederlandse inpoldering van de Beemster (1612) werd deze in vier jaar na toestemming van de Staten van Holland en Westfriesland drooggemalen. De Zoetermeerse Meerpolder was in 1616 een feit. Het bleek een succes. In één eeuw tijd volgden de andere Zoetermeerse droogmakerijen. De Driemanspolder (1672-1675), de polder waarin o.a. Driemanspolder en Meerzicht en de Afrikaweg zich bevinden, kwam in de periode 1672-1675 tot stand. In de periode 1701 – 1706 volgde de Binnenwegse

Polder, globaal het gebied van het huidige Oosterheem – Van Tuijlpark. De Palensteinse polder globaal in het gebied van de huidige wijken Palenstein, Seghwaert en Noordhove, werd in de periode 1759-1763 drooggemalen en de Nieuwe Drooggemaakte polder, globaal tussen Voorweg, Zoetermeerse Meerpolder en Leidsewallenwetering, volgde in 1771. De Nieuwe of Drooggemaakte polder in het gebied van Pijnacker, aan de Zuidzijde van de Landscheidingsdijk, ter plaatse van het huidige gebied van Balijbos, Rokkeveen en de zuidzijde van station Zoetermeer, volgde in 1789 drooggemalen. <www.jvdn.nl/Downloads/HHD/049.pdf>

De droogmakerijen werden gekenmerkt door een regelmatiger en ruimer polderslotenpatroon dan de oude polders. Dankzij de uitstekende kwaliteit van de bodem van de nieuwe polders hoefde in de jaren '60 van de 20e eeuw, bij het bouwrijp maken van de gronden voor de aanleg van Groot-Zoetermeer, de grond nergens structureel met zand te worden opgehoogd.' <JvG p.15>. De droogmakerijen lagen zo'n drie meter onder het niveau van de Wallenwetering en het water langs de Voorweg. Deze twee zijn mede hierdoor nog steeds duidelijk herkenbare historische structuren in de Zoetermeerse topografie.

Turfwinning <zoetermeermijnstad.nl>

De Voorweg groeide in deze periode tijdens de 17e en begin 18e eeuw uit tot een geliefde plek voor rijke burgers uit de stad om hun buitenplaats te bouwen. De Hofstede Meerzigt (1677), westelijk gelegen van het plangebied van De Entree en nu een beschermd monument, is hiervan nog steeds het mooiste voorbeeld. Vanaf de tweede helft van de 18e eeuw kregen deze buitenplaatsen geleidelijk aan weer de functie van boerderij of werden afgebroken.' <SC p.19> In het plangebied van De Entree is voor zover uit literatuur op te maken valt geen sprake geweest van een buitenplaats. Hier waren langs de Voorweg alleen boerderijen en woonhuizen aanwezig.



Kadastrale minuut uit 1881 met daarop o.a. de Zoetermeerse Meerpolder en de Driemanspolder. <beeldbank.cultureelerfgoed.nl>

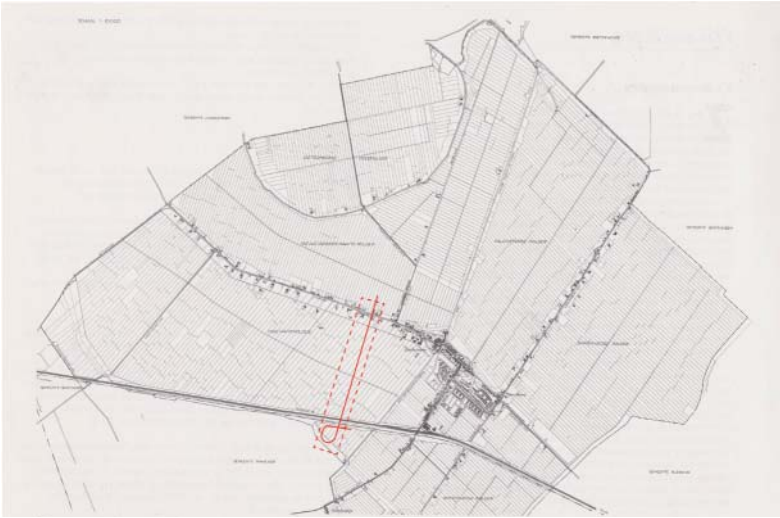
Infrastructuur, aangroeiend Boterdorp

1800-1945

Met het grondvesten van de Bataafse Republiek, de Franse bezetting en uiteindelijk het Koninkrijk der Nederlanden werd in 1815 een nieuwe constitutionele staatsvorm een feit: het Koninkrijk der Nederlanden. De 19e en vroeg 20e eeuw werden gekenmerkt door introductie van infrastructuur, industrialisatie, bevolkingsgroei en groeiend ondernemerschap. Werden de tweelingdorpen voorheen gekenmerkt door een agrarisch karakter met graanteelt en veehouderij, nu ontstonden specifiek Zoetermeerse ondernemingen.

In 1870 werd de spoorlijn van de Staatsspoorwegen gerealiseerd, de spoorlijn Den Haag-Gouda, met een station Zoetermeer-Zegwaard op de locatie van het huidige station Zoetermeer Oost. In 1937 zou de Rijksweg Den Haag – Gouda – Utrecht, de eerste Nederlandse snelweg, volgen. De centrale ligging in het zich snel ontwikkelende wegen- en sporennetwerk in combinatie met het grote landbouwareaal bood het kleine Zoetermeer gunstige economische vooruitzichten. De firma's Brinkers Margarinefabriek, kruidenierswinkelketen De Spar en stoomzuivelfabriek Wilhelmina, later Nutricia kwamen tot bloei. In de jaren '30 kreeg Zoetermeer bijgevolg de bijnaam 'het Boterdorp'. De snelgroeiende werkgelegenheid deed het inwonertal van de gemeente stijgen. Hoewel in de jaren '30 de eerste stedenbouwkundige plannen voor verdere uitbreiding van het dorp tot stand kwamen zou het echter tot na de Tweede Wereldoorlog duren voordat het dorp op systematische wijze werd uitgebreid.

Het gebied rond De Entree zou tot ver in de jaren '70 nog maagdelijk landbouwgebied blijven.



Kaart Zoetermeer en omstreken 1955. De Entree is aangegeven met de rode stippelijn. De rode doorlopende lijn is de Afrikaweg die overgaat in de Zuidweg (lus). <BVG>

Luchtfoto van de Voorweg, gezien naar het dorp, begin jaren '70 van de 20e eeuw. Links bovenaan de Rode Pannenbuurt aan de J.L. van Rijweg en rechts daarnaast de flats aan de Dunantstraat en de Van Leeuwenhoeklaan in de wijk Driemanspolder. <SAZ>

Van compact dorp naar satellietstad

1945-1980

De jaren '50 en '60 stonden in het teken van de wederopbouw van de samenleving. De bevolking groeide snel, met name in het westen van het land, en er verscheen een stroom publicaties en plannen waarin het toekomstige aanzien van Nederland werd geschetst. In 1958 verscheen de Nota het Westen des Lands, met daarin de begrippen Groene Hart en Randstad. Het idee was om de Randstad als een krans te laten groeien, rondom een onbebouwd agrarisch hart. Om de dreigende wildgroei van steden te beperken werd voorgesteld om meer woningen te stapelen en dus hoger te bouwen.
In de jaren '50 zagen al een aantal plannen voor een nieuwe satellietstad ten oosten van Den Haag het licht. In vervolg hierop werd Zoetermeer in 1962 officieel aangewezen als wat toen nog een 'overloopkern' heette. De doorslaggevende argumenten hiervoor waren de 'mogelijke zelfstandige ontwikkeling van het bestaande dorp in de regio, de minste schade voor het Groene Hart en een eenvoudige overloop voor inwoners van Den Haag'. [JVG p.30]

De nieuwe kern lag op zo'n 15km van het centrum van moederstad Den Haag. In grote lijnen zouden met de bouw van 'Groot-Zoetermeer' de historische polderstructuren grotendeels uitgewist worden. Enkele linten en weteringen werden opgenomen in de nieuwe stadsstructuur. Verder zouden alleen de namen van de wijken aan de geschiedenis van het gebied herinneren.
Het dorp Zoetermeer telde destijds slechts 8.000 inwoners en beschikte over een klein bestuur. De opgave om in korte tijd een stadsplan voor 100.000 inwoners te bouwen kon een dergelijk klein apparaat vanzelfsprekend niet aan. [JVG p.31] Daarom werd de Werkgroep Zoetermeer opgezet, bestaande uit de stedenbouwkundigen Schut, Van Embden, Fledderus en hun medewerkers. De laatste twee waren betrokken geweest bij het Basisplan voor de binnenstad van Rotterdam, een plan waarin voor het verkeer een hoofdrol was vastgelegd. De Werkgroep trad als adviseur op en zou zich uiteindelijk na vorming van een coherent en slagvaardig Zoetermeers ambtenarenapparaat terugtrekken.

Structuurplan Zoetermeer voor 100.000 inwoners, 1962. <BVG>

Eerste fase

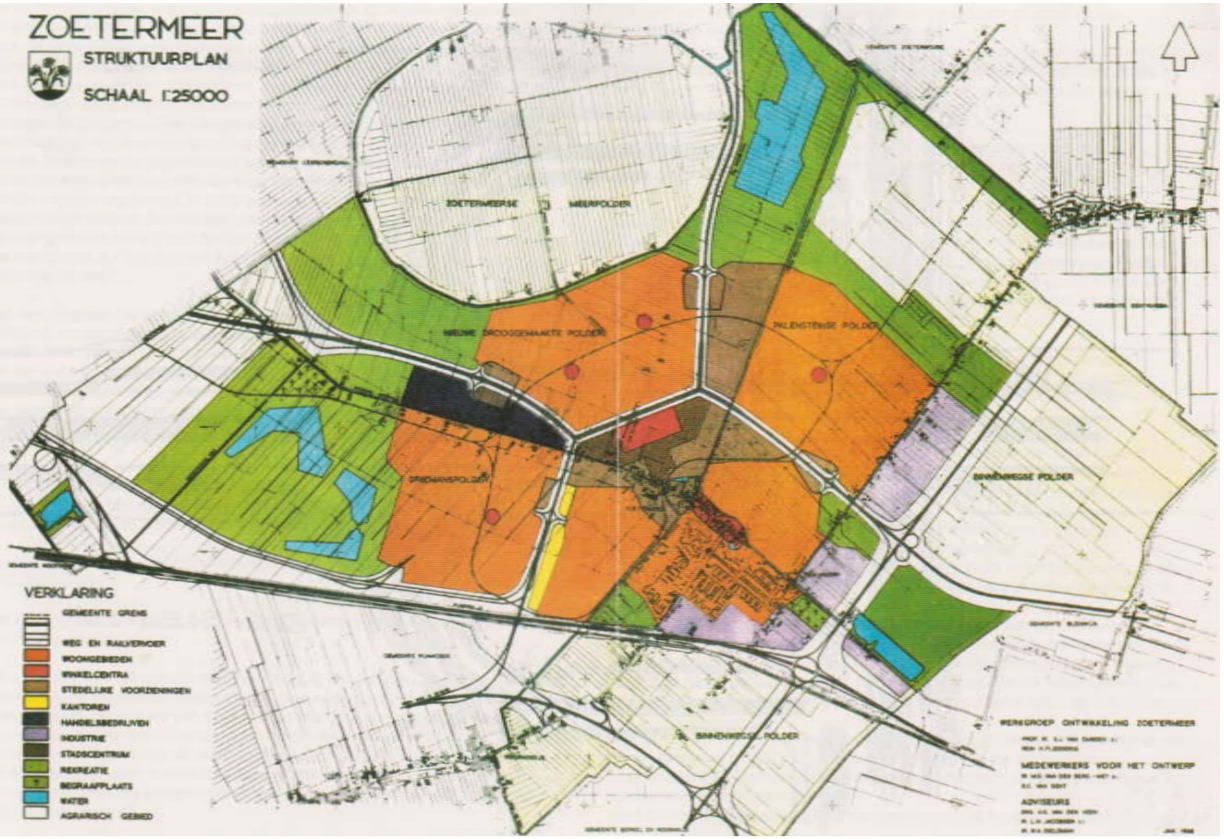
De Werkgroep Zoetermeer had nieuwe, compacte wijken voor ogen met hoge dichtheden (50-60 woningen per hectare). Meerdere plannen volgden elkaar op met een verschillende layout van de uitbreidingswijken. Hierbij was steeds aandacht voor verkeer en openbaar railvervoer. De plannen tendeerden uiteindelijk naar de keuze voor een compact stadsmodel (er was eerst sprake van een bandstadmodel). De aansluiting op het Dorp zou plaats moeten vinden met buurten met eengezinshuizen. Verder dacht men aan alleen hoogbouw (tot 20 lagen). Dit laatste riep op dat moment al afkeer op bij de Zoetermeerse bevolking en raad.

Structuurplan '68: H-structuur

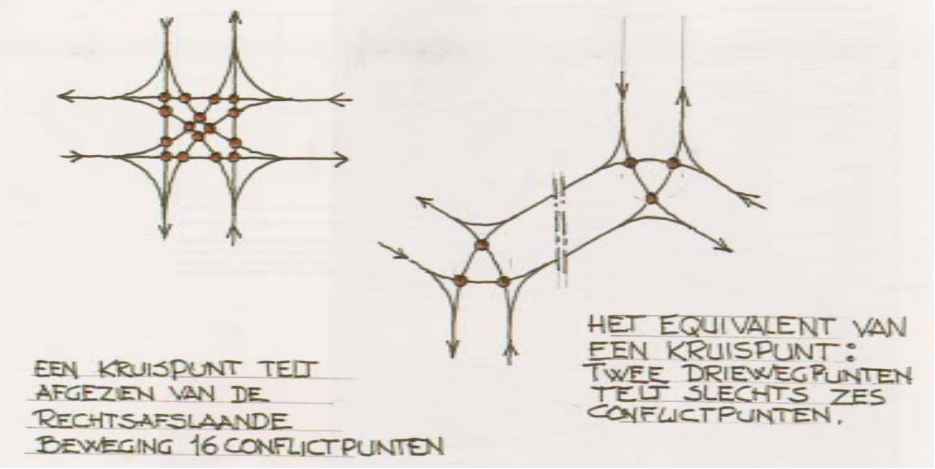
Het Structuurplan '68 vormde de uiteindelijke onderlegger. Hierin was sprake van een H-structuur van 70 km-hoofdwegen waarvan de afzonderlijke wegen als onderdeel van een provinciaal wegstelsel gericht waren op Den Haag, Delft, Rotterdam en Leiden. De verkeersverbindingen waren hiermee geoptimaliseerd. De H-structuur kende geen vierarmige kruispun-

ten maar de toen veel veiliger geachte, driearmige kruispunten. Destijds stond verkeersveiligheid hoog op de agenda omdat er door onwennigheid met autoverkeer erg veel verkeersongelukken plaatsvonden. (JVG p.36) Het principe werd ook op wijkniveau toegepast. Doelstelling van de H-structuur was verder het vrijwaren van de woonwijken van doorgaand verkeer. Ongelijkvloerse kruisingen van voet- en fietspaden met de H-structuur werden geïntroduceerd. De vier hoofdwegen werden deels begeleid door zones met niet-woonbestemmingen, zoals kantoren, bedrijven en stedelijke voorzieningen. De nog te vormen Afrikaweg werd met een viaduct over de Rijksweg heen, opgevat als een van de hoofdwegen, in dit geval richting Delft. De weg werd op dat moment al op een talud gepresenteerd, wat kruisingsvrij verkeer tussen de wijken ter weerszijden mogelijk moest maken. In het structuurplan werd aan de oostzijde van Afrikaweg een kantorenzone voorzien. Tevens waren stedelijke voorzieningen aan de weg gedacht, inclusief afslagen aan west- en oostzijde naar de naastliggende wijken (de wijken Driemanspolder en Driemanspolder-west, het latere Meerzicht). Ofschoon de H-structuur als gedachte hoofdverkeersstructuur een duidelijk formeel dictaat oplegde aan de vorm van de groeistad, zou het – zeker voor wat betreft het deel van de latere Afrikaweg – nog een tijdje duren voordat tot aanleg van het dijklichaam overgegaan werd. Voor de ontsluiting van de direct naast de weg gelegen functies en de naastliggende wijken was de H-structuur in eerste instantie ook niet benodigd. De eerder aangelegde Boerhaavelaan en Bredewater functioneerden hiervoor immers als toegangswegen. Deze zouden aan de noordzijde van de rijksweg aansluiten op een aparte 'forensenweg' richting Den Haag/Leidschendam.

De Afrikaweg als onderdeel van de H-structuur was vanzelfsprekend niet toevallig. Al in de eerste plan-



Structuurplan '68, Zoetermeer. <BVG>



In de nieuwe stad zouden in plaats van kruispunten alleen nog, maar 'driewegpunten' gerealiseerd worden. <BVG>

schetsen van de Werkgroep Zoetermeer was sprake van een hoofdwegenstelsel met hierin de huidige Afrikaweg als onderdeel van een regionaal wegennet richting o.a. Pijnacker. Ook in het Structuurplan Zoetermeer van 1962, tot stand gekomen vóór de aanstelling van de Werkgroep Zoetermeer, was al sprake van een opzet met een weg op de locatie van de huidige Afrikaweg. Langs de westkant werden toen nog grote, Corbusiaanse volumes geprojecteerd. In zuidwestelijke richting werd de weg toen als doorgetrokken gezien richting Pijnacker-Delft en in noordoostelijke richting sloot hij al aan op wat later de Amerikaweg zou worden.

Ook openbaar vervoer vormde onderdeel van de plannen. In het Structuurplan '68 was een tweede spoorrailverbinding Den Haag – Zoetermeer opgenomen. Deze werd uiteindelijk in een lus (in een latere planfase een omgeklapte lus waardoor het stadscentrum het eerst aangedaan zou worden) vormgegeven. Aan de zuidzijde raakte de lus aan de rijksweg. Men koos nadrukkelijk ervoor de railinfra niet te combineren met die van de hoofdwegen van de H-structuur.

Structuurplan '68: wijkopzet

De H-structuur was overigens bepalend voor de volledige opzet van het toen gedachte Zoetermeer. Het toekomstig Stadscentrum werd aan de centrale as hiervan gesitueerd. Dit stadsdeel werd in 1968 nog zeer vaag en algemeen beschreven. Men had rondom het nieuwe stadscentrum een structuur op het oog met een viertal woonwijkkwadranten waarvan het Dorp/ Palenstein/ Driemanspolder de eerste vormden. De drie volledig nieuwe kwadranten werden gezien als wijken met ca. 25.000 inwoners met een eigen winkel- en voorzieningencentrum. Hierbij was sprake van een verhouding tussen hoog-/laagbouw van 70%/30%.

Maquette Structuurplan '68. <BVG>

Driemanspolder en Palenstein werden gezien als locaties aanpalend aan het Dorp, waar de overgang plaats zou moeten vinden naar de nieuwe stad. Aan de zijde van het Dorp bestond de overgang uit een kleinschalige opzet met eengezinshuizen. Aan de tegenoverliggende zijde, daar waar de grote wijken zouden worden ontwikkeld, zouden hoge, grootschalige bebouwingsstructuren het beeld gaan bepalen.

Voor de andere drie kwadranten die zouden volgen, had de Werkgroep ook duidelijke uitgangspunten: iedere wijk een eigen hoofdontsluitingsweg, de randen van de wijken zouden richting stadscentrum en H-structuur gekenmerkt worden door hoogbouwzones. Laagbouw zou zich bevinden aan de landelijke, open zijde. In het geometrische midden van de wijken wenste men de halte van het OV-tracé met wijkcentrum. Deze laatste werd omgeven door een wijkpark. Het is een opzet zoals we deze nog steeds in Meerzicht op hoofdlijnen kunnen ontdekken.
Voor het op het dorp aansluitende Driemanspolder en Palenstein werd een vergelijkbaar uitgangspunt voor wijkcentrum en OV-structuur aangehouden.

Ontwikkeling Driemanspolder

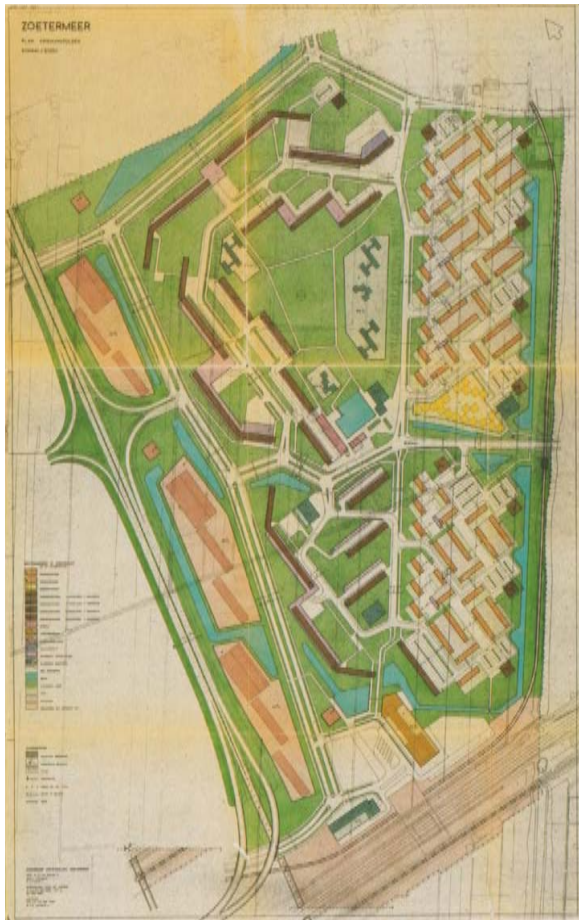
In 1966 werd het bestemmingsplan Driemanspolder vastgesteld en er werd onmiddellijk begonnen met de laagbouw. De wijk onderscheidde zich door het grote aantal woningen in de premiesector van de andere nieuwbouwwijk Palenstein waar sprake was van grote aantallen woningwetwoningen.
Het langgerekte plangebied langs de Delftsewallenwetering aan de oostzijde werd gereserveerd voor

de eerste laagbouwfase op basis van een stedenbouwkundig plan van mevr. Van den Berg-Mey. Aan de noord- en oostflank van Driemanspolder kwamen vervolgens hoge galerijflats tot stand die een scherm vormden rondom een groot groen middengebied, het Willem Alexanderplantsoen, met ten zuiden hiervan het winkelcentrum. Het scherm was opgebouwd uit een set lagere slabs (7 lagen) aan de binnenzijde met aan de buitenzijde, langs de Van Leeuwenhoeklaan en Boerhaavelaan/Afrikaweg hogere en lange geknikte doorgaande flatwanden (12 lagen; ontwerp: :L. Roggeveen, ERA-systeem). Aan de zuidzijde, langs de Stadhoudersring werd het thema van doorgaande geknikte flatwanden doorgezet (11,5 laag; ontwerp: E.F. Groosman, MUWI-bouwsysteem).

Vanaf de Afrikaweg gezien resulteerde de opbouw van Driemanspolder in lange wanden langs de Boerhaavelaan met slechts één doorgang en wijkontsluiting ter plaatse van de Van Stolberglaan die geflankeerd werd door de hoogste flat van de wijk: toren de Blankaard, met 21 verdiepingen naar een ontwerp van E.F. Groosman.

Boerhaavelaan en Afrikaweg

De Boerhaavelaan had - ofschoon gelegen buiten de woonwijk - in het plan een prominente positie. De weg had - zolang de Afrikaweg nog niet aangelegd was - de functie van hoofdontsluitingsstructuur, en werd gezien als toekomstige ontsluiting van de kantorenstrook langs de Afrikaweg. Deze kantorenstrook werd daarbij opgevat als een in groen ingebed gebied. De bouwvolumes van de werkgebouwen sloten met hun richting aan op die van de lange flatwanden. Deze opzet zou uiteindelijk niet tot stand komen. Aan de zuidzijde, op de kop van de Boerhaavelaan was sprake van een toekomstig gepland trein- en busstation. Deze zou tijdens latere planfases uiteindelijk meer naar het westen verschuiven. Halverwege de Boerhaavelaan was een koppeling gepland aan de later te realiseren Afrikaweg. Ook hiervan kwam het door vereenvoudigingen uiteindelijk niet. De Van Leeuwenhoeklaan werd op de H-structuur aangesloten en de geplande wegkoppeling van de Boerhaavelaan werd in een latere planfase alleen als een fietserstunnel onder de Afrikaweg uitgevoerd. De Boerhaavelaan kreeg daardoor tot op de dag van vandaag een veel minder prominente positie.
De laan zou wel benut worden als ontsluitingsweg voor de bedrijfsbebouwing aan de oostzijde van de Afrikaweg. Deze strook met bedrijfsbebouwing zou uiteindelijk anders vormgegeven worden dan in 1968 gepresenteerd werd.



Bestemmingsplan Driemanspolder met de geplande Afrikaweg aan de westzijde. <BVG>

Ontwikkeling Meerzicht

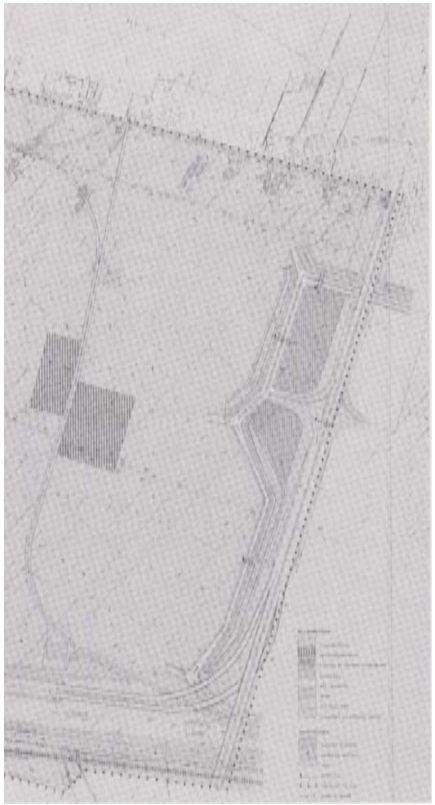
De woonwijk Driemanspolder werd wél gebouwd zoals op de tekentafel voorbereid. De ontwikkeling van Meerzicht verliep echter minder rechtlijnig. De eerste schetsen van Driemanspolder-west, het latere Meerzicht werden per 1966 gepresenteerd en er werd in 1968 nog een tekening met een voorlopig 'Uitbreidingsplan in onderdelen voor Meerzicht' door de Werkgroep Zoetermeer gemaakt. Daarop waren langs de Afrikaweg nog woonbebouwing, lange torenslabs en torengebouwen geprojecteerd.

In de structuur van de wijk vonden echter al tijdens het planproces ingrijpende wijzigingen plaats. Het wegenbeloop en het tracé van de Zoetermeerlijn veranderden. De zuidelijke forensenweg, evenwijdig aan de rijksweg, en aangegeven op het bestemmingsplan Driemanspolder-West, verdween in zijn geheel en het zuidelijk van de Voorweg en daarmee evenwijdig liggende tracé van de Zoetermeerlijn werd opgeschoven

naar een ligging pal ten noorden ervan. Ook werd het gebied, direct ten westen van de Afrikaweg aan het woongebied onttrokken. Dit ten behoeve van werkgelegenheid met kantoorfuncties. Het bestemmingsplan Kantorenstrook Driemanspolder-Meerzicht, vastgesteld op 25 oktober 1971, bepaalde de huidige vorm van het zuidoostelijk deel van de wijk Meerzicht met de weg Bredewater en de kantorenstrook.

Meerzicht kwam uiteindelijk in de periode 1970-1977 op basis van een zeer globaal bestemmingsplan tot stand. De Werkgroep Zoetermeer spande zich niet meer in om een nauwkeurig bestemmingsplan vast te stellen. De aanhoudende kritiek op hun hoogbouwplannen hebben hier mogelijk invloed op gehad. De werkgroep werd in december 1972 ontbonden en een meer eigentijdse gemeentelijke projectorganisatie kwam op gang. In plaats van een handjevol deskundigen dat alle beslissingen nam, kregen veel meer stemmen, ook burgers, invloed op de te maken plannen. In de oorspronkelijke plannen was het hoogbouwgebied met name geconcentreerd in het noordoostelijk kwartier, overeenkomstig de uitgangspunten zoals gedacht door de Werkgroep Zoetermeer, en was de wijk Meerzicht over het historische lint langs de Voorweg geprojecteerd. Er rezen echter protesten tegen de hoogbouw en het uitwissen van de historische lintstructuur van de Voorweg. Uiteindelijk werd ervoor gekozen de wijkgrens naar het zuiden op te schuiven en het historische lint van de Voorweg te sparen. Ook werd het percentage hoogbouw in Meerzicht onder maatschappelijke druk teruggebracht tot 59%, waardoor er ruimte ontstond voor experimentele laagbouw (JVG p.60).

Meerzicht werd een wijk opgedeeld in lobben. De onderscheidenlijke delen werden met architectenteams verder uitgewerkt zonder een dwingend overkoepe-



Het Bestemmingsplan Driemanspolder-West (Meerzicht). <BVG>

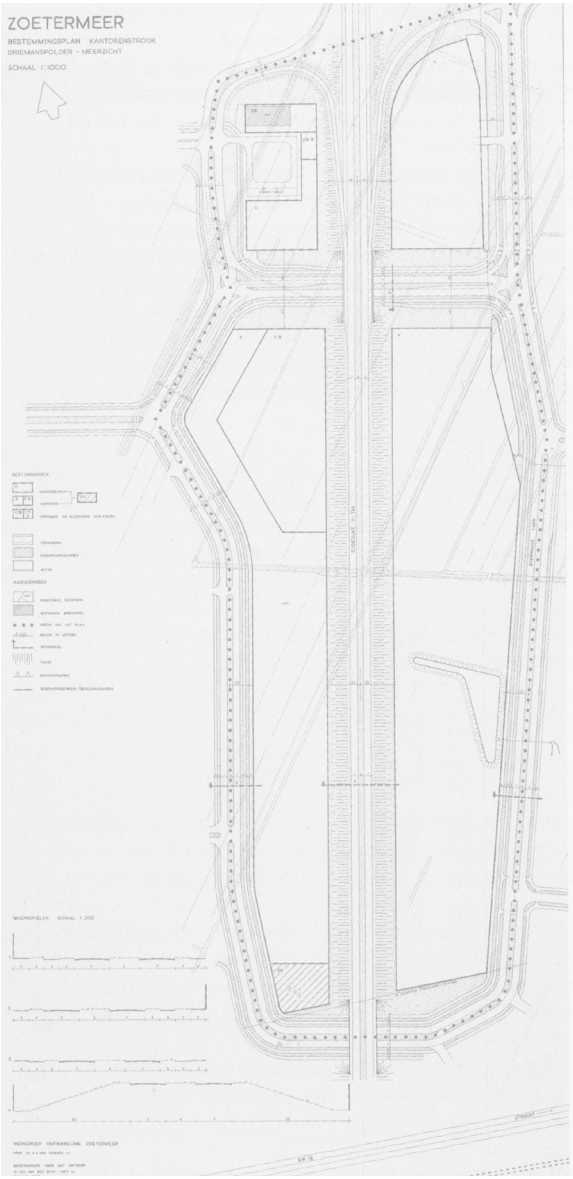
Links het uitbreidingsplan in onderdelen voor Meerzicht met langgerekte galerijflats, torenflats en rijtjeswoningen, opgesteld door de Werkgroep Zoetermeer 1968. Uiterst rechts op de tekening de Afrikaweg. Dit plan werd uiteindelijk vervangen door een zeer globaal bestemmingsplan. O.a. De doorgaande waterstructuur die eerst vanuit het noordelijk deel van Meerzicht door zou lopen tot aan de Afrikaweg kwam daarmee te vervallen.<JVG>

lend stedenbouwkundig plan. De hoogbouw die uiteindelijk in het noordoosten van de nieuwe wijk tot stand kwam, veranderde ook van karakter. Men stapte af van het concept van aaneensluitende 'wijkruggen' met lange flatwanden en koos voor meer 'losgeknipte' hoogbouwvormen. In 1970 werd begonnen met de bouw van de eerste flats in de Bossenbuurt. Deze kwamen allemaal uit de koker van Leo de Jonge Architecten en werden gebouwd door de twee grote bouwondernemingen Era en Intervam. In de noordoosthoek werd een afwisseling in hoofdvormen gebracht met een viertal complexen met haakflats (11 lagen maximaal), langs o.a. de Afrikaweg. In 1974 werd daar de laatste hoogbouwflat gerealiseerd.

Ondanks een hoge bebouwingsdichtheid en toepassing van hoogbouw ontstond in de noordoosthoek van Meerzicht in aansluiting op de latere Afrikaweg en het Voorweglint uiteindelijk toch een ruimtelijk open en aangenaam woonmilieu. De 'clustervormige' structuur van de woongebouwen met de daarop afgestemde verkeersontsluiting maakte, anders dan het hoogbouwgebied in Driemanspolder, het gebied tussen de flats tot een rustig, verkeersluw verblijfsgebied.

Het ruime gebied rondom de flats werd ingericht als park in Engelse landschapstijl op basis van plannen van de gemeentelijke tuin- en landschapsarchitect Jan Harberts. Kenmerkend is de landschappelijke stijl met lange zichtlijnen, grillige waterpartijen, boomgroepen en glooiende grasvelden omzoomd door bosschages. De parkzone werd nauw verweven met de bebouwing, en er werden tal van wandel- en fietspaden aangelegd naar de flats, scholen en andere recreatieve functies die in het park liggen. Ook werden onderdelen van de historische voortocht, een sloot achter de erven langs de Voorweg, door Harberts in de plannen geintegreerd. Al voordat de laatste hoogbouwflat in

Groot-Zoetermeer rond 1980, met de overgebleven historische bebouwing langs de oude uitvalswegen en vaarten en de dorpskern. <JVG>



Bestemmingsplan Kantorenstrook Driemanspolder-Meerzicht. <BVG>

Meerzicht opgeleverd werd, kwam ten zuiden van de Meerzichtlaan rond 1972 de Waterbuurt met 466 eengezinswoningen in opdracht van Philips' gloeilampenfabriek tot stand.

Totstandkoming Afrikaweg als stedelijke route

Het talud van de Afrikaweg werd aangelegd in de periode 1973-1976. Kort daarvoor startte men met de Sprinterverbinding naar Den Haag waarover de weg op talud kruissingsvrij moest passeren. De NS ving in 1972 aan met aanleg van de spoorbaan. De HTM zag ervan af omdat men een tramlijn op vreemd stadsgebied niet zag zitten. De opening van het eerste Sprinterdeel vond plaats in 1977. In 1980 kwam het tweede deel tot stand met de stations Leidsewallen en Stadhuis.

Voor forensende automobilisten was de verbinding met Den Haag cruciaal en nog voordat de Afrikaweg gereed was functioneerde een tijdelijk viaduct over de A12 die aangesloten werd op een weg ten zuiden van Meerzicht. Deze werd aangesloten op de wegen Bredewater en Boerhaavelaan. Feitelijk was dit de eerste hoofdontsluiting van de kantorengebieden langs de Afrikaweg.

Al voor de aanleg van het Afrikawegtalud was het gebied ten westen ervan al aan het woongebied onttrokken ten behoeve van de werkgelegenheid met kantoorfuncties. Het eerder genoemde bestemmingsplan Kantorenstrook Driemanspolder-Meerzicht (1971) maakte dit mogelijk. In dit plan waren de af- en opritten vanaf de H-structuur naar Boerhaavelaan en Meerzichtlaan ingewisseld voor een autotunnel onder het Afrikawegtalud. Deze werd gedacht als wijkverbindingsweg Meerzicht – Driemanspolder. De af- en opritten van de H-structuur waren richting de van Leeuwenhoeklaan verschoven. Van de autotunnel zou het uiteindelijk niet komen. Er werd alleen een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers tussen de wijken gerealiseerd.

We kunnen resumerend constateren dat de ideeën over invullingen direct ter weerszijden van de Afrikaweg vele malen ingrijpend gewijzigd is. In de periode van het structuurplan '68 was op de stadsmakette nog sprake van een stedenbouwkundig beeld met aan de westzijde lange plaatflatwanden met woonappartementen en aan de oostzijde een seriële opstelling van schuingeplaatste kantoorwanden in het groen, gescheiden door rijke waterpartijen. In het uiteindelijk bestemmingsplan 1971 was voor het zuidelijke deel van de weg nog slechts sprake van een pragmatische opzet met invullocaties voor kantoorbebouwing die zich nóch relateerde aan de volume-opbouw van Driemanspolder, nóch aan de H-structuur. De enige relatie met de nabije omgeving was de maat en schaal van de complexen die - geheel overeenkomstig het credo van de nieuwe culturele opvattingen - aan de westzijde bij Meerzicht kleinschaliger was dan aan de eerder tot stand gekomen oostzijde waar grootschaligheid de toon zette. Ook de ambitieuze doorgaande waterstructuren die eerst gedacht waren kwam het niet van.

Al voor de definitieve totstandkoming van de Afrikaweg werden aan de oostzijde begin jaren '70 kantoorgebouwen gerealiseerd. Op de grote plots kwamen kantoorgebouwen met een eenvoudige hoofdvorm tot stand. De locaties werden gekenmerkt door forse parkeerterreinen. De eerste firma die zich op de meest zuidelijke plot vestigde was het bedrijf IBM, dat hier een belangrijk deel van zijn activiteiten huisvestte met een districtskantoor met kantoortuin, een novum in die

tijd, en een computercentrum. Volgens krantenartikelen uit 1970 was het het eerste grote kantorencomplex binnen de gemeente en betekende dit een start met ca. 600 tot 800 arbeidsplaatsen, uitgroeiend naar 2800 toekomstig. De tijden waren op dat moment positief in de computerbranche. Tot sterke groei van het bedrijf zou het niet komen. De personal computer raakte in opmars. IBM mistte daarmee de boot waardoor een groot deel van het terrein uiteindelijk niet bebouwd werd.

Het grote terrein van IBM werd in 1975 ingericht voor de Lentebeurs Niveau 1975. 102 standhouders waren hiervoor ingeschreven en toonden het nieuwste op het gebied van handel, industrie en voorlichting. De beurs werd in vier grote tijdelijke hallen met in totaal 4000 m2 oppervlakte gehouden. Daarnaast was een buitenruimte van 2000 m2 beschikbaar. Zestig procent van de standhouders was uit Zoetermeer zelf afkomstig. De rest uit geheel Nederland. <Trouw, 22 mei 1975>

Aan de Meerzichtzijde kwamen vanaf het midden van de jaren '70 tot 1980 aan het Bredewater kantoren van een ander type tot stand. Opvallende complexen hierin vormden de Kristalkantoren aan het Bredewater 4-14 (1976, architecten Zandstra, De Clercq, Zubill, Van den Oever & Partners, kortweg ZZDP) en het kantoorgebouw Bredewater 16 (1979, architect J. Vlaming). Beide gebouwcomplexen hadden een enigszins clusterachtige opbouw.

Ten gevolge van de aanleg van de Sprinter met station Driemanspolder kwam de stationsopzet ten zuiden van de Boerhavelaan, zoals in het bestemmingsplan voor Driemanspolder uit 1961 al voorzien, opnieuw in overweging. Hier werd een voetgangersbrug over de A12 gelegd om station Driemanspolder te koppelen aan een nieuwe stopplaats voor de trein op de hoofdspoorlijn Den Haag – Gouda. Ten noorden van halte Driemanspolder werd vervolgens in de tweede helft van de jaren '70 een klein stationsplein op de kop van de Boerhaavelaan gerealiseerd. Een groot busstation kwam hier niet tot uitvoering. Wel werd bij het stationsplein kleinschalige bebouwing in de vorm van een drietal torentjes en twee meer amorfe torenvolumes op een laagbouwplint gerealiseerd. Het programma betrof kantoren, appartementen, hotel en winkelvolume. Het overdekte maaiveld was in de plannen opgenomen om toevallige ontmoetingen tussen bewoners en gebruikers te stimuleren (1979, architect Lucas & Niemeijer) <JVG p.136>.

In dezelfde periode (vanaf 1977) werd het tijdelijke viaduct over de A12 vervangen door een definitief betonnen viaduct over de A12. Deze kreeg aan de zuidzijde een tijdelijke verbinding met de Katwijkerlaan, in afwachting van verdere plannen. Met de op- en afrit naar de A12 richting Den Haag verviel het tijdelijke viaduct en werd de Afrikaweg de stedelijke verkeersbundel die het tot op de dag van vandaag is.

Aan de noordkant van de Afrikaweg was vanzelfsprekend een verbinding naar andere delen van de H-structuur van groot belang. Deze kwam dan ook in dezelfde periode tot stand. Ofschoon het Stadshart nog lang niet gebouwd was, werd met de aanleg van de Europaweg en het grote verkeersplein ten noorden van de kruising met de Voorweg en sprinter een eerste aanzet gegeven voor wat daar komen ging.

De wijk Driemanspolder en de AFrikaweg in aanbouw. <SAZ>

Het nieuwe viaduct van de Afrikaweg, de kantorenstroken en uiterst rechts het station. <SERC>

De oude spoorbrug over de A12. <SAZ>

Hotel, kantoor en woningen (maquette). Architect Lucas & Niemeijer (1977-1979) <SAZ>

Noordzijde aansluiting Afrikaweg op Europaweg in wording, 1975-1985; van de centrumbebouwing is alleen het politiebureau en brandweerkazerne gerealiseerd. Voor station Centrum West het busstation en een enorme rotonde. Tussen de Van Leeuwenhoeklaan en de Voorweg het tijdelijke winkelcentrum Soeterweijde. <SAZ>

Een eigen stadshart en sprong over de snelweg

1980-2018

Stadshart

Het Stadshart van Zoetermeer werd pas gerealiseerd toen de vier wijkkwadranten rondom voltooid waren. Volgens het structuurplan voor Zoetermeer uit 1968 had de bouw van het centrum, en daarmee de voltooiing van het eerste kwadrant, al vanaf 1972 moeten plaatsvinden zodat bij een inwonertal van 40.000 de eerste winkels geopend zouden kunnen worden. <JVG p.72> Maar om diverse redenen lukte dit niet. Om te beginnen had de Werkgroep Zoetermeer wel de locatie aangewezen, maar geen plan of programma van eisen opgesteld. Bovendien waren onder invloed van de bestuurlijke veranderingen (het opheffen van de Werkgroep en het democratiseringsproces) de uitgangspunten voor het stadscentrum sterk gewijzigd. Tijdelijk winkelcentrum Soeterweijde tussen Voorweg en Van Leeuwenhoeklaan lenigde de nood en werd, in weerwil van protesten dat dit winkelcentrum de druk op de ketel van totstandkoming van het Stadshart zou wegnemen, in 1977 officieel geopend.

De voortgaande discussies over de aanpak van het Stadshart vonden niettemin plaats in combinatie met een geleidelijke planontwikkeling. Een Masterplan, een aanstelling van een projectteam, politieke meningsverschillen, globaal bestemmingsplan en schets-layouts passeerden de revue. Uiteindelijk stuurde de keuze voor een opgetilde stadsvloer ten behoeve van passage van Zoetermeerlijn en aan- en afvoer van goederen de hoofdprincipes aan. Het was een oplossing die ontleend werd aan de nieuwe universiteitsstad Louvain-la-Neuve in België die begin jaren '70 gerealiseerd werd. Binnen een globaal bestemmingsplan kwam men in Zoetermeer uiteindelijk met zogenaamde 'patronen' die de vormgeving van bebouwing en stedenbouwkundige ruimte aanstuurden tot definitieve plannen. De bouw van het Stadshart startte vanaf 1981. Het busstation was toen al in 1980, vooruitlopend op de bouw van het stadscentrum, van Zoetermeer Dorp verplaatst naar de huidige locatie bij station Centrum West. Ook waren de kenmerkende brandweerkazerne en het politiebureau al als hoeksteen van het gebied gerealiseerd. Het oude dorp, dat in eerdere plannen gesloopt zou worden, bleef behouden, en zou stedenbouwkundig losgekoppeld worden van het stadscentrum. <JVG p.72>. De 'randkernen' rondom het Stadshart, de Franse, Engelse, en Griekse buurt, werden ontwikkeld. Deze verzorgden de aansluiting met de omliggende wijken Palenstein en Driemanspolder.

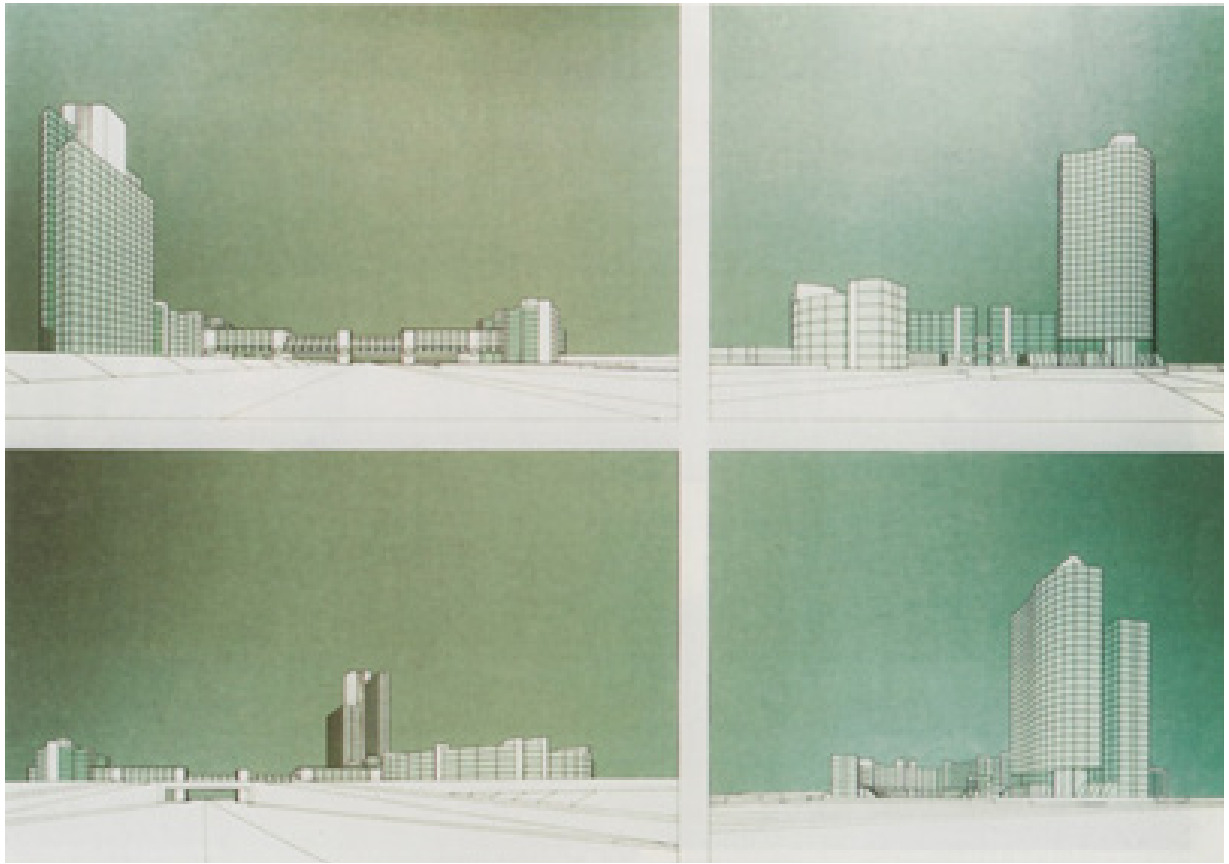
Met de voltooiing van de Stadshartpassage in 1990 werd de laatste fase van het Stadscentrum afgerond. Althans voorlopig. 'De ontwerpers stond geen centrum met een eindbeeld voor ogen, maar een 'binnenstad' die altijd kan veranderen, zij het met behoud van de hoofdstructuur'.

Het stadscentrum, ca. 1990 (JVG)

Doorsnede over het stadscentrum (zwart: oorspronkelijk maaiveld, roze: veenpakket geel: zandophoging) <JVG>

Rokkeveen

Vanaf 1977 werden plannen ontwikkeld voor de grote woonwijk Rokkeveen met ca. 9000 woningen ten zuiden van Rijksweg A12. Hiervoor werden de gemeentegrenzen gewijzigd. De barrièrevorming van de A12 en het spoor vroeg om de aanleg van een op zichzelf staande wijk. Na afweging van verschillende modellen werd gekozen voor een hoofdontsluiting aan de noordzijde, evenwijdig aan de A12. De oplossing met een rotonde (de lus) en de positie van de huidige Zuidweg waren hiervan het gevolg.
In 1986 werd het Structuurplan Rokkeveen vastgesteld, met hierin de uitgangspunten voor de wijk. Deze uitgangspunten waren gestoeld op het denken dat vanaf het midden van de jaren '80 opgeld deed en waarin de stedebouw als zelfstandige rationele discipline gezien werd en waarin men middels geometrie, compositie en stedenbouwkundige bepalingen tot vorm kwam; een aanpak waarmee reeds in de wijk Noordhove gewerkt was. Ontwerpuitgangspunt voor het plan Rokkeveen was een basisraster, opgebouwd uit velden 100x100 meter, dat de topografie van het plangebied als uitgangspunt had. Compositie vormde een ander invalshoek voor het ontwerp waarmee o.a. de ruimtelijke relaties van de delen tot het geheel werd onderzocht. Daarnaast was functionaliteit een belangrijk uitgangspunt. De plannen werden verwerkt in zogenaamde ruimtekaarten en functiekaarten. Doelstelling daarbij was ieder der wijkdelen een eigen karakter mee te geven. Hiertoe werd o.a. gekozen voor vijf verschillende verkavelings- en architectuurtypologieën die in een zogenaamde beeldzoneringskaart werden vastgelegd.
De wijk werd van oost naar west gebouwd omdat inmiddels was besloten dat de Floriade in 1992 in Rokkeveen-West zou plaatsvinden. Uniek was dat de aanleg van de Floriade gefinancierd kon worden met de bouw van de nieuwe woonwijk Rokkeveen. Expositie en woonwijk werden tegelijk ontworpen en verkaveld. De infrastructuur en een deel van de landschappelijke elementen werden niet alleen voor de half jaar durende Floriade aangelegd, maar permanent, ten gunste van de nieuw te bouwen woonwijk.
Het gebied rond het stationsgebied zuidzijde werd ontwikkeld als het zogenaamde Campus-gebied. MAB projectontwikkeling gaf aan interesse te hebben in de ontwikkeling van een volgens Amerikaans model opgezet kantorenpark in Zoetermeer, waarbij kantoorgebouwen in een groene maar stedelijke omgevingen werden gesitueerd. Op dat moment beschikte in Nederland o.a. Rotterdam met het Brainpark, over een dergelijk luxe kantorenpark.
Al tijdens de periode van realisatie van het Stadshart, rond 1985, werden plannen gemaakt voor dit kantorenpark. Men ging uit van een viertal stedenbouw-



Plan uit de jaren '80 voor de overbouwing van de A12 door Ellerman architecten. <BVG>

kundige eenheden aan de zuidzijde van de snelweg: een oostelijk gelegen schegvormig gebied, een gebied rond de westlus (de ronde autowegaansluiting op de Zuidweg) en een kleiner driehoekig gebied ten westen hiervan langs de NS-lijn. Hiernaast was sprake van een gedachte kantooroverbouwing over de A12. Als gevolg van provinciale restricties viel de kantooroverbouwing uiteindelijk af. De gemeente Zoetermeer besloot na moeizame beraadslagingen met provincie en MAB zelf een deel van het plangebied te ontwikkelen. In de periode 1992 – 2002 werden als resultaat meerdere projecten gerealiseerd. Een opvallend onderdeel hiervan was de nieuwe Nelson Mandelabrug (Nelson Mandelabrug, ontwerp: NS Articon, 1992), die als voetgangers- en fietsersbrug de Floriade-bezoekers vanaf het station over de brede snelweg naar het expositieterrein leidde. Aan de noordzijde van de snelweg kwam het FME-kantoorgebouw in de vorm van een enorme poort tot stand (ontwerp: Leo de Jonge architecten, 1992). Aan de Floriadezijde werd het Plein van de Verenigde Naties aangelegd met een groot terrassenlandschap (sawa's) naar de Mahatma Ghandisingel, een van de hoofdassen van Rokkeveen. Het midden van de lus, de wegrotonde van Zuidweg en snelwegviaduct werd ingevuld met carpool en Park & Ride parkeerplaatsen. Ook het gebied rond deze lus en het driehoekig westelijke deel kwam onder auspiciën van de gemeente met verschillende kantoorvilla-omgevingen tot stand. De MAB bracht uiteindelijk het oostelijke schegvormige plangebied tot ontwikkeling.

Stadswording: 1990 – nu

In de tweede helft van de jaren '90, veertig jaar na de eerste uitbreidingsplannen voor Zoetermeer, ging Zoetermeer een nieuwe fase in. Dit drukte zich in het centrum al eerder uit in de bouw van het Stadstheater en stadhuistoren. De bioscoop Utopolis, nieuwe woontorens en een winkelgalerij langs de Warande volgden. <SC p.11>.
In het westelijk deel van het stadscentrum vond een ingrijpende herinrichting plaats op basis van een Masterplan van het bureau OMA (1996). Aan de westzijde van het Stadshart was jarenlang een grote kantoorlocatie gereserveerd, aanvankelijk voor een tweede ministeriegebouw (VROM) en vervolgens een groot winkelbedrijf <JvG, p. 196>. Aan de oostzijde van het gebied vond de bouw van het Carré plaats (architect: Architecten Cie, 1996), met winkels en winkelpassage, woontorens en kantoren. Zoetermeer liet hiermee zien dat ze de status van groeikern voorbij was en dat men streefde naar dichtheid, compactheid en daarmee ook stedelijkheid.
Aan de westzijde van het gebied ging de grote rotonde op de schop en het verkeersplein werd anders ingericht. Een nieuwe organisatie van het voorgebied van station Centrum West en het busstation werd gerealiseerd in combinatie met een oversteek over de sporen voor voetgangers en fietsers. Dit gebied, een stedelijk knooppunt, vormt nu de noordrand van het plangebied van De Entree. Hier moet op termijn een overtuigende koppeling tussen beide gebieden, Stadshart en Entree gerealiseerd gaan worden.

De kantoorcampus gezien vanuit het westen: achtereenvolgens het stationsplein, de Gandhisingel en de groene scheg met grote kantoorpanden rondom. <Google Maps>

De groene Mahatma Gandhisingel die het stationsplein en de kantoorcampus van elkaar scheidt. <Flexus AWC>

#3

CULTUURHISTORISCH-RUIMTELIJKE ANALYSE OP HOOFDLIJNEN

Het vorige hoofdstuk besteedde aandacht aan de veelkleurige geschiedenis van het gebied, zonder nadrukkelijke aandacht voor de ruimtelijke constellatie.

In dit hoofdstuk kijken we eerst of er van het oorspronkelijke landschap nog onderdelen met cultuurhistorische waarde aanwezig zijn in en rondom het plangebied van De Entree. Vervolgens wordt aandacht besteed aan de wegstructuur Afrikaweg waarna de ruimtelijke hoofdopzet rondom de Afrikaweg aan bod komt. We nemen daarbij - uitgaande van de plannen voor De Entree - een brede invalshoek in het besef dat de historisch gegroeide situatie haar vragen stelt aan de planvorming in het gebied.

Historische voetafdruk in het landschap

Het oude lint van de Voorweg is de meest oorspronkelijke en zichtbare historische structuur in het Entreegebied. Het lint doet met zijn overwegend landschappelijk-historische karakteristiek herinneren aan het agrarisch gebruik van de veenpolders en vormt en vormde de route naar het buitengebied en het dorp en is hiermee een historisch continue element in een verder dynamische omgeving. Sinds 2006 is het beschermd stadsgezicht. De Voorweg bestaat uit een veendijk, weg, wetering, de (opgangen naar de) aanliggende kavels met bebouwing en is voor een groot deel nog gaaf. De 'stoffering' van de Voorweg in de vorm van bruggen, verkeersborden, bestrating en groen is in de loop der eeuwen wel veranderd.

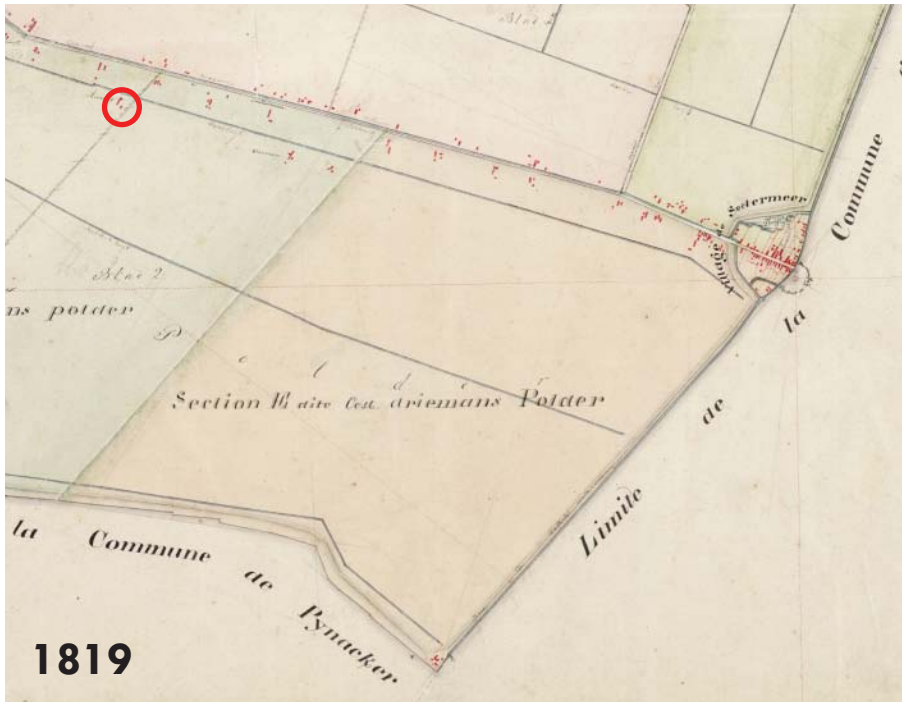
De oude verkavelingsrichting, min of meer haaks op de Voorweg, is vooral bij de oudere woonhuizen en boerderijen nog enigszins herkenbaar aanwezig. Ook zijn enkele restanten van de oude 17e-eeuwse voortocht die parallel aan en ten zuiden van de Voorweg liep, herkenbaar. Het begin van de voortocht ligt bij de Van Leeuwenhoeklaan in Driemanspolder en hij loopt door tot aan de gemeentegrens met Leidschendam. De voortocht is ten westen van Hofstede Meerzigt nog intact; ten oosten hiervan, vanaf de Zonnenberg, is de Voortocht vergraven tot een brede vijverpartij in een landschappelijke setting. <De gave stad>.

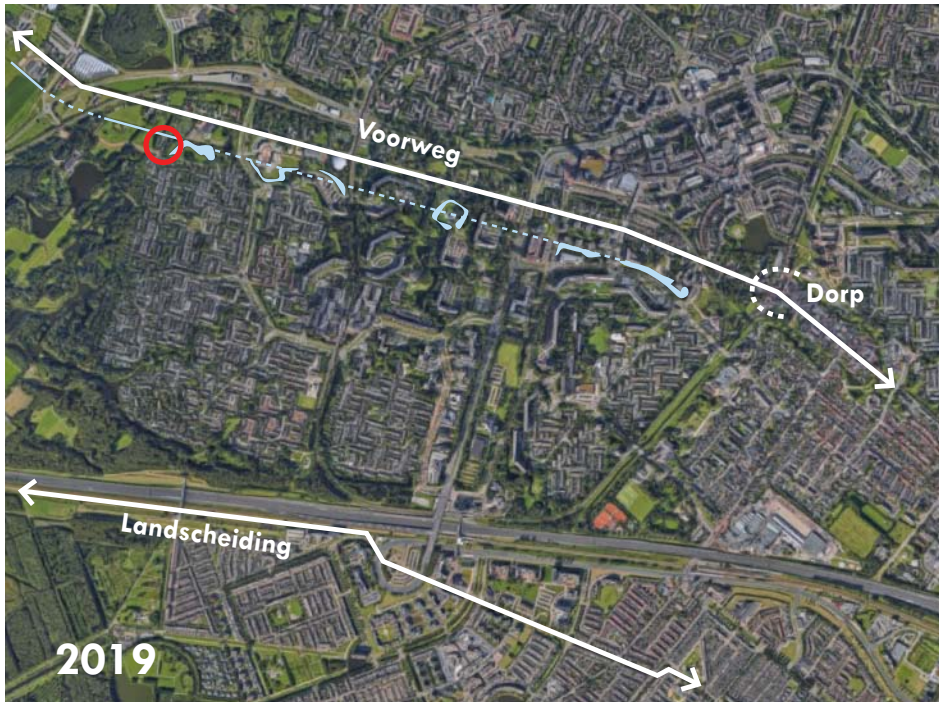
Een ander landschappelijk element dat door het Entreegebied loopt is de Landscheidingsdijk. Deze ooit forse 13e-eeuwse dijk die de waterschappen Rijnland en Delfland van elkaar scheidde, loopt parallel aan de A12, maar is door inklinking, vergraving en uiteraard de aanleg van de snel- en spoorwegen nagenoeg uit zicht en daarmee ook uit de beleving verdwenen.

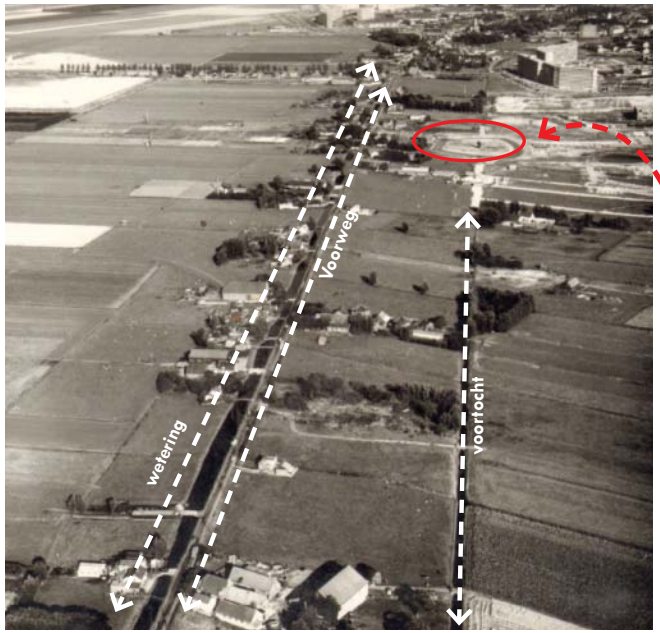
historische landschappelijke elementen

Hofstede Meerzigt

(restanten van de) 17e-eeuws voortocht







Cultuurhistorische waarde

De cultuurhistorische waarde van de Voorweg heeft betrekking op het geheel van dijk, wetering, polder- en groenstructuur en de aanliggende historische bebouwing. Het betreft een beschermd stadsgezicht en is daarmee van grote cultuurhistorische waarde. De cultuurhistorische waarde aan de oostzijde van het viaduct van de Afrikaweg is extra zwaarwegend. Hier bevinden zich een viertal gemeentelijke monumenten.

Advisering

Houd bij de planvorming rekening met de grote cultuurhistorische waarde van het beschermde gezicht Voorweg en tracht met plannen voor De Entree het karakter van dit gebied eerder te versterken dan te verstoren.

De H-structuur: autoweglint van de 20e eeuw

Cultuurhistorische karakteristiek

De Afrikaweg is onderdeel van de H-structuur wat zich uitdrukt in het doorsnedeprofiel en randinvullingen van de weg. De H-wegstructuur die aangelegd werd als binnengemeentelijke provinciale weg was in eerste instantie gedacht als autonoom vrijliggend en ongelijkvloers liggend verkeerssysteem met afslagen, zogenaamde 'sleutels' naar de gemeentelijke deelgebieden. Van de sleutels kwam het niet, met uitzondering van één afslag bij Palenstein. Uiteindelijk werd gekozen voor het toepassen van overzichtelijker T-kruisingen. Niettemin bleef de scheiding van verkeerssoorten het adagium, waardoor de H-autostructuur niet of nauwelijks door doorgaande fiets- en voetpaden begeleid wordt en zich vooral als continue auto-lint presenteert.

De radicale keuze wat betreft scheiding van verkeerssoorten kwam niet toevallig tot stand. Het was al langere tijd een uitgangspunt van stedenbouwkundig ontwerpers. Lelystad was Zoetermeer als 'New Town' al voorgegaan. Al in 1964 maakte Cornelis van Eesteren een plan voor deze stad in Oostelijk Flevoland met verhoogde dreven voor autoverkeer en tunnels voor voetgangers en fietsers. Dit plan werd in het tweede ontwerp voor Lelystad uit 1965 aangepast, maar scheiding van verkeerssoorten bleef het uitgangspunt. De auto's bleven op maaiveld en de fietsers passeerden hier overheen met fietsbruggen. In Lelystad is deze situatie inmiddels niet meer het uitgangspunt. Vanaf midden jaren '90 zijn in Lelystad de verschillende rijbaanniveaus op veel plekken afgebroken.

In Zoetermeer was men zich tijdens de aanleg van de H-structuur al bewust van de gewenste ruimtelijke werking van de H-wegstructuur. De verkeerskundige dhr. Ger Bosch benoemde een ruimtelijk groen totaalbeeld. Hij stelde zich een groene tunnel met tussendoor zicht op de omgeving voor <interview W. Hermans, oud-stedenbouwkundige Zoetermeer>. Dit was een uitgangspunt dat aansloot bij de opzet van een parkway, een met groen omzoomde autoweg, een ruimtelijk concept dat zijn oorsprong in de Verenigde Staten vindt en dat Nederlandse stedenbouwkundigen vanaf de jaren '20 als voorbeeld diende. In Zoetermeer resulteerde dit uitgangspunt niet in ver uitgewerkte landschappelijke inrichtingsplannen uitgaande van de weg, maar in het uitgangspunt dat er zich groen tussen weg en omgeving diende te bevinden. De enige uitzondering hierop zou de Centrumboulevard (huidige Europaweg) worden waar aan beide zijden sprake van bebouwing zou zijn.

Ruimtelijke opbouw

De H-structuur zoals we hem nu kennen is in grote lijnen uitgevoerd overeenkomstig de oorspronkelijke opvattingen. In grote lijnen is tot aan de jaren '90 het uitgangspunt geweest de bebouwing van de naastliggende wijken niet aan de weg te koppelen en bleef de scheiding van verkeerssoorten uitgangpunt. De oplossingen waren echter verschillend. Terwijl er bij de Afrika- en Australiëweg voor gekozen werd de autorijbaan op een verhoogd talud te leggen en de fietsers en voetgangers hier met tunnels onderdoor te voeren, was op de Azië- en Amerikaweg sprake van een autorijbaan op maaiveld met fietsers- en voetgangersbruggen eroverheen.
Het wegprofiel werd op verschillende locaties met verschillende breedte en een variërend aantal rijbanen uitgevoerd, maar er is ook nu in heel Zoetermeer op de H-structuur nog altijd sprake van een groene middenberm en gescheiden rijbanen voor de verschillende rijrichtingen. De randinvullingen van de weg zijn aanhoudend groen, met grote struiken en bomen. Hierbij is

Amerikaweg in de jaren '70. Op de achtergrond de flats van de wijk Driemanspolder. <SAZ>

van doorzichten naar de achterliggende wijken vaak geen sprake (meer). De middenberm heeft bij de Afrika- en Australiëweg op meerdere locaties een talud waardoor tegenliggers elkaar met hun koplamplicht niet hinderen.

Ruimtelijke problematiek

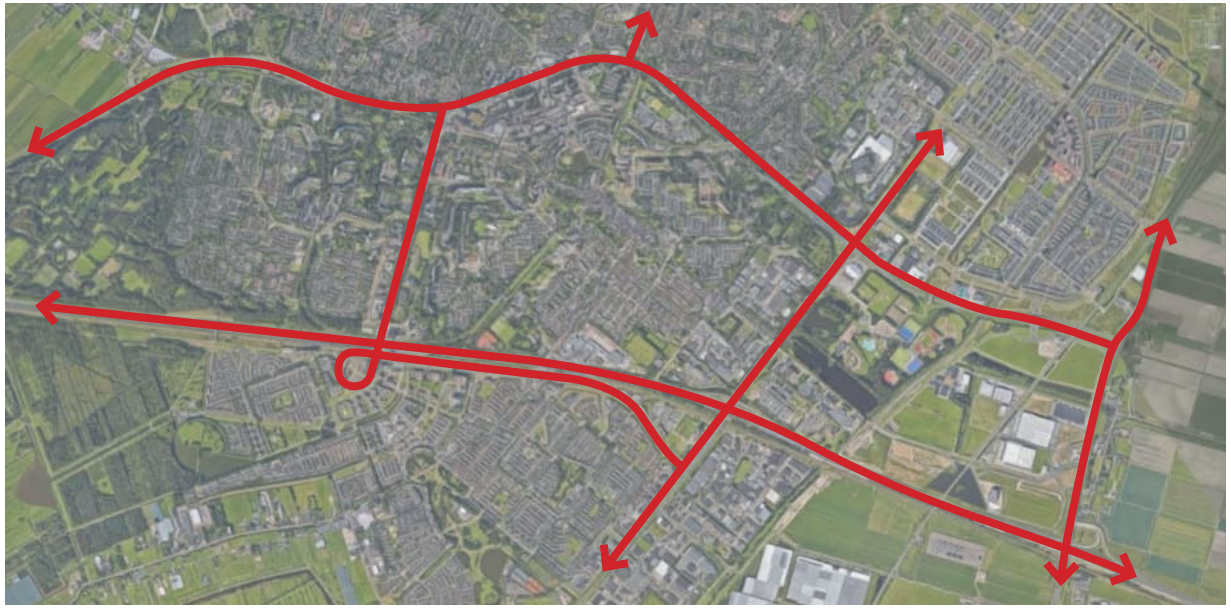
Kort samenvattend kunnen we stellen dat:
- De planopvattingen uit de jaren '60 en '70 hebben geresulteerd in wijken met hun rug naar de hoofdstructuur van de stad. De wegstructuur functioneert als doorgaande autoroute voldoende, maar is stedenbouwkundig problematisch op locaties waar sprake is van stadsverdichting met nieuwbouw. Dit resulteert dan – uitgaande van handhaving van het principe van verkeersscheiding – in merkwaardige situaties met bebouwing zonder in/uitgangen, trottoirs en andere stedelijke verbindingen direct langs de weg (zie bijvoorbeeld de situatie tussen Salomé-schouw en Aziëweg).
- De oversteekbaarheid van de H-structuur is voor

voetgangers en fietsers op meerdere locaties te beperkt om woongebieden aan weerszijden fijnmazig met elkaar te verknopen.

- De H-structuur is inmiddels getransformeerd tot een ladderstructuur met sporten (Zuidweg en Oostweg) en is daarmee onderdeel van een groter verkeerssysteem geworden. De hoofdprincipes van verkeersscheiding zijn daarbij uitgangspunt gebleven. De toepassing van T-kruisingen is daarbij deels verlaten (zie Australiëweg, aansluitingen Oosterheem). Delen van de verkeersstructuur zijn voor wat betreft nieuwe delen niet of nauwelijks voorzien van continue groenstructuren (evt gecombineerd met doorzichten). Hierdoor is op de hoofdwegstructuur van de stad een weinig overtuigende aaneenschakeling van ruimtelijke oplossingen ontstaan. Dit draagt niet bij aan een krachtig totaalbeeld van Zoetermeer.

Vragen in relatie tot plan de Entree

Met het deels afwaarderen van de H-structuur (hetgeen bij de Afrikaweg nu het plan is), ligt op termijn de vraag voor hoe deze plankeuze in de toekomst consistent door te ontwikkelen. Is het denkbaar een omvattender visie te ontwikkelen voor díe delen van de H-structuur in de nabijheid van het Stadshart waar net als bij de Afrikaweg op de lange termijn vergelijkbare ontwikkelingen zijn te verwachten, en is daarmee een samenhangend totaalbeeld te bewerkstelligen?



Zoetermeer: van H naar ladderstructuur.

Cultuurhistorische waarde

De H-structuur is de resultante van verkeerskundige opvattingen uit de jaren '60 en '70. De ruimtelijke setting is kenmerkend voor oplossingen zoals toegepast bij Nederlandse groeikernen uit die periode. Daarbij was scheiding van verkeerssoorten en introductie van aan de weg gekoppelde groenstructuren het adagium. Deze scheiding heeft voor- en nadelen gehad, maar het is een feit dat Zoetermeer zijn identiteit als naoorlogse groeikern mede aan deze hoofdverkeersstructuur ontleent. De daar aanwezige hoofdprincipes hebben dan ook cultuurhistorische waarde.

Advisering

Ga op een ontspannen manier om met de ruimtelijke hoofprincipes van de H-structuur: scheiding van verkeerssoorten en koppeling van de weg aan aanpalende continue groenstructuren. De hoofdopzet hiervan zal voor geheel Zoetermeer niet snel veranderen; het is van belang op zoek te gaan naar een gemene deler die alle elementen van de H- (en idealiter ook de latere ladderstructuur) aaneensmeedt. De aanwezigheid van uitbundige en volwassen groenstructuren langs de weg verschaft een continuïteit aan het wegprofiel en is zo'n element.

Overweeg daarom bij het plan voor De Entree bestaande groenstructuren waar mogelijk te behouden danwel oplossingen te zoeken die een continuïteit in groenvoorzieningen langs de weg ondersteunen die dit wegdeel koppelen aan andere delen van de H-structuur. Weeg bij alle planoplossingen voor De Entree af wat deze keuzes voor andere gebieden zouden betekenen wanneer deze op de langere termijn langs de H-structuur in aanmerking komen voor een stedelijke verdichtingsvraag. Dit in verband met samenhangende stedenbouwkundige ontwikkeling en een herkenbare hoofdstructuur binnen de gemeente.

Afrikaweg en omgeving: breuklijnen en asymmetrie

Cultuurhistorische karakteristiek

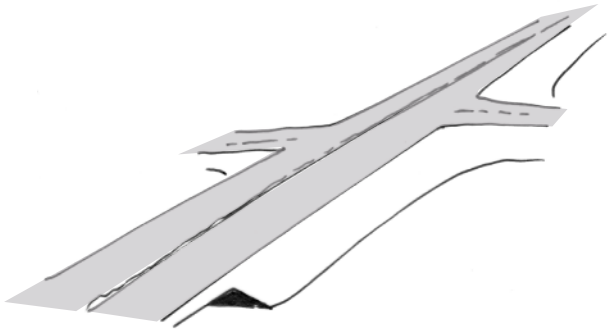
Zie de vorige paragraaf voor een nadere beschrijving van de cultuurhistorische karakteristiek van de H-structuur als geheel. De poten van de H zijn ouder dan de Afrikaweg. De A12 bestond al sinds jaren '30 uiteraard, de Amerikaweg volgde in de jaren '60. De kantoorlocaties die ter weerszijden van de geprojecteerde Afrikaweg tot stand kwamen, waren de eerste grootschalige kantooromgevingen binnen de gemeentegrenzen.

Ruimtelijke opbouw en problematiek

In het Masterplan van De Entree wordt voor de Afrikaweg gekoerst op verstedelijking en verdichting van de stad; daarbij is sprake van een 'stadsstraat'. Een stadsstraat wordt over het algemeen niet gekenmerkt door ruimtelijke scheidingen. Deze zijn echter wel aanwezig langs de H-structuur. Bij de Afrikaweg is zelfs sprake van een specifieke opbouw. Deze opbouw is niet toevallig, maar kwam tot stand uitgaande van ontwerpopvattingen die hoewel redelijk recent, een zekere cultuurhistorische waarde representeren. Dit stelt zijn vragen aan de planvorming voor het gebied.

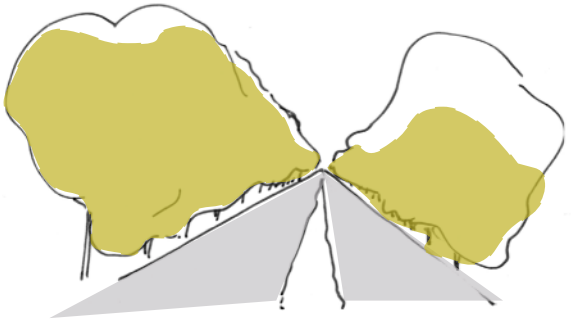
In het navolgende wordt de ruimtelijke opbouw van het gebied nader geanalyseerd en worden de waarden ervan bepaald. Een aantal aspecten en/of elementen die de ruimtelijke scheidingen in het gebied bewerkstelligd hebben worden daarbij behandeld. We zoeken daarbij naar oplossingsrichtingen om - met behoud en/of gebruik van cultuurhistorisch-ruimtelijke karakteristieken - de ruimtelijke scheidingen te slechten. De onderwerpen die behandeld worden, zijn:

- het wegtalud
- de groenstructuren langs de weg
- stedenbouwkundige en verkeerskundige opvattingen
- opvattingen m.b.t. functiescheiding
- verschillende stedenbouwkundige planconcepten



Het wegtalud

Het wegtalud van de Afrikaweg kwam tijdens de jaren '70 tot stand en is de resultante van de wens verkeerssoorten te ontvlechten. Een nieuw maaiveld op globaal 6 meter was hiervan het gevolg. Het talud drukt over practisch de volle breedte een monofunctioneel verkeerstechnisch milieu uit: een niet oversteekbare en grootschalige autowegstructuur. Dit wordt nog extra benadrukt omdat afslagen naar de direct aanliggende kantoorlocaties ontbreken.



Dichte groenstructuur langs de weg

De Afrikaweg is - evenals veel andere delen van de H-structuur - aan beide zijden voorzien van een groenstructuur met forse bomen en hoge onderbegroeiing. Dit draagt bij aan het imago van groene gemeente waarmee Zoetermeer zich landelijk presenteert. Door de dichtheid van het groen en het gebrek aan doorzichten naar de omgeving is daarmee echter ook een groene scheiding tussen de Afrikaweg en de directe omgeving ontstaan. De stad is vanaf de weg op meerdere locaties niet zichtbaar.

Stad als niet-continue ruimtelijk systeem: slechts een paar dwarsroutes

De planningsdoctrines van de jaren ’60 en ’70 dicteerden de omgeving van de Afrikaweg. Een scheiding van verkeerssoorten was hierbij het uitgangspunt. De introductie van een autowegstructuur met het karakter van provinciale weg resulteerde in een minimum aan afslagen voor auto’s. Er was sprake van één afslag van de provinciale weg naar de wijk. Een verdeelweg binnen de wijk leidde via een hiërarchisch aflopende reeks wegtypen uiteindelijk naar de woning.

In de periode van de jaren ’60 en ’70 was wel sprake van een forse wijziging in stedenbouwkundige opvattingen. Tijdens de totstandkoming van Meerzicht werden kleinschaligheid en laagbouw categorieën in het denken over de stad. Ondanks deze culturele omslag wijzigden de principiële opvattingen over de organisatie van het verkeer op het hoogste schaalniveau nauwelijks. Of er nu sprake was van wijken die nog sterk refereerden aan stadsbeelden zoals de CIAM zich voorstelde (Driemanspolder), of omgevingen die met hun woonerfstructuren de periode van kleinschaligheid inluidden (delen Meerzicht), het hoofdontsluitingsprincipe met koppeling van een wijkverdeelweg aan de H-structuur bleef aanwezig. Het is een principe dat in alle Nederlandse groeikernen uit die periode werd toegepast. Dit resulteerde in een stedenbouwkundige layout waarbij de wijken zich als min of meer afgesloten en op zichzelf staande eenheden met hun achterkanten van de hoofdwegstructuren afkeerden. De stad werd daardoor nooit een continue ruimtelijk systeem. De situatie langs de Afrikaweg is exemplarisch voor veel grote ontsluitingswegen van nieuwe steden elders in het land.

Ook het fietsers- en voetgangers-netwerk werd in de periode van de jaren ‘70 opgevat als een min of meer onafhankelijk systeem, vooral op het hoogste schaalniveau. Ook deze verkeersdeelnemers werden voorzien van een hiërarchisch ontsluitingssysteem, wat feitelijk haaks staat op het a-hiërarchische en diffuse ruimtegebruik dat fietsers- en voetgangersverkeer kenmerkt. In Zoetermeer werden de historische lintstructuren als hoofdroutes ingezet; een keuze die in positieve zin bijgedragen heeft aan de ruimtelijke kwaliteit van de gemeente. Voor wat betreft de H-structuur resulteerde de keuze verkeerssoorten te scheiden in een minder positief resultaat. De kostenconsequenties voor het kruisingsvrij oversteken waren van zodanige aard dat voor fietsers de doorsteken tussen wijken maar mondjesmaat gerealiseerd werden waardoor haaks op de H-structuur ook voor fietsers en voetgangers slechts sprake is van enkele hiërarchische aansluitingen. In gewone woorden: op meerdere plekken is ad hoc oversteken voor fietsers onmogelijk en de wijken vormen strikt gescheiden systemen.

Dit wordt duidelijk als we de plankaart van de Afrikaweg 90 graden kantelen en op de volgende bladzijde vergelijken met een aantal representatieve grote stadsstraten en – lanen in Amsterdam, Den Haag en Rotterdam. Waar het in die andere steden op de 2 kilometer van het parcours voor fietsers en voetgangers mogelijk is om op een groot aantal plaatsen de hoofdwegstructuur over te steken, zijn er bij de huidige Afrikaweg slechts een viertal mogelijkheden. Dat is uiterst summier.

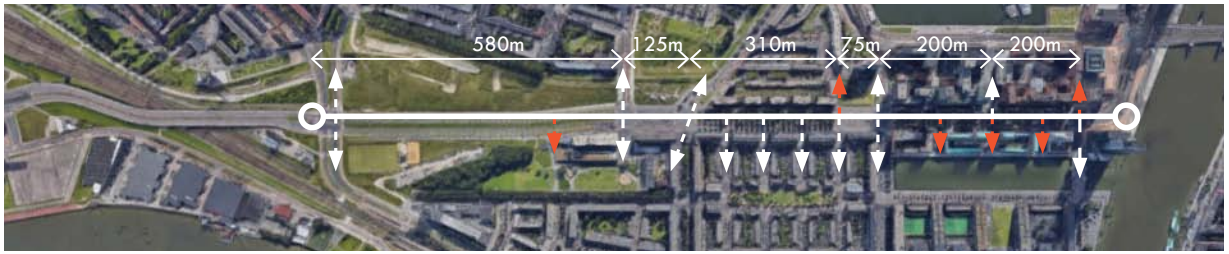
Bezien vanuit de basale principes van een goed functionerend stedelijk netwerk is er dus sprake van een forse discrepantie tussen het uitgangspunt langs de Entree een stedelijke omgeving te bewerkstelligen en de huidige situatie. Stedelijkheid drukt zich immers niet alleen uit lángs een wegstructuur, maar wordt ook gevoed door de vele zijstraten naar het achterliggende gebied en de interactie hiertussen.

auto's, fietsers en voetgangers
fietsers en voetgangers
auto's

6
kruisingen en/of afslagen

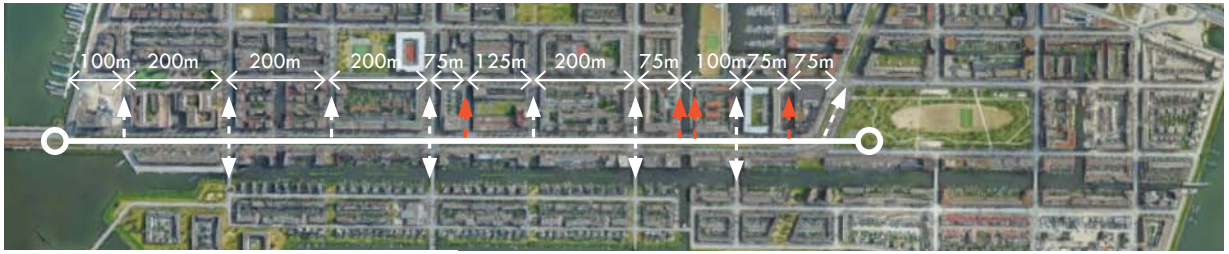
Zoetermeer - De Entree

13
kruisingen en/of afslagen



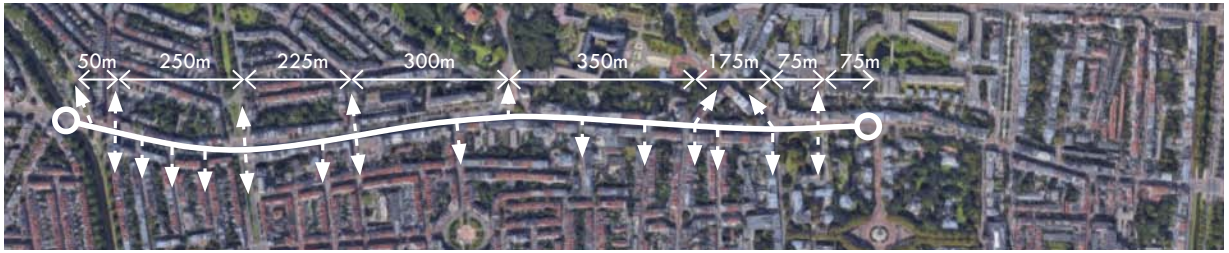
Rotterdam - Laan op Zuid

12
kruisingen en/of afslagen



Amsterdam - IJburg

16
kruisingen en/of afslagen



Den Haag - Laan van Meerdervoort

Kadertekst Tunnels

De omgeving ter weerszijden van de Afrikaweg is goed dooraderd met fietsroutes. Het is het product van stedenbouwkundige opvattingen uit de jaren '70. Op het kaartje zijn alle vrijliggende fietspaden weergegeven. Het gros hiervan is prettig en functioneel. Fietsers vinden hun weg in Zoetermeer.

De fietspaden functioneren op veel plekken los van de autorouting en worden op veel locaties begeleid door groen. Een aantal van de vier oost-westverbindingen bij de Afrikaweg vormen echter knelpunten. In de avondlijke uren worden de routes bij het Abdissenpad en Boerhaavepad ongetwijfeld als onveilig ervaren. Hetzelfde is van toepassing voor de opgangen voor voetgangers naar de bushaltes die aan deze paden gekoppeld zijn.

Dit terwijl deze dwarsverbindingen juist belangrijke routes zijn binnen de gemeente. Bij het Abdissenpad is aan de oostzijde sprake van een lange plintgevel van het Klaverbladcomplex zonder ramen noch enige beleefbare begeleiding. Aan de westzijde is alleen sprake van een parkomgeving met slechts ver daarvan functies die bijdragen aan enige controle op de route. Bij het Boerhaavepad is zowel aan de oost- als westzijde enige controle op de route afwezig.

De vraag dient zich aan of de planvorming voor De Entree effectieve stedenbouwkundige en programmatische oplossingen voor deze situaties kan bieden, waarmee het gedachtegoed uit de jaren '70, gesteund door ingrepen uit de jaren '20 van deze eeuw, verder versterkt wordt.

Het Abdissenpad, gezien vanaf de Van Leeuwenhoeklaan

Het Abdissenpad, gezien vanaf Meerzicht-Noord.

De twee viaducten over het Abdissenpad.

Functiescheiding resulteert in stedelijk vacuüm

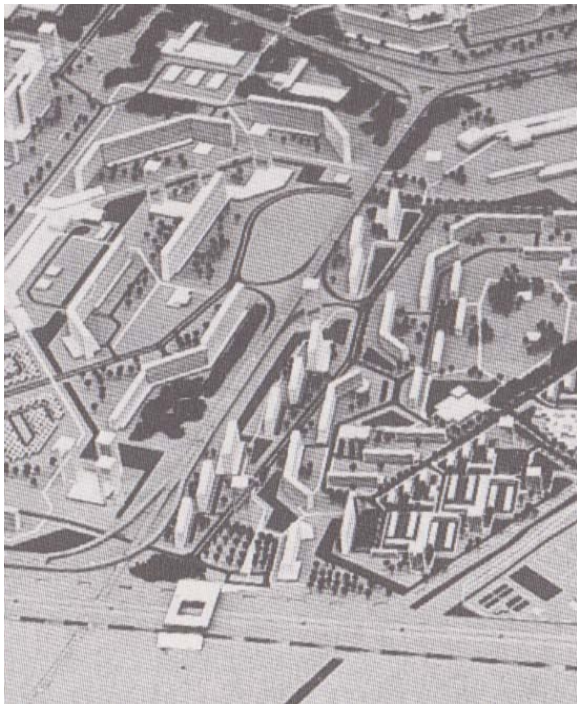
Functiescheiding dicteerde de planning van de jaren '60 en '70, en is tot op heden vaak nog steeds uitgangspunt van plannen. Woonwijken en kantoorgebieden komen daarbij ruimtelijk gescheiden tot stand. In de periode dat de Afrikaweg aangelegd werd, was dat een valide uitgangspunt. Het vereenvoudigde de planning. Groeikernen dienden snel tot stand te komen. De bebouwingszones met kantoren die programmatisch niet of nauwelijks een relatie met de omliggende woonwijken hebben, kwamen opeenvolgend aan de oost- en westzijde van de weg tot stand. En ofschoon het enthousiasme over deze grootschalige kantooromgevingen die werkgelegenheid garandeerden ongetwijfeld hoog was, introduceerde men gebieden die na kantooruren weinig aantrekkelijk zijn. Naast de scheiding door het talud en de strikt lineaire wegstructuur ontstonden daarnaast dus twee programmatische breuklijnen.

Oost en west anders; asymmetrie roept vragen op over toekomstige ruimtelijke invullingen

De ruimtelijke situatie ter weerszijden van de Afrikaweg is erg verschillend. Het plangebied heeft een sterk asymmetrisch karakter en dat is het resultaat van de al eerder in hoofdstuk 2 benoemde wijziging in opvattingen. Waar oorspronkelijk aangestuurd werd op Hoogbouw werd uiteindelijk laagbouw gerealiseerd, en eerder gepland woongebied werd kantorenstrook.

De zuidoostzijde van het gebied te noorden van de snelweg wordt gekenmerkt door grootschalige stedenbouwkundige en landschappelijke elementen. Dit drukt zich hier uit in grote kantorenplots met grote parkeerterreinen. Aan de Boerhaavelaan presenteren zich vooral de hoge flats van Driemanspolder als grote stedenbouwkundige elementen langs de volle lengte van de lineaire wegstructuur. Het continue lineaire profiel met de forse bomenrijen maken deze weg hier ook tot een grootschalig element.
Opvallend is ook het vele groen. De grote kantoorlocaties aan de oostzijde zijn ermee omringd. Er is niet alleen sprake van een scheidende groenstructuur aan de kant van de Afrikaweg maar er bevindt zich ook een forse groenstructuur tussen de kantoren en de Boerhaavelaan. De kantoorgebouwen zijn daardoor alleen als contouren achter hoog opgeschoten groen vanaf de Afrikaweg en Boerhaavelaan waarneembaar.

De stedenbouwkundige opvattingen uit de jaren '60 zijn aan deze zuidoostzijde van de Afrikaweg goed herkenbaar. De Werkgroep Zoetermeer presenteerde in de vroegste plannen een uitgesproken stedenbouwkundig totaalbeeld. De grote kantoorvolumes tussen Boerhaavelaan en Afrikaweg vormden daarin toen nog een compositorische eenheid met de lineaire plaatflats van Driemanspolder. De Boerhaavelaan werd daarbij opgevat als een stedenbouwkundig geensceneerde laan met een grootschalig karakter. Een herinterpretatie van andere omgevingen uit de moderne canon. Hierbij valt te denken aan de Sportlaan en Lozerlaan in Den Haag en de van Nijenrodelaan in Amsterdam (stedenbouwkundige/architect Dudok, stedenbouwkundige van Eesteren). De stedenbouwkundige typologie die men voor ogen had is kortweg te benoemen als een lineaire wegstructuur en parkwayachtige setting met hierin grootschalige slabs. Het uitbundige groen en water vormden hierin een verrijking van het verder abstracte totaalbeeld.


Uitsnede van de maquette van Driemanspolder-Meerzicht

De flatwanden en groengebieden aan de oostzijde van de Boerhaavelaan werden gerealiseerd. Maar de kantorenplots werden uiteindelijk pragmatisch ingevuld, waardoor een samenhangend totaalbeeld langs de laan niet tot stand kwam. Ook de groeninvulling van de kantorenplots zocht geen aansluiting bij de oorspronkelijke plannen. Dit resulteerde uiteindelijk in de dichte groenwand tussen Boerhaavelaan en kantoren. Het resultaat hiervan is dat de laan met zijn lineariteit en stille groene randen als een enigszins wezensvreemde wegstructuur het gebied doorkruist.

Aan de zuidwestzijde van de Afrikaweg ten noorden van de snelweg is sprake van een volstrekt andere situatie. Hier is sprake van kleinschaligheid en pragmatiek. Met het afzien van grootschalige woningbouw aan deze kant van de weg werden de plannen veel minder ambitieus. Aansturing van de bouwvolumes van de kantoren op grootschalig stedenbouwkundig niveau was aan deze westzijde nooit de intentie. De omgeving kwam pragmatisch tot stand. Bovendien vroeg de markt om kleiner programma dan aan de oostzijde. Groen als landschappelijk en compositorisch element ontbrak en ontbreekt er volledig. De enkele groenstructuren die we aantreffen ondersteunen eerder het kleinstedelijke beeld van de kleinere kantoorplots en bijbehorende kleinere parkeerterreinen, de groenstructuren langs de Afrikaweg uitgezonderd.

Aan het Bredewater presenteren de kantoorgebouwen zich wel enigszins als een wand. Deze laan is in de loop der tijd afgewaardeerd en had oorspronkelijk een identiek profiel als de Boerhaavelaan. De kantoren zijn architectonisch op te vatten als 'gebroken c.q. samengestelde volumes': geschakelde torens, gebouwen met specifieke vleugels en gebouwen met een opklimmend silhouet. Dit is enerzijds verklaarbaar uit de architectuurontwikkelingen in de tweede helft van de jaren '70 waarin kleinschaligheid - ook voor kantoorgebouwen – een thema werd. De Waterbuurt, de aangrenzende woonbuurt met zijn lage hoogte en kleine schaal, sluit aan bij dit kleinschaliger totaalbeeld.

Grootschaligheid kenmerkt wel het noordwestelijk van het plangebied gelegen Abdissenbos en omgeving. Hier ontbreken kantoren, maar kwam een ambitieus parkontwerp van landschapsarchitect J.L. Harberts tot stand in combinatie met solitaire haakflats met appartementen. Een model dat eerder beschouwd kan worden als een herinterpretatie van ideeën uit het plan Voisin van Le Corbusier waarin sprake van was vrijstaande hoogbouwtorens in een parkomgeving. Het Abdissenbos en omgeving is hiermee een omgeving van een type dat verder in Zoetermeer ontbreekt en dat als stedenbouwkundig type afwijkt van wat de Werkgroep Zoetermeer bij de Boerhaavelaan voor ogen had.

Hiermee zijn drie typologisch-stedenbouwkundige milieus benoemd die in een betrekkelijk korte tijdsperiode tot stand zijn gekomen: de Boerhaavelaan met zijn onvolledig uitgevoerde grootschalige uitgangspunten, het Bredewater met zijn pragmatische kleinschaligheid en het Abdissenbos dat tot stand is gekomen als modernistische en grootschalige parkomgeving in aansluiting op het groene Afrikawegtalud.

De gemeentelijke wens het Entreegebied op te vatten als een omgeving die Driemanspolder met Meerzicht gaat verbinden roept vragen op over de wijze waarop de nieuwe invullingen langs de noord- zuidas zich gaan verhouden tot deze drie volstrekt verschillende omgevingen. In de officiële plandocumenten is het antwoord hierop een 'groene zoom'. Dit concept heeft nog geen ruimtelijke vertaling gekregen. Dit is – gezien de geleidelijke planontwikkeling - begrijpelijk. Op termijn zullen er niettemin overtuigende antwoorden gevonden moeten worden wanneer de stedenbouwkundig-typologische vraagstellingen voor deze 'achterkanten' van de Entree aan de orde komen.

3 verschillende gebieden, 3 verschillende karakters.

Kadertekst - Klaverbladcomplex

Het complex van Klaverblad verzekeringen en de aansluiting op het talud.

Het gebouw van Klaverblad verzekeringen is het enige grootschalige kantoorcomplex dat met zijn adres gekoppeld is aan de Afrikaweg en dat in zijn planopzet voorbereid is op de toekomstige situatie. Een analyse van de koppeling van het gebouw aan de toekomstige Entree is daarom interessant. Dit gebouw zal immers bij moeten dragen aan de verlevendiging van de route voor fietsers en voetgangers langs De Entree.
Het complex is opgebouwd uit twee bouwdelen aan weerszijden van een binnenterrein. Het bouwdeel aan de Afrikaweg heeft 6 lagen, het deel aan de Ierlandlaan heeft er 4. De markante hoektoren van het complex is 14 lagen hoog. Het binnenterrein is aan de zuidzijde afgesloten met een muur. Aan de noordzijde is deze wel open. Daar bevindt zich ook de inrit van de parkeergarage. Het complex is op stedenbouwkundig niveau redelijk goed ingepast in zijn omgeving.

Entrees

De hoofdentrees van het kantoorgebouw liggen aan de Afrikaweg. Het lijkt er echter op dat deze vooral door bezoekers gebruikt worden (zie de parkeerplaatsen daar). De ingang voor werknemers bevindt zich in de binnenhof van het complex en in de parkeergarage. Deze ingangen leveren geen bijdrage aan levendigheid langs de Afrikaweg. Er is weliswaar sprake van transparante hallen tussen Afrikaweg en binnenhof en Ierlandlaan, maar helaas zijn door deze hoofdontsluiting aan de achterzijde de bewegingen en activiteiten in het gebouw nog te weinig zichtbaar vanaf de zijde van de Afrikaweg. Deze constatering roept vragen op over de zichtbaarheid van achtergebieden en ingangen van parkeergarages en -gebieden die gebruikt worden als secundaire (maar feitelijk primaire) entrees. Ook roept dit vragen op over de vormgeving en positie van de semi-openbare stijgpunten in gebouwen langs de toekomstige route van De Entree.

Plint

De plint van het complex verbijzondert zich langs de Afrikaweg in architectuur nauwelijks van het bovenliggende bouwvolume. Er is slechts sprake van een ietwat hogere maat. Ook programmatisch lijkt er verder geen relatie te zijn met het trottoir van de Afrikaweg. Er zijn – behalve de hoofdingangen van het kantoor – geen andere ingangen die direct toegang geven tot de functies op de begane grond. Het gevolg hiervan is een weinig levendige route. Dit is de architect niet aan te rekenen, maar roept vragen op over invulling en vormgeving van de plint van gebouwen langs De Entree.

Het Klaverbladgebouw, gezien vanaf het kruispunt Boerhaavelaan-Van Leeuwenhoeklaan.

Het voorterrein van het Klaverbladgebouw.

De twee entrees aan de AFrikaweg.

Cultuurhistorie

Leg in de gemeentelijke tijdlijn (zie o.a. de website van de gemeente Zoetermeer) vast dat de locatie ter weerszijden van de Afrikaweg de eerste grootschalige kantorenlocaties waren binnen Zoetermeer.

Neem cultuurhistorische objecten en structuren integraal op in de plannen en houd rekening met de cultuurhistorisch-ruimtelijke randvoorwaarden die de naastliggende gebieden ter weerszijden stellen.

Voor de cultuurhistorische waarde van de zich in het gebied bevindende gebouwen, zie hoofdstuk 5.

De groen- en waterstructuren aan de oostzijde van de Boerhaavelaan zijn een onderdeel van de wijk Driemanspolder en zijn totaalontwerp en hebben hiermee cultuurhistorische waarde. Dit roept vragen op over de ruimtelijke relatie met de groenstructuren aan de oostzijde (de achterkant) van de Entree, in de kantorenstrook ten westen van de Boerhaavelaan. Hier zijn de oorspronkelijk in het bestemmingsplan Driemanspolder gedachte groen-waterstructuren maar zeer beperkt tot stand gekomen. In feite is slechts één toenmalig gedachte waterpartij tussen Boerhaavepad en van Leeuwenhoeklaan gerealiseerd. Deze heeft in zijn onvolledigheid geen hoge cultuurhistorische waarde. Niettemin is wel sprake van een groen-blauwe kwaliteit die zich in een getransformeerde situatie goed kan verhouden tot de groen-blauwe invulling aan de oostzijde van de Boerhaavelaan. Inventariseer daarom de groen-blauwe kwaliteit in de kantorenstrook ten westen van de Boerhaavelaan, en relateer de toekomstige groen-blauwe invulling in de strook langs de Afrikaweg aan die aan de oostzijde van de Boerhaavelaan.

Advisering

Asymmetrie

Accepteer de asymmetrie in het plangebied, met zijn drie hoofdgebieden met eigen cultuurhistorische karakteristiek. Het feit dat op een deel van de route aan de zuidoostzijde ten noorden van de snelweg sprake is van grootschaligheid en aan de zuidwestzijde van een kleinere schaal brengt met zich mee dat de grootste kansen qua bouwvolume en stedelijkheid aan de zuidoostzijde liggen. Wellicht dat hiermee ook de keuze om juist aan deze zijde met uitvoering van plannen te starten voor de hand ligt. De asymmetrie roept mogelijkerwijs ook andere ruimtelijke modellen op voor beide zijden: bijvoorbeeld aan de zuidoostzijde van de Afrikaweg lange straatwanden, breed trottoir en uitgesproken plinten; aan de zuidwestzijde acceptatie van meer losse en kleinere bebouwing waarbij de lineariteit van bebouwing minder van belang is. Aan de noordoostzijde zou - in het verlengde van de bestaande stedenbouw - een lossere grootschalige bebouwing voor de hand kunnen liggen.

Ritssluitingen

In het verlengde van het bovenstaande: vat de gebieden in aansluiting op Boerhaavelaan (oostzijde) en Bredewater (westzijde) niet op als achterkanten maar als ontwerpvraagstuk an sich. De zomen van het plangebied en de zomen van de naastliggende wijken vragen om een stedenbouwkundige visie. Dit zijn gebieden waar de ontwerp-ritssluitingen de stad op een logische manier aan elkaar moeten 'stitchen'. In de huidige plannen is hiervoor te beperkt aandacht. Benoem voor deze gebieden duidelijke ruimtelijk-typologische oplossingen die zich kloppend verhouden tot hun omgeving. Leg stedenbouwkundige uitgangpunten en randvoorwaarden vast in een plandocument waardoor ook aan deze 'achterkant' van het plangebied gestuurd wordt op stedenbouwkundig en architectonisch ontwerp.

Hoogte en ruimtelijke continuïteit

Voor het bereiken van stedelijkheid is een zekere mate van dichtheid van groot belang. Dit hoeft zich echter niet altijd alleen uit te drukken in hoge gebouwen. Juist een zekere continuïteit in hoogte, een basismaat in combinatie met duidelijk terugkerende rooilijnen verleent een stedelijke straat zijn karakter. Focus daarom niet alleen op de hoogste bebouwing, maar stel vast welke basishoogtematen voor plinten en basisbebouwing aangehouden moeten worden. Leg deze in planinstrumenten vast. Grotere hoogtematen in het plan kunnen dan als toevoeging hierop worden 'doorontworpen'. Betrek bij deze afwegingen ook de hoogtes van de bestaande bebouwing in de zomen van de omliggende wijken.

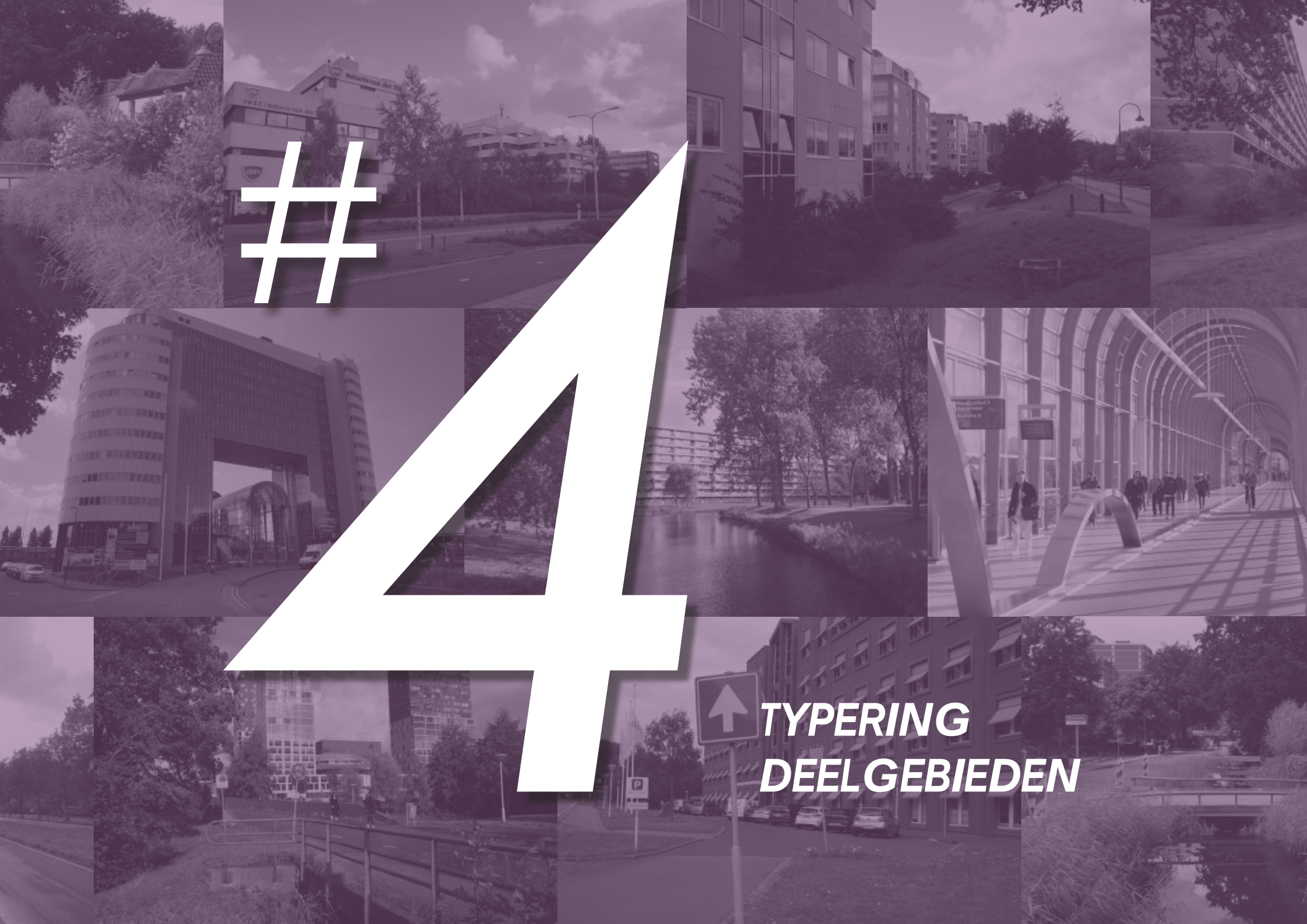
Plinten
De wens is bij De Entree een stedelijk gebied te realiseren. De beelden en beschrijvingen in het Masterplandocument (zie o.a. pag. 45, 47, 64) benoemen daartoe naast ambitieuze invulling van de openbare ruimte ook levendige plinten. In Zoetermeer is dat geen nieuw fenomeen. Het Stadshart kent al plintprogramma sinds de jaren '80. Voor een gebied als De Entree is het echter van belang te beseffen dat de veel grotere schaal en dwarsprofiel van de stadsstraat die hier gewenst is vraagt om overtuigende invullingen van de plint van de gebouwen.
Dit betekent - naast op straat gerichte functies - een veelvoud aan entrees en hoofdentrees die - zo mogelijk - doorzicht bieden op achtergelegen activiteitengebieden.
Daarnaast dienen de plinten zelf in architectonische zin hoger uitgevoerd te worden dan de plinten in het Stadshart, omdat bij De Entree sprake is van een veel grotere schaal. Een hoogte van minimaal twee verdiepingen heeft sterk de voorkeur (zie pag. 45 Masterplan Entree).

Ruimtelijke discontinuïteiten bieden perspectief op de omgeving

De route van De Entree ligt op een hoog talud en zal o.a. het beschermd stadsgezicht van de Voorweg passeren. Doorgaande bebouwing langs de Afrikaweg ligt daar niet voor de hand. Niettemin kunnen het 'gat Voorweg' – en mogelijke andere 'ruimtelijke gaten' boeiende vergezichten opleveren op de omgeving langs de route. De Entree is met zijn hoge ligging immers een verbijzonderde route. Mogelijk dat ook bestaande landschappelijk-stedelijke groeninvullingen, waaronder delen van de H-groenstructuur ter weerszijden van de weg en groeninvullingen rondom de kantorenlocaties aan de oostzijde van de Afrikaweg het ontwerp van deze vista's kunnen verrijken en betekenis verlenen.

Dwarsop
De constatering dat stedelijke perspectieven onderdeel van de ruimtelijke ervaring Noord-Zuid kunnen zijn roept de vraag op: wat er gebeurt als we het plangebied 90 graden draaien. Niet van noord naar zuid maar van oost naar west. Dit ook ten behoeve van het ontwikkelen van een visie op belangrijke bestaande verbindingsroutes oost - west. Bij de knopen, op de locaties waar de bestaande wegstructuren voor auto's, voetgangers en fietsers de Afrikaweg kruisen liggen immer kansen. Voor de inwoners van Zoetermeer zijn dít juist de locaties waar de stad het plangebied raakt. Introduceer juist ook in de dwarsrichting de kwaliteit die nu ontbreekt.

Fasegewijze ontwikkeling
Een fasegewijze ontwikkeling van het Entreegebied ligt voor de hand. Al is het alleen al omdat hier sprake is van particuliere eigendommen en reeds bestaande bouwvolumes. Accepteer deze fasegewijze ontwikkeling en stel hier het eindbeeld en de beelden voor de tussenliggende fasen op in. Het zou jammer zijn als het plangebied langere tijd als onaffe stadsstraat wordt ervaren. Mogelijk dat een ruimtelijk scenario dat het plangebied in de tussentijd – werkend naar een eindbeeld – eerder opvat als een strip met (tijdelijk) programma enige ruimte kan bieden. Wellicht dat programma's zoals circus, specifieke markten, oldtimer-shows, festivals hier een rol in kunnen spelen. De lentebeurs Niveau '75 vond indertijd al plaats in het gebied.



#4

TYPERING DEELGEBIEDEN

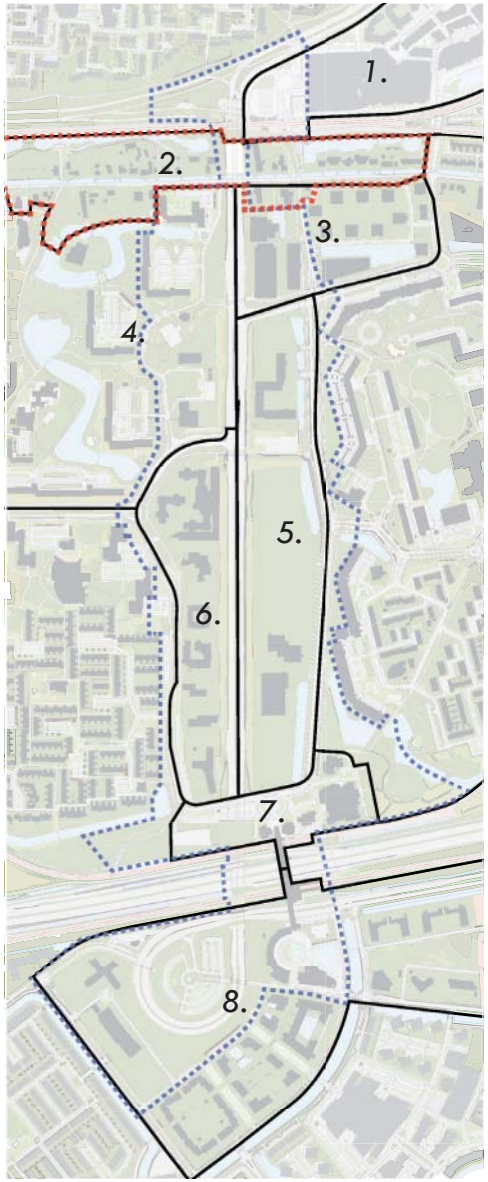
We kunnen in het plangebied van De Entree de volgende deelgebieden onderscheiden:

1. *Stadscentrum-West*
2. *Historisch lint/Voorweg*
3. *Kwartierzone tussen Voorweg en Driemanspolder*
4. *Parklandschap met torens/schijven (Abdissenbos e.o.)*
5. *Grootschalige Kantorenstrook oost*
6. *Kleinschalige Kantorenstrook west*
7. *Station Zoetermeer-Noord*
8. *Station Zoetermeer-Zuid/Campus*

Van ieder van deze gebieden wordt in korte bewoordingen de cultuurhistorische karakteristiek benoemd.

