

# Zoetermeer Buytenwegh

Werkboek Erfgoed inclusief verdichten

17 December 2024



Urhahn | stedenbouw & strategie



# Inleiding

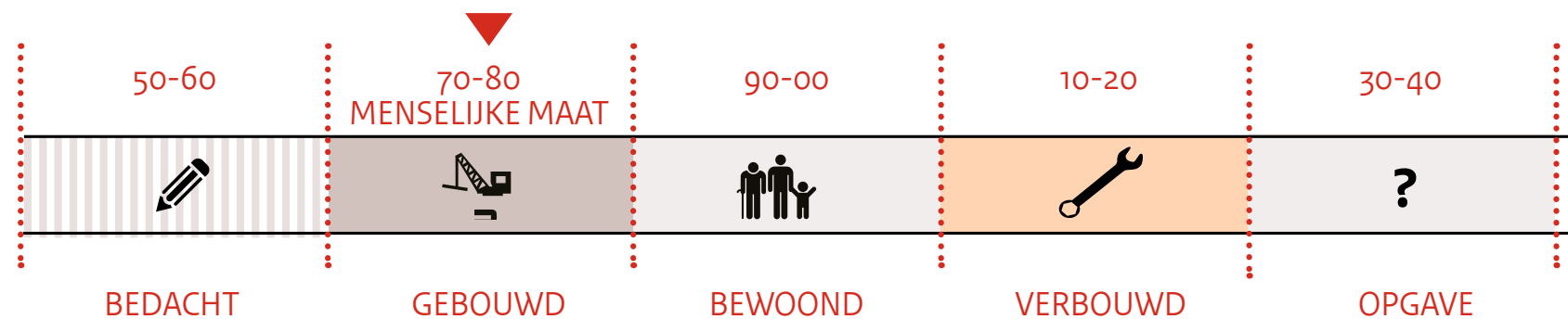
Dit werkboek is een ontwerpend onderzoek naar erfgoed inclusief verdichten. Hierbij is de methode van de HER-cirkel uit de Handreiking Woonwijken van de toekomst getest. De eerste ronde van de HER-cirkel gaat om het scherp krijgen van de opgave, de tweede ronde gaat in op mogelijke oplossingen, de derde ronde onderzoekt hoe die oplossingen te realiseren zijn. Deze methode wordt toegepast vanuit het perspectief van erfgoed op de wijk Buytenwegh in Zoetermeer, waarbij het verleden als inspiratie en kader dient voor het aanpakken van hedendaagse en toekomstige opgaven.

Het onderzoek bestaat uit twee delen:

- analyse aan de hand van de 7 transities (blz 3-21)
- drie ontwerpverkenningen (blz 22-35)

De centrale vragen bij de transities zijn:

1. Hoe is het bedacht? De oorspronkelijke ontwerpprincipes van de wijk en het erfgoed worden verkend.
2. Hoe is het nu? Wat zijn de problemen van vandaag en wat is er anders uitgevoerd dan bedacht.
3. Opgaven: kansen en uitdagingen voor de toekomst.



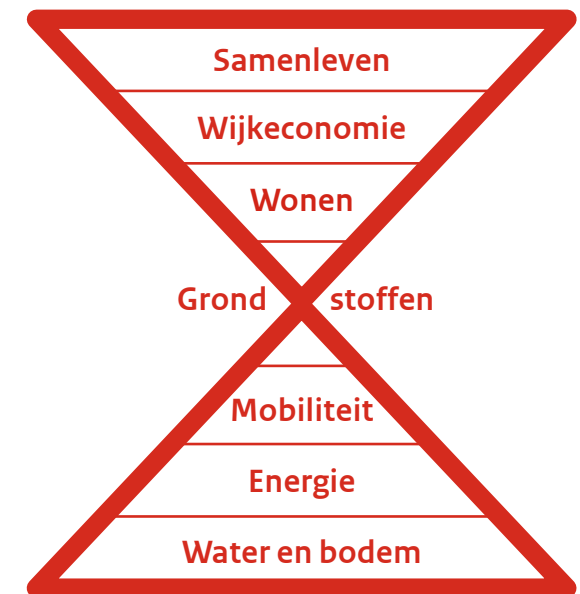
Er zijn verschillende ontwikkelingsgolven geweest na de tweede wereldoorlog. Grofweg is er sprake van vier tijdvakken van 20 jaar. Nu staat een volgende vernieuwingsronde op stapel die sporen nalaat van de tijd waarin die plaatsvindt.








De drie ontwerpverkenningen voor de Dekken, het Centrum en de Entree laten zien hoe deze transitie samen komen in een fysieke opgave en erfgoed bijdraagt aan duurzame transformatie.

De inzichten uit dit werkboek hebben geleid tot een aanpassing van de transitiezandloper. Door te werken met de zandloper wordt duidelijk dat de indeling niet voor alles werkt en is een kleine aanpassing gedaan.

De aanpassingen en een samenvatting van dit onderzoek zijn verwerkt in de Handreiking Naoorlogse wijken 2.0.

De transitiezandloper geeft de meervoudige transitie weer waar de stad en de planeet voor staan.



	Oorspronkelijke ontwerpprincipes	Karakteristiek nu
<b>Samenleven</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “De mens staat centraal”</li> <li>• “Er dienen ruimte tot stand te komen waar de bewoners elkaar kunnen ontmoeten, verpozen en spelen waarbij zelf te komen tot de inrichting van een aantal sociale ruimten”</li> <li>• “Elke woonplek een eigen gezicht, zodanig dat men er zich makkelijk kan oriënteren”</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De wijk bestaat uit clusters met grote sociaal-economische verschillen. Rondom de dekken stapelt zich sociale problematiek op, de buurt aan de oostzijde identificeert zich liever als Leyens dan Buytenwegh.</li> <li>• Er is sprake van sociale onveiligheid, met problemen zoals verloedering, criminaliteit en ondermijning. Onder de dekken vinden drugshandel plaats, mede doordat deze ruimtes onzichtbaarheid bieden voor de politie.</li> <li>• Oorspronkelijk was de bevolkingssamenstelling van de wijk homogeen en eenzijdig, vooral gericht op gezinnen. Hierdoor waren de sociaal-economische en culturele verschillen destijds veel minder groot.</li> </ul>
<b>Wijkeconomie</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het winkelcentrum fungeert als een centrale “spin” in het netwerk van looproutes, waarbij het zuidelijke deel is gericht op zorgvoorzieningen. Aanvankelijk waren ook de (middelbare) scholen gepland aan de noordzijde, in de nabijheid van het winkelcentrum.</li> <li>• De scholen zijn op loopafstand, maar gepland aan de randen van de buurt, waar ze verbonden zijn met de groenstructuur.</li> <li>• Er is sprake van een verregaande integratie van de woonfunctie met andere functies (scholen, winkels, sportvoorzieningen en kantoren). Later werd tussen de wijk en het stadshart het gebouw van het ministerie van OCW (nu AIVD) gebouwd.</li> <li>• Garagebedrijven bevinden zich bij de entree’s van de wijk.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het winkelcentrum bij metrohalte Buytenwegh ligt centraal in de buurt en biedt basisvoorzieningen.</li> <li>• Aansluiting van het centrum op de buurten laat te wensen over.</li> <li>• Het vastgoed van scholen in de wijk is verouderd en toeaan vernieuwing.</li> <li>• Maatschappelijke voorzieningen staan onder druk.</li> <li>• Het dijklichaam van de metro vormt een fysieke barrière; beide zijden van de wijk hebben behoefte aan voorzieningen.</li> <li>• De entrees van de wijk aan de zuidzijde missen voorzieningen, er zijn alleen tankstations.</li> <li>• Het aangrenzende kantoor van de AIVD belemmert de verbinding tussen de wijk en het centrum.</li> </ul>
<b>Wonen</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 30% gestapeld 70% grondgebonden: “een vorm van hoogbouw die tegemoet wil komen aan de voordelen van laagbouw”</li> <li>• Buytenwegh/ de Leyens: 190 hectare woningbouw. De oorspronkelijke dichtheid van 35 woningen per hectare leidde tot een doelstelling van 6.500 woningen, maar uiteindelijk zijn er 8.000 woningen gebouwd.</li> <li>• Grote diversiteit aan woontypologieën: zoals dekwoningen, dijkwoningen, beneden-bovenwoningen en woningen met bijzondere dakvormen.</li> <li>• Flexibiliteit en aanpasbaarheid: de ruimtelijke ontwikkeling is ontworpen om in te spelen op veranderende behoeften en om verdere ontwikkeling mogelijk te maken.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De wijk kent een grote diversiteit aan woningtypologieën die kenmerkend zijn voor deze periode, hoewel de kwaliteit per cluster varieert.</li> <li>• Er is veel particulier woningbezit, corporatiewoningen komen vaak geclusterd.</li> <li>• De stedenbouwkundige opzet is kleinschalig en fijnmazig, met buurten rondom verharde parkeererven die omringd zijn door een groenstructuur. Zowel binnen de buurten als in het omliggende groen ontbreekt echter ruimte voor flexibiliteit of overmaat.</li> </ul>
<b>Grondstoffen</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eén baksteen is dominant.</li> <li>• In de loop van de planontwikkeling kreeg de oliecrisis invloed op de bouwkwiteit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er zijn verschillende afvalsystemen: ondergrondse containers (voor de appartementen) en kliko’s voor de grondgebonden woningen.</li> </ul>
<b>Energie</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De wijk beschikt over een klassiek netwerk voor gas en elektriciteit.</li> <li>• Het middenspanningsnetwerk is gekoppeld aan de infrastructuur voor autoverkeer.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er komt een verdubbeling van het aantal transformatorhuisjes, maar deze zijn niet geïntegreerd in het ontwerp van de openbare ruimte.</li> <li>• De woningen hebben relatief goede isolatie, met een energielabel van gemiddeld C en geen woningen met de lagere labels E, F of G.</li> </ul>
<b>Mobiliteit</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De wijk is ontworpen volgens het halfraster-ontsluitingsprincipe.</li> <li>• Er is een stroomscheiding van verkeer: langzaam verkeersnetwerk is losgekoppeld van autonetwerk.</li> <li>• De lightrail vormt het middelpunt van de wijk en heeft een innovatief ontwerp (krakeling), waarbij de metro zowel linksom als rechtsom rijdt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Een centrale ring vormt de basis voor de wijk, daar hangen de buurten aan. Opvallend is dat de ring ten zuiden van het centrum geknipt is, waardoor het systeem hapert.</li> <li>• De woonerven worden gedomineerd door de auto.</li> <li>• De metrohaltes op de krakeling hebben te weinig reizigers, daarmee staat het functioneren onder druk.</li> <li>• Fiets- en wandelroutes zijn minder aantrekkelijk, vooral op locaties waar parkeervoorzieningen of bergingen de plint domineren.</li> <li>• Oriëntatiepunten in de wijk zijn de Muzieklaan, het water en de metrodijk. Binnen de clusters ontbreekt echter een duidelijke en herkenbare structuur.</li> </ul>
<b>Water en bodem</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het groen van het naastgelegen veenweidegebied dringt door in de wijk</li> <li>• De wijkdelen Buytenwegh en de Leyens omsluiten een centraal gelegen wijkpark.</li> <li>• De oorspronkelijke polderstructuur is overgenomen in de kavelrichting.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kleine speelplekken zijn opgeheven, er zijn weinig bruikbare parkruimtes in de wijk.</li> <li>• De wijk is een van de koelste plekken in Zoetermeer dankzij de ligging naast de polder en de parkwiggen; de koelte van de polder wordt niet geblokkeerd door bebouwing.</li> <li>• Er geldt een algemene opgave voor klimaatadaptatie en verbetering van de waterkwaliteit voor de hele stad.</li> <li>• Het beheer van de ruimtes rondom de dekken vormt een specifieke opgave.</li> </ul>



# Samenleven Oorspronkelijke ontwerpprincipes

Uit de oorspronkelijke plannen:

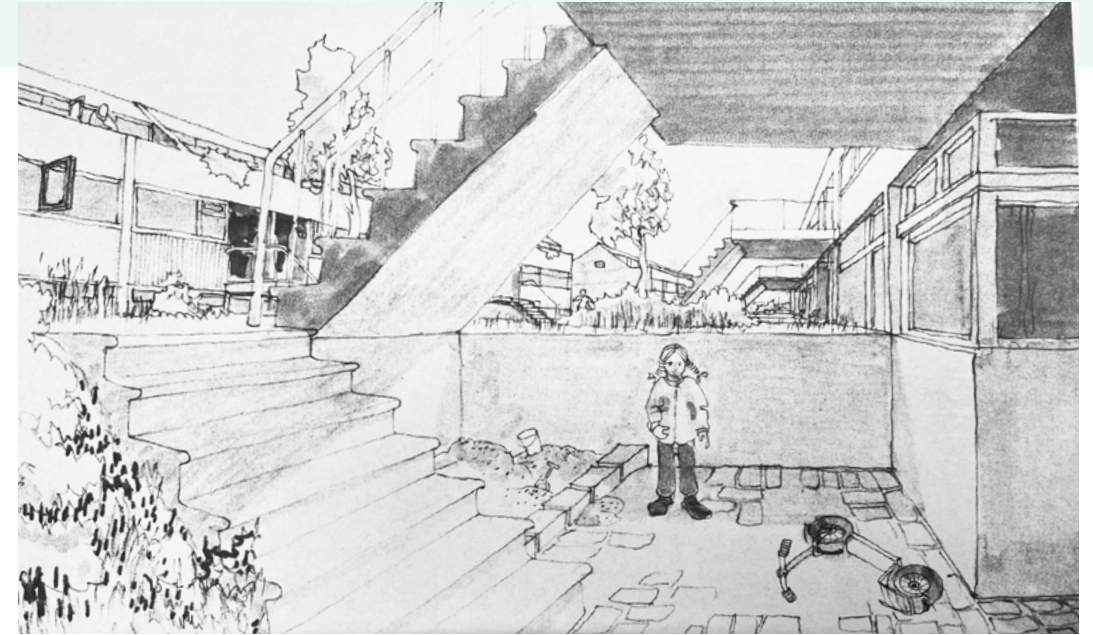
- “De mens staat centraal”
- “Er dienen ruimte tot stand te komen waar de bewoners elkaar kunnen ontmoeten, verpozen en spelen waarbij zelf te komen tot de inrichting van een aantal sociale ruimten”
- “Elke woonplek een eigen gezicht, zodanig dat men er zich makkelijk kan oriënteren”

(Van Gent, B. (1999) Zoetermeer, ontwikkeling van een nieuwe stad, gemeente Zoetermeer.)

