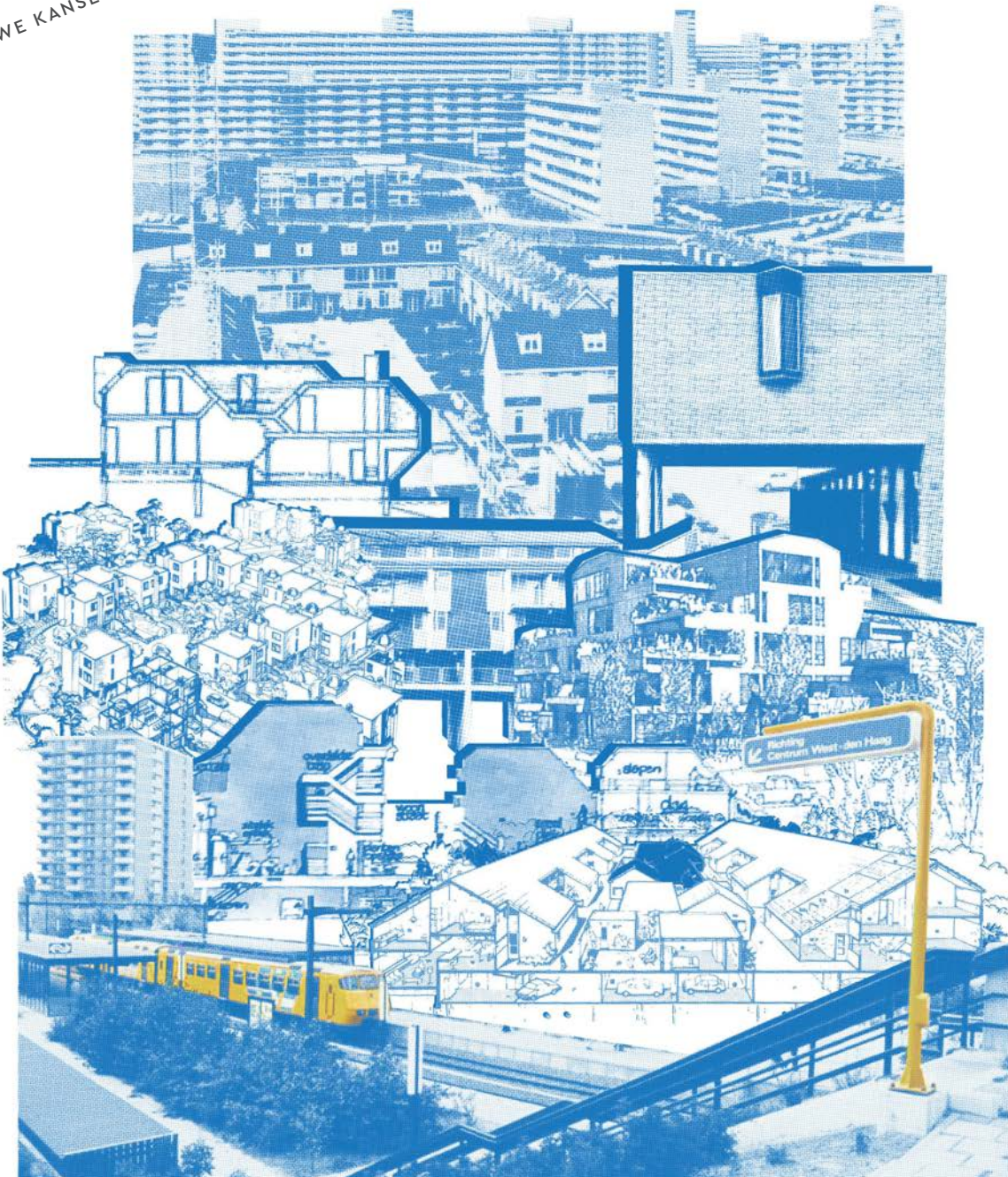


ZOEKTOCHT NAAR SUBURBANE STEDELIJKHEID

NIEUWE KANSEN VOOR ZOETERMEERS ERFGOED



Rotterdamse
Academie
van
Bouwkunst

COLOFON

Zoektocht naar Suburbane Stedelijkheid

Studenten

Bart van der Bragt, Stefan Brouwer, Edward van Dijk, Kevin van Elten, Jelle van Kampen, Robbert Lancel, Esther de Rijk, Harmen Smilde, David Sonntag, Mike van Staten, Michelle Tanis, Robert Zandjans