Vervolgens richten we ons op de ruimtelijke situatie en problematiek. Doelstelling van deze aanpak is hieruit vragen te destilleren voor de planontwikkeling van delen van De Entree.

Hierna wordt de cultuurhistorische waarde van (onderdelen van) het gebied benoemd. Behoud hiervan is voor de hand liggend. De daarna opgenomen advisering benoemt randvoorwaarden voor toekomstige ontwikkelingen vanuit cultuurhistorisch-ruimtelijke optiek.



grens van deelgebied
grens van beschermd stadsgezicht Voorweg
grens van plangebied Masterplan De Entree

Stadscentrum-West

Cultuurhistorische karakteristiek

Stadscentrum West is een aanvulling op het Stadshart. Het gebied kwam in de tweede helft van de jaren '90 tot stand. De stedenbouw wordt gekenmerkt door grote aandacht voor inrichting en materialisering van het openbaar gebied. De architectuur van het project Carré betreft abstracte neomoderne architectuur, één van de heersende architectuurstromingen uit deze periode van de jaren '90.

Ruimtelijke opbouw

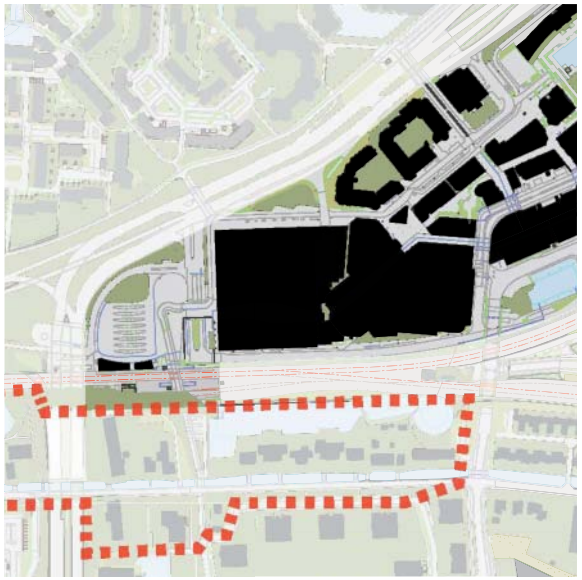
Het betreft hier een complexe ruimtelijke knoop met een grootschalige verkeersstructuur (onderdeel H-structuur), bus aan- en afvoerritten met een grootschalig busstation, fietsersrouting en de hoofdentree van de voetgangersrouting van het Stadshart, de toegang naar een winkelpassage. De locatie Stadscentrum West wordt aan drie zijden omsloten door infrastructuur. De vierde zijde betreft een grootschalige gevelwand met hierin de entree naar de Passage. Er is sprake van een groot aantal verschillende vloerniveaus in het gebied. De locatie wordt aan de oostzijde grotendeels in beslag genomen door het busstation. De locatie van het busstation wordt min of meer ruimtelijk gemarkeerd door een gebogen schijfvormig gebouw (een Rabobankfiliaal).

Ruimtelijke problematiek

- De locatie is weinig beschut en heeft slechts beperkte verblijfskwaliteit.
- Het begin-/eindpunt van de winkelroute vanuit het Stadshart/het Carré sluit op een weinig geleidelijke wijze aan op de openbare ruimte.
- De plint van project het Carré is (vrijwel) gesloten. De functies worden ontsloten vanuit de winkelpassage. De architectuur van het project presenteert zich niet of nauwelijks als een representatieve pleinwand.

Vragen in relatie tot plan De Entree

- Is een overtuigende ruimtelijke beëindiging en startpunt van de voetgangers- en fietsersroute van Stadshart naar het Entreegebied te realiseren?
- Is een overtuigende aansluiting van station Centrum West op de routing in het gebied mogelijk, bijvoorbeeld middels een ontvangst- en verblijfsplein?
- Zijn er bebouwingsmogelijkheden op de locatie waardoor ruimtelijke wandvorming mogelijk is?
- Is er een transformatiemogelijkheid ter plaatse van de plint van het project Carré, waardoor dit project met een overtuigender gevelwand aansluit op de directe omgeving aan de westzijde?



Het Stadscentrum-West.

Cultuurhistorische waarde

Er is in dit gebied zelf geen sprake van cultuurhistorische waarde. Voor wat betreft de directe omgeving is dit wel het geval. Zuidelijk van het Stadscentrum bevindt zich het Beschermd Stadsgezicht Voorweg.

Advisering

De directe nabijheid van het Beschermd Stadsgezicht Voorweg vraagt om een invulling die zich voor wat betreft hoogte van eventuele nieuwe bebouwing terughoudend verhoudt tot het op de Voorweg gewenste silhouet. Het ligt hiermee voor de hand geen grotere hoogte en massa toe te staan dan de bouwmassa's van het project Carré. Dit met minimaal een identieke afstand van de Voorweg zoals voor dat project aangehouden is.

Overzicht plein (Centrum-West) voor Stadshartpassage. <FlexusAWC>

Overzicht plein (Centrum-West). <FlexusAWC>

Einde fietsbrug met entree Stadshartpassage. <FlexusAWC>

Entree fietstunnel. <FlexusAWC>

De oprit naar de Afrikaweg. <FlexusAWC>

Station Centrum-West. <FlexusAWC>

Historisch lint - Voorweg/Vlamingstraat

Cultuurhistorische karakteristiek

De Voorweg heeft de status van beschermd stadsgezicht en heeft hiermee een hoge cultuurhistorische en ruimtelijke waarde. Het betreft een historisch lint dat zijn oorsprong heeft in de 11e/12e eeuw. Het gebied heeft een landelijk karakter. De weg, onderdeel van het gebied, is gelegen op een veendijk die geflankeerd wordt door een wetering. De voornamelijk kleinschalige bebouwing aan weerszijden stamt uit uiteenlopende periodes en toont uiteenlopende stijlen. In het plangebied van De Entree is ten oosten van het viaduct van de Afrikaweg sprake van een zwaarwegend cultuurhistorisch gegeven. Hier bevinden zich vier gemeentelijke monumenten. Ten noorden van de Voorweg bevindt zich direct naast het viaduct de historische boerderij Kahnlust (1895, Voorweg 54) met iets oostelijker het historische herenhuis Minderzorg (1878, Voorweg 52) en nog iets oostelijker een dubbel woonhuis (1815, Voorweg 50) dat ook monumentaal is. Tegenover Kahnlust bevindt zich aan de zuidzijde van de Voorweg een monumentaal historisch woonhuis/boerderij (1910, Voorweg 37).

Ruimtelijke opbouw

De veendijk van de Voorweg is een onderdeel van de historische Zoetermeerse lintstructuren en loopt in een vrijwel rechte lijn van het buitengebied naar de oude dorpskern. De dijk, de wetering en ook de aanpalende percelen liggen enkele meters hoger dan de omringende polders. Het profiel van de weg op de dijk betreft een rijweg, hier vormgegeven als fietsstraat met rood asfalt met zuidelijk hiervan een smal trottoir.

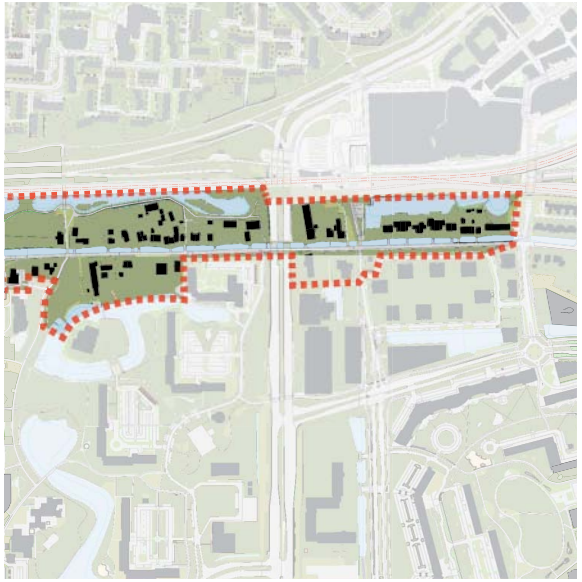
De bebouwing aan de Voorweg staat veelal haaks op de dijk, op eigen erf. De erven ten noorden van de wetering worden ieder ontsloten met een eigen bruggetje. De erven ten zuiden van de weg worden direct ontsloten vanaf de weg en bevinden zich voor het overgrote deel lager dan de aanpalende dijkweg. De panden ter weerszijden van de weg hebben een voortuin en vaak een zijtuin. Op veel plaatsen zijn doorzichten naar het achtergelegen gebied met erven en groeninvullingen. De erven zijn rijkelijk voorzien van volwassen groen waarin grote kenmerkende bomen het beeld bepalen. Er zijn in de directe omgeving van de Afrikaweg twee situaties die afwijken van het bovenstaande. Dit betreft aan de oostzijde van het viaduct een klein solitair kantoorgebouw gelegen op de hoek Ierlandlaan–Voorweg uit 1988 en aan de westzijde van het viaduct grote haakse flats uit 1974. In beide gevallen is sprake van grote parkeerterreinen in de directe nabijheid van deze bebouwing, aansluitend op de Voorweg. Hier dringt de stedelijke karakteristiek het gebied binnen.

De Voorweg is onderdeel van de hoofdfietsstructuur van Zoetermeer. Ter plaatse van Overvest (de fietsbrug) bevindt zich de aansluiting met het plein bij Centrum West en Driemanspolder. Deze aansluiting wordt druk gebruikt.

De Afrikaweg kruist het beschermd stadsgezicht op een hoger niveau. De weg sluit ter weerszijden van het viaduct met een breed grastalud aan op het maaiveld. Feitelijk is er sprake van een tweetal betonnen viaducten over de Voorweg waardoor, ondanks de breedte van het volledige wegprofiel op maaiveldniveau van de Voorweg een nog enigszins 'open' beeld aanwezig is.

Ruimtelijke problematiek

- De viaducten van de Afrikaweg zijn erg laag en donker en vormen harde onderbrekingen van de Voorweg. De slanke maatvoering van de betonnen brugliggers en de opdeling in tweeën nuanceren dit enigszins, maar te beperkt.



- De recente(-re) bebouwing van het kantoortje en de haakflats langs de zuidzijde van de Voorweg wijkt sterk af van de karakteristiek van het gebied (Fremdkörper) en tast de samenhang van de Voorweg aan. Dit geldt tevens voor de hoogbouw van het Carré die afbreuk doet aan het landelijke silhouet. Ook de urban villa's van het complex aan de Dublinstraat sluiten niet aan bij de langs de Voorweg gewenste ruimtelijke principes.

- De vormgeving van het wegdek van de fietsstraat heeft weinig relatie met het historisch karakter dat je bij een historische lintstructuur zou verwachten.

Vragen in relatie tot plan De Entree

- Resulteert de wijziging van het wegprofiel van de Afrikaweg in sloop van de bestaande viaducten over de Voorweg of blijven deze gehandhaafd en wordt een extra voetgangersoversteek voor fietsers en voetgangers gerealiseerd?
- Kan de vormgeving van nieuwe/ getransformeerde viaducten de ruimtelijke continuïteit van het lint verbeteren c.q. versterken?
- Kan de ruimtelijke samenhang versterkt worden door meer bij de karakteristiek van het historisch beschermd gezicht van de Voorweg passende bebouwing en groenstructuur?
- Kan een herinrichting van de openbare ruimte van de verstorende bebouwing (haakflats, klein kantoortje) in de nabijheid van de Voorweg verbetering aanbrengen in de continuïteit van het beschermd gezicht?

Het historisch lint van de Voorweg en de Vlamingstraat.

Cultuurhistorische waarde

De cultuurhistorische waarde van het beschermd stadsgezicht Voorweg heeft betrekking op het geheel van dijk, wetering, polder- en groenstructuur en de aanliggende historische bebouwing. De cultuurhistorische waarde aan de oostzijde van het viaduct van de Afrikaweg is een zwaarwegend gegeven. Hier bevinden zich een viertal gemeentelijke monumenten.

Advisering

De aansluitingen op, en de kruisingen van de nieuwe Afrikaweg met de Voorweg vragen om een invulling die qua hoogte en uitstraling aansluit op het silhouet en het karakter van de historische Voorweg. Nieuwe bebouwing direct naast het wegprofiel van de Afrikaweg is in het gebied van de Voorweg uiterst ongewenst. Dit verstoort het toch al fragiele totaalbeeld van het beschermd gezicht. Eventuele nieuwe viaducten dienen terughoudend, slank en zo transparant mogelijk gedetailleerd te worden opdat deze de continuïteit van het weglint van de Voorweg zo min mogelijk verstoren.

De Voorweg wordt als visueel perspectief onderdeel van de Zoetermeerse stadsbeleving. Eventuele bebouwing in de nabijheid van het Carré, aan de noordzijde van het randstadrailstation dient zich voor wat betreft hoogte en afstand terughoudend te verhouden tot het op de Voorweg gewenste silhouet.

De Voorweg ten westen van de Afrikaweg. <FlexusAWC>

De Voorweg met op de achtergrond de torens van Stadscentrum West. <FlexusAWC>

Voorweg 54, gemeentemonument boerderij Kahnlust. <zoetermeermijnstad.nl>

Het viaduct van de Afrikaweg boven de Voorweg. <FlexusAWC>

Voorweg 54, boerderij Kahnlust, ligt heel dicht tegen het talud van de Afrikaweg. <FlexusAWC>

Kwartierzone - tussen Voorweg en Driemanspolder

Cultuurhistorische karakteristiek

De Kwartierzone bestaat voor een groot deel uit middelgrote tot grote projecten die tussen 1980 en 2011 in de stijlen uit deze decennia zijn gerealiseerd (neomodernisme, postmodernisme). Het gebied vormt een tussengebied (zone) tussen gebieden met een meer coherente karakteristiek: de Afrikaweg, de van Leeuwenhoeklaan en Driemanspolder uit de jaren '60 - '70 en het historische lint van de Voorweg.
De twee in het gebied aanwezige waterpartijen zijn (vergraven) restanten van de oude voortocht, de waterstructuur ten zuiden van de Voorweg die eeuwenlang het landschap gekenmerkt heeft.

Ruimtelijke opbouw

De Kwartierzone is een onregelmatige vierhoek die wordt afgebakend door vier wegen. Het gebied loopt naar de Voorweg en de Afrikaweg op. De Afrikaweg zelf is door de schil van groen en gebouwen aan de westzijde nauwelijks zichtbaar. De Kwartierzone bestaat op hoofdlijnen uit drie kwartieren:

- het kwart met het Klaverblad verzekeringencomplex uit 2004 dat met zijn lange wanden en maat en schaal aansluit bij de Afrikaweg
- het kwart met de 11 witte kantoor- en urban villa's rondom de Achtertuin langs de Voorweg uit de periode eind jaren '80, jaren '90 die met hun losstaande invulling nog enigszins aansluiting zoeken bij de Voorweg (oude locatie winkelcentrum Soeterweijde)
- het kwart ertussen met hierin het bij het Voorweglint al besproken woonhuis/boerderij, kantoorgebouwtje en ander kantoortorentje uit 1988. Dit laatste kwart is een stedenbouwkundig zeer onduidelijk restgebied waarin het kantoortorentje naast Klaverbladverzekeringen, rest van een eerder plan, zich onduidelijk verhoudt tot zijn omgeving. Ook het kantoorgebouw aan de Voorweg verhoudt zich moeizaam tot het gegeven van het beschermde gezicht van het lint.

In de oksel van de drie kwarten bevindt zich het in 2011-2013 gerealiseerde Futuragebouw aan de zich in de loop van de jaren zich steeds meer als stedelijke parkweg presenterende van Leeuwenhoeklaan. De vergraven waterpartijen van de historische voortocht langs deze route dragen daaraan bij.

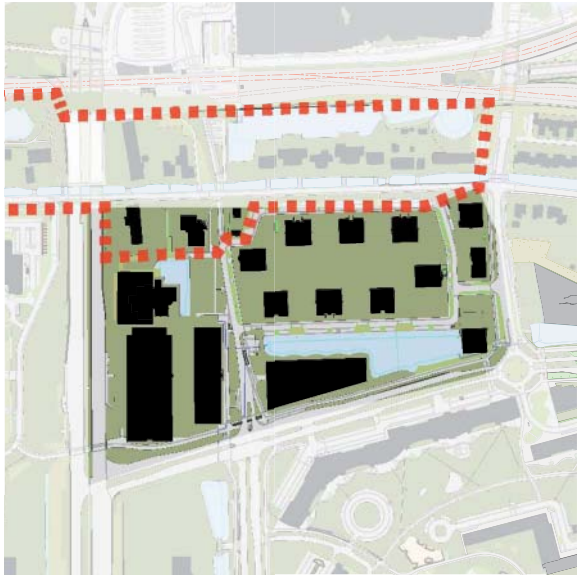
De Ierlandlaan en langzaamverkeerbrug naar het Stadscentrum (in het verlengde van de Boerhaavelaan) vormen een belangrijke fiets- en voetgangersroute die het gebied doorkruist naar het stadscentrum voor fietsers en voetgangers.

Ruimtelijke problematiek

- De architectuur en stedebouw langs de Voorweg sluit nauwelijks aan op dit historische lint; het Kwartier vormt daar een ongelukkig intermezzo.
- Het Klaverbladgebouw levert met zijn ongelukkige invulling van de plint van het gebouw geen positieve bijdrage aan de parkweg van de Van Leeuwenhoeklaan.
- De hiërarchie is bij sommige wegroutes onduidelijk. De Ierlandlaan presenteert zich bijvoorbeeld in aansluiting op de Boerhaavelaan nog als brede wegstructuur, maar versmalt alras tot fietspad.

Vragen in relatie tot plan De Entree

- Is het op termijn mogelijk middels groeninvullingen de aansluiting van het Kwartier op de Voorweg te verzachten?
- Is het mogelijk het solitaire kantoorgebouw in het derde kwart te transformeren/vernieuwbouwen waardoor een kloppende aansluiting op trottoir en fietspad langs de Afrikaweg ontstaat?
- Is het mogelijk het Klaverbladgebouw zodanig om te vormen dat een kloppender aansluiting op de Van Leeuwenhoeklaan en hoek Van Leeuwenhoeklaan – Boerhaavelaan ontstaat?
- Is het mogelijk de parkway-achtige structuur van de noordzijde van de Van Leeuwenhoeklaan (bomenrijen, groeninvullingen, vergezichten op groen) in de nabijheid van De Entree te continueren en hier ook voor wat betreft openbare ruimte meer kwaliteit toe te voegen?



De Kwartierzone tussen Voorweg en Driemanspolder.

Cultuurhistorische waarde

Tot de cultuurhistorisch waardevolle elementen behoren de waterpartijen (als (vergraven) restanten van de oude voortocht). Het talud van de Voorweg en de daar gelegen boerderij zijn bij Voorweg al aan de orde gekomen.

Advisering

Bij de Kwartierzone zijn in de randaansluitingen op de omliggende gebieden verbetermogelijkheden (zie het voorgaande, onder 'vraagstellingen'). In het nieuwe profiel van de toekomstige Afrikaweg vraagt de groenaansluiting en de aansluiting van trottoir- en fietszone op het Entreegebied en het naastgelegen Voorweggebied nadrukkelijk om aandacht.

Weinig gelukkige aansluiting van het Kwartier op de Voorweg. <FlexusAWC>

Het voorterrein van het Klaverblad aan de Afrikaweg. <FlexusAWC>

Kantoorgebouw De Leeuwenhoek. <FlexusAWC>

De Van Leeuwenhoeklaan, met uiterst rechts Futura. <FlexusAWC>

Parklandschap - Abdissenbos

Cultuurhistorische karakteristiek

Het parklandschap is een gebied met royale groene zones met daarin solitaire, gelijkvormige flatgebouwen. Het is daarmee een uitdrukking van opvattingen uit de jaren '60 en '70. Het park is aangelegd in romantische landschapsstijl, in scherp contrast met de seriematige modernistische flats. De twee noordelijk gelegen waterpartijen zijn (vergraven) restanten van de oude voortocht die zich evenwijdig aan de lintstructuur van de Voorweg bevond.

Ruimtelijke opbouw

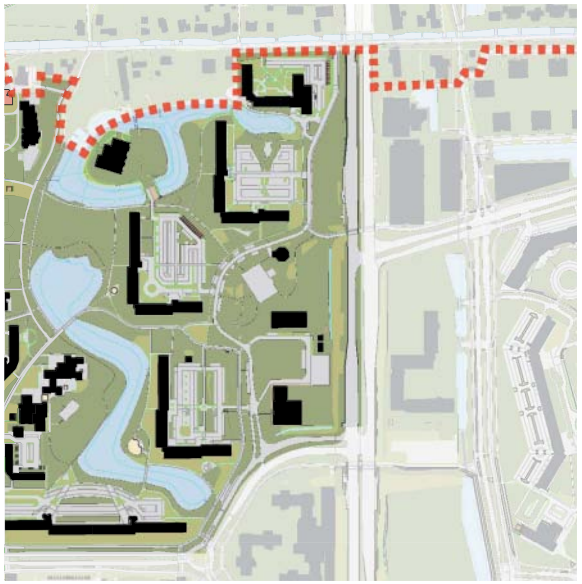
Het Abdissenbos is aan twee zijden duidelijk afgebakend door de dijklichamen van de Afrikaweg en de Voorweg. De Afrikaweg is hier door het hoge en groene talud nauwelijks zichtbaar. De twee andere randen van het gebied zijn diffuser en gaan geleidelijk over in buurten met laagbouw en het wijkcentrum van Meerzicht. Het gebied is alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Verschillende voet- en fietspaden meanderen door het goed vormgegeven park. Deze routes sluiten op verschillende plekken aan op voet- en fietspaden buiten het gebied. Aan de oostzijde, tegen de Afrikaweg aan, staan L-vormige flats die in de periode 1973-1974 zijn gebouwd. Voor iedere flat ligt een groot parkeerterrein. Oorspronkelijk zag de parkeervoorziening er anders uit, maar deze werden slecht gebruikt en zijn uiteindelijk gesloopt. De meest noordoostelijke haakflats staan abrupt, als grootschalig complex aan de historische Voorweg. Op grotere afstand van de Afrikaweg bevindt zich een cluster van lange, geknikte flats. Tussen beide gebieden bevindt zich een brede groene zone met een bijna volledig in het gebied noord-zuid doorlopende waterpartij. Deze sluit aan de zuidzijde aan op de Meerzichtlaan. Tussen de Meerzichtlaan en het Abdissenpad bevindt zich langs de Afrikaweg een gebied met een aantal losstaande gebouwen waaronder een autoshowroom. In de oorspronkelijke plannen voor Meerzicht en Afrikaweg was daar sprake van een verkeerslus. Uiteindelijk is alleen een gelijkvloerse T-aansluiting van de Meerzichtlaan op de Afrikaweg gerealiseerd. Een directe koppeling van dit kleine deelgebied met de H-structuur viel daardoor weg en er werd losstaande bebouwing gerealiseerd. In dit deelgebiedje is sprake van weinig samenhangende bebouwing.

Ruimtelijke problematiek

- De overgang van het Abdissenbos naar de kleinschalige Voorweg is zeer abrupt.
- De groene parkzone is op een aantal plaatsen (fietspaden/fietstunnels) onoverzichtelijk en daarmee (gevoelsmatig) ook onveilig.
- De parkeerplaatsen vormen zeer stenige en weinig uitnodigende entreezones tot de flats.
- Het gebiedje tussen Meerzichtlaan en Abdissenpad is rommelig qua organisatie en weinig prominent en sluit met zijn karakter niet aan op de hoofdprincipes van het parklandschap. De groeninvullingen zijn hier onduidelijk en ook hebben de gebouwen geen of weinig relatie met elkaar, noch met de directe omgeving.

Vragen in relatie tot plan De Entree

- Is het op termijn mogelijk middels groeninvullingen de aansluiting van het Abdissenbos op de Voorweg te verzachten?
- Is het mogelijk in het groengebied op strategische plaatsen te zorgen voor een veiliger en overzichtelijker situatie voor voetgangers/fietsers? Eventueel door het toevoegen van (kleinschalig) programma dat gelieerd is aan De Entree?



- Is het mogelijk de parkeerplaatsen bij de flatgebouwen door herinrichting of andere maatregelen meer onderdeel uit te laten maken van de groene parkomgeving waardoor het grote aantal auto's minder nadrukkelijk opvalt. Kunnen de plannen voor De Entree hierin een rol spelen?
- Is het gewenst om gebouwen langs de as van De Entree in het parkgebied tegen het talud te plaatsen?
- Is juist het doorzicht op de groene park niet een kwaliteit die nu langs de Afrikaweg ontbreekt door de bosschages en hoge bomen die daar aanwezig zijn?
- Is het mogelijk middels een herinrichting van het deelgebied tussen Meerzichtlaan en Abdissenbos enerzijds de hoek Meerzichtlaan – Afrikaweg stedenbouwkundig krachtiger vorm te geven en anderzijds te voorkomen dat er een rommelig achtergebied in het parklandschap ontstaat?

Cultuurhistorische waarde

Het park in romantische landschapsstijl is een hoogwaardige groene ruimte. Het is in zijn vormgeving bijzonder in Zoetermeer en heeft cultuurhistorische waarde. De waterpartijen het dichtst bij de Voorweg gelegen zijn restanten van de oude voortocht.
Deze parkkwaliteit bestaat wel bij de gratie van de compactheid van de hoogbouwflats waardoor de groen-blauwe lijnen in het gebied goed ervaarbaar zijn.

Het parklandschap Abdissenbos.

Advisering

Het is voor de hand liggend de bestaande hoogbouwflats op termijn om te vormen tot woongebouwen met een hoger kwaliteitsniveau. Meerdere transformatieprojecten in het land kunnen hierbij als voorbeeld dienen.

Het parklandschap is een krachtig en cultuurhistorisch waardevol groenelement in de nabijheid van het Stadshart en van de toekomstige Entree en kan van betekenis zijn voor de visuele sensaties op de hooggelegen route van de Entree. De plaatsing van brede – doorzichten belemmerende – bouwvolumes aan de westkant van de Afrikaweg is daarmee ongewenst. Als er een wens tot realisatie van bebouwing aanwezig is, strekt het tot aanbeveling aan te sluiten bij het transparante karakter van het parkgebied. Het park kan als (veilig) verblijfs- en groengebied nog verder winnen aan kwaliteit. Het strekt tot aanbeveling hiernaar ontwerpstudies te verrichten. Deze kwaliteitsvraag speelt ook een rol voor het deelgebied tussen Meerzichtlaan en Abdissenbos (toekomstige locatie brandweerkazerne).

Het is het onderzoeken waard of er vanaf de Afrikaweg voor fietsers en voetgangers een directe verbinding met het parklandschap langs De Entree te maken is. Hiermee zou De Entree voor hen een shortcut kunnen worden tussen verschillende activiteitengebieden (Stadshart – Parklandschap Meerzicht) hetgeen ook activiteiten langs de Entreeroute zou kunnen versterken. De aansluiting van het gebied met beschermd stadsgezicht Voorweg vraagt om een verzachting van de huidige harde grens.

Harde aansluiting van Abissenbos op de Voorweg. <FlexusAWC>

De kantoren van de Kantorenstrook-Oost gezien vanuit Abdissenbos. <FlexusAWC>

Grote parkeerterreinen voor de flats. <FlexusAWC>

Het Abdissenpad en de tunnel onder de Afrikaweg; 's avonds weinig veilig. <FlexusAWC>

De groene zone in het hart van het Abdissenbos. <FlexusAWC>

Grootschalige kantorenstrook - Afrikaweg-Oost

Cultuurhistorische karakteristiek

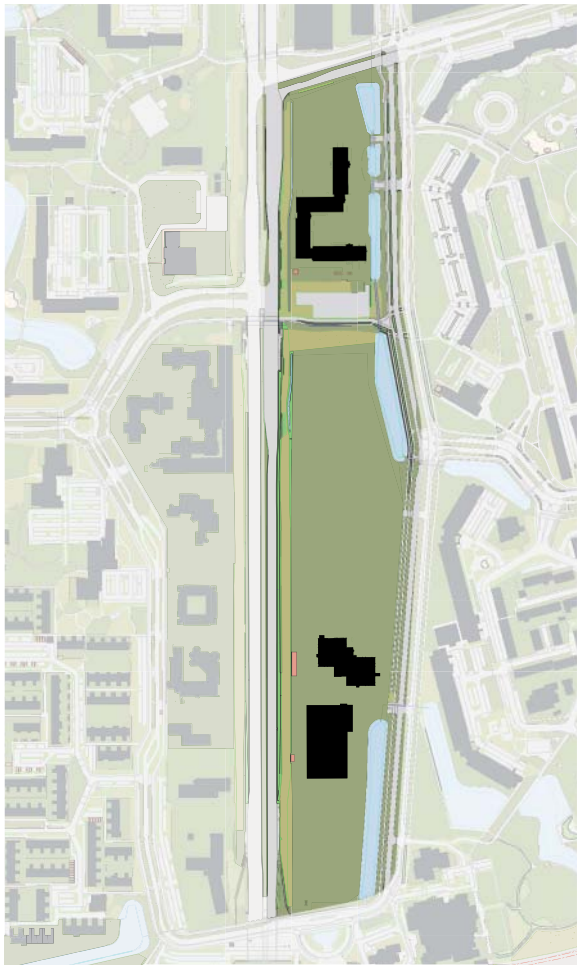
De Kantorenstrook Oost is een met stevige groenzones omkaderd gebied dat in de periode van de jaren '70 op een pragmatische en functionele wijze is ingevuld. De architectuur van de gebouwen in het gebied is zakelijk-modern. Ten oosten van de kantorenstrook bevindt zich de wijk Driemanspolder die begin jaren '70 volgens de uitgangspunten van het Structuurplan '68 tot stand gekomen is. De gehele oostzijde van de Boerhaavelaan tussen Van Leeuwenhoeklaan en Station CS Noord heeft hiermee een ruimtelijke karakteristiek die aansluit bij één tijdperk. Stedenbouw werd toen opgevat als grootschalig ruimtelijk organisatievraagstuk waarin niet zozeer gesloten stadsstructuren en organisatie op het perceel maar juist 3-dimensionale composities van bouwmassa's de aandacht hadden. De Kantorenstrook Oost is hierop enigszins een uitzondering omdat deze niet uitgevoerd is overeenkomstig dit ideaalmodel maar uiteindelijk meer pragmatisch, met bouwmassa's naar wens van de eigenaren/gebruikers. Enkele waterpartijen zijn aangelegd in het kader van de plannen uit de jaren '60.

Ruimtelijke opbouw

De Kantorenstrook Oost ligt tussen de Afrikaweg en de woonwijk Driemanspolder. De lange strook is opgedeeld in drie enorme kavels (hier worden niet de kadastrale percelen bedoeld) die onderling ook weer door groenstroken van elkaar zijn gescheiden. Ook langs de Afrikaweg en Boerhaavelaan is sprake van brede groeninvullingen. Het ruimtelijk resultaat hiervan is een aaneenschakeling van grote groene kamers. Elk kavel heeft één of twee ontsluitingen naar de Boerhaavelaan. De kantoorgebouwen zijn als solitaire objecten, ieder op eigen kavel gepositioneerd. De daarbij behorende parkeerterreinen zijn voorzien van bomenrijen; de terrein-inrichting is uiterst rationeel en orthogonaal. In het zuiden bevinden zich de twee grootste kavels die ooit als belangrijke locatie voor IBM in gebruik zijn geweest. Hier is sprake van twee gebouwen (kantoor en voorheen datacentrum) en parkeerterreinen. Aan de zuidoostzijde van dit terrein is sprake van een brede sloot die het terrein afscheidt van de Boerhaavelaan.
Aan de noordzijde van de kantorenstrook is sprake van een verhuurkantoor dat met verschillende vleugels een hof omsluit. Hier ontbreekt een sloot tussen eigen terrein en openbaar gebied.

Ter hoogte van de Meerzichtlaan doorkruist een fietsers- en voetgangersroute de kantorenstrook, het Boerhaavepad. Deze vormt de verbinding tussen Driemanspolder en Meerzicht via een fietsers- en voetgangerstunnel onder de Afrikaweg en is ook een route richting bushalte aan de Afrikaweg. De route wordt begeleid met hoog opgeschoten groeninvullingen die hier, tezamen met de zuidwand van het noordelijk gelegen kantorencomplex, een enigszins besloten tussengebied vormen.

De Boerhaavelaan functioneert als ontsluitingsroute voor de kantoorkavels en als hoofdontsluiting voor de wijk Driemanspolder. De laan is in zijn profiel en uitstraling het resultaat van de planning uit de jaren '60 en '70. De laan is uiterst lineair met gescheiden rijbanen en fiets- en voetpaden ter weerszijden. Lange bomenrijen verlenen de laan zijn eenduidige karakter dat alleen in het midden onderbroken wordt bij de ontsluiting van Driemanspolder, de Van Stolberglaan. Driemanspolder presenteert zich langs de weg met hoge plaatflats die als lange geknikte hoge wanden de Boerhaavelaan begeleiden. Aan de noordzijde is ten oosten van de Boerhaavelaan op maaiveld sprake van parkeerterreinen achter groen. Hier bevinden



zich hoofdentrees van de knikflat en enkele kantoor/werkruimtes met gezondheidsfuncties in de plint. Aan de zuidzijde van de Boerhaavelaan is sprake van een groenstrook c.q. plantsoeninvulling aangevuld met een waterpartij. Hier zijn geen maatschappelijke functies noch entrees van de flats aanwezig aan de Boerhaavelaanzijde.

Ruimtelijke problematiek

- De Kantorenstrook Oost is ruimtelijk onderbenut.
- De Kantorenstrook Oost heeft geen enkele ruimtelijke relatie met de Boerhaavelaan, noch met de Afrikaweg.
- Het groen in het gebied is stedelijk onderbenut. Het kan in beste zin als kijkgroen benoemd worden. Het heeft niettemin een geheel eigen kwaliteit.
- De route langs de Boerhaavelaan is (gevoelsmatig) onveilig voor fietsers en voetgangers.
- Ditzelfde is het geval voor het Boerhaavepad, het tunneltje en de opgangen naar de bushaltes.

Vragen in relatie tot plan De Entree

- Is het mogelijk een ruimtelijk model te kiezen voor de oostzijde van het Entreegebied (Boerhaavezijde), dat een samenhangend totaalbeeld met de Boerhaavelaan en hoge wanden van Driemanspolder oplevert?
- Is het hierbij te overwegen regels voor wat betreft regelmatige ritmering van bebouwing, heldere rooilijnbegrenzingen, en zich aan Driemanspolder relaterende hoogtematen aan te houden?
- Kunnen elementen uit ruimtelijke modellen uit de jaren '60 a '70 als referentie dienen ter versterking van de samenhang tussen beide zijden (Driemanspolder en De Entree)?
- Is het mogelijk de Boerhaavelaan een duidelijke betekenis te geven als ontsluiting voor specifieke onderdelen van het programma langs De Entree waardoor deze laan meer stedelijke betekenis krijgt, of ligt afwaardering voor de hand?
- Is het mogelijk de Boerhaavelaan als veilige route op te nemen in het langzaam verkeer-netwerk van de stad? En is het mogelijk om de route te voorzien van enkele locaties (stapstenen) met levendige functies die resulteren in een zekere controle op de openbare ruimte?
- Is het mogelijk het Boerhaavepad een duidelijke ruimtelijke vorm te geven met aandacht voor verblijfskwaliteit in de openbare ruimte? Is het mogelijk dit gebied te verbinden met het maaiveldniveau van de Afrikaweg waardoor interactie tussen beiden mogelijk wordt? Kan de bestaande en eventueel nieuwe bebouwing hier programma toevoegen waardoor deze knoop ook een stedelijke(r) locatie wordt?
- Is het mogelijk om op basis van de groenstructuren in het gebied een of meerdere groene kamers aan te wijzen die – met krachtiger groenstructuren of prettige invulling – een bijdrage kunnen leveren aan tijdelijk of toekomstig openbaar of semi-openbaar gebied?
- Is het mogelijk om de plint van de bestaande flats van Driemanspolder op enkele locaties in te vullen met vanaf de Boerhaavelaan ontsloten maatschappelijke functies waardoor de route langs de Boerhaavelaan ook vanaf deze zijde iets meer invulling krijgt?

Cultuurhistorische waarde

Er zijn geen objecten of structuren met een zwaarwegende cultuurhistorische waarde in het gebied aanwezig. Wel is sprake van een kenmerkende rand van Driemanspolder met een geheel eigen cultuurhistorische karakteristiek overeenkomstig de opvattingen uit de jaren '60. Bij deze rand spelen groenstructuren en waterpartijen een prominente ruimtelijke rol. In de kantorenstrook bevinden zich een aantal waterstructuren uit dezelfde periode.

De grootschailge kantorenstrook Afrikaweg-Oost.

Advisering

Ontwikkel een samenhangende stedenbouwkundige visie voor het gebied aan de westzijde van de Boerhaavelaan. Deze ontbreekt op dit moment voor wat betreft typologie, bouwmassa's en de toekomstig stedenbouwkundige ruimtes. Een precisering is noodzakelijk opdat het eindresultaat van de planvorming langs de Boerhaavelaan resulteert in een samenhangend totaalbeeld waarin oud en nieuw, oost en west elkaar ondersteunen en versterken. Een beeldkwaliteitplan ter aansturing van de hier gewenste architectuur strekt naast een stedenbouwkundige visie tot aanbeveling.
Neem het karakter van de bestaande groene kamers mee in de planvorming; er zijn hier mogelijkheden tot omvorming naar stedelijke of semi-openbare groenruimtes die recreatief programma faciliteren. Deze groene gebieden kunnen als openingen in de bebouwing een aangename invulling betekenen in de route noord – zuid langs Entree en/of Boerhaavelaan.

De bestaande en toekomstige dwarsverbindingen in het plan voor De Entree vragen nadrukkelijk om aandacht. Zeker de situatie rond het Boerhaavepad vraagt om een overtuigende ruimtelijke oplossing waarin niet alleen programma maar ook de verbinding met het taludniveau van de Afrikaweg een voor de hand liggend vraagstuk is.

Voorheen de IBM-locatie. <FlexusAWC>

Boerhaavelaan Zuid. <FlexusAWC>

Boerhaavepad. <FlexusAWC>

Tijdeilijk programma. <FlexusAWC>

Kleinschalige kantorenstrook - Afrikweg-West

Cultuurhistorische karakteristiek

De Kantorenstrook West is een op efficiënte wijze ingevulde strook met middelgrote kantoren en één grote kantorencluster. De laatste (Kristalkantoren) is in samenhang met het omliggende 'groene' parkeergeboed ontworpen. De invulling van de strook west vond op uiterst pragmatische wijze plaats, uitgaande van de wens van gebruikers. Parkeren op eigen terrein was daarbij het uitgangspunt. De architectuur van de gebouwen is zakelijk-modern en/of enigszins structuralistisch. Ten westen van de kantorenstrook bevindt zich de wijk Meerzicht waar vanaf begin jaren '70 een andere manier van denken over stedenbouwkundige oplossingen leidend werd. Daarbij was sprake van een grote voorkeur voor kleinschalige laagbouwoplossingen en toepassing van het woonerf. De Waterbuurt, ten westen van de kantorenstrook, representeert hierin een overgangsfase. Er is sprake van laagbouw met kappen, maar het woonerf is hier niet toegepast. In het gebied bevinden zich een tweetal cultuurhistorisch waardevolle kantoren: de Unie en de Kristalkantoren. Een van de kantoren in de strook (de Baron) is inmiddels omgevormd tot woongebouw.

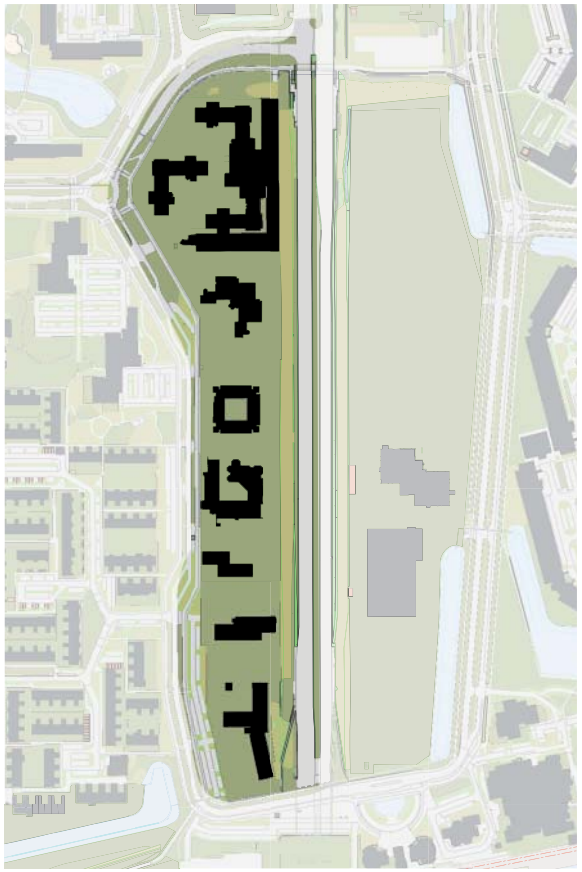
Ruimtelijke opbouw

De Kantorenstrook West is een lange strook met zeven kavels. De breedte van de kavels is overwegend identiek. Bij de meest zuidelijke kavel versmalt deze enigszins. Bij de meest noordelijke kavel (locatie Kristalkantoren) in aansluiting op de rotonde Bredewater – Meerzichtlaan is sprake van een bredere kavel.

Het maaiveld rond de gebouwen is vrijwel volledig als parkeerterrein ingericht. De erfscheiding tussen de verschillende kavels bestaat uit smalle stroken met struikgewas of hagen waardoor per kavel geen sprake is van een duidelijk afgebakende ruimte. De gebouwen presenteren zich met een hoogte van 3 à 4 lagen min of meer als een aaneenschakeling van bouwvolumes langs de weg Bredewater. Zij zijn alle, of met hun bouwmassa en/of entree gericht op die weg. Van een duidelijke afscheiding tussen de kavels en de weg Bredewater is niet of nauwelijks sprake. In een enkel geval staat een kantoorgebouw zelfs direct aan de straat. Alleen bij de meest noordelijke kavel is sprake van hoog opgaande groenstructuren die de bouwvolumes enigszins afschermen van Bredewater en Meerzichtlaan. De kantoorkavels zijn wél nadrukkelijk afgeschermd van de Afrikaweg door het talud met zijn hoge bomen.

De weg Bredewater functioneert als ontsluitingsroute voor de kantoorkavels en als ontsluiting voor de Waterbuurt. De weg had oorspronkelijk een vergelijkbaar lineair en breed rijbaanprofiel als de huidige Boerhaavelaan maar is in het begin van de jaren '10 als verkeersstructuur afgewaardeerd, versmald en voorzien van brede fietspaden en een snelheidsbeperkende knik ter hoogte van het Groenewater. Aan de Waterbuurtzijde zijn parkeerplaatsen toegevoegd. Het Bredewater wordt lineair begeleid met bomenrijen waardoor er enigszins sprake is van een laanprofiel.

De Waterbuurt heeft een op zichzelf staande stedenbouwkundige structuur en is afgewend van het Bredewater. Aan de noordzijde is sprake van vrijstaande duoflats met appartementen. Het maaiveld is hier ingevuld met parkeerterrein. Er is hier geen stedenbouwkundige relatie met de kantoorbebouwing aan de overkant van het Bredewater. Meer naar het zuiden bevinden zich de woningen. Hier is ook geen sprake van samenhang met de overzijde. Bij de wijkentree Groenewater (een van de twee wijkentrees voor auto's) is sprake van een stedenbouwkundig moment ten



gevolge van de hoge bomenrijen die het Groenewater hier begeleiden. Ten zuiden hiervan sluiten de smalle groenstroken ten oosten van de Waterbuurt aan op grotere groenstructuren en een waterpartij evenwijdig aan de A12. De buurt heeft verder geen andere functies dan wonen.

We kunnen samenvattend constateren dat er tussen de Kantorenstrook West en de Waterbuurt dus nauwelijks sprake is van een ruimtelijke relatie wat niet verwon-

Het profiel van het Bredewater met links de Waterbuurt en rechts de kleinschalige kantorenstrook. <FlexusAWC>

dert omdat de uitgangspunten voor de kantorenstrook zeer pragmatisch geweest zijn. Wel zijn de afmetingen en hoogte van de kantoorvolumes beperkt gehouden en is er steeds sprake geweest van een opdeling van bouwvolumes zodat de directe nabijheid van de twee verschillende stedenbouwkundige milieus een zekere mate van evenwicht heeft.

Ruimtelijke problematiek

- De Kantorenstrook West heeft slechts een beperkte ruimtelijke relatie met de weg Bredewater. Ofschoon de bebouwing de continuïteit van deze route enigszins ondersteunt dragen de veelvoud aan bouwvormen en de weinig aantrekkelijke tussenruimtes te beperkt bij aan de kwaliteit die je in de omgeving van een nieuwe stadsentree zou verwachten. Een herziening van opvattingen hoe in de toekomst om te gaan met dit gegeven, ligt voor de hand.

Vragen in relatie tot plan De Entree

- Is het mogelijk een ruimtelijk model te kiezen voor de westzijde van het Entreegebied (Bredewaterzijde) dat een samenhangender totaalbeeld met de weg Bredewater oplevert dan nu aanwezig?
- Aansluiten bij de Waterbuurt voor wat betreft hoogte en vormgeving van de bebouwing lijkt vanuit de gestelde ambities geen optie, maar is het mogelijk om een maximum hoogtemaat aan het Bredewater aan te houden overeenkomstig de huidige hoogte die daar aanwezig is en tevens de afmetingen van bouwmassa's zodanig te beperken dat een zekere mate van evenwicht tussen beide milieus gehandhaafd blijft?
- Is het mogelijk op specifieke locaties doorzichten, in combinatie met opgangen naar de Entree te realiseren die – aangevuld met overtuigende invulling van het daar openbare gebied (groen, bestrating, trappen) - de weg Bredewater koppelt aan De Entree? Wellicht dat er in het verlengde van de wijkentree Groenewater mogelijkheden zijn.

Cultuurhistorische waarde

Er bevinden zich twee bijzondere en cultuurhistorisch waardevolle panden in de kantorenstrook, aan de noordzijde van het gebied. Het betreft de zogenaamde Kristalkantoren en het kantoorgebouw de Mammoet (tegenwoordig De Unie). Voor meer informatie over deze gebouwen, zie hoofdstuk 5 van dit rapport.

Advisering

De Kantorenstrook West is in zijn opbouw van een geheel andere orde dan Kantorenstrook Oost. De bestaande invullingen worden hier gekenmerkt door kleinschaligheid v.w.b. hoogte en afmetingen van bouwvolumes (in relatie tot gebruikelijke kantoorsituaties). Het strekt tot aanbeveling bij de aansluiting van het Entreegebied op de laan Bredewater dit als uitgangspunt aan te houden.

Ontwikkel een samenhangende stedenbouwkundige visie voor de bebouwingswanden aan de oostzijde van het Bredewater. Een precisering is hier noodzakelijk om de kwaliteit van de laan Bredewater, de maatvoering van de bouwvolumes en de inrichting van en aansluitend op het openbaar gebied te borgen. Een beeldkwaliteitplan ter aansturing van de hier gewenste architectuur strekt daarnaast tot aanbeveling.

Eventuele toekomstige nieuwe dwarsverbindingen in het plan van De Entree vragen nadrukkelijk om aandacht. Positioneer deze op locaties die naar verwachting succesvol zijn, zoals bijvoorbeeld min of meer in het verlengde van wijktoegangsweg Groenewater.

De kleinschailge kantorenstrook Afrikaweg-West.

Parkeren bij Waterbuurt. <FlexusAWC>

De Kristalkantoren. <FlexusAWC>

Deel van de kantorenstrook West. <FlexusAWC>

Parkeren op eigen erf, hier bij kantoorgebouw de Mammoet. <FlexusAWC>

Stationsgebied - Zoetermeer-Noord

Cultuurhistorische karakteristiek

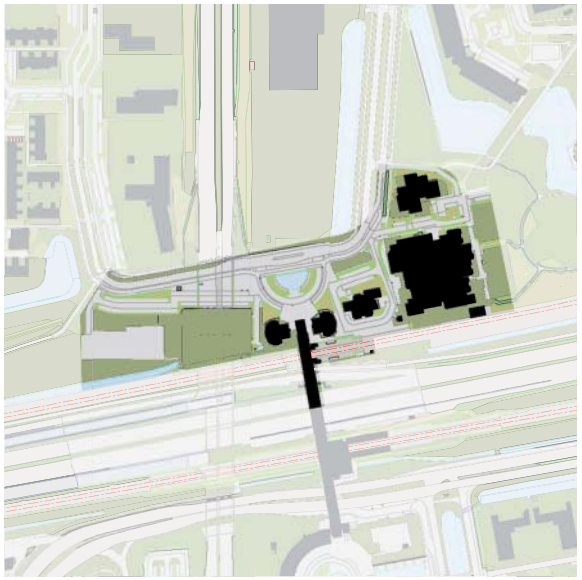
Het Station Zoetermeer Noord is een openbaar vervoersknooppunt dat zijn oorsprong heeft aan het einde van de jaren '70. Er is sprake geweest van een vervanging van het oorspronkelijke stationsgebouw in de jaren '90 in combinatie met de introductie van een stationstraverse en de Mandelabrug naar Rokkeveen. Een groot kantoorgebouw met poortopening en een parkeergarage maakten tevens deel uit van de plannen. De twee ontstaansperioden zijn op de locatie eenvoudig te herkennen. Het deel uit de jaren '70 bevindt zich aan de oostzijde; het andere deel direct westelijk daarvan. De complexen uit beide periodes resulteren in een weinig samenhangend totaalbeeld. De architectuur van het complexje uit de jaren '70 was van oorsprong enigszins structuralistisch, maar is inmiddels op onderdelen fors verbouwd. Het poortgebouw met kantoren en de Mandelabrug kunnen als commercieel-modern c.q. postmodern benoemd worden.

Ruimtelijke opbouw

Het stationsgebied Zoetermeer Noord wordt aan de zuidzijde begrensd door de infrastructuurbundel van de A12 en Randstadrail en wordt overbrugd door het brede betonnen viaduct van de Afrikaweg. Het gebied heeft geen noemenswaardige relatie met de omliggende wijken noch met de kantoorstroken ter weerszijden van de Afrikaweg. De oost- en westgrens van het gebied sluiten aan op dichtbegroeide parkzones. Aan de zijde van Meerzicht is sprake van een groene geluidsbufferzone tussen A12 en woonwijk voorzien van een pad naar de westelijke woonbuurten van Meerzicht. Aan de zijde van Driemanspolder bevindt zich een parkzone, het Prinses Arianepark dat als groengebied al in 1975 tot stand kwam met waterpartij en een heuvel en een pad richting de Delftsewallen. Onder het viaduct van de Afrikaweg bevindt zich bij het station een open parkeergarage. Alle gebouwen en de Mandelabrug liggen ten oosten van het viaduct. Ten westen ervan bevinden zich alleen parkeer- en opslagterreinen. Het kantoorgebouw de Poort domineert met zijn grote volume de situatie en vormt met zijn grote opening een markering van de opgang naar de Mandelabrug die zowel door treinreizigers als voetgangers en fietsers naar Rokkeveen gebruikt wordt. Voor het poortgebouw, aan de noordzijde bevindt zich een ronde vijver die in de periode 2010-2014 op de locatie waar eerst sprake was van een tweelaagse fietsenstalling gerealiseerd werd. Rondom de vijver bevindt zich een voorrijroute voor auto's. Ten noorden van de vijver bevindt zich de Boerhaavelaan met noordelijk hiervan een wand met hoog opgaand groen zonder doorkijk.
Het complexje aan de oostzijde van het gebied vormde in de periode vóór de jaren '90 het entreegebied van het station Zoetermeer – Driemanspolder. Het bestond en bestaat uit drie deelprojecten. Meest westelijk bevindt zich een kantoortorentje dat niet meer in gebruik is en dat nu tot street artkunstwerk getransformeerd is. Het complex ten westen hiervan bestaat uit 1-laagse bebouwing voorzien van lage arcades met hierin opgenomen een drietal hogere bouwvolumes met kantoren en een hotel. Ten noorden hiervan bevindt zich een losstaand woningbouwcomplex. De gevels van een deel van het hotel zijn ingrijpend gewijzigd.

Ruimtelijke problematiek

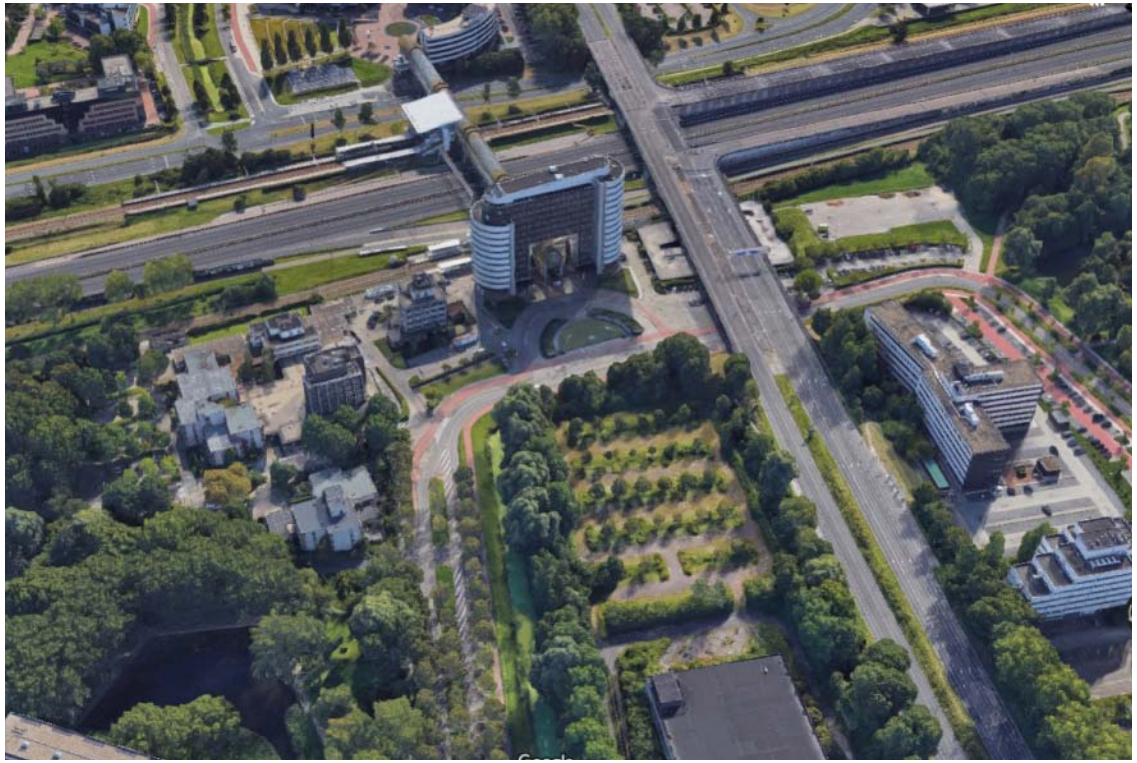
- De verbinding tussen plein en Mandelabrug, via een roltrap, is voor fietsers lastig in gebruik.
- De bebouwing uit de jaren '70 en uit de jaren '90 zijn niet stedenbouwkundig in samenhang. De bebouwing aan de oostzijde is sterk getransformeerd . Hier is tegenwoordig sprake van een onevenwichtig ensemble. De bebouwing aan de westzijde is te beperkt qua gevelwand om de ruimte voor het station op een vanzelfsprekende manier te begrenzen.
- Het stationsplein heeft nauwelijks verblijfskwaliteit.
- Er is geen vanzelfsprekende aansluiting op (lengteas van) de Boerhaavelaan.
- De gebieden aan weerszijden van het viaduct van de Afrikaweg hebben geen relatie; het gebied aan de westzijde is onderbenut.



Vragen in relatie tot plan De Entree

- Is een alternatieve verbinding voor fietsers over de A12 mogelijk waarin roltrappen ontbreken?
- Is het mogelijk grotere ruimtelijke coherentie in het gebied te realiseren?
- Is het mogelijk door toevoegen/wegnemen/transformeren van bebouwing een meer besloten pleinachtige ruimte te maken vóór het station die ook als

wacht- en verblijfsgebied kan functioneren?
- Is het mogelijk de Nelson Mandelabrug en het voorliggende stationsplein op een vanzelfsprekende manier aan te sluiten op zowel de (lengte-as van) Boerhaavelaan als die van de Afrikaweg?
- Is het mogelijk de potentie van de groenzones ter weerszijden te benutten als extra kwaliteit voor de locatie?


Stationsgebied Zoetermeer-Noord.

Cultuurhistorische waarde

De Nelson Mandelabrug is een karakteristiek object in het gebied. Deze is echter van te recente datum om als object met cultuurhistorische waarde te benoemen.

Het complex uit de jaren '70 is niet gaaf meer en heeft daardoor nog slechts zeer beperkte cultuurhistorische waarde.

Advisering

Onderzoek alternatieve mogelijkheden voor fietsers waarbij de A12 zonder roltrappen gepasseerd kan worden.

Ontwikkel voor het stationsgebied Zoetermeer Noord een stedenbouwkundig plan waarmee de verblijfskwaliteit aanmerkelijk verbetert. De stedenbouwkundige koppeling aan de ontwikkelingen langs de Afrikaweg, Boerhaavelaan en Bredewater vragen hierbij om aandacht. Neem vraagstukken betreffende bushaltes en routing voor fietsers en voetgangers hierbij mee.

Zicht vanaf de Boerhaavelaan. <FlexusAWC>

Stationsplein <FlexusAWC>

Kantoorgebouw De Poort. <FlexusAWC>

Hotel en kantoren aan het Kinderen Versteegplein. <JVG>

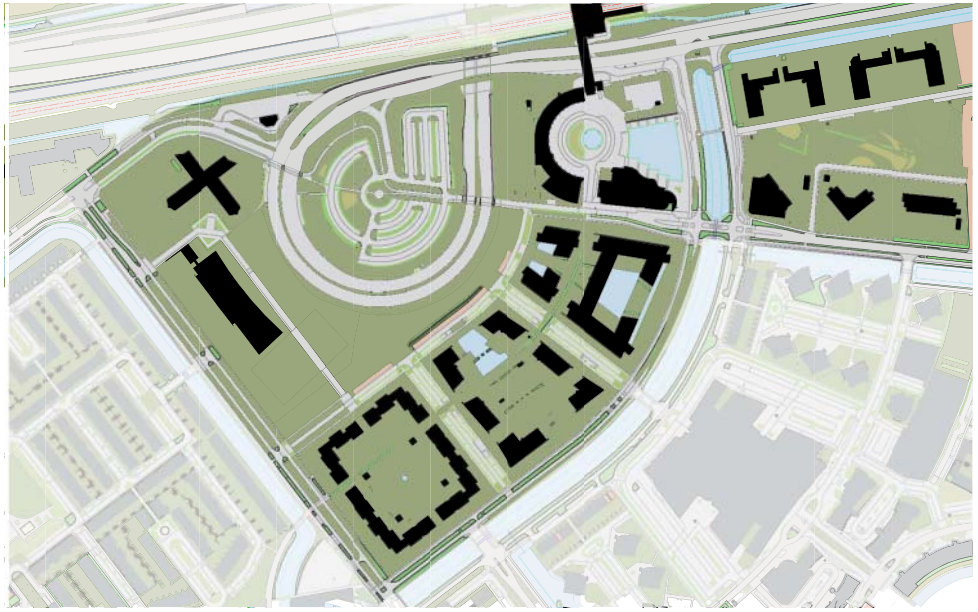
Onder het viaduct van de Afrikaweg. <FlexusAWC>

Het westelijke deel van het stationsgebied. <FlexusAWC>

Stationsgebied - Zoetermeer-Zuid/Campus

Cultuurhistorische karakteristiek

Het gebied Station Zoetermeer Zuid is een combinatie van een grootschalige verkeersstructuur c.q. -lus, een kantorenpark en een stationsplein. De stedenbouwkundige layout is tot stand gekomen op basis van opvattingen uit de jaren '90 waarin geometrische vormen op grote schaal toegepast werden in het grondplan van de stedenbouwkundige layout. De verkeerslus, een eind jaren '80 aanpassing van een oorspronkelijk wegtracé uit de late jaren '70 vormt het centrum van de stedenbouwkundige compositie, maar neemt - behalve als verkeersstructuur - op deze locatie geen centrale positie in. De architectuur in het gebied is neo- en postmodernistisch en is op basis van krachtige beeldsturing tot stand gekomen. De wijk Rokkeveen, aansluitend op het stationsgebied, is in dezelfde periode tot stand gekomen op basis van identieke stedenbouwkundige uitgangspunten. De architectuur in het gebied is te jong om cultuurhistorische waarden van gebouwen vast te stellen.



Ruimtelijke opbouw

Het gebied wordt beheerst door de grote verkeerslus van de Zuidweg die aansluit op het viaduct van de Afrikaweg over de A12. In de lus ligt een groot parkeerterrein dat wordt doorkruist door een fietsroute. Het stationsgebied bevindt zich aan de oostzijde hiervan en keert zich met een gesloten halfrond kantoorgebouw van de lus af. Het stationsgebied bestaat uit een verhoogd rond plein, het plein van de Verenigde Naties, met daaromheen de halve ring van bebouwing (in de jaren '10 grondig gerenoveerd) en een hoteltoren. Het plein heeft een hoogwaardige inrichting met vijver, groen en straatmeubilair. Aan de noordkant sluit de stationstraverse, de Nelson Mandelabrug met (rol-) trappen en een lift aan op het plein. Daar tegenover is tussen de gebouwen een doorgang aanwezig met een helling naar het reguliere straatniveau. De noordoostkant van het plein is onbebouwd. Hier bevinden zich brede trappen en een waterpartij, geflankeerd door een bomenrij, die aflopen naar het maaiveld en die zicht bieden op een wigvormig groengebied tussen kantoren aan de oostzijde van het plein. Ten noordoosten aan de Zuidweg bevindt zich in de nabijheid van het stationsplein een ruime bushalte. Ten zuidwesten van de grote verkeerslus bevinden zich meerdere kantoorlocaties. Voor een deel hiervan is sprake van het campusmodel, een combinatie van landschappelijke inrichting met kantoren.

Ruimtelijke problematiek

- De verbinding tussen plein en Mandelabrug, via een roltrap, is voor fietsers lastig in gebruik.
- Het stationsplein heeft geen ruimtelijke relatie met het belangrijkste punt in de wijk Rokkeveen dat toch heel dichtbij ligt: het winkelcentrum.
- Omdat de as van het stationsplein niet aansluit op een kenmerkende routing de wijk in, ontstaat bij de bezoeker onduidelijkheid.
- De bushalte bij Zoetermeer Zuid heeft weinig kwaliteit, is vanaf het stationsplein slecht zichtbaar en de halte is voor voetgangers ontsloten via een secundaire route.
- De verkeerslus is wat betreft invulling onderbenut.

Vragen in relatie tot plan De Entree

- Is een alternatieve verbinding voor fietsers over de A12 mogelijk waarin roltrappen ontbreken?
- Kan het stationsplein visueel en/of qua routing vanzelfsprekender verbonden worden met het winkel-

centrum, of is door transformatie van de locatie een overtuigender verbinding te realiseren?
- Is het mogelijk een busstation c.q. bushalte zodanig te positioneren dat deze meer geïntegreerd onderdeel uitmaakt van de stationslocatie?
- Zijn er potentiële ontwikkelingsmogelijkheden voor de lus of randen van de lus?

Stationsgebied Zoetermeer-Zuid en de kantorencampus

Cultuurhistorische waarde

Er zijn geen elementen met een cultuurhistorische waarde te benoemen. De locatie is hiervoor van te recente datum.

Advisering

Onderzoek alternatieve mogelijkheden voor fietsers waarbij de A12 zonder roltrappen gepasseerd kan worden.

Herbezie de situatie rond het stationsgebied Zoetermeer-Zuid. Nieuwe bebouwing of andere ruimtelijke invulling behoort in het gebied in/rond de lus tot de mogelijkheden. Nadrukkelijke aandacht voor de verblijfskwaliteit van het gebied en routing naar het winkelcentrum ligt voor de hand. Neem vraagstukken betreffende bushaltes en voetgangers- en fietsersrouting nadrukkelijk mee.

Het stationsgebied Zuid kan aan belang en kwaliteit winnen door toevoeging van kleinschalig programma in de plint van gebouwen (horeca en eventuele andere stationsgerelateerde functies).

Zicht op wigvormige kantorenstrook van het Plein van de Verenigde Naties. <FlexusAWC>

Het Plein van de Verenigde Naties. <FlexusAWC>

De Mandelabrug, interieur. <FlexusAWC>

(Fiets-)route vanaf het Plein van de Verenigde Naties de wijk in. <FlexusAWC>

Voetpad richting het Plein van de Verenigde Naties. <FlexusAWC>

Parkeerterrein in de lus van de Zuidweg. <FlexusAWC>

#5

CULTUURHISTORISCH WAARDEVOLLE PANDEN

Het merendeel van de bestaande panden in het gebied van de Entree zijn in de periode 1960-1990 tot stand gekomen. Dit heeft geleid tot gebouwen in verschillende architectuurstijlen. De op de volgende bladzijde afgebeelde kaart geeft basisinformatie met betrekking tot het bouwjaar en architecten weer. Onze informatiebronnen waren het kadaster en het gemeentelijk bouwtekeningenarchief.

Wij hebben middels een visuele opname de gebouwen uit de periode 1960-1990 bekeken en moesten concluderen dat het overgrote deel van de complexen geen zwaarwegende cultuurhistorische kwaliteiten bezaten. Slechts drie gebouwen c.q. complexen hadden voor wat betreft hun architectuur- en/of cultuurhistorische waarde een hogere kwaliteit dan gemiddeld. Dit betrof de navolgende:

- *Kristalkantoren, 1980, architectenbureau ZZOP*
- *De Mammoet, 1978-1979, architectenbureau J. Vlaming*
- *Complex van hotel, kantoor en woningen, 1977-1979, architectenbureau Lucas & Niemeijer.*

Een diepgravender analyse van de opzet van het laatste object toonde aan dat deze zodanig getransformeerd is dat voor het complex als geheel geen sprake meer is van gaafheid. Een aanwijzing als beeldbepalend complex ligt daarmee niet voor de hand. De nog intacte onderdelen zijn daarnaast zo beperkt van afmeting dat ook hiervoor een aanwijzing niet passend is.

De andere twee complexen zijn middels een quickscan geanalyseerd en gewaardeerd. U treft deze in de navolgende paragrafen aan.

2006 Rabobank Centrum-West

1825 woonhuis met schuur

1974 flat Haagsebos
L. de Jonge arch.

1973 flat Fonteinbos
L. de Jonge arch.

1981 buurtgebouw De Keet
J.H. van Weerd

1970 PTT-centrale
W. Zonneveld arch./ing.

1970 showroom

1980 Kristalkantoren
ZZOP

1980 De Mammoet
J. Vlaming

1978 kantoorgebouw
Austin Nederland

1978 kantoorgebouw F.M.E.
Lucas & Niemeijer

1974 kantoorgebouw Zisam
Arch. & ing. associatie Enschede

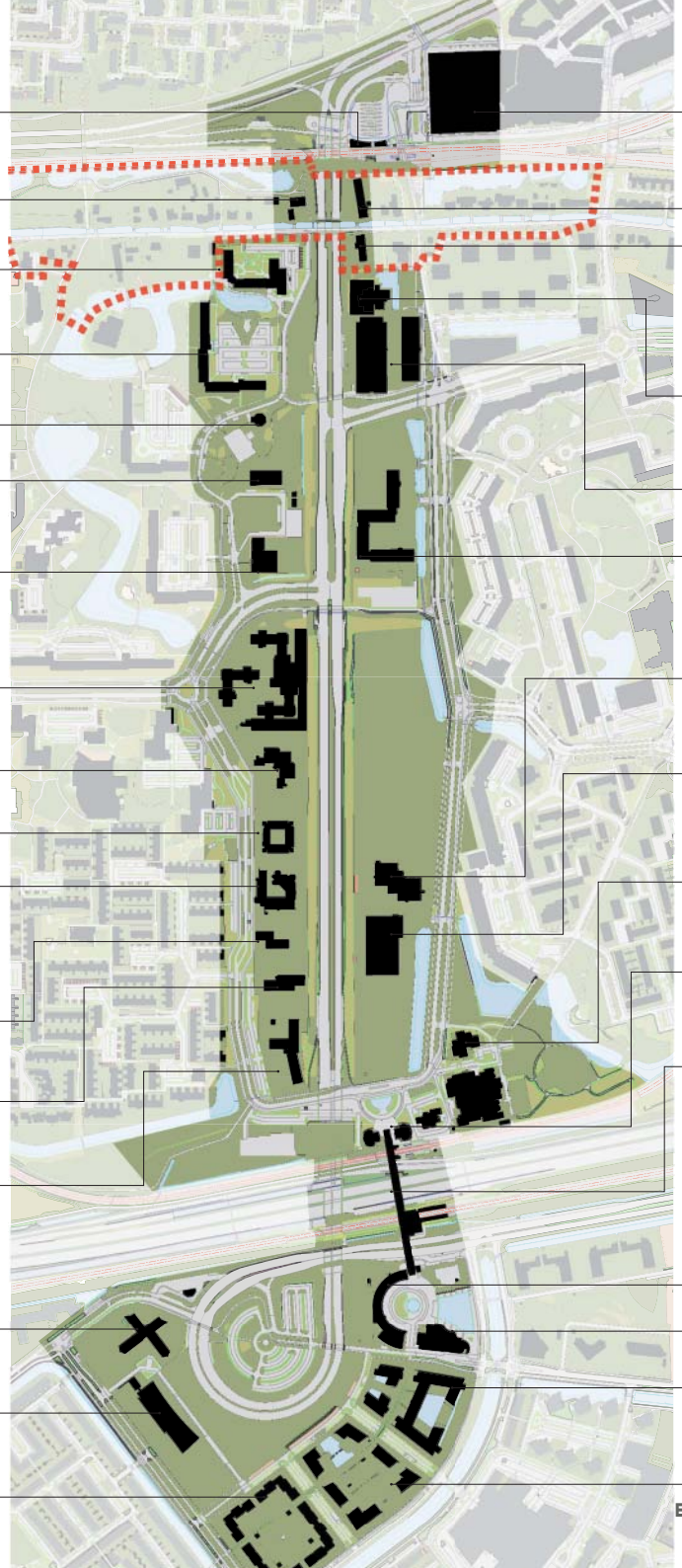
1974 bedrijfsverzamelgebouw
Lucas & Niemeijer

1975 kantoorgebouw
Heijligers

1991 kantoorgebouw C.B.T.
Visser & Beerman arch. b.v.

1993 kantoorgebouw

2002 kantoren
Wilmink architecten



2006 Het Carré
Architectencie.

1895 boerderij Kahnlust (monument)

1910 woonhuis (monument)

1988 kantoren
Knoop & Nieuwveld

2004 Klaverblad Verzekeringen
KOW architecten

1972 AbvaKabo
Verhave, Luyt, De Jong

1974 Boerhaavebuilding
Lucas & Niemeijer

1974 IBM Datacenter
Lucas & Niemeijer

1979/2013 hotel, kantoren en woningen
Lucas & Niemeijer/
P. Oudewater & partners

1992 kantoorgebouw De Poort
L. de Jonge arch.

1992 Nelson Mandelabrug
J. Bak

1992 kantoren
L. de Jonge/J. Brouwer

1992 hotel

2007 kantoren
Bos, Rosdorff & Wiebing arch.

2003 kantoren
A+D+P arch.

Waarderen

In deze quickscan richten we ons op het benoemen van de cultuurhistorische waarden van de twee geselecteerde panden c.q. objecten. De objecten hebben (nu nog) geen status als beschermd rijks- of gemeentelijk monument. Mogelijk zijn zij vanwege hun historische, stedenbouwkundige, architectonische of typologische kwaliteiten wel van cultuurhistorisch belang voor Zoetermeer en verdienen zij een beschermde status.

Wanneer objecten als resultaat van dit onderzoek worden geselecteerd om in aanmerking te komen voor een status als beeldbepalend object'(= een raadsbesluit), dan genieten zij geen bescherming via de Erfgoedwet, maar zijn wel belangrijk genoeg om via het omgevingsplan in bepaalde mate tegen sloop of verminking te worden behoed. De bescherming betreft dan vooral de zichtbare gevels en de kap of het dak. Het interieur is hiermee niet beschermd, dit in tegenstelling tot beschermde monumenten.

Wanneer objecten als resultaat van dit onderzoek worden geselecteerd om in aanmerking te komen als gemeentelijk monument zijn deze panden cultuurhistorisch zó waardevol gebleken dat een extra bescherming legitiem is. Hierbij is dan niet alleen sprake van bescherming van zichtbare gevels en de kap of het dak, maar is ook het interieur beschermd.

De beoordelingscriteria

Ten behoeve van de beoordeling van de cultuurhistorische waarde van objecten is gebruik gemaakt van het document 'Cultuurhistorische verkenningen. Handleiding voor onderzoek naar de cultuurhistorie van gebieden en locaties, conceptversie 4 d.d. 30-03-'17', van de dienst Monumenten & Cultuurhistorie van de gemeente Rotterdam. In de bijlage van dat document bevinden zich de criteria voor de cultuurhistorische beoordeling van objecten. Deze criteria zijn in deze quickscan opgenomen.

De criteria die de grondslag hebben gevormd voor de selectie van een object als cultuurhistorisch waardevol, zijn bij de beschrijving van het object (op adres) met een letter en nummer aangeduid. De letter staat voor het type cultuurhistorische waarde (bijvoorbeeld Stedenbouwkundig (S) of Architectuurhistorische waarde (A)). Zie de waarderingscriteria bij de hieronder geplaatste lijst. Het nummer refereert aan het nummer van de omschreven waarde zoals die op de lijst is opgesomd. De code S1 refereert dan aan het eerste criterium van de Stedenbouwkundige, ensemblewaarden en landschappelijke waarden. In de toelichting bij de waarderingscodes zijn - waar noodzakelijk - nadere toelichtingen opgenomen.

Criterialijst panden

De selectie binnen deze quickscan is gedaan aan de hand van onderstaande vijf categorieën: cultuurhistorische, architectuurhistorische, stedenbouwkundige waarden, gaafheid en zeldzaamheid.

Cultuurhistorische waarden (C) c.q. maatschappelijk-historische waarden

1. Nederzettingengeschiedenis. Het object is van belang als bijzondere uitdrukking van een geografische, landschappelijke, beleidsmatige en/of bestuurlijke ontwikkeling;

2. Innovatieve/traditionele waarde. Het object is van belang wegens innovatieve kwaliteiten of als belangrijke representant in een traditionele ontwikkeling;

3. Sociaal-economisch/cultuurhistorisch belang. Het object is van belang vanwege de bestemming die verbonden is met bijvoorbeeld een bijzondere sociaal-historische, economische, technische, religieuze of cultuurhistorische ontwikkeling;

4. Historische waarde. Het object is van belang vanwege een plaatselijk, regionaal en/of landelijk historisch gegeven, zoals bekende bewoners, beroepen, bijzondere activiteiten en/of gebeurtenissen.

Architectuurhistorische waarden (A)

1. Ontwerper. Het object is van belang voor het oeuvre van een bouwmeester, ingenieur, architect, interieur-, tuin- of stedenbouwkundig ontwerper, dan wel een beeldend kunstenaar;

2. Schoonheid. Het object is van belang wegens de hoogwaardige esthetische kwaliteiten van het ontwerp;

3. Detaillering. Het object is van belang vanwege het bijzondere materiaalgebruik, detaillering, constructiemethode, kleurgebruik en/of de ornamentiek;

4. Interieur. Het object is van belang vanwege het interieur of bepaalde onderdelen daarvan, of vanwege de bijzondere samenhang tussen exterieur en interieur (onderdelen);

5. Bouwstijl. Het object is een goed voorbeeld van een bepaalde stijl of bouwtrant - al dan niet met plaatselijke variaties;

6. Bouwtype. Het object is van belang als goed voorbeeld van een functionele en/of typologische ontwikkeling;

7. Bouwtechniek. Het object is van belang voor de geschiedenis van de architectuur, bouwhistorie en/of bouwtechniek;

8. (Toegepaste) kunstwerken. Het object is van belang vanwege de (toegepaste) en/of toegevoegde kunstwerken uit een bepaalde periode.

Stedenbouwkundige, ensemblewaarden en landschappelijke waarden (S)

1. Concept. Het object is van belang als essentieel onderdeel van een groter geheel, dat cultuurhistorisch, architectuurhistorisch, stedenbouwkundig, landschappelijk van belang is voor Zoetermeer.

2. Gegroeid geheel. Het object is van belang vanwege de situering, verbonden met de ontwikkeling/uitbreiding van Zoetermeer;

3. Verkaveling. Het object is van belang vanwege de wijze van verkaveling, inrichting van de openbare ruimte en/of specifieke functies en/of de historisch-ruimtelijke relatie met groenvoorzieningen, wegen en/of water (vormgeving);

4. Silhouet. Het object is van belang voor het aanzien/gezicht van Zoetermeer;

5. Ensemble. Het object is van belang vanwege de situering en/of de (historisch-)ruimtelijke relaties met de omgeving, zoals groenvoorzieningen, park/tuin, wegen, water en/of bodemgesteldheid;

6. Openbare ruimte. Het object is van belang vanwege de ruimtelijke kwaliteiten;

Gaafheid/Herkenbaarheid (G)

1. Detaillering. Het object heeft een meerwaarde vanwege de architectonische gaafheid van de detaillering van exterieur en/of interieur;

2. Hoofdvorm. Het object is van belang vanwege de architectonische kwaliteit van de samenstellende onderdelen (hoofd- en bijgebouwen, hekwerken en tuinaanleg e.d.);

3. Omgeving. Het object is van belang in relatie tot de structurele en/of visuele gaafheid van de stedelijke, dorpse of landschappelijke omgeving;

Zeldzaamheid (Z)

1. Het object is van belang vanwege architectuurhistorische, stedenbouwkundige, typologische of functionele zeldzaamheid, eventueel verbonden met een bijzondere ouderdom.

Kristalkantoren - ZZOP

Kristalkantoren - ZZOP

Kristalkantoren
Bredewater 4-14, Zoetermeer

Architect:	Zanstra, De Clercq Zubli, Van den Oever & Partners (ZZOP) Uitbreiding 2006: ZZDP
Ontwerp:	1977-79
Oplevering:	1980
Uitbreiding:	1981, 2006
Functie:	kantoren

Stedenbouw

De Kristalkantoren staan in het kantorengebied Afrikaweg aan de oostelijke rand van de wijk Meerzicht; de zuidwestelijke kwadrant binnen de originele H-structuur van Zoetermeer. Deze kantoorstrook bestaat uit een serie vrijstaande kantoorcomplexen in een groene omgeving en wordt begrensd door drie doorgaande wegen: de Bredewater aan de westzijde, de Meerzichtlaan aan de noordzijde en de Afrikaweg aan de oostzijde.

De wijk Meerzicht (voorheen Driemanspolder-West) zou conform het in 1968 gemaakte structuurplan een volledige woonbestemming krijgen, met een vrij hoge bebouwingsdichtheid. Op het huidige kantorengebied aan de westzijde van de Afrikaweg werden enkele lange geknikte galerijflats gepland in een groene omgeving, zoals dit eerder ook in Driemanspolder gedaan was. De maatschappelijke vraag naar hoogbouw nam tijdens de ontwikkeling van de wijk Meerzicht echter sterk af. Hoogbouwappartementen werden in toenemende mate te anoniem en grootschalig gevonden. In reactie hierop werd ingezet op meer laagbouw en een sterke mate van afwisseling in het woonmilieu: de terugkeer van de menselijke maat. Een strook aan de westkant van de Afrikaweg werd vervolgens vanwege de gunstige ligging aan doorgaande wegen gereserveerd voor kantoorontwikkeling.

De Kristalkantoren worden ontsloten vanuit de toegangsweg Bredewater, die een veel rustiger profiel heeft dan de Meerzichtlaan en uitsluitend dient als toegangsweg voor de kantorenstrook en een deel van de achterliggende woonbuurt die voornamelijk bestaat uit laagbouw. Het kantorencomplex bestaat uit een drietal vrijstaande gebouwen omgeven door groenruimte en parkeerterrein, zowel verdiept als verhoogd. Direct ten zuiden staat het kantoorgebouw De Mammoet van architect J. Vlaming dat in ongeveer dezelfde periode gerealiseerd werd.

Cultuurhistorie

De bouw van kantoren aan invalswegen binnen de bebouwde kom, was een gebruikelijke oplossing in de periode van de jaren ’70 en ’80 en Zoetermeer zette hier bij de Afrikaweg op in. Het vullen van de locaties langs de weg verliep in eerste instantie moeizaam omdat de gemeente Den Haag geen werkgelegenheid wilde verliezen aan forenzenstad Zoetermeer. Het lukte Zoetermeer echter IBM te interesseren voor een locatie aan de oostkant van de weg. Dit zorgde ervoor dat meer bedrijven en organisaties in het kielzog van het grote techbedrijf volgden. Hieronder was verzekeringsmaatschappij Delta Lloyd. Deze wenste voor zichzelf kantoorruimte in Zoetermeer en wilde daarnaast kantoorruimte ontwikkelen ten behoeve van de verhuur. Tijdens de economische crisis was huren voor bedrijven minder risicovol dan kopen. Door te kiezen voor een samengesteld complex van kantoortorens, ontstond de mogelijkheid individuele delen van het complex af te splitsen en apart te verhuren.

Architectuur

Gebouwtype

Het kantorencomplex bestond oorspronkelijk uit drie ten opzichte van elkaar gepositioneerde gebouwclusters in een groene omgeving met veel parkeerruimte, zowel verdiept als op verhoogde parkeerdekken. De drie gebouwclusters bestonden ieder uit twee kruistorens van vier tot acht bouwlagen, die in de oksel van de cluster werden verbonden door een tweelaags volume: een tussenlid. De kruistorens waren per cluster verschillend van hoogte en liepen trapsgewijs op van het Bredewater tot aan de Afrikaweg. De toegangsweg tot het complex was gelegen aan de Bredewater, waar vanuit de verdiepte en verhoogde parkeerdekken konden worden bereikt. Ook liep er een meanderende weg dwars door het binnenterrein geflankeerd door extra parkeervakken. De binnenruimte tussen de clusters verkreeg een intiem karakter door de lagere bouwhoogte en een hoogwaardige toepassing van groen.