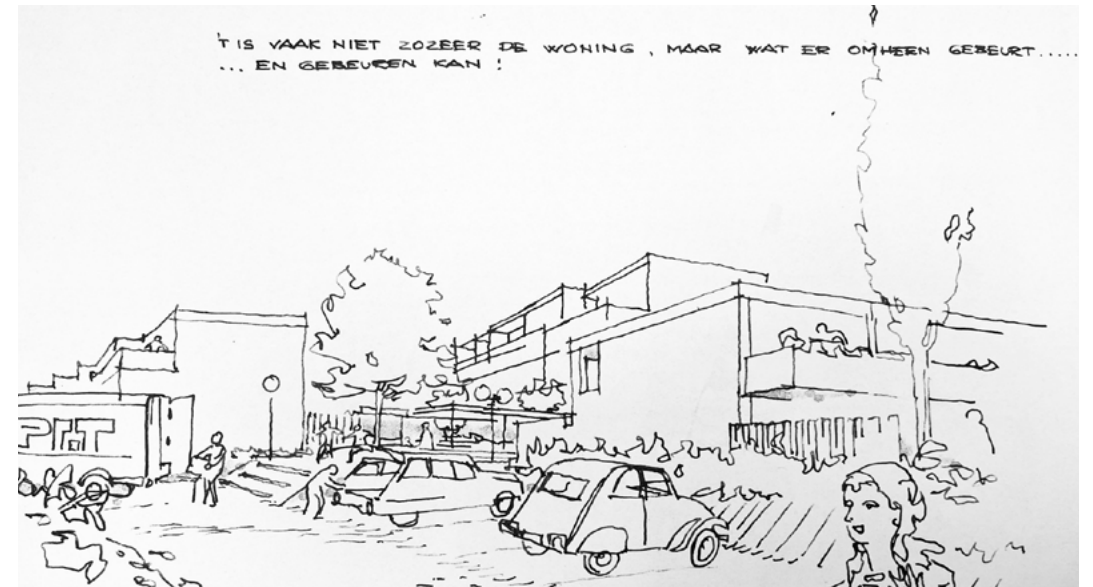
- Groot aandeel betaalbare woningen: 25% sociale woningwetbouw (keuzewoningen), 65% gesubsidieerde woningen (woningwet- en premiebouw) en 10% vrijesector woningen.
- De kwaliteit van een woning wordt in sterke mate bepaald door de begrippen gemeenschapsgevoel, individualiteit, creativiteit en emotionaliteit.
- Door de moderne manier van verplaatsen (auto) moet in de directe woonomgeving aanleidingen gezocht worden tot ontmoeting.
- Wonen aan een woonerf stimuleert sociale interactie, met mogelijkheden voor spelen op straat en keukens aan de straatzijde voor beter toezicht.



Eerste supermarkt in de wijk Buytenwegh (Gemeente Archief Zoetermeer)



'Wonen aan een dijk' (12 'Wonen aan een dijk', notitie inzake de realisatie van dijkwoningen. N.B. architect Coen Bekink realiseerde 156 dijkwoningen in de wijk Buytenwegh de Leyens, z.d., 1 Stuk)



Kwalitatieve relaties van de verschillende woonvormen (14 Tekeningen van architect Sterenberg inzake de woonvormen en de openbare verlichting in deelplan B van Buytenwegh de Leyens, 1972-1974)





# Samenleven Karakteristieken nu

- De bewonerssamenstelling van de wijk is divers, met een grote variatie in leeftijdsgroepen, huishoudens en migratieachtergronden.
- De wijk is opgebouwd uit kleine buurtjes, elk met een eigen karakter en kwaliteit.
- In het corporatiebezit stapelt zich sociale problematiek op, vooral rond de dekwoningen. Open parkeerplinten creëren donkere en onoverzichtelijke plekken, wat leidt tot zwerfvuil, criminaliteit en drugsproblematiek.
- “Drempelwereld” (overgang openbaar - privé) functioneert minder goed dan bedacht, door extra bergingen, schuurtjes en een toename van geparkeerde auto's in de openbare ruimte.
- Speelplekken zijn verwaarloosd en bieden geen toezicht, mede door de toevoeging van bergingen, tuinhekken en verwilderd groen.
- De wijk is slecht verbonden met het centrum, andere wijken en het naastgelegen landschap door de omliggende infrastructuur. De metrolijn verdeelt de wijk bovendien in een noordelijk en zuidelijk deel.

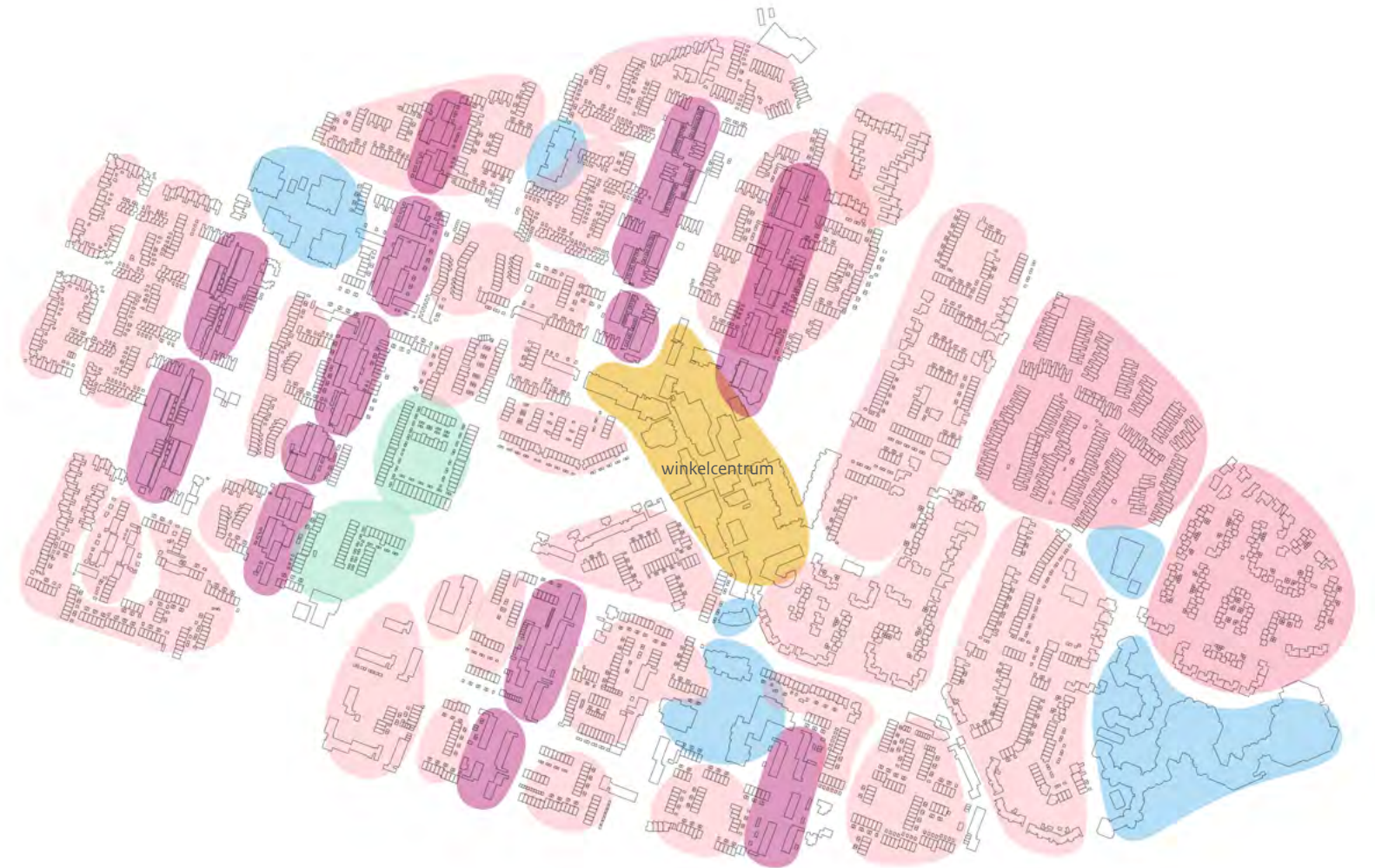






# Samenleven Opgave

- Door de druk op sociale woningbouw is er een concentratie ontstaan van bewoners met ernstige sociale problematiek.
- Het samenleven rond het woonerf is een kernkwaliteit en biedt kansen. Het woonerf is momenteel meer ingericht als verkeersruimte dan als verblijfsplek.
- Er is behoefte aan verbetering van de directe leefomgeving, met meer zicht op de buitenruimte en een versterkt gevoel van samenleven.
- De verbindingen binnen de wijk en de aansluiting van de wijk met de omgeving moeten worden verbeterd.



- woon eenheid
- onderscheidende wooneenheid
- dek
- voorzieningen
- "dissonanten"

Bubbels en Sferen: Verschillende typologieën creëren kleinere leefwerelden. De problematiek is geconcentreerd in bepaalde bubbels, met name corporatiebezit en complexe typologieën zoals de dekwoningen. Om de kaart van sociale bubbels goed te kunnen maken is meer onderzoek nodig.

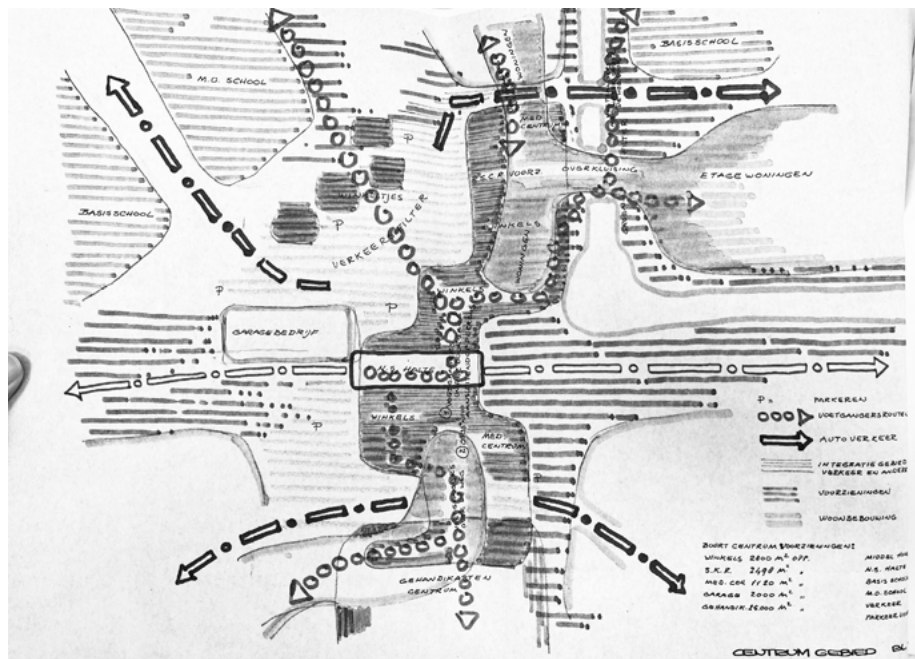




# Wijkeconomie Oorspronkelijke ontwerpprincipes

## Winkelcentrum

- Het winkelcentrum fungeert als een “spin” in het netwerk van looproutes door de wijk.
- De plint is ingericht voor winkelen, met daarboven woningen. Een bovenstraat verbindt de woningen met de metrohalte.
- Het zuidelijke deel bevat een zorgcluster.
- Oorspronkelijk waren er middelbare scholen gevestigd nabij het winkelcentrum.
- Het winkelcentrum wijkt af van de kavelrichting door een hoekverdraaiing, haaks op de spoorlijn.



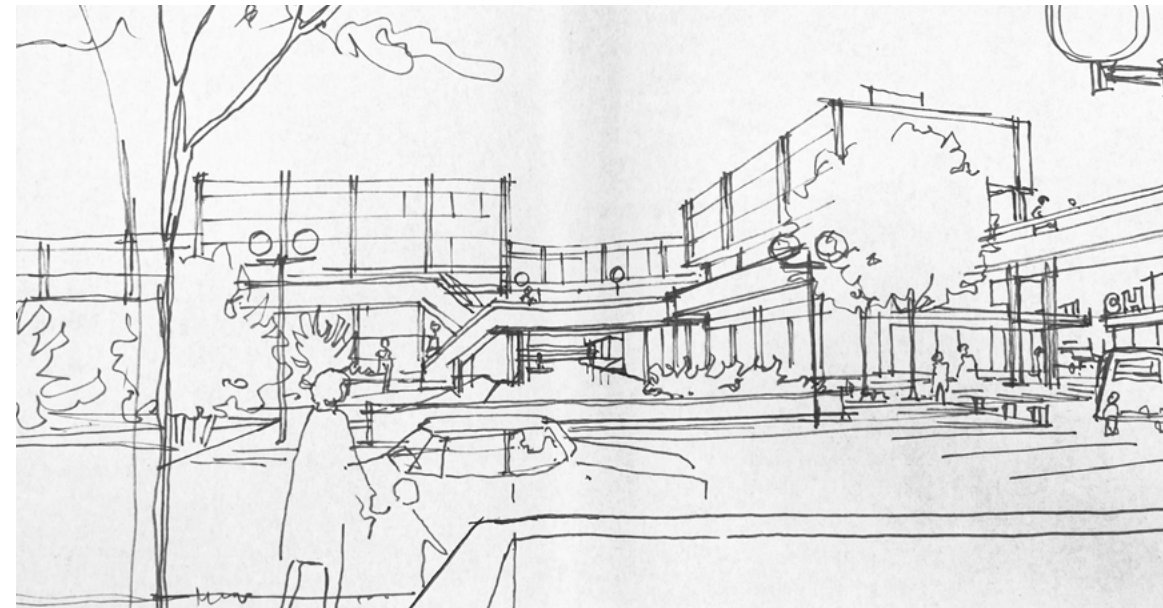
Centrumgebied ontwerp, metro knoop waar voorzieningen en woningbouw elkaar overlappen en doorlopen tot in de buurt (Schetsen en ontwerptekeningen gebruikt als studiemateriaal voor het ontwerp van de wijk Buytenwegh de Leyens, z.d.)

## Maatschappelijk vastgoed

- Het centrum bevat een aantal bijzondere gebouwen met maatschappelijke voorzieningen.
- Basisscholen zijn verspreid over de wijk, op loopafstand, strategisch geïntegreerd aan de randen van de buurten.

## Werken

- Tankstations zijn gesitueerd bij de entrees van de wijk.
- Aan de rand van de wijk, nabij het centrum van Zoetermeer, bevindt zich het voormalige Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (nu AIVD). Dit gebouw is een bijzonder object door zijn onderscheidende architectuur.



Geconcentreerde bebouwing bij het buurtcentrum (14 Tekeningen van architect Sterenberg inzake de woonvormen en de openbare verlichting in deelplan B van Buytenwegh de Leyens, 1972-1974)





# Wijkeconomie Karakteristieken nu

## Winkelcentrum

- Het plein bij het metrostation fungeert als centrale ontmoetingsplek voor de wijk.
- Basisvoorzieningen zijn aanwezig, maar de supermarkten sluiten niet volledig aan op de behoeften van de bewoners. Lidl heeft uitbreidingsplannen, maar ruimtegebrek belemmert dit, terwijl de Jumbo als te duur wordt ervaren.
- Het winkelcentrum is voetgangersgebied, fietspaden gaan om het centrum heen.
- De schaalvergroting van supermarkten resulteert in meer gesloten plinten, wat de levendigheid vermindert.
- Het winkelcentrum is auto-georiënteerd en wordt omringd door parkeerplaatsen.
- Door de naar binnen gekeerde opzet is het winkelcentrum moeilijk te vinden en slecht verbonden met de omliggende buurt.

## Maatschappelijk vastgoed

- Scholen in de wijk worden vernieuwd en geclusterd.

## Anders

- Het stadscentrum van Zoetermeer ligt nabij en biedt een breed scala aan voorzieningen.
- Parkeerdruk in de wijk is toegenomen door werknemers van de AIVD die in de buurt parkeren.







## Wijkeconomie Opgave

- De metro heeft minder in- en uitstappers dan verwacht. Om het centrum en de metro in stand te houden, zijn meer bewoners nodig die er gebruik van maken.
- Hoewel de supermarkten goed functioneren, leidt schaalvergroting tot gesloten plinten langs de straat. De oriëntatie op het binnen-plein versterkt het naar binnen gekeerde karakter van het centrum.
- Scholen in de buurt zijn niet overal goed verbonden met doorgaande voet- en fietsroutes, wat de toegankelijkheid vanuit de buurt beperkt.
- De AIVD heeft weinig verbinding met de buurt en belemmert de fiets- en voetverbinding tussen de wijk en het stadscentrum.
- De vervangingsopgave scholen zorgt voor meer clustering, scholen komen daardoor op grotere afstand van de woningen te liggen.
- Een meer functiegemengde buurt en goede bereikbaarheid voor langzaam verkeer kan bijdragen aan de mobiliteitstransitie: meer werken in de buurt, makkelijker met de fiets naar school.

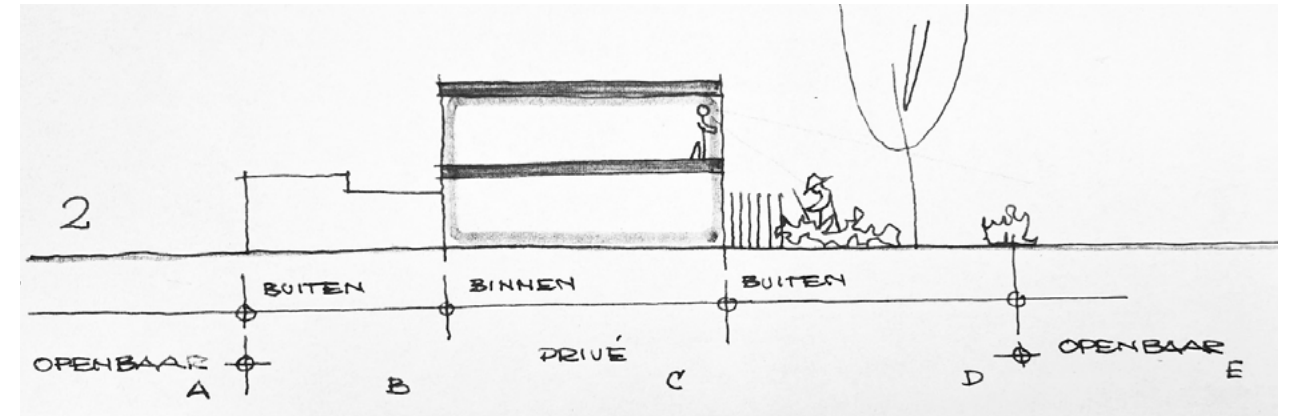






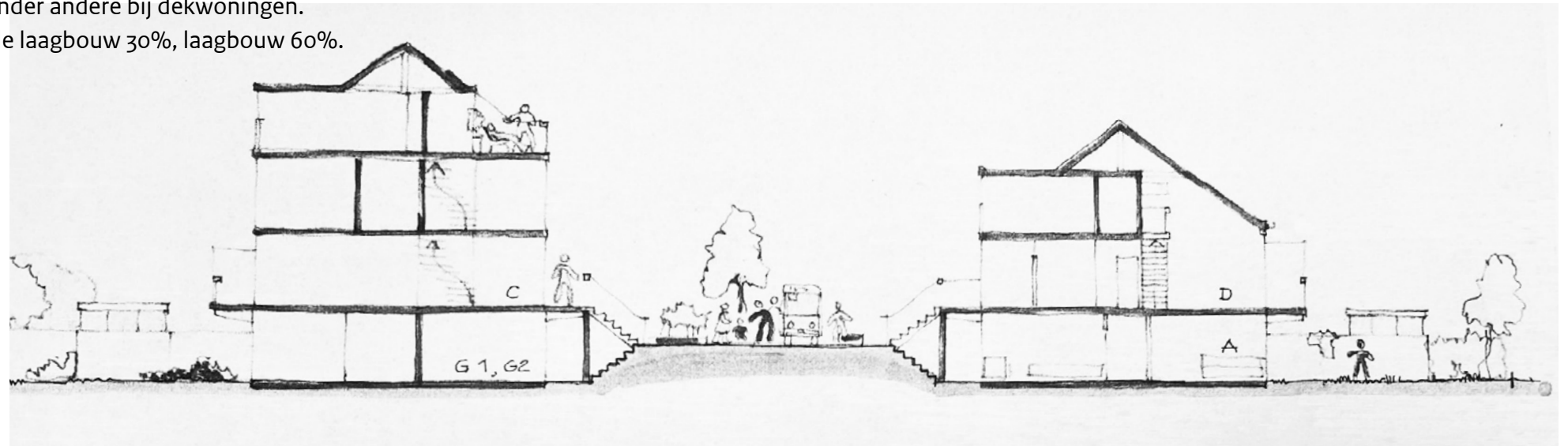
# Wonen Oorspronkelijke ontwerpprincipes

- De wijk kent een grote diversiteit aan woningtypologieën, waaronder dekwoningen, gestapelde bouw, dijkwoningen, patiowoningen en eengezinswoningen.
- De overgang tussen openbaar en privé is zorgvuldig vormgegeven (“drempelwereld”) met elementen zoals trappen, hoogteverschillen, bergingen, verspringende gevels en voortuinen.
- Het ontwerp hanteert een menselijke maat, waarbij woningen een eigen plek en zowel binnen als buiten intimiteit bieden.
- Er zijn experimenten uitgevoerd met met een vorm van hoogbouw die tegemoet wil komen aan de voordelen van laagbouw.
- Hoogbouw, laagbouw en groen worden afgewisseld in stroken of “ruggen” .
- De wijk bestaat uit een verzameling architectonische projecten, waarbij ieder cluster zijn eigen karakteristiek heeft door variatie in woningplattegronden, gevels en typen woningen (appartementen of grondgebonden).
- Parkeren is innovatief opgelost, onder andere bij dekwoningen.
- Totaal: hoogbouw 10%, gestapelde laagbouw 30%, laagbouw 60%.



A openbaar: benadering van de woning, verkeersgebied  
B openbaar: grenst aan openbare verkeersgebied en vormt een gewenste marge.  
C prive-binnen: is de woning, contact binnen buiten wordt bepaald door de architectuur  
D prive-buiten: uitloop van de woning, mogelijk buitenverblijf  
E openbaar: vorm van openbaarheid, gemeenschappelijk uitloppgebied  
Deze aspecten komen voor bij iedere woonvorm, soms in verschillende volgorde.

De hierboven geschetste woonvorm is het eengezinshuis. “Relatie openbaar-privé wordt bepaald door de mate van afschermen en groeperen. Inkijk mogelijkheden zowel frontaal als diagonaal is vaak mogelijk.”



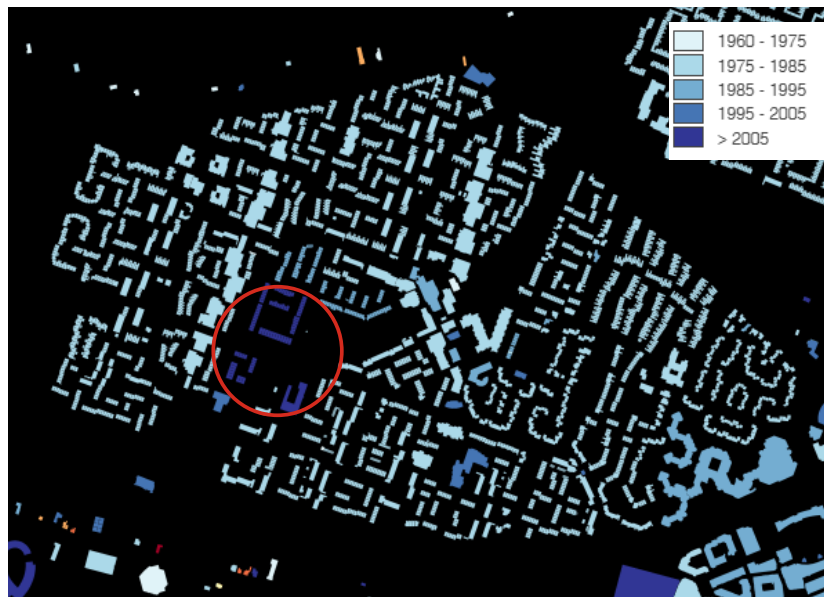
Overgang van openbaar naar privé in gestapelde laagbouw, relaties binnen en buiten in de dijkwoning typologie, “Wonen aan een dijk” (12 ‘Wonen aan een dijk’, notitie inzake de realisatie van dijkwoningen. N.B. architect Coen Bekink realiseerde 156 dijkwoningen in de wijk Buytenwegh de Leyens, z.d., 1 Stuk)





# Wonen Karakteristieken nu

- Veelheid aan typologieën is een inspiratiebron voor andere vormen van wonen: stapeling, maar behoud van menselijke maat.
- Verdichting heeft plaatsgevonden op locaties met versnipperd groen of in groenstroken, wat ten koste is gegaan van de oorspronkelijke groenstructuur. De nieuwbouw sluit vaak niet aan bij de oorspronkelijke ontwerpgedachten van de wijk en vormt daardoor een dissonant.
- Sommige woningtypologieën zijn verouderd of sluiten niet goed aan bij de behoeften van de huidige doelgroep, zoals appartementen zonder lift.
- De woonkwaliteit varieert sterk per buurt.
- De “drempelwereld” heeft niet de gedroomde kwaliteit; extra bergingen en veel straatparkeren verminderen de verblijfskwaliteit op het woonerf.



(gestapelde) laagbouw met trappenhuisen



Architectonische eenheden





# Wonen Opgave

- Heruitvinden van de kwaliteiten van de specifieke woonvormen. Dat kan door een andere manier van toewijzen, andere vormen van samenwonen, of door het vastgoed aan te passen.
- De ligging aan de rand van het centrum en nabij de metro biedt kansen voor verdichting en de introductie van meer stedelijke typologieën
- Het bestaande vastgoed staat voor een verduurzamingsopgave, wat kansen biedt om zowel de energieprestaties als de woonkwaliteit te verbeteren.



dichtheid rond de metrohalte Centrum west



heruitvinden van de kwaliteiten van de bijzondere typologieën





# Grondstoffen Oorspronkelijke ontwerpprincipes en karakterstiek

## Oorspronkelijk:

- Samenhang in materiaalgebruik: overwegend één baksteen.
- De buitenruimte was eenvoudig ingericht, met bescheiden en functionele materialen.

## Karakteristiek nu:

- In de loop van de planontwikkeling kreeg de oliecrisis invloed op de bouwkwaliteit.
- De openbare ruimte toont tekenen van slijtage, en het onderhoudsniveau van het groen vraagt om extra aandacht.
- Er zijn verschillende afvalsystemen: ondergrondse containers (voor de appartementen) en klike's voor de grondgebonden woningen.











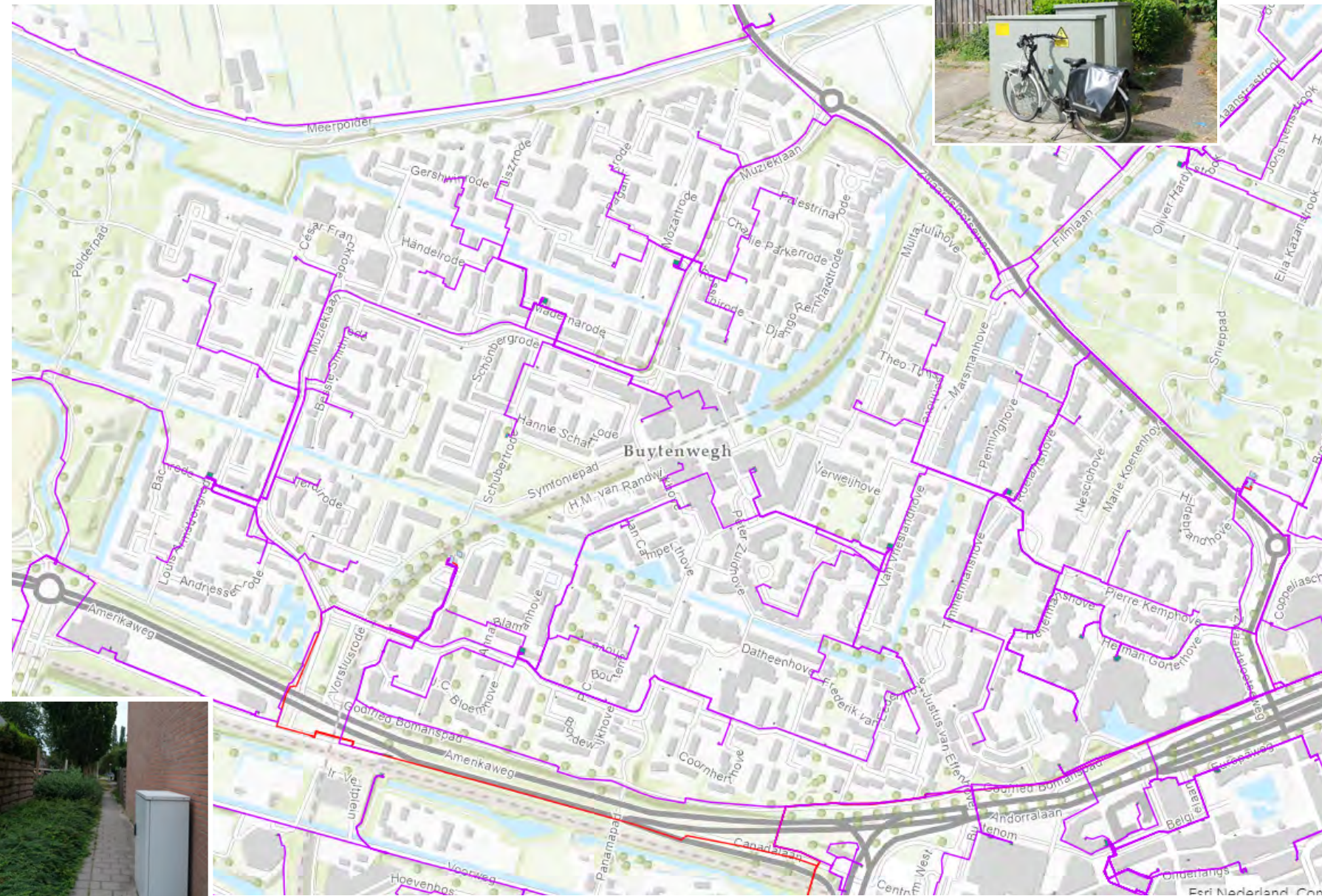
# Energie Oorspronkelijk, Karakteristiek & Opgave

Oorspronkelijke en huidige karakteristiek

- De wijk heeft een klassiek netwerk van gas en elektriciteit.
- Het middenspanningsnetwerk is verbonden aan de auto infrastructuur.
- Het gasnetwerk is 30 jaar of jonger.
- Transformatorhuisjes zijn niet meeontworpen in de openbare ruimte.

Opgave

- Het elektriciteitsnet moet worden verzaamd, wat leidt tot een toename van transformatorhuisjes moeten worden ingepast.
- Het vastgoed gaat van het gas af.
- Electrificering mobiliteit complexer door de parkeerdekken.



Middenspanningsverbindingen



Hoogspanningsverbindingen







# Mobiliteit Oorspronkelijke ontwerpprincipes

- Gescheiden stromen: de wijk is ontworpen met gescheiden routes voor verschillende modaliteiten, op plekken d.m.v. hoogteverschillen. Er is aandacht voor verkeersveiligheid, voetgangers en fietsers.
- Verplaatsen geeft de mogelijkheid te ontmoeten onderweg (tijdsduur, tijdstip, tempo, verscheidenheid e.d. bepalen de aard van de ontmoeting).

## Auto

- De wijk heeft een halfraasterstructuur met twee lussen
- Er is een hiërarchie van straten en stedelijke ruimten: dreven, wijkontsluiting, woonstraten, woonerven.
- Deze hiërarchie wordt weerspiegeld in de groenaankleding/

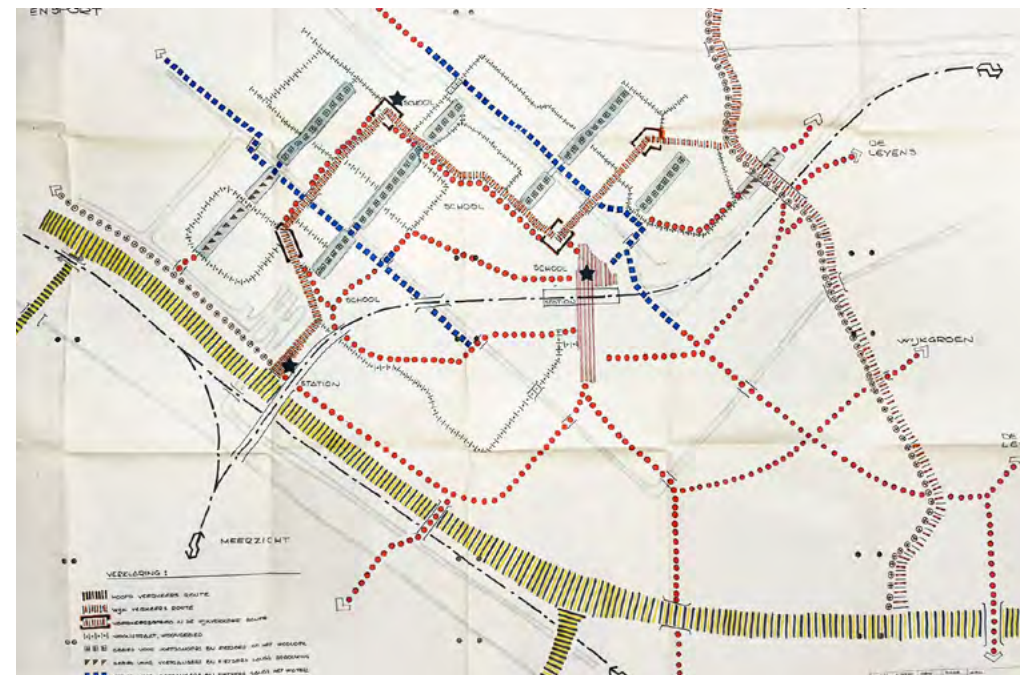
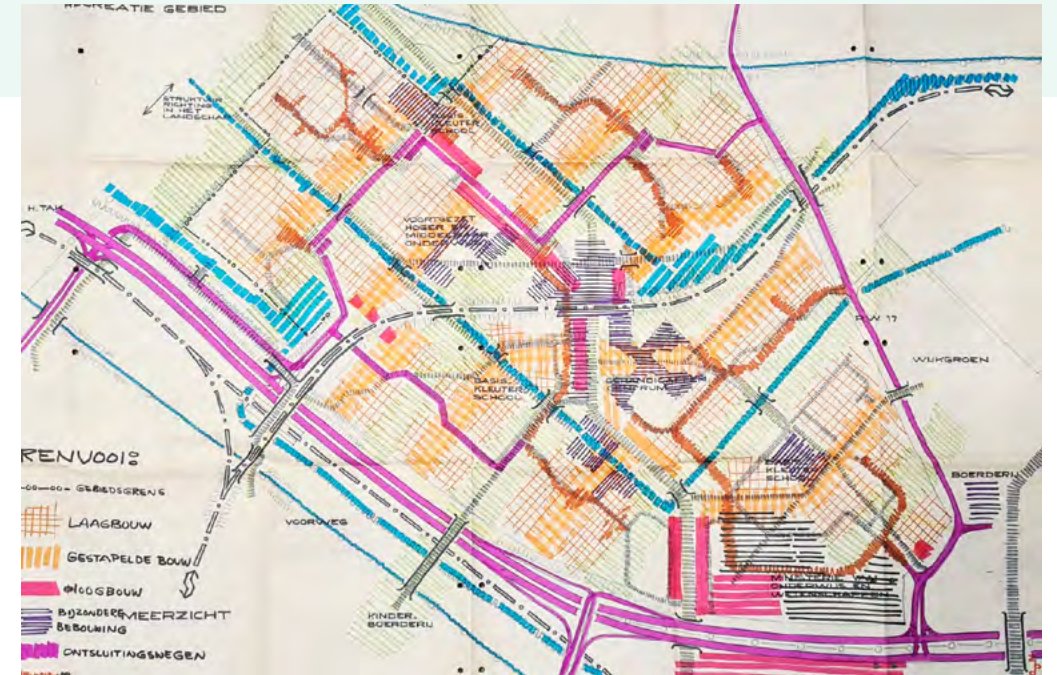
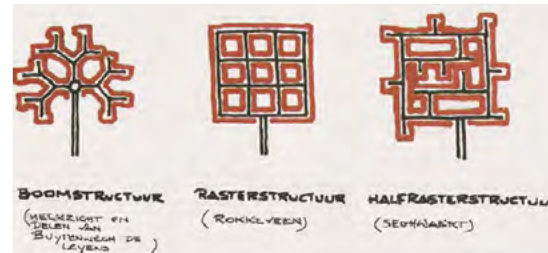
## Voet en Fiets

- Doorgaande routes voor langzaam verkeer zijn losgekoppeld van de autoinfrastructuur en verbonden met de groenstructuur.
- Langzaamverkeerroutes sluiten aan op voorzieningen en openbaar vervoer.
- Hoogbouw is gesitueerd langs doorgaande langzaamverkeerroutes.
- Voetgangers- en fietsroutes zijn gezamenlijk ontworpen, inclusief routes over dekken.
- Het netwerk bevat kruipdoor-sluipdoor stegen en voetpaden.

## OV

- Het slingerende metrotracé dient een psychologische barrière in de wijk te voorkomen.
- Het spoor heeft een verhoogd tracé, met terreinverhoging. Bij de metrohaltes zijn er transparante onderdoorgangen.

Wijkontsluitingsstructuren, ontwerpprincipie halfraaster



Structuur ontwerp Buytenweg, ontsluitingswegen (paars) en woonstraten (bruin) (13 Tekeningen van architect Sterenberg inzake (bebouwings- en groen) structuren, inzake voorzieningen voor fietsers, voetgangers en auto's)

Routes voor voetgangers en fietsers, langs het water, bebouwing, op het woondek (14 Tekeningen van architect Sterenberg inzake de woonvormen en de openbare verlichting in deelplan B van Buytenwegh de Leyens, 1972-1974)





# Mobiliteit Karakteristieken nu

## Auto

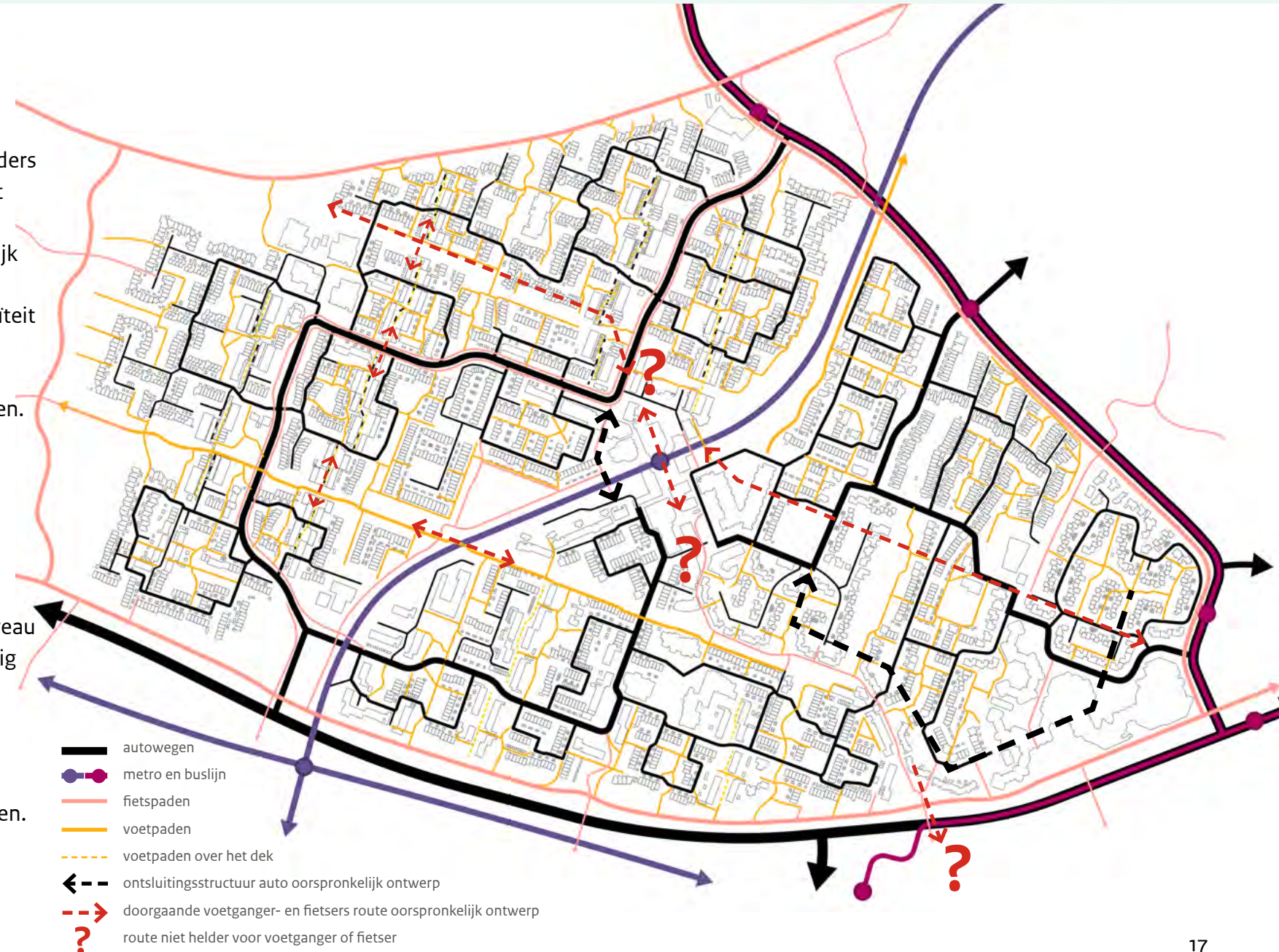
- In plaats van twee lussen is er een doorgaande weg aan de noordzijde aangelegd, met twee inprikkers aan de zuidzijde.
- De zuidelijke ontsluitingsweg aan de Zwaardslotseweg is anders gerealiseerd dan gepland, mede door de ontwikkelig van het Ministerie (nu AIVD).
- De Muzieklaan is aangelegd op de locatie van de oorspronkelijk geplande verticale groenstroken.
- Het kappen van bomen langs de Muzieklaan heeft de continuïteit en kwaliteit van het straatprofiel verminderd.
- De halfrasterstructuur is niet overal consequent uitgevoerd; woonerven zijn niet doodlopend gemaakt, maar vormen lussen.

## Voet en Fiets

- Er is weinig ruimte voor de voetganger op straat.
- Fietsroutes lopen om het winkelcentrum heen in plaats van erdoorheen.
- Langzaamverkeerroutes door en naar het groen zijn niet doorgaand en op plekken onhelder. Door laag onderhoudsniveau en de aanwezigheid van achtertuintekken zijn de routes weinig aantrekkelijk.

## OV

- Het metrospoor werkt scheidend tussen Noord en Zuid Buytenwegh, met slechts twee verbindingen tussen beide delen.
- Metrohalte Buytenwegh heeft te weinig in- en uitstappers.
- Er is een geplande buslijn (BRT) naar Leiden via de Zwaardslotseweg.

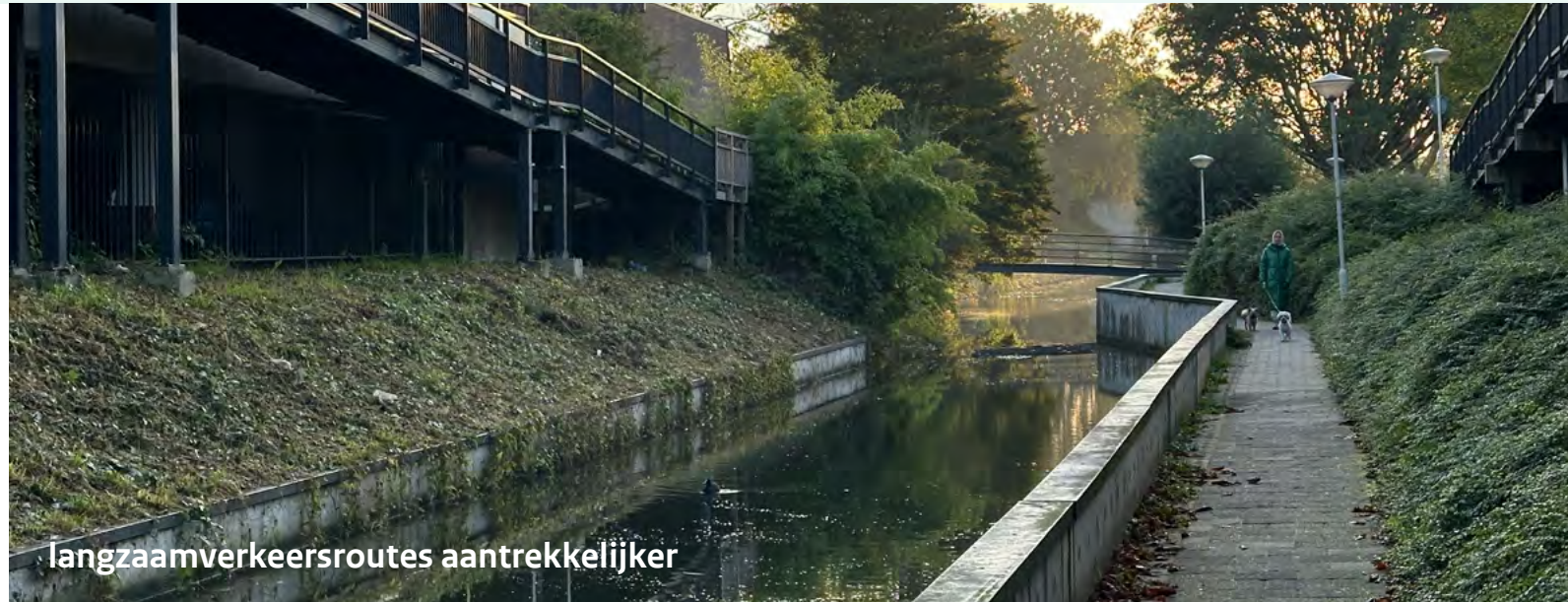






# Mobiliteit Opgave

- Fiets en voetganger op één: creëer sociaal veilige, goed verbonden routes voor voetgangers en fietsers, waarbij de auto minder makkelijk toegang heeft.
- Ontwikkel aantrekkelijke routes voor langzaam verkeer naar metro- en bushaltes en naar de parken.
- Autoluwe erven: Herstel de halfrasterstructuur op de woonerven (niet doorlussen).
- Overdruk parkeren: verminder parkeerdruk op straat door gereguleerd parkeren, een parkeernorm die aansluit bij de OV-bereikbaarheid en de aanleg van gebouwde parkeervoorzieningen.
- Muzieklaan als oriëntatiepunt: behoud de Muzieklaan als oriëntatiepunt met bomenrijen
- Onderzoek de mogelijkheid om een verbinding te realiseren aan de zuidzijde van het winkelcentrum tussen de Titus Brandsmahoveen Leopoldhove.
- In de toekomst is een uitbreiding van de buslijn op de Zwaardslotseweg mogelijk, met een vrijliggende busbaan.



langzaamverkeersroutes aantrekkelijker



rondweg herkenbaar maken

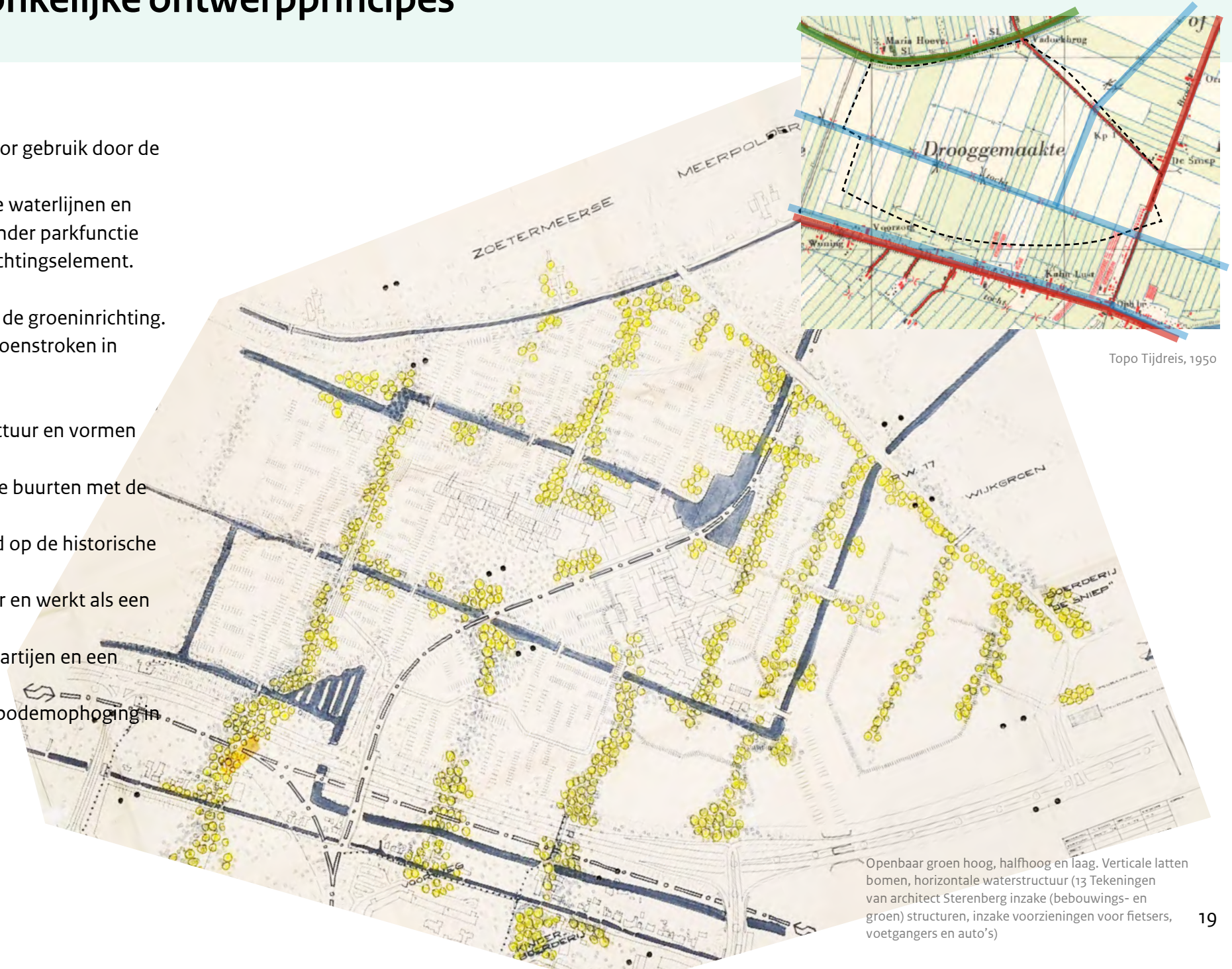




# Water en Bodem Oorspronkelijke ontwerpprincipes

Groen op drie schaalniveau's:

- Wijkparken: gelegen aan de randen, bedoeld voor gebruik door de hele wijk of zelfs de stad.
- Structurerend groen en water: lange horizontale waterlijnen en verticale groene stroken die de wijk ordenen zonder parkfunctie
- “Stoffering”: groen in straten en pleinen als inrichtingselement.
- De hiërarchie van wegen wordt weerspiegeld in de groeninrichting.
- Hoog- en laagbouw worden afgewisseld met groenstroken in verticale richtingen.
- De sloten volgen de oorspronkelijke polderstructuur en vormen horizontale lijnen door de wijk.
- Dwars op de sloten verbinden groene stroken de buurten met de parkwiggen.
- De kavelrichting van de bebouwing is gebaseerd op de historische polderstructuur.
- Groen langs het spoor fungeert als geluidsbufter en werkt als een “groenfilter.”
- De wijk bevat bijzondere moerasachtige waterpartijen en een aantal exotische plantensoorten.
- Zand uit de Zoetermeerse Plas is gebruikt voor bodemophoging in de wijk.



Openbaar groen hoog, halfhoog en laag. Verticale latten bomen, horizontale waterstructuur (13 Tekeningen van architect Sterenberg inzake (bebouwings- en groen) structuren, inzake voorzieningen voor fietsers, voetgangers en auto's)





# Water en Bodem Karakteristieken nu

- Watersloten, ontsluitingswegen en de metrospoorzone vormen ecologisch waardevolle en doorgaande structuren in de wijk.
- Via de parkwijken wordt koelte de stad in geleid. De laagbouw aan de rand van de Meerpolder versterkt deze werking, waardoor deze wijk de koelste plek in Zoetermeer is.
- De wijk wordt gekenmerkt door stevige groene.
- In alle wijken is er sprake van beheer niveau C, wat leidt tot een beperkte diversiteit en variatie in de beplanting.
- Achtertuinten en schuttingen creëren wisselende leefkwaliteit langs de groenstructuren en speelveldjes.
- De kwaliteit van het groen in de straten wordt mede bepaald door de inrichting en onderhoud van private voor- en achtertuinen door bewoners.



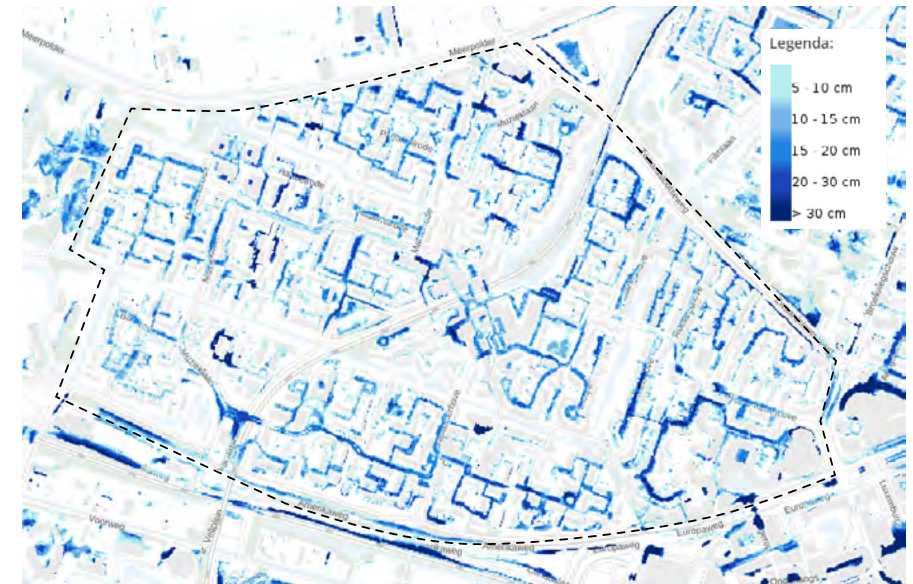




# Water en Bodem Opgave

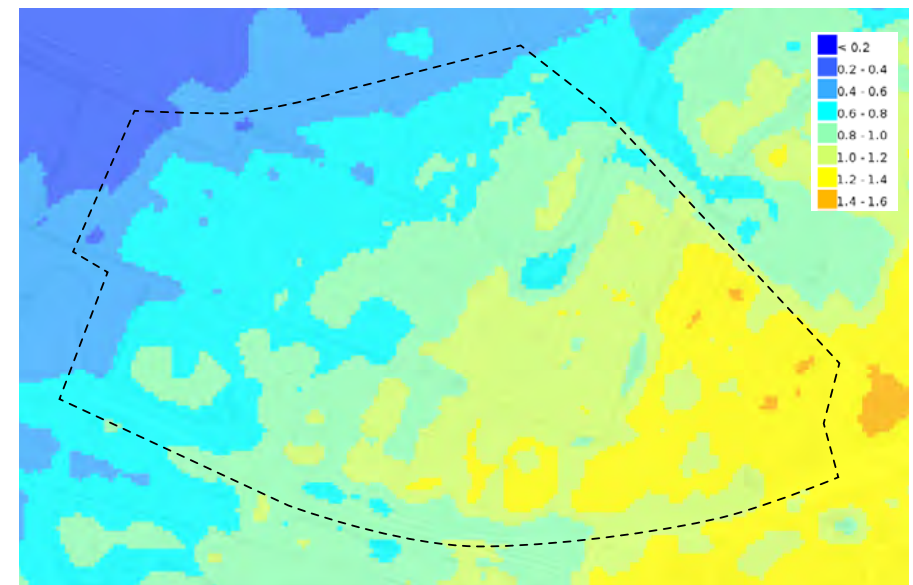
- Verbinden van groenstructuren op wijkniveau om de versnippering in de openbare ruimte te verminderen en de ecologische waarde te vergroten.
- Behouden en versterken van de doorgaande groen-blauwe structuren, er is op plekken al verdicht of infrastructuur aangelegd.
- Beschermen van de open groene randen aan de polder om het verkoelende effect op de wijk te behouden.
- Verminderen van de verharding in woonerven om beter voorbereid te zijn op toekomstige uitdagingen zoals wateroverlast en hittestress.

Waterdiepte bij hevige bui | 70 mm / 2 uur Op dit moment kent Buytenwegh geen grote wateroverlast of hittestress



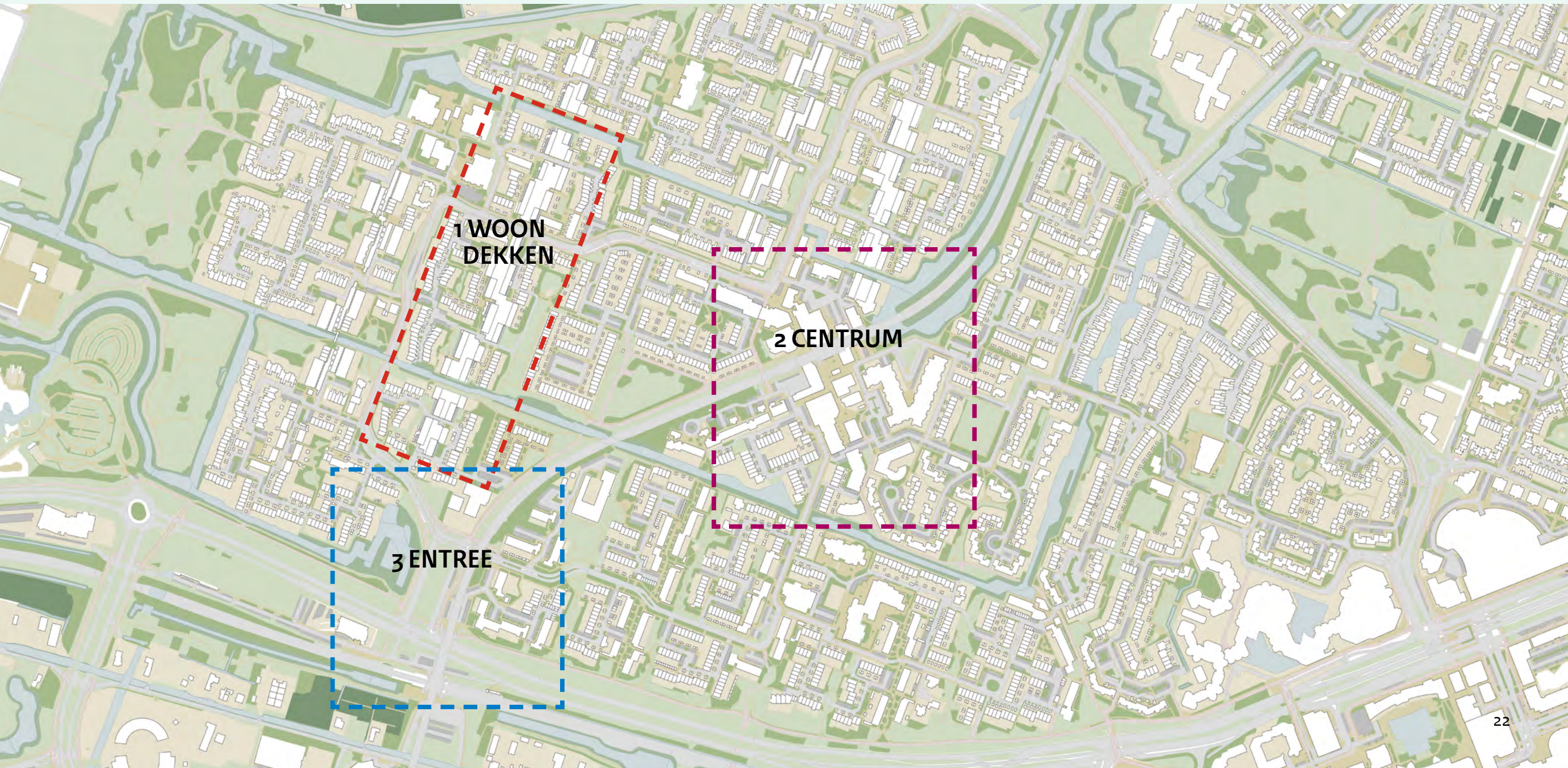
Stedelijk hitte-eiland effect

Klimaat-effectatlas, Atlasleefomgeving





# Drie locaties waar opgaven samen komen





### 3 Ontwerpverkenningen Erfgoed inclusief verdichten in Buytenwegh Zoetermeer

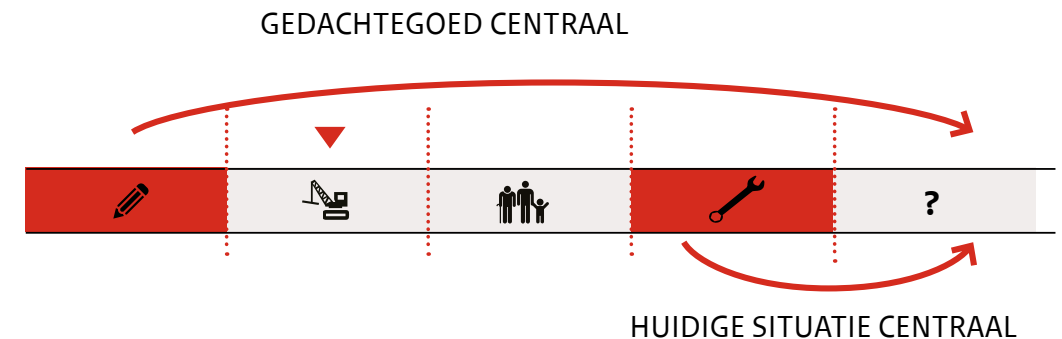
Bij de omgang met erfgoed is terugkijken een bron van inspiratie. Hoe is het bedacht? Hoe is het gebouwd? Hoe is het verbouwd? Wat is nodig voor de toekomst?

Er kan doorgebouwd worden op hoe het nu is, vastzetten van een moment in de tijd, waarbij de uiterlijke vorm herkenbaar blijft. De cultuurhistorische waarde kan ook zitten in het oorspronkelijke gedachtegoed, waarbij de principes van het ontwerp worden gebruikt en niet zozeer de vorm waarin die gestold zijn.

In de ontwerpverkenningen zijn beide manieren onderzocht. Bij de Dekken zijn twee opties uitgewerkt. Doorbouwen op wat er is, de dekken niet langer verbinden en per cluster een passende doelgroep vinden. Doorbouwen op het gedachtegoed behoudt de bovenloop, maar zoekt een andere oplossing voor het parkeren waardoor de onderbouw anders kan worden gebruikt. Hiermee wordt meer gesloopt en verandert de aanblik van de woondekken sterk, maar het sluit aan bij het gedachtegoed. De logica van de wijk wordt verder doorgevoerd omdat de garage aansluit bij de ontsluitingsweg, waardoor er minder verkeer door de woonbuurt gaat.

In het Centrum zijn beide methodes verenigd in één ontwerp: Aan de noordzijde is gekozen voor behoud omdat hier de oorspronkelijke gedachte nog herkenbaar is. Wel wordt er gesleuteld aan de entree om de relatie met de wijk te verbeteren. De zuidzijde is anders uitgevoerd dan bedacht. Hier is een systeemverbetering te realiseren door de infrastructuur te herstellen.

Bij de Entree is het oorspronkelijke gedachtegoed geen bron van inspiratie, omdat het als een planologische opgave is uitgevoerd. Bij de inrichting van de entree kan het gedachtegoed op andere plekken in de wijk als inspiratie dienen. De fietsentrees hebben een groene ruimte als entree die je welkom heet in de wijk en waar entrees aan gesitueerd zijn. Deze vormgeving is toegepast op de entree voor de auto's, met een hoofdrol voor de bestaande plataan.





# Dekken Oorspronkelijke ontwerpprincipes

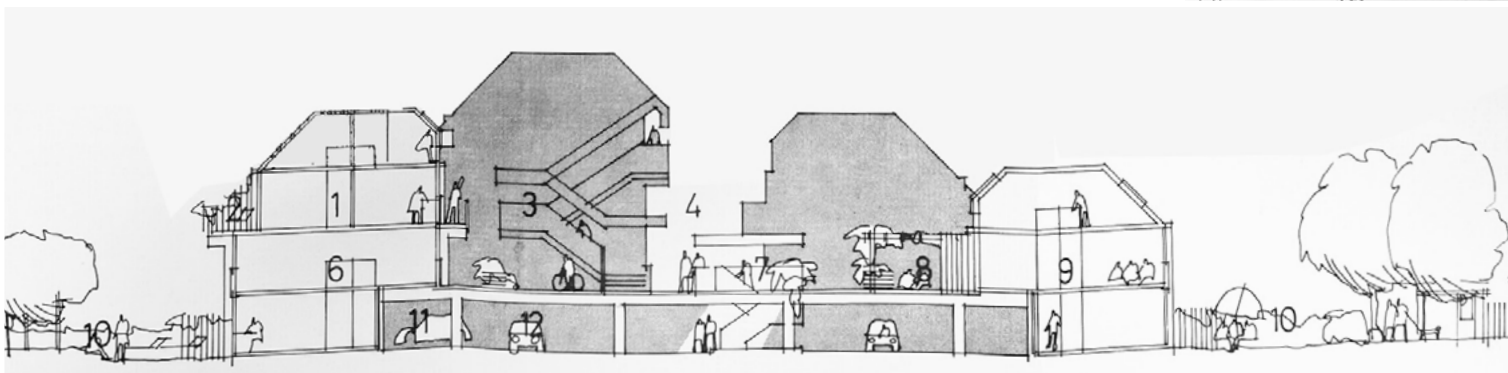
- Samenwonen rond een woonerf (op een dek).
- Een “drempelwereld” voor een goede overgang tussen woning en straat.
- Innovatieve parkeeroplossingen waarbij parkeren bij de woning plaatsvindt, maar uit het zicht is gehouden.
- Gestapelde laagbouw met twee eengezinswoningen boven elkaar.
- Doorgaande voetgangers- en fietsverbindingen over de dekken via een bovenstraat die de “hoogbouw” verbindt met het winkelcentrum.
- 60% van de woningen heeft een tuin.
- Verticale afwisseling van laag- en hoogbouw gecombineerd met groenstroken en ruggen over wegen en watersloten.

## Niet of anders gerealiseerd

- De route over de dekken, oorspronkelijk ook bedoeld voor fietsers, is niet gerealiseerd.
- De verhoogde route is uiteindelijk niet verbonden met het winkelcentrum.
- Om veiligheidsredenen is de verbinding tussen de dekkenter hoogte van de Muzieklaan later opgeknipt.
- Achtertuinen met lage heggen, zijn dichtgezet met schuttingen voor meer privacy.



Woondekken ontworpen door Architecten- en Ingenieursbureau Sterenberg Ter Apel ('n Krantenknipsel, 'Subsidies voor bouw van ondergrondse garages', Gemeente Archief Zoetermeer)





# Dekken Kernkwaliteiten & Opgaven

Kernkwaliteiten vanuit cultuurhistorie:

- De bijzondere woontypologie is uniek, zeker door de schaal.
- Samenleven rond een autovrije plek.
- Appartementen met grondgebonden kwaliteiten (eigen voordeur, collectieve buitenruimte).
- Diversiteit aan woontypes.

Opgaven:

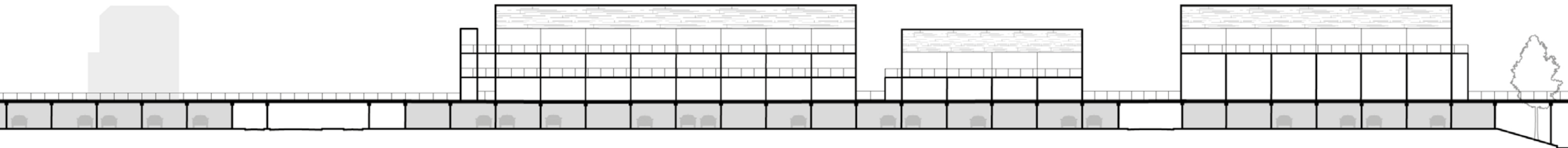
- De structuur met drie lagen verkeer boven elkaar biedt veel verkeersruimte, maar weinig verblijfskwaliteit.
- De parkeerdekken kampen met lekkages,
- De plinten zijn onguur, donker en onoverzichtelijk.
- Routes langs het water en straten missen sociale controle door een gebrek aan ogen op straat.
- De groenstructuur is afgeschermd door opgetrokken hekken.



autovrij dek als kernkwaliteit



parkeren onder het dek maakt de begane grond onaantrekkelijk





# Dekken Ontwerpverkenning 1 - ieder dek zijn eigen kleur

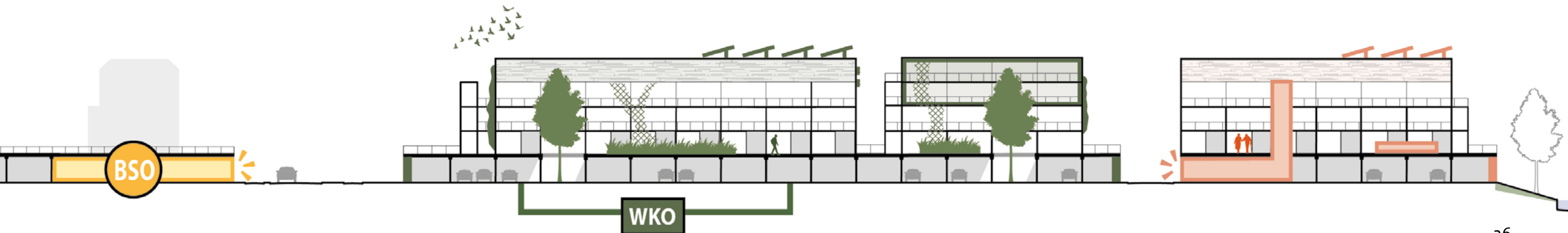
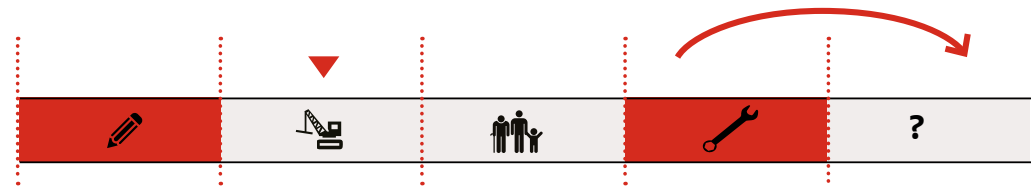
Kernkwaliteiten vertalen naar ontwerpprincipes:

- Behoud de typologie van het dek, maar zonder fysieke verbindingen tussen dekken.
- Faciliteer samenleven door een doelgroep per cluster te organiseren, waarbij bewoners zelf hun burens kiezen, wat vraagt om flexibele toewijzingsmethoden.
- Geef bewonerscollectieven de regie over de invulling van parkeerdekken, waarbij zij zelf kunnen kiezen tussen het behoud van parkeerplaatsen of alternatieve functies zoals een gezamenlijke klusruimte.



Het verbeteren van het woonmilieu en veiligheid staan centraal. De open parkeerplinten worden afgesloten en het dek wordt collectief ingericht. Afhankelijk van de behoeften van de doelgroep en de parkeernorm kan er op plekken worden opgetopt. Energie, grondstoffen, mobiliteit en vergroening zijn meekoppelkansen. Creëer prettige verblijfsplekken op de dekken die ook bijdragen aan watermanagement. Renovatie en verduurzaming kan gefaseerd per dek.

HUIDIGE SITUATIE CENTRAAL





# Dekken Ontwerpverkenning 2 - centraal parkeren

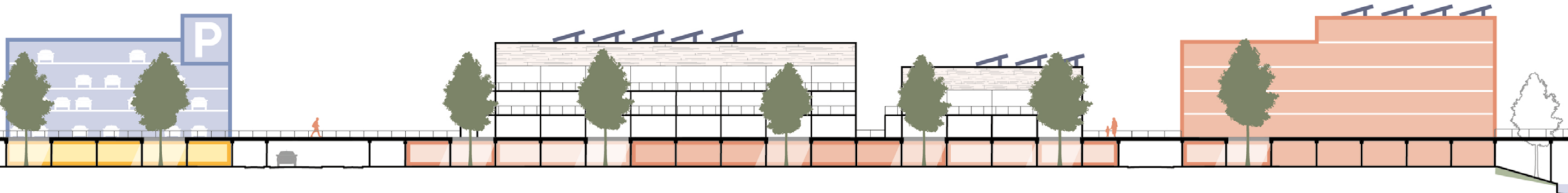
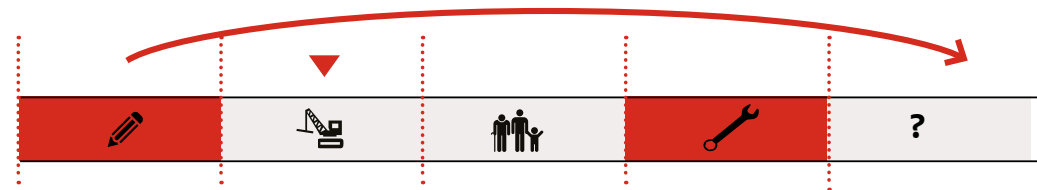
Kernkwaliteiten vertalen naar ontwerpprincipes:

- Behoud de dektypologie inclusief bruggen.
- Faciliteer samenleven door de woningen toe te wijzen aan een passende doelgroep, bijvoorbeeld ouderen.
- Realiseer een centrale parkeervoorziening om de parkeerdek vrij te spelen.
- Gebruik de vrijgekomen ruimte in de plinten voor woonfuncties en maatschappelijke voorzieningen.



Het verbeteren van het woonmilieu en veiligheid staan centraal. Door selectief sloop/nieuwbouw te realiseren, ontstaat er ruimte voor een centrale parkeervoorziening, en om eventueel te verdichten. Hierdoor komt het parkeerdek vrij voor wonen, bergingen en voorzieningen. De plint krijgt meer programma met functies die zorgen voor ogen op straat en een betere relatie met omliggende woningen. Energie, grondstoffen en vergroening zijn meekoppelkansen. Creëer openingen in de dekken voor meer licht en ruimte voor bomen in volle grond.

GEDACHTEGOED CENTRAAL





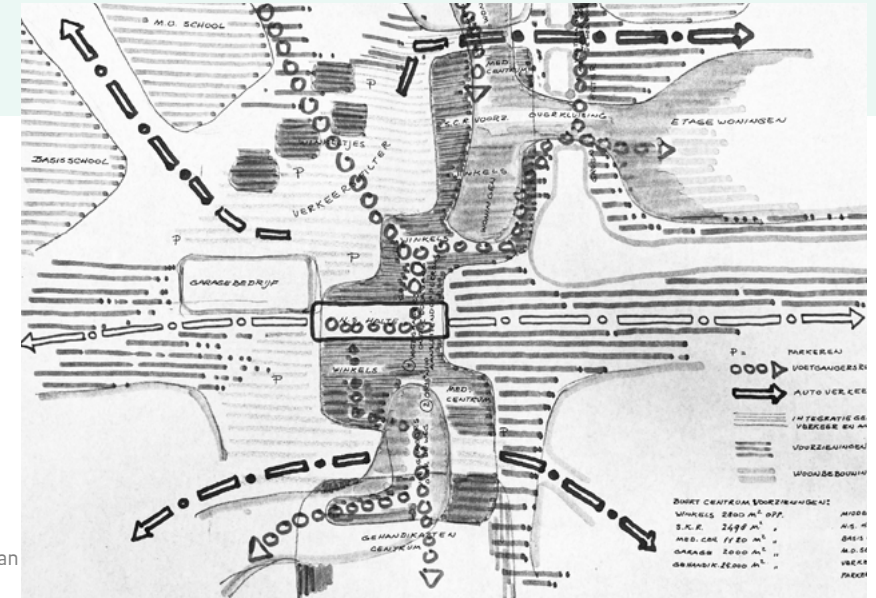
# Winkelcentrum Oorspronkelijke ontwerpprincipes

- Het buurtcentrum bevindt zich in het midden van de wijk.
- De hoekverdraaiing loodrecht op de metrolijn vormt een uitzondering op de landschappelijke structuur en kavelrichting in de rest van de wijk.
- Het winkelcentrum is direct verbonden met de metrohalte.
- Verkeersstromen zijn gescheiden.
- Doorgaande voet- en fietsroutes door het centrum zijn verbonden met de buurt, inclusief verhoogde gedeelde routes voor voetgangers en fietsers.
- Hoogbouw is geconcentreerd bij het buurtcentrum.
- Er zijn bijzondere objecten met onderscheidende architectuur.
- Transparante plinten en doorgangen onder viaducten zorgen voor een open en toegankelijke uitstraling.
- De plint is ingericht voor winkels, terwijl de verdiepingen erboven woningen bieden met een eigen woonkwaliteit.

Niet of anders gerealiseerd:

- De geplande middelbare school naast het winkelcentrum aan de noordzijde is niet gerealiseerd.
- Aan de zuidzijde is geen verhoogde voet- en fietsroute aangelegd.
- De westelijke fietsroute om het centrum heen is later gerealiseerd, terwijl deze oorspronkelijk bedoeld was als auto-ontsluiting via de Muzieklaan.
- De doorgaande voet- en fietsroute door het centrum is niet verbonden met de geplande voet- en fietsroute langs de noordelijke waterloop.

Centrumgebied ontwerp, metro knoop waar voorzieningen en woningbouw elkaar overlappen en doorlopen tot in de buurt (12 Tekeningen van architecten Bekink en Sterenberg inzake deelplan B van Buytenwegh de Leyens. Met stukken betreffende de reacties op de tekeningen en betreffende de stand van zaken bij de uitvoering van werkzaamheden, 1972-1973, 1 dossier)



(Impressie van het nieuwe winkelcentrum in Buytenwegh, getekend door Barend de Graaf, 1976 M. Kruidenier 2021, Gemeente Archief Zoetermeer)



# Winkelcentrum Kernkwaliteiten

Kernkwaliteiten vanuit cultuurhistorie:

- Pleintje is een verblijfsplek.
- Autovrij winkelgebied.
- Ensemble met metrohalte.
- Objecten met bijzondere architectuur.
- Ligging aan het water en viaduct geven stedelijk karakter.

pleintje is een verblijfsplek



maatschappelijk cluster is bijzondere architectuur



centrum is onvindbaar aan de zuidzijde



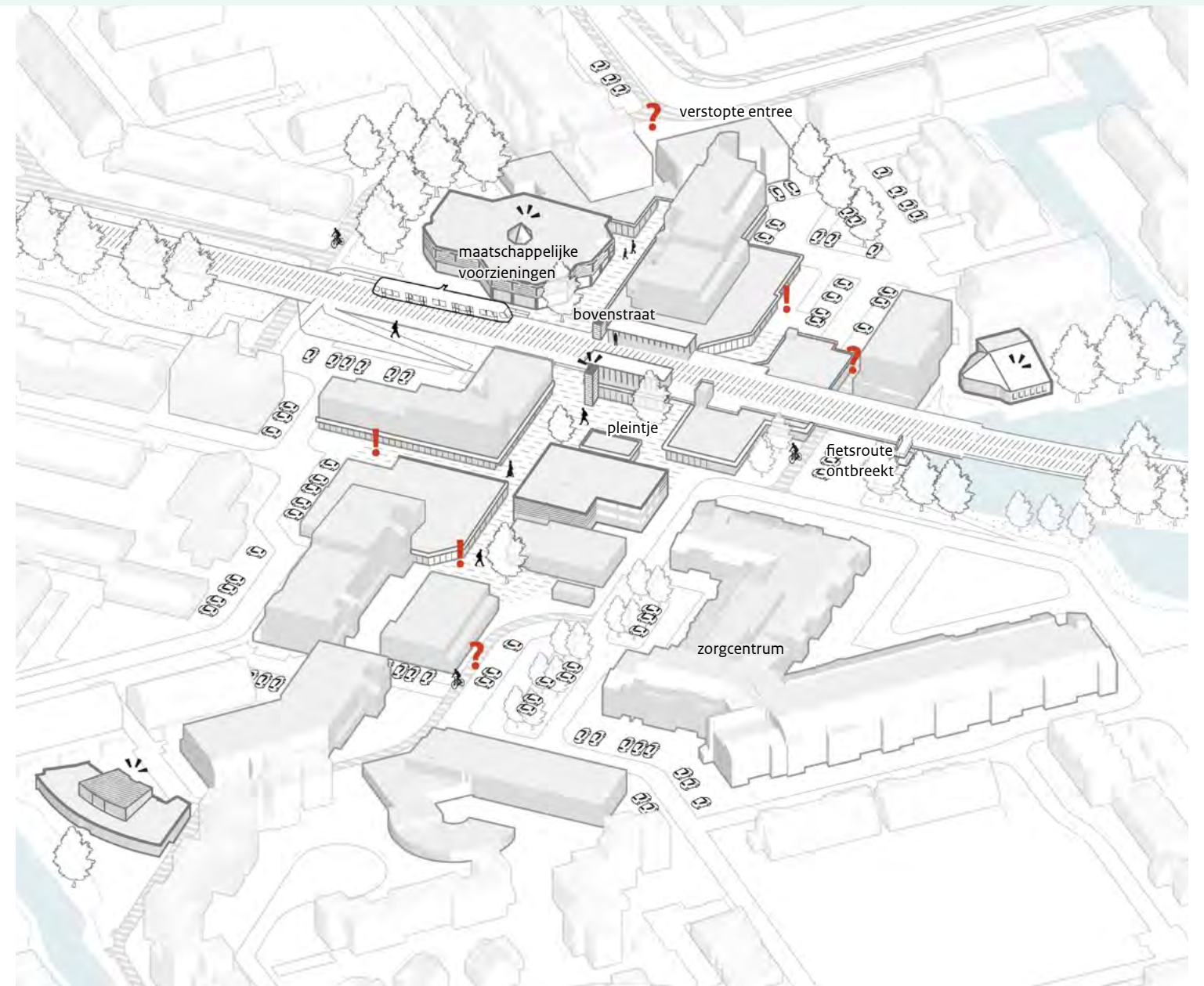
afgeplakte gevels in de winkelstraat



# Winkelcentrum Opgaven

## Opgaven:

- De vindbaarheid en herkenbaarheid van het centrum.  
Activeer de aanloopstraten met nieuwe functies of transformeer ze naar woonstraten.
- Herzie de typologie met bovenloop, die onvoldoende functioneert voor wonen.
- Aantrekkelijke en veilige routes naar de metrohalte die ook 's avonds uitnodigend zijn.
- Doorgaande (wandel- en) fietsroutes die Noord en Zuid beter met elkaar te verbinden.
- Het beter benutten van de metrohalte door te verdichten.





# Winkelcentrum Ontwerpverkenning

Kernkwaliteiten vertalen naar ontwerpprincipes:

Openbare ruimte structuur

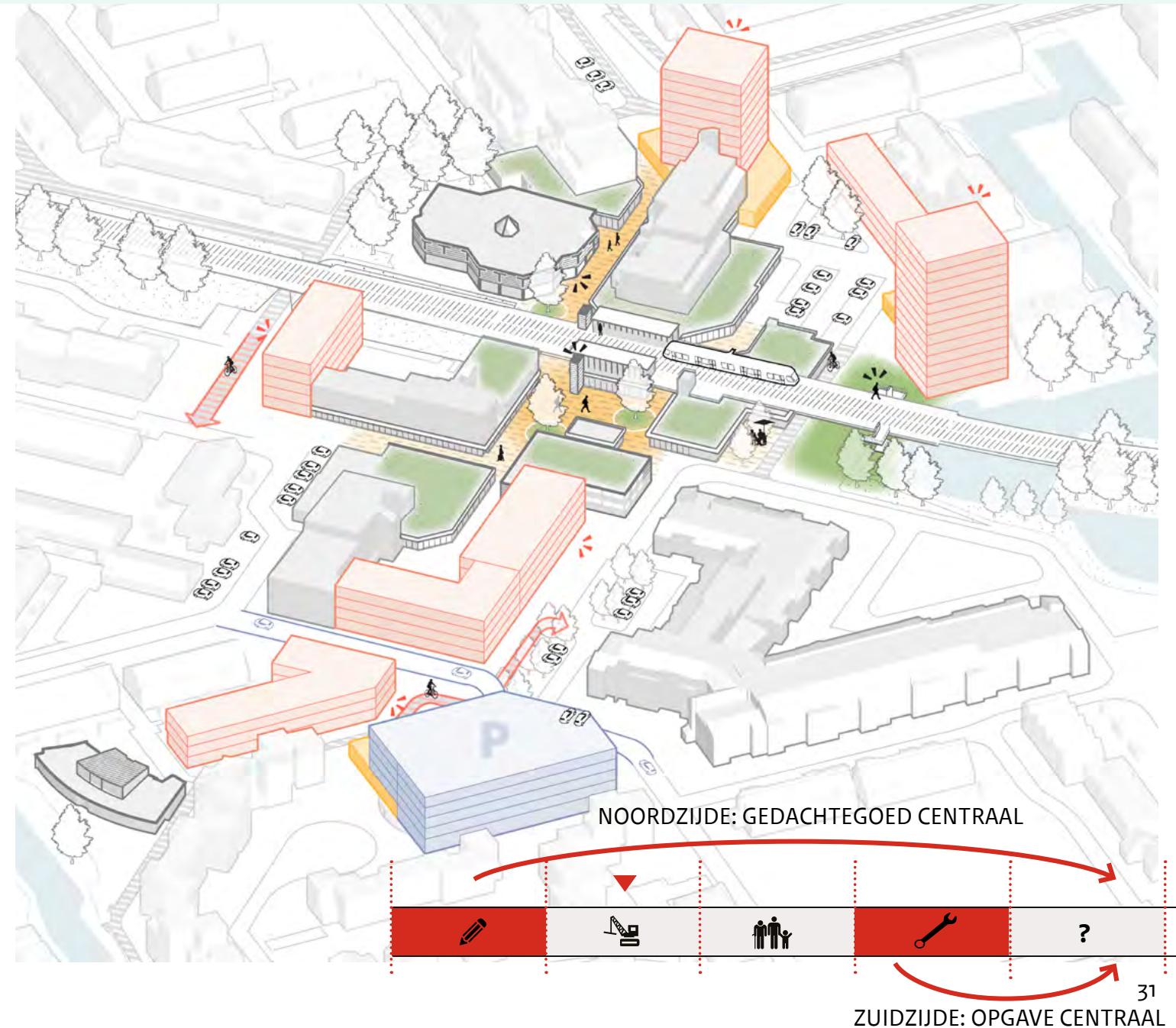
- Een centraal plein met verblijfskwaliteit als hart van de wijk.
- Entrees naar het plein zijn open en uitnodigend.
- De zuidzijde wordt een gesloten bouwblok, zodat bezoekers direct het plein betreden bij binnenkomst.

Verdichten

- Verdichting zit aan de randen, gecombineerd met verbeterde entrees.
- Nieuwbouw aan de zuidzijde verbetert de structuur voor fiets-, voet- en autoverkeer.
- Lage delen worden selectief gesloopt om ruimte te maken voor nieuwbouw die oriëntatie en structuur verbetert.
- Voeg een parkeergebouw toe aan de zuidzijde, gekoppeld aan een structuurverbetering voor de auto en fiets.



Het versterken van de voorzieningen in het centrum, verdichten rond de metro en sociaalveiliger en aantrekkelijker maken van het centrum staat centraal. Sluit de bovenlopen af en concentreer verkeer op maaiveldniveau, creëer meer ogen op straat door nieuwbouw. Verdichting verhoogd het draagvlak voor voorzieningen en de metro. Passende mobiliteit is een belangrijke voorwaarde bij verdichting. Verbeter de bereikbaarheid van de metro voor langzaamverkeer en ontwikkel een parkeerhub voor de nieuwe woningen met dubbelgebruik voor de voorzieningen. Energie, grondstoffen en vergroening zijn meekoppelkansen. Vergroen de openbare ruimte en maak gebruik van groene daken.



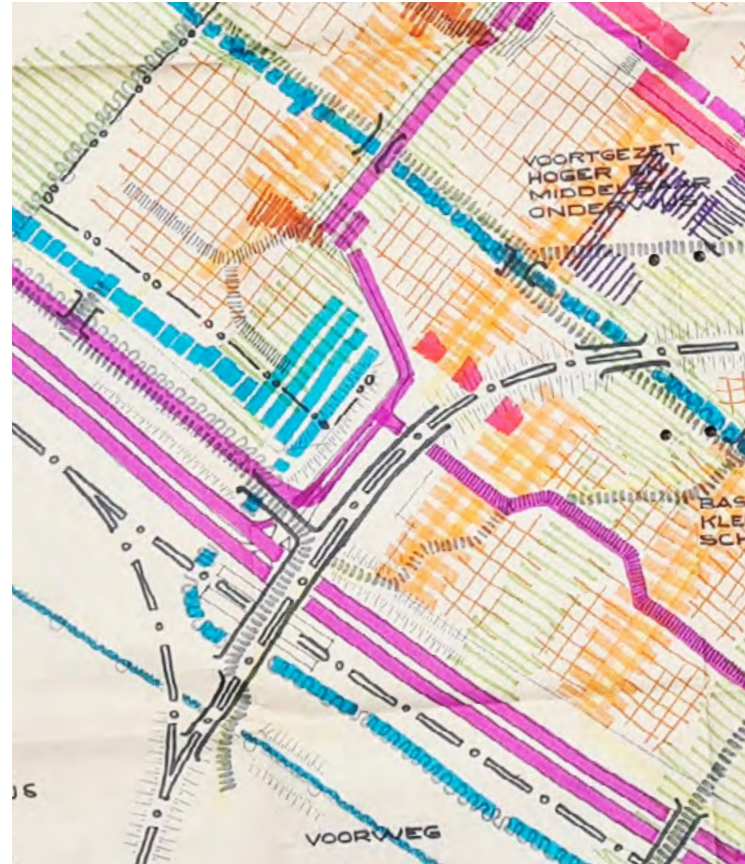


# Entree Oorspronkelijke ontwerpprincipes

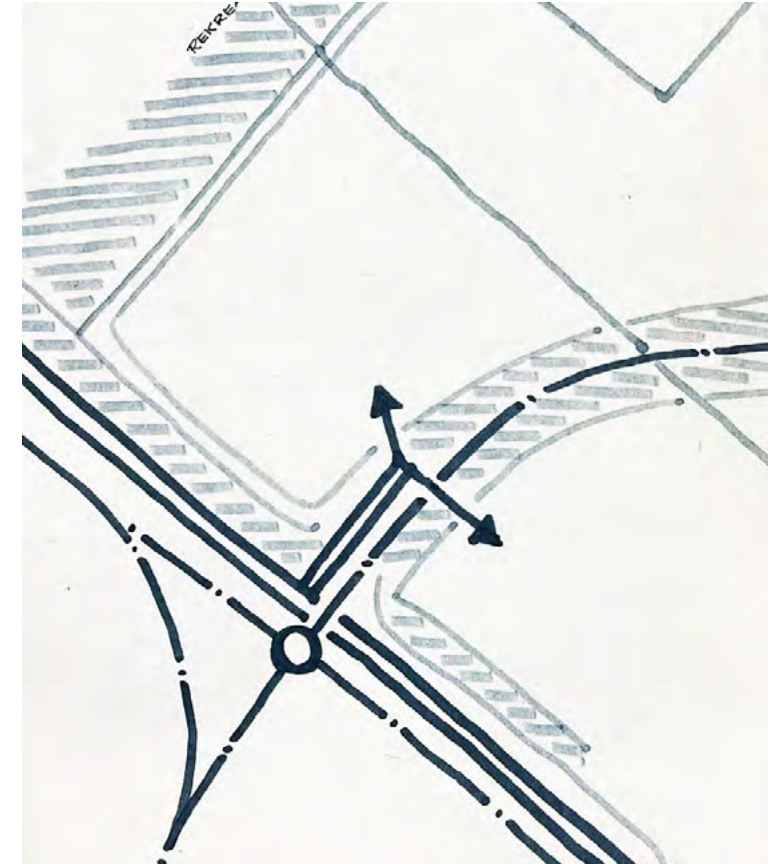
- Planologische opvatting: de wijkverkeersroute sluit direct aan op de ontsluitingsweg, met een kruising bij de metrohalte en het spoor.
- Het metrospoor en de ontsluitingsweg zijn ingebed in een groene omgeving.
- Verkeersstromen zijn gescheiden, met speciale voetgangersoversteken.
- Afwisseling van hoogbouw, laagbouw en groene stroken.
- De entree wordt gemarkeerd door een waterpartij met middelhoge en lage beplanting in plaats van bomen.

Niet of anders gerealiseerd:

- Het geplande hoogteaccent aan beide zijden van het metrotracé bij het huidige tankstation is niet gerealiseerd.
- Het tankstation bij de entree, oorspronkelijk bedoeld als een “bijzonder object,” heeft geen onderscheidende architectuur gekregen.
- De “hoogbouwruigen” van de dekken zijn westelijker gerealiseerd dan oorspronkelijk gepland, waardoor ze niet in lijn liggen met de wijkentree.



(13 Tekeningen van architect Sterenberg inzake (bebouwings- en groen) structuren, inzake voorzieningen voor fietsers, voetgangers en auto's)



(13 Tekeningen van architect Sterenberg inzake (bebouwings- en groen) structuren, inzake voorzieningen voor fietsers, voetgangers en auto's)



# Entree Oorspronkelijke ontwerpprincipes





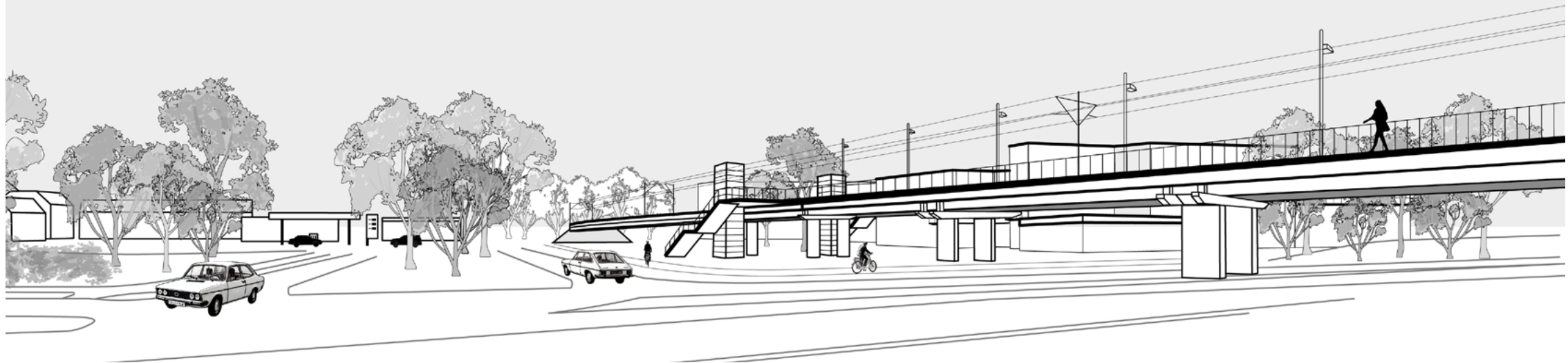
# Entree Kernkwaliteiten en Opgaven

Kernkwaliteiten vanuit cultuurhistorie:

- Overzichtelijke situatie rondom de metro.
- Licht en hoog viaduct.
- Landschappelijke en uitnodigende entree zoals bij de fietsentrees.
- Voorzieningen begeleiden de route.

Opgaven:

- Breng de metro gevoelsmatig dichterbij de buurt door betere visuele en fysieke verbindingen.
- Een uitnodigende entree voor een welkom in de buurt.
- Het beter benutten van de metro halte door te verdichten





# Entree Ontwerpverkenning - bouwen waar plek is

Kernkwaliteiten vertalen naar ontwerpprincipes:

Heldere entree

- De ruimte langs de entree gebruiken voor woningbouw.
- Parkeren aan het metro viaduct.
- De plataan blijft staan.

Groene dwarslijnen

- Positioneer voordeuren direct aan de groenstructuur.

Verdichten

- Een hoogteaccent op de locatie van het huidige tankstation om de wijkstructuur te markeren.



De metrohalte kan beter benut worden door te verdichten. Meer ogen op straat en creëer een herkenbare en uitnodigende entree voor de wijk. Energie, grondstoffen, voorzieningen en vergroening zijn meekoppelkansen. Respecteer de bestaande bomenstructuur langs de Amerikaweg en stem nieuwbouw af op de ligging van midden- en hoogspanningsleidingen langs het water.





# Bronnen

## Literatuur:

- Gemeente Zoetermeer. Wijkbiografie Post 45 5 Buytenwegh De Leyens. Cultuurhistorische verkenning en waardenstelling, mei 2023
- Gemeente Zoetermeer. De Gave Stad: Cultuurhistorische Verkenningen van de Wijken in Zoetermeer, 2002
- International New Town Institute (INTI). Een onvoltooid project: 15 kansen voor onze Groeikernen. Tekst en redactie door Michelle Provoost en Simone Rots, 2022.
- Van Gent, B. (1999) Zoetermeer, ontwikkeling van een nieuwe stad, gemeente Zoetermeer.

## Stadsarchief:

082 Projectorganisatie Nieuwe Wijken, 1967 - 1997 (2013) 1967-1997 (2013)

- 12 Tekeningen van architecten Bekink en Sterenberg inzake deelplan B van Buytenwegh de Leyens. Met stukken betreffende de reacties op de tekeningen en betreffende de stand van zaken bij de uitvoering van werkzaamheden, 1972-1973, 1 dossier
- 13 Tekeningen van architect Sterenberg inzake (bebouwings- en groen) structuren, inzake voorzieningen voor fietsers, voetgangers en auto's
- 14 Tekeningen van architect Sterenberg inzake de woonvormen en de openbare verlichting in deelplan B van Buytenwegh de Leyens, 1972-1974
- 79 Stukken betreffende de kamerdifferentiatie (aantal kamers per woning), betreffende de woningdifferentiatie (woninggrootte, woningtypen, financieringswijze woningen), betreffende de huurberekening van woningwetwoningen in Buytenwegh de Leyens en betreffende de berekening van het aantal woningbehoevende eenheden in Den Haag en Zoetermeer, 1972-1979.
- 136 Tekeningen van woningen (woningaantallen, woningtypes, woontellingen, woningverdeling, bestektekeningen) van architect Bekink in deelplan A van Buytenwegh de Leyens

- 137 Tekeningen (gewijzigde structuur, definitief ontwerp, uitwerking, schetsontwerp, variantontsluitingen, integratie gehandicapten centrum met A2) van architectenbureau Bekink van deelplan A in Buytenwegh de Leyens
- 138 Tekeningen (groenstructuur, definitief ontwerp, dichtheidsverhoging) van architectenbureau Bekink van deelplan A in Buytenwegh de Leyens

Archief 159 Ir. J.A. Hamminga, architect bij Architecten- en Ingenieursbureau Sterenberg NV

- 6 Stukken betreffende het ontwerpen van woningen in de wijk Buytenwegh de Leyens, 1974, 1 Omslag
- 12 'Wonen aan een dijk', notitie inzake de realisatie van dijkwoningen. N.B. architect Coen Bekink realiseerde 156 dijkwoningen in de wijk Buytenwegh de Leyens, z.d., 1 Stuk
- Schetsen en ontwerptekeningen gebruikt als studiemateriaal voor het ontwerp van de wijk Buytenwegh de Leyens, z.d., 1 omslag