Docenten

JaapJan Berg (Bergplaats), onderzoek
Like Bijlsma (SUB office), ontwerp
Wander Hendriks (Gemeente Nijmegen), ontwerp
Liesbeth Levy (LOKAAL Rotterdam), communicatie

Redactie en ontwerp

Jelle van Kampen, David Sonntag, Michelle Tanis

Redactionele begeleiding

JaapJan Berg, Like Bijlsma, Wander Hendriks

Druk: 1e

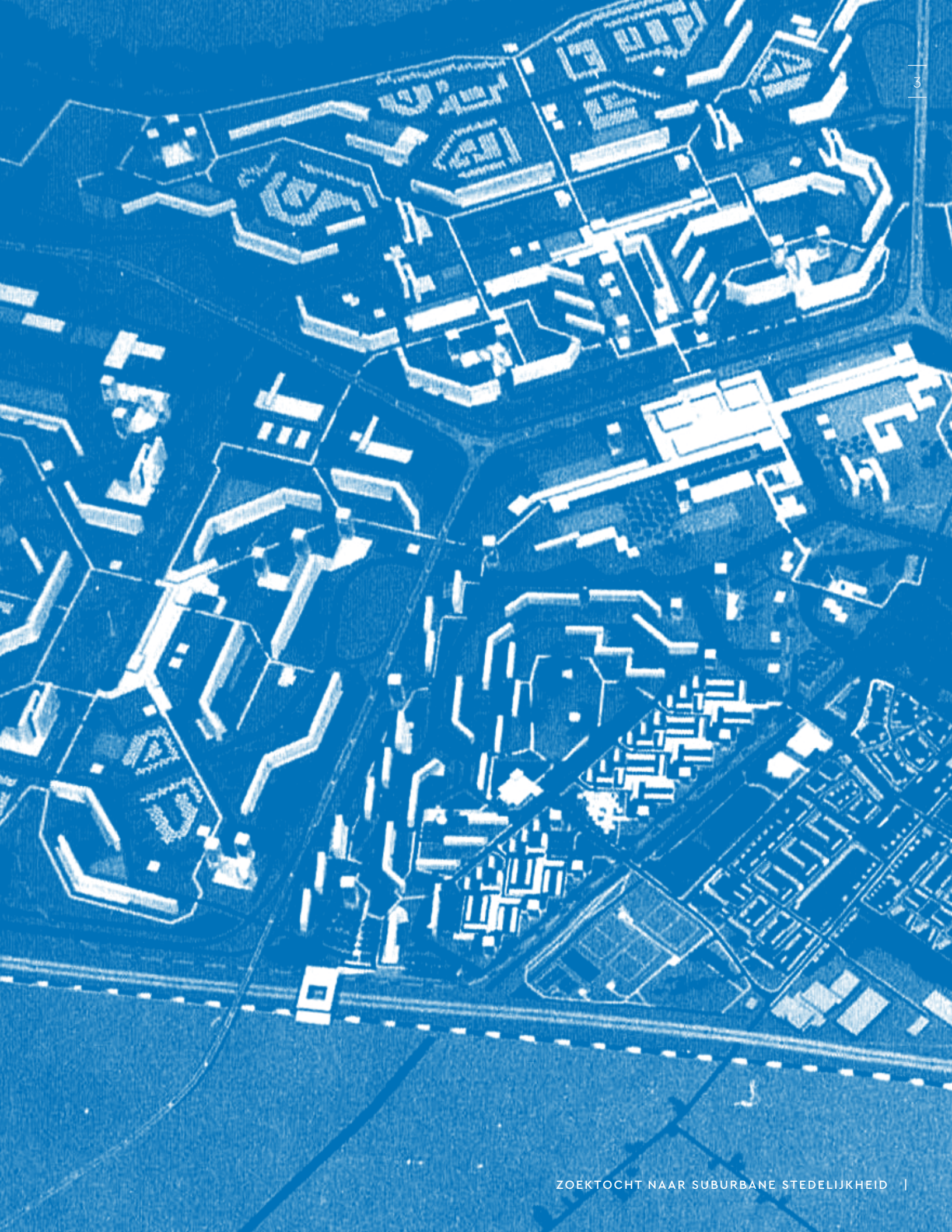
Oplage: 23

Uitgave

Rotterdamse Academie van Bouwkunst
Zomer 2021

Copyright

Rotterdamse Academie van Bouwkunst 2021



EEN TRADITIE VAN VERNIEUWING

Zoetermeer, groeikern uit de jaren zeventig, zoekt naar mogelijkheden en scenario's, richtpunten en houvast om haar oorsprong (geplande stad), werkelijkheid (suburbane stad) en toekomst (vitale stad) met elkaar te verbinden. Daarbij dwingt het succes van grote steden als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag de stad tot een voortdurende plaatsbepaling. Tegelijk bieden de keerzijden van het succes van die steden (drukke, hoge woningprijzen en een krappe openbare ruimte) kansen voor rustige en groene woonsteden als Zoetermeer.

Een geactualiseerde waardering van suburbane stedelijkheid is wenselijk vanuit veranderende eisen aan de directe leefomgeving. Het biedt mogelijk ook kansen voor Zoetermeer om zich op een nieuwe manier te positioneren in het stedelijk tussengebied in de zuidelijke Randstad. Alleen zo blijft vernieuwende geest, die immers aan de basis van de stad stond, vitaal en effectief. Zoetermeer heeft daarbij het geluk dat veel van die vernieuwende denkbeelden, zoals de integratie van ecologische en sociale structuren in de stedelijke opzet, het experimenteren met nieuwe programmacombinaties en woonvormen in gebouwde én geleefde vorm voorhanden zijn binnen haar stadsgrenzen. Door deze bestaande projecten wederom in het vizier te krijgen én de waardevolle elementen uit te lichten kunnen ze transformeren van restanten van een vroegere fase van de stad tot steppingstones of startpunten voor een nieuwe stad die de bestaande nadrukkelijk incorporeert.

De aandacht voor en kennis over en (her)waardering van het Post 65 erfgoed in de stad is zeer actueel. Niet zozeer om de ooit vernieuwende initiatieven en projecten te conserveren, maar om erop voor te borduren, te ontwerpen en verder te bouwen in de geest van experiment en vernieuwing. Daarbij vormen nieuwe opgaven en ontwikkelingen op het gebied van wonen, woonomgeving, klimaat en duurzaamheid zowel een richtsnoer als uitdaging.

Dit inzicht was de aanleiding voor de studio 'Zoektocht naar suburbane stedelijkheid' van de Rotterdamse Academie van Bouwkunst. Doel van de studio was om woningbouw experimenten én de oorspronkelijke idealen van suburbane stedelijkheid opnieuw te bekijken, te analyseren en met voorstellen voor veerkrachtige buurten voor de toekomst te komen. In het voorjaar van 2020 startte een groep studenten met een verkenning om daar vervolgens met ontwerpen op te reageren. Het was het begin van een ontdekkingstocht waarbij een andere, gefascineerde kijk op Zoetermeer ontstond. De studenten ontwikkelden verschillende scenario's waarbij de ooit geconcretiseerde vernieuwing samensmolt met nieuwe visies en ideeën. Oorspronkelijke, oude idealen werden geflankeerd door nieuwe, geactualiseerde perspectieven.

Geïntegreerde opgave, geïntegreerd ontwerp

De studio begon met het lezen van en reflecteren op de publicatie 'De Nieuwe Stad. Een gebruiksaanwijzing' van Arnold Reijndorp uit 2019. Parallel daaraan werd de studenten gevraagd de ruimtelijke elementen van dertien 'erfgoedwaardige' bebouwingsvlekken te benoemen, analyseren en te doorgronden. Deze vlekken waren verdeeld over de typische jaren zeventig wijken Palenstein, Meerzicht, Buytenwegh De Leyens en Seghwaert.

Een overeenkomst tussen deze vier wijken is de aanwezigheid van een of meerdere verspreide voorzieningclusters. Winkels, maatschappelijke voorzieningen en ov-haltes liggen op 5 tot 10 minuten lopen. Kenmerkend voor de tijd dat deze wijken en woningen

werden ontworpen was de verschuiving van de traditionele 'blauwdrukplanning', waarin de bebouwingsvormen vooraf vastgelegd werden, naar een meer open proces van 'vlekkenstedenbouw'. Deze flexibelere vorm van stedenbouw gaf ruimte om te reageren op veranderende woonvoorkeuren en bouwtechnieken én voorzag in de door planologen gevraagde diversiteit. Binnen vastgelegde kaders, zoals infrastructuur en groenstructuren, werd de uitwerking van de zogenaamde 'bebouwingsvlekken' op de schaal van de buurt overgedragen aan de architect.

Het verschil tussen de vier wijken zit vooral in de omvang en invulling van de bebouwingsvlekken. Het geïntegreerde ontwerp van buitenruimte en bebouwingstypologie in afzonderlijke buurten met een eigen identiteit kreeg elk decennium een ander accent. Van monumentale flatgebouwen in een grootschalig parklandschap in de jaren zestig verschoof het, via kleinschalige en kronkelige woonerven, naar de meer solitaire urban villa's in het 'oorspronkelijke' polderlandschap dat in de jaren tachtig het landschapsonwerp bepaalde.

Typologisch uitte de zoektocht naar diversiteit zich in eerste instantie in het aanbieden van verschillende inbouwpakketten voor standaardwoningen. Na verloop van tijd verplaatste de aandacht zich naar een grotere diversiteit in woningtypes door, bijvoorbeeld, het stapelen van woningen voor alleenstaande jongeren, gezinnen en ouderen binnen een project. Maar niet alleen de woningtypologie werd meer divers, ook de verscheidenheid aan straatruimtes (erven, woondekken, dijken, hoven, bruggen), routes, en architectuur werd groter. Terwijl de omvang van de bebouwingsvlekken juist afnam. Vanwege de voortdurende vernieuwing van inzichten vormt de Zoetermeerse suburbaan-stedelijke identiteit een mooie staalkaart van vlekken en ensembles waarin breuken en continuïteiten op lokaal niveau zichtbaar worden.

Methodiek van de ontwerpstudio

In de analysefase van de studio lag het accent op het ontdekken en beschrijven van de ruimtelijke principes in een bebouwingsvlek, onderdeel van het stedelijke (eco)systeem, die een connectie hebben met sociale, landschappelijke of ecologische kwaliteiten. Deze principes vormen schakels tussen verschillende schaalniveaus en kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op privacy, zonering, woningtypologie, vormgeving van de straat en collectieve tussenruimte, of groen- en waterstructuren. Na het in kaart brengen van deze integrale ontwerpprincipes hebben de studenten de huidige waardering van de buurt verder onderzocht door bewoners te interviewen.

Na het beschrijven en analyseren volgde een kritische reflectie op de ontwerpprincipes naar aanleiding van hedendaagse ontwerpogaven voor een veerkrachtige buurt. Dit gebeurde vanuit een aantal thema's behorend bij het onderzoek van het lectoraat Future Urban Regions (FUR): vitale economie, sociaal-culturele verbondenheid en ecologie. Dit leverde input op voor een integrale ontwerpogave voor de studenten. In de laatste fase van de studio ontwierpen die, elk vanuit een eigen thematische invalshoek, vervolgens nieuwe woonbuurten.

Daarbij werd gedeeltelijk voortgebouwd op integrale ontwerpprincipes van het geanalyseerde voorbeeld, maar werden ook nieuwe principes toegevoegd. De ontwerpen waren deels gekoppeld aan eerder onderzochte locaties, deels in het zogenaamde entreegebied rond de Afrikaweg. Deze zone is door de gemeente aangewezen als nieuwe stadsentree en is daarmee een actueel aandachts- en transformatiegebied voor nieuwe stedelijke ideeën.

INHOUDSOPGAVE

Catalogus 8

Palenstein

Ensemble van terrasflats: klimaatrobuust verdicht voor dier en mens 22

Terraswoningen 2.0 30

Meerzicht

Het nieuwe werken: Thuiswerkbuurten 40

Het Pleintjesplan: verborgen erfgoed weer zichtbaar in Zoetermeer 48

Hoog & Droog: woondekken als energieneutrale en klimaatadaptieve buurt 58

Een nieuw Era 64

Buytenwegh – De Leyens

Polderpad 74

De nieuwe leefstraten van Zoetermeer 82

D'r op en d'r over 90

Dijkwoningen 2.0 98

Seghwaert

Parkstad Zoetermeer 108

Waterwoningen '80 – '20: originele woningen in een nieuw jasje 116

Conclusie 124

Bronvermelding 126

CATALOGUS

Verschillende ontwerpprincipes uit de zestien 'erfgoedwaardige' bebouwingsvlekken zijn door de studenten naast elkaar gelegd en vergeleken. Daaruit ontstond een catalogus van Zoetermeerse ontwerpprincipes. Deze principes zijn de ruimtelijke 'constanten' die het DNA van de Zoetermeerse jaren 70 wijken bepalen.

De principes zijn geordend naar thema. Een eerste groep principes heeft betrekking op ordenende aspecten in landschap en omgeving, zoals routes, hoogteverschillen en patronen. De tweede groep bevat principes die een rol spelen in ontmoetingen in de leefomgeving. Een derde groep van principes belicht de overgangen tussen de openbare en private ruimtes rondom de woning. De vierde groep ontwerpprincipes heeft betrekking op de gebouwtypologie en de vijfde groep betreft visuele principes in de architectuur die werken als identiteitsvormend beeldmerk van de buurt (zoals gebouwworm en materiaalgebruik).

Via deze principes worden de specifieke ruimtelijke constanten van de Zoetermeerse buurten uit de jaren zeventig verder gepreciseerd en sommige daarvan worden bewerkt en vernieuwd in de ontwerpvoorstellen. Meer algemene aspecten van de jaren zeventig woningbouwtypologie, zoals een informele voorzijde aan het erf met een getrapte collectiviteit, een private achterzijde met zonnige buitenruimtes aan een groene buffer zijn daarbij onderscheidend. Maar ook een hoge dichtheid in combinatie met een kleinschalige architectuur vormen de meer algemene uitgangspunten van de verschillende ontwerpen.

ONTWERPPRINCIPES

landschap leefomgeving zonering typologie architectuur

Biodiversiteit 	Ontmoetingen 	Menselijke maat 	Berging voorzijde 	Woning als camouflage 
Fietsroute 	Collectieve ruimte 	Contact straat 	Tweezijdige oriëntatie 	Lessenaars dak 
Parkstrook 	Pergola ontmoeting 	Verspringingen 	Splitlevel 	Homogeniteit 
Informele routes 	Galerij 	Berging pergola 	Nieuwe typologie 	Diversiteit woningen 
Trappen 	Parkeerkoffer 	Carport 	Boothuis 	Schuine voorzijde 
Centrale 'hub' 	Parkeerdek 	Parkeren pergola 	Schroefvorm 	Koepeltjes 
Water 	Collectieve tuin 	Stoepje 	Omdraaien oriëntatie 	Tuitgevel 
Grid 	Thuis werken 	Bergingen ondergronds 	Woningen als brug 	Modulair 
Flexibiliteit 	Accent 	Samenvoegen woningen 	Dijkwoning 	Gevelkeuze 





Locatie

Oorspronkelijk ontwerp

Interpretatie