Architect

De Kristalkantoren zijn ontworpen door het bekende bureau Zanstra, De Clercq Zubli, Van den Oever & Partners (ZZOP). Piet Zanstra, bekend van de modernistische atelierwoningen aan de Zomerdijkstraat (1934) in Amsterdam, richtte in 1954 een eigen architectenbureau op. Dit bureau veranderde in de loop der tijd regelmatig van naam, als gevolg van associatie met andere architecten, waaronder Ab Gmelig Meyling (1964) en Peter de Clercq Zubli (1966) en Hans van den Oever (1975). Het architectenbureau was sterk georganiseerd rondom de ideeën van Piet Zanstra, die een zekere ontwerppragmatiek voorstond. Dit resulteerde in een nauwe, maar zakelijke samenwerking met grote commerciële opdrachtgevers. De naam van de in 2004 onder auteurschap van Noor Mens verschenen

Foto vorige pagina: de Kristalkantoren. <FlexusAWC>

biografie van het bureau (inmiddels ZZDP) had dan ook de titel 'ZZDP architecten-ondernemers'. Begin jaren '70 had het bureau ongeveer 125 medewerkers, waarmee het tot de grootste architectenbureaus van Nederland behoorde. Het bureau was in staat hele wijken neer te zetten inclusief winkelcentra en kerken, zoals in Lelystad waar het bureau veel heeft gebouwd. In die periode opende het bureau ook enkele zogenaamde buitenposten in o.a. Den Haag en 'new town' Almere. Bekende werken van het bureau zijn de kantoortoren Hofpoort (1973-76) voor Shell in Rotterdam, de parkeergarage Europarking (1966-71), het inmiddels gesloopte Maupoleum (1971) en de Rembrandttoren (1992-95), allen in Amsterdam. Het bureau heeft zich altijd sterk gericht op vragen uit de markt. Vanaf ongeveer 1980 ging het bureau met de kleinschaligheidsgedachte aan de gang waarvan de Kristalkantoren een van de voorbeelden is. Het brutalistische en seriematige uiterlijk van veel gebouwen van het bureau werd daarbij toen aangepast aan de vraag van opdrachtgevers naar een onderscheidende identiteit. In 1980 verliet oprichter Piet Zanstra het bureau. In dezelfde periode kwamen de Kristalkantoren tot stand. Uit de welstandsverslagen in het bouwarchief van de gemeente Zoetermeer viel op te maken dat architect De Clerq Zubli het nauwst bij het ontwerp van de kantoren betrokken is geweest. Hij is binnen het bureau ook verantwoordelijk geweest voor de realisatie van o.a. het Nissan gebouw (1989-1991) in Amsterdam en het 3-torenplan (Rembrandttoren, Mondriaantoren en Breitnertoren) in het gebied de Omval bij station Amsterdam Amstel (1987-2001). Delen van dit laatste plan zijn door andere architectenbureaus nader uitgewerkt.

Verschijningsvorm

De Kristalkantoren zijn ruimtelijk geschakeld rondom binnenterreinen. Dit schakelen is op kleinere schaal verder uitgewerkt in de kruisvormige plattegrond van de kantoortorentjes en de verbinding van de torens met een tussenlid, waardoor in het buitengebied hofachtige buitenruimtes aan de binnenterreinen zijn toegevoegd. Dit clusteren van ruimtelijke elementen is ontleend aan ontwerpstrategieën die in de jaren '70 en '80 gebruikelijk waren en die stilistisch als Structuralisme worden benoemd en die hier ingezet is om de schaal van het complex te verkleinen. Ook door de trapsgewijze variatie in bouwhoogten van 1, 2, 3, 4, 5, 6 en 7 bouwlagen is massaliteit voorkomen en plasticiteit bereikt. De kruisvormige torens zijn voorzien van een centrale kern met trappenhuis, liften en toiletten. Om deze kern liggen de kantoorvleugels met steeds twee kantooreenheden: relatief luxe, want tweezijdig belichte kantoren. De gebouwen hebben een regelmatige betonnen draagconstructie rondom de centrale kern. De gevels bestaan uit groenblauwe aluminium gevelelementen, opvallend genoeg voorzien van zonwerend spiegelend dubbel glas. Het gebruik van dubbel glas (energiecrisis) was indertijd relatief nieuw. De gevelelementen liggen op een onopvallende manier terug in de gevel, achter de veel meer in het oog springende geprefabriceerde uitgewassen grindbetonnen elementen van de glazenwassersbalkons. Deze elementen met afgeronde hoeken, zijn voorzien van witte metalen balustrades met kenmerkende verticale spijlen die de volledige gevel van de alzijdige kantoorgebouwen bestrijken. Het gebroken wit van de betonelementen is inmiddels vergrijsd. Het esthetische gebruik van ruw beton, verschaft het complex een brutalistische expressie. De afgeronde hoeken verwijzen naar de futuristische vormgeving die kenmerkend was voor deze periode in de jaren '70 en die werk van buitenlandse interieurontwerpers als Joe Colombo, Maurice Calka of Terence Conran kenmerkte.

Vlak na de oplevering heeft het complex in 1980-1981 al enkele verbouwingen en aanpassingen ondergaan, waarschijnlijk nadat de Sociale Verzekeringsraad een deel van het complex betrok. Dit betrof o.a. nieuwe entrees, een buitenterras, trappen naar de parkeerdekken en het bouwen van een vrij gesloten 'multipurpose' gebouw van twee bouwlagen met kunststof gevels boven het parkeerdek aan de Afrikaweg. Deze is door middel van een luchtbrug met een van de torens verbonden. Bureau Premsela Vonk heeft toen een ontwerp gemaakt voor plaatsing van scheidingswanden in de diverse torens.

In 2004 werden enkele noodtrappenhuizen geplaatst. In 2006 zijn naar ontwerp van de architecten Smit en De Clerq Zübli van ZZDP (de huidige naam van ZZOP) in opdracht van de huurder SRK twee torenvolumes toegevoegd op twee van de tussenleden van de kantoorclusters. Ondanks de contrasterende materialisering in donkergekleurd glas, sluiten deze nieuwe vlakke volumes in maatverhouding en vorm goed aan op het bestaande gedeelte.

Waardering

Waarderingscoderingen van toepassing:

C2, C3, A1, A2, A5, S3, S5, G1, G2, G3, Z1

Nadere verduidelijking coderingsselectie:

C2: het complex heeft enige innovatieve waarde. Een grootschalig kantorenprogramma werd – geheel in de lijn van denken in de jaren '70 – opgebroken tot kleinschalige kantoorvolumes die verweven werden met de gedeelde openbare ruimte. Deze brachten daarmee de democratisering van de organisatiestructuur en veranderlijkheid van organisatievormen tot uitdrukken.

C3: het complex is van enige waarde omdat het onderdeel vormde van de transitie die Zoetermeer doormaakte van een forenzenstad van Den Haag zonder eigen economische functies, tot een forenzenstad die zich op een onafhankelijkere manier wilde manifesteren.

A1: het complex vormt een bijzonder onderdeel in het oeuvre van architect De Clerq Zubli. De bekende kantoorontwerpen van zijn hand hebben een zeer zakelijke opzet die bij dit complex sterk verzacht is.

A2: het object is van waarde vanwege de kwaliteit van het alzijdige gevelontwerp met afgeronde hoeken van betonelementen en het samenspel met de witte metalen spijlen van de balkonbalustrades.

A5: het object is van waarde als voorbeeld van brutalistische kantoorarchitectuur, met zijn brede gevelbanden in uitgewassen beton die extra geprononceerd zijn in verband met de terugliggende gevelvlakken. Ook de enigszins structuralistische planuitleg en 'seventies-futurisme' detaillering dragen bij aan een verbijzondering.

S3: het object is van waarde vanwege de bijzondere verkaveling voor een kantooromgeving waarin een kleine schaal en een hoge kwaliteit van de binnenterreinen tussen de verschillende gebouwclusters nagestreefd werd.

S5: het object is van waarde vanwege de bijzondere ligging van het ensemble op deze specifieke locatie in de vork van wegen (Bredewater - Meerzichtlaan) in Meerzicht. Daarnaast is in het complex sprake van een bijzondere opbouw met bouwvolumes die aan de zijde van Meerzicht lager zijn dan aan de zijde van de Afrikaweg.

Maquette van de Kristalkantoren met de drie gebouwclusters, 1978. <SAZ>

Kristalkantoren achter de Afrikaweg, gezien vanaf het oosten. <SAZ>

G1,2,3: er is sprake van een gave situatie wat betreft detaillering, hoofdvorm en omgeving. Voor wat betreft de detaillering van het interieur zijn geen uitspraken te doen. Dit is niet opgenomen.

Z1: er is vermoedelijk sprake van zeldzaamheidswaarde. Voor Zoetermeer is dat zeker het geval. Een dergelijk kleinschalig ensemble met kantoortorentjes is verder in Zoetermeer niet te vinden.

Weging

De Kristalkantoren zijn architectuurhistorisch interessant (complex met een combinatie van brutalisme, seventies futurisme en aan structuralisme verwante ordening). Het ensemble is binnen de typologische ontwikkeling van kantooromgevingen een opvallende representant van kleinschaliger ontwerpvisies uit de jaren '70. Het is hierin uniek in Zoetermeer en komt vermoedelijk in deze vorm in Nederland maar beperkt voor. Het complex neemt als ensemble van torens en binnenpleinen tussen Afrikaweg en Meerzicht een uitgesproken stedenbouwkundige positie in. Het complex is - met de aantekening dat er in een latere fase bouwvolume is toegevoegd - nog redelijk gaaf. Het complex is binnen het oeuvre van de ontwerper bijzonder en heeft mogelijk een zeldzaamheidswaarde. Dit laatste punt behoeft nader onderzoek.

Samenvatting waardering

Het pand heeft samenvattend een gemiddelde tot hoge monumentale waarde, omdat het een gemiddelde maatschappelijk-historische c.q. cultuurhistorische waarde, een gemiddeld tot hoge architectuurhistorische waarde en een hoge stedenbouwkundige waarde en is op hoofdlijnen nog gaaf. Vermoedelijk is er sprake van een zeldzaamheidswaarde.

Bronnen

- Bouwarchief gemeente Zoetermeer
- Interview met Adam Smit, oktober 2019
- Mens, N., ZZDP: architecten-ondernemers, 010 publishers, 2004
- Van Meijel, L. & Bouma, T., i.o.v. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Kantoorgebouwen in Nederland 1945-2015, cultuurhistorische en typologische quickscan, 2013
- Verhuuradvertentie Kristalkantoren, NRC Handelsblad, 7 oktober 1980

De binnenhof met groen en ruimte voor parkeren. <Flexus AWC>

Oprit naar het parkeerdek en luchtbruggen. <Flexus AWC>

Entreepartij met trappen, zuiltjes en groen. <Flexus AWC>

Het parkeerdek en de nieuwbouwtoren aan de oostzijde. <Flexus AWC>

De Mammoet - J. Vlaming

De Mammoet - J. Vlaming

De Mammoet
Bredewater 16, Zoetermeer

Architect:	J. Vlaming
Ontwerp:	1978-79
Oplevering:	1980
Oorspr. functie:	kantoren (AbvaKabo)
Huidige functie:	bedrijfsverzamelgebouw (De Unie)

Stedenbouw

Het kantoorgebouw De Mammoet staat in het kantorengebied Afrikaweg aan de oostelijke rand van wijk Meerzicht; de zuidwestelijke kwadrant binnen de originele H-structuur van Zoetermeer. Deze kantoorstrook bestaat uit een serie vrijstaande kantoorcomplexen in een groene omgeving en wordt begrensd door drie doorgaande wegen: de Bredewater aan de westzijde, de Meerzichtlaan aan de noordzijde en de Afrikaweg aan de oostzijde.
De wijk Meerzicht (voorheen Driemanspolder-West) zou conform het in 1968 gemaakte structuurplan een volledige woonbestemming krijgen, met een vrij hoge bebouwingsdichtheid. Op het huidige kantorengebied aan de westzijde van de Afrikaweg werden enkele lange geknikte galerijflats gepland in een groene omgeving, zoals dit eerder ook in Driemanspolder gedaan was. De maatschappelijke vraag naar hoogbouw nam tijdens de ontwikkeling van de wijk Meerzicht echter sterk af. Hoogbouwappartementen werden in toenemende mate te anoniem en grootschalig gevonden, waarna onder invloed van onder meer de kleinschaligheidsbeweging werd ingezet op meer laagbouw en een sterke mate van afwisseling in het woonmilieu: de terugkeer van de menselijke maat. In reactie hierop werd ingezet op meer laagbouw en een sterke mate van afwisseling in het woonmilieu: de terugkeer van de menselijke maat. Een strook aan de westkant van de Afrikaweg werd vervolgens vanwege de gunstige ligging aan doorgaande wegen gereserveerd voor kantoorontwikkeling.
De Mammoet is georiënteerd op de weg Bredewater, die een veel rustiger profiel heeft dan de Meerzichtlaan en uitsluitend dient als toegangsweg voor de kantorenstrook en een deel van de achterliggende woonbuurt die voornamelijk bestaat uit laagbouw. Net zoals de andere kantoorgebouwen in de strook, staat De Mammoet als vrijstaand object op zijn kavel. Ten noorden hiervan bevindt zich het grotere complex van de Kristalkantoren en aan de zuidzijde het voormalige kantoorgebouw De Baron.

Cultuurhistorie

De bouw van kantoren aan invalswegen binnen de bebouwde kom, was een gebruikelijke oplossing in de periode van de jaren ’70 en ’80 en Zoetermeer zette hier bij de Afrikaweg op in. Het vullen van de locaties langs de weg verliep in eerste instantie moeizaam omdat de gemeente Den Haag geen werkgelegenheid wilde verliezen aan forenzenstad Zoetermeer. Het lukte Zoetermeer echter IBM te interesseren voor een locatie aan de oostkant van de weg. Dit zorgde ervoor dat meer bedrijven en organisaties in het kielzog van het grote techbedrijf volgden. Ambtenarenbonden ABVA en KABO hadden in aanloop naar een mogelijke fusie eerder een poging ondernomen om samen een kantoor te betrekken in de Plaspoelpolder in Rijswijk. Dit stuitte echter op verzet van het Ministerie van Economische Zaken omdat dit een industrieterrein betrof, waarna men besloot uit te wijken naar Zoetermeer en men in 1978 de Utrechtse architect J. Vlaming de opdracht gaf een kantoorgebouw te ontwerpen.

Architectuur

Gebouwtype

De Mammoet is een groot L-vormig kantoorgebouw met bijna identieke vleugels, dat als een vrijstaand volume midden op een kavel staat en omgeven wordt door een parkeerterrein. Met zijn twee vleugels omarmt het een soort halfopen voorgebied dat op een hoogwaardige manier is ingericht met groen. De gebouwhoogte varieert grofweg tussen de vier en zes bouwlagen bovenop een kelder, die vanuit de centraal in de oksel gelegen stijgkern stapsgewijs afbouwen in de bijna identieke vleugels. De plattegrond is op een systematische manier ontworpen vanuit een grid van 7,20 x 7,20 m, dat tevens de onderlegger vormt voor de constructieve opbouw. De Mammoet is van het type cellenkantoor, waarbij de individuele kantoorcellen gerangschikt zijn aan de in de vleugels gelegen gangen. De constructieve opzet met forse overspanningen sloot de in opkomst zijnde kantoortypologie ‘kantoortuin’ echter niet uit.

Architect

Het kantoorgebouw is ontworpen door de architect J. Vlaming. Er is weinig bekend over deze uit Utrecht afkomstige en eveneens daar gevestigde architect. Tijdens zijn loopbaan als architect, associeerde Vlaming zich met prof. ir. Willem de Bruijn (1904-1972) in het architectenbureau ir. W. de Bruijn en ir. J. Vlaming. Naast zijn werk voor het bureau, trad Vlaming in 1959 in vaste dienst bij de Technische Hogeschool Delft als wetenschappelijk ambtenaar 1e klasse bij de afdeling constructies. De praktijk van de Bruijn en Vlaming in de jaren ’60 bestond voor een groot deel uit grote woningbouwopgaven in uitbreidingswijken. Dit deden ze voornamelijk in en rondom Utrecht in opdracht voor het pensioenfonds ABP. Pensioenfondsen mochten sinds eind jaren ’50 namelijk 5% van hun kapitaal investeren in zogenaamde risicovolle sectoren als

Foto vorige pagina: voorgevel De Mammoet (2016). Foto: Dick Valentijn. <SAZ>

vastgoed. Hun meest prominente werk was echter het Industrieel Centrum (Twentec) aan de Boulevard 1945 in het centrum van Enschede (1961-68). Dit complex bestond uit twee hoogbouw kantoortorens en een groot zeslaags winkelcentrum. Deze gebouwmassa's werden verbonden door middel van een drie verdiepingen tellende galerij. Het complex was vormgegeven in reguliere jaren '60 modernistische vormentaal. Begin 2000 is dit complex ingrijpend gerenoveerd, waarbij de gevels zijn vervangen en één van de torens is gesloopt. Halverwege de jaren '60 verliet de op leeftijd zijnde De Bruijn het bureau en zette Vlaming de werkzaamheden voort als architectenbureau J. Vlaming. Andere werken zijn het HEMA-filiaal in Doetinchem (1967), een kantoorgebouw voor de NVV-NKV in Woerden (1972-74) en het enorme bedrijfshallencomplex Concordia in Zoeterwoude (1974).

Verschijningsvorm
De modulaire plattegrond in combinatie met de sterk variërende bouwhoogte, geeft De Mammoet een krachtige driedimensionaliteit. De betonnen draagconstructie is een expressief onderdeel van de gevel en benadrukt het onderscheid tussen draagconstructie en inbouwpakket, een opvatting over scheiding van beide gebouwonderdelen die al in de jaren '60 de kop opstak binnen de Stichting Architecten Research (SAR) en die toen gericht was op woningbouw. Het nu witgeschilderde beton van gebouw De Mammoet contrasteert met de groengele gebolde aluminium gevelpanelen die op de betonvloeren rusten. Deze panelen waren van origine meer geelachtig van kleur. Tussen de aluminium gevelpanelen bevinden zich horizontale aluminium raamstroken. De top van de kolommen steekt bovenaan het gebouw nog anderhalve meter boven gevelliggers uit, als een aanzet tot meer. Dit gegeven draagt in sterke mate bij aan het modulaire concept van het gebouw, als ware dit bij grotere vraag naar m2 kantooroppervlak oneindig uitbreidbaar. Op de terrassen zijn tussen de kolomtoppen metalen hekwerken geplaatst. De installatieruimte midden op het gebouw sluit aan bij de gevelarchitectuur en is geheel bekleed met groengele gevelpanelen en is voorzien van ronde dakkoepelvensters.
De bijnaam van het kantoorgebouw volgt waarschijnlijk uit de twee expressieve halfronde glazen liftschachten die als twee slagtanden de centrale stijgkern uitdrukken en die het gebouw in het voorgebied karakteriseren. Aan het einde van de vleugels bevinden zich twee (nood)trappenhuizen, die zijn opgetrokken uit grijze betonsteen, evenals de plint. Het gehele exterieur doet qua bouwstijl sterk denken aan de High-tech architectuur die in de jaren '70 opkwam, en waarin (hightech) constructieve elementen en technische installaties gebruikt werden als belangrijkste onderdelen van de totale gebouwexpressie. Dit werd vaak, maar niet altijd gecombineerd met elementen in felle kleurstelling. Het Centre Pompidou in Parijs (1977) van Renzo Piano en Richard Rogers en de vroege high-techontwerpen van Engelse ontwerpers als Rogers, Foster, Grimshaw en Stirling zijn prominente voorbeelden van deze bouwstijl. De betonnen kolomconstructies van De Mammoet, waarop de aluminium panelen bevestigd zijn en de naar buiten toe en expressief gebruikte liftschachten zijn hier architectonisch aan verwant.

Interieur
Het gebouw kent een dubbele entree in de oksel van het gebouw aan het halfomsloten voorgebied. Centraal in de achterliggende entreehal staat het open trappenhuis rondom een betonnen wand. De oksel van het gebouw fungeert als de centrale ontmoetingsplek voor het gebouw, met o.a. zithoeken en een leeshoek. Door middel van vides staat dit gedeelte in verbinding met bovenliggende verdiepingen. De grote collectieve ruimten, zoals vergaderzaal, kantine, ledenadministratie en boekhouding, bevonden zich in het oorspronkelijke ontwerp over de verschillende verdiepingen in de ruimtes rondom deze ontsluitingskern. De individuele kantoorcellen bevonden zich langs de gangen in de vleugels. De materialisatie van het interieur heeft met de fraaie, gedraaide buizenreling, speciaal ontworpen traparmaturen, parketvloeren, houten traptreden en bijzondere schrotenplafond een hoge kwaliteit in afwerking.

Waardering

Waarderingscoderingen van toepassing:
C2, C3, A1, A2, A3, A4, A5, G1, G2, Z1

Nadere verduidelijking coderingsselectie:
C2: het complex heeft enige innovatieve waarde door – hoe rudimentair ook - het opbreken in drager – inbouwpakket. Hiermee werd uitdrukking gegeven aan waarden als flexibiliteit en toekomstwaarde; waarden die tijdens de jaren '60 en '70 meer en meer in zwang kwamen bij het ontwerp van de gebouwde omgeving.

C3: het complex is van enige waarde omdat het onderdeel vormde van de transitie die Zoetermeer doormaakte van een forenzenstad van Den Haag zonder eigen economische functies, tot een forenzenstad die zich op een onafhankelijkere manier wilde manifesteren.

A1: het complex vormt een bijzonder onderdeel in het oeuvre van architect Vlaming. De bekende ontwerpen van zijn bureau kennen niet een zo rigide high-techscheiding van gebouwelementen

die gebruikt is als expliciet onderdeel van de architectuur.

A2: het object is van waarde vanwege de consequente uitwerking in architectuur. De afgeronde en felgekleurde gevelpanelen zijn bijzonder en verlenen het gebouw, tezamen met de buitenliften en dakopbouw een kenmerkende niet-alledaagse uitstraling.

A3: het object is van waarde vanwege de toepassing van de gebolde geprefabriceerde aluminium gevelpanelen die per stramien worden onderbroken om de betonconstructie expressief te maken. Dit alles draagt bij aan een sterke plasticiteit van het gebouw.

A4: Er is sprake van een bijzonder interieur met een centraal trappenhuis en vides in de oksel van het gebouw. Ook de invulling van gangwanden met kasten is specifiek.

A5: het object is van enige waarde als vroeg voorbeeld van High-tech architectuur in Nederland en in Zoetermeer. Elementen van de constructie en installaties zijn hierbij expressief gebruikt. De eerlijkheid gebiedt te vermelden dat noch het inbouwpakket in het interieur, onderdelen van de principedetaillering, noch de vluchttrappenhuizen in strikte zin als volledige prefab-onderdelen vormgegeven zijn. Daarmee voldoet het gebouw niet in strikte zin aan de ontwerpprincipes van High-tech. Maar zij tracht dit wel in gevelbeeld uit te drukken.

G1; G2: er is sprake van een gave situatie wat betreft detaillering en hoofdvorm. Voor wat betreft de detaillering van het interieur zijn geen uitspraken te doen. Dit is niet uitgebreid opgenomen.

Oostgevel met installatieruimte en ronde vensters, 1980-90. <SAZ>

Detail gevel met betonconstructue en liften. <SAZ>

Z1: het object heeft een architectuurhistorische zeldzaamheidswaarde omdat er in Nederland niet veel kantoorgebouwen uit die periode bestaan die zo uitbundig ontworpen zijn, gebruik makend van ontwerpprincipes van High-tech architectuur.

Weging
Het gebouw De Mammoet is architectuurhistorisch interessant (complex met een aan High-techarchitectuur verwante vormgeving). Het ensemble is binnen de typologische ontwikkeling van kantooromgevingen een opvallende representant van ontwerpvisies uit de jaren '70 waarin drager en inbouwpakket en prefabricage onderdeel werden van de expressie van een gebouw. Het complex is nog redelijk gaaf. Het complex is binnen het oeuvre van de ontwerper bijzonder en heeft een zeldzaamheidswaarde.

Samenvatting waardering
Het pand heeft samenvattend een gemiddelde tot hoge monumentale waarde, omdat het een gemiddelde maatschappelijk-historische c.q. cultuurhistorische waarde, een hoge architectuurhistorische waarde heeft en nog gaaf en zeldzaam is. Er is sprake van een bijzondere positie in het oeuvre van de ontwerper. Bij dit laatste punt moet wel aangetekend worden dat de ontwerper geen belangrijke positie inneemt binnen het veld van architecten uit de periode.

Bronnen

- Bouwarchief gemeente Zoetermeer
- Leon van Meijel, Teake Bouma i.o.v. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Kantoorgebouwen in Nederland 1945-2015, cultuurhistorische en typologische quickscan, 2013
- Dagblad Trouw 20-10-1978
- https://www.hanzevastcapital.nl/over-hanzevast/vloot/portefeuille/zuid-holland/zoetermeer/mammoet
- https://www.architectuurpuntzoetermeer.nl/gebouw-van-de-maand-business-center-de-unie-zoetermeer

Noordoostgevel. <Flexus AWC>

Noordwestgevel. <Flexus AWC>

Tussenliggende ruimte De Mammoet en Kristalkantoren. <Flexus AWC>

Detail van de gevelopbouw. <Flexus AWC>

Bronnen & literatuur

Literatuur

Bestemmingsplannen Stadscentrum, Centrum West, Centrum West Carré, Driemanspolder, Meerzicht Laagbouw, Meerzicht hoogbouw, Voorweggebied, Rokkeveen

Koopmans, B., De Gave Stad, Driemanspolder, 2001

Koopmans, B., De Gave Stad, Meerzicht, 2002

Winsen, van, M., Boekraad, C, Koopmans, B. (redactie), De Gave Stad - Rokkeveen

Winsen, van, M., Boekraad, C, Koopmans, B. (redactie), Goutier, R., (redactie), De Gave Stad - Stadscentrum

Geest, van, J., Architectuurgids Zoetermeer, Stokerkade cultuurhistorische uitgeverij, 2016

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

Ketting, M., Monumentaal groen in Zoetermeer, Zoetermeer 1999

Koopmans, B., Structuralisme aan de A12, een poging tot herwaardering, in: 't Segjen Waert jrg. 33, nr. 1, Historisch Genootschap Oud Soetermeer, 2014

Meijel, van, L., Bouma, T., i.o.v. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Kantoorgebouwen in Nederland 1945-2015, cultuurhistorische en typologische quickscan, 2013

Mens, N., ZZDP, architecten-ondernemers, 010 Publishers, 2004

Pantus, W.J. en Koopmans, B. (redactie), Groeikernen in Nederland, een studie naar stedenbouw en architectuur, Utrecht 2012

Zeijl, van, T., Koopmans, B., De Gave Stad, Zoetermeer, 40 jaar lef en ambitie in architectuur, ArtNed Publishing Support, 2004

Plandocumenten en beleidsstukken

Toelichting op de gemeentelijk beschermde stadsgezichten Dorpsstraat, Koepeltjesbuurt Meerzicht, Meerpolder, Voorweg, Wilhelminapark, gemeente Zoetermeer

Visie Voorweg, gemeente Zoetermeer, 2015 (inclusief kwaliteitskaart)

Lijst monumenten en beeldbepalende panden en bijzondere monumenten, gemeente Zoetermeer

Studie Afrikaweg, van Dansik e.a., 2007

Visie Entreegebied Zoetermeer, Team V e.a., 2017

Masterplan De Entree, gemeente Zoetermeer e.a., 2018

Gebiedsontwikkelingsplan De Entree, gemeente Zoetermeer, 2018

Geraadpleegde archieven

Gemeentearchief Zoetermeer

Geraadpleegde kranten

Dagblad Trouw 20-10-1978

Geraadpleegde websites

www.architectuurpuntzoetermeer.nl

www.beeldbank.cultureelerfgoed.nl

www.delpher.nl

www.google.nl/maps

www.jvdn.nl

www.oudsoetermeer.nl

www.serc.nl

www.stadsarchief.zoetermeer.nl

www.zoetermeer.nl

www.zoetermeermijnstad.nl

www.zzdp.nl

Interviews

Interview met de heren Keijzer en van der Velde, gemeente Zoetermeer

Interview met de heer Hermans

Interview met de architect de heer Smit, ZZDP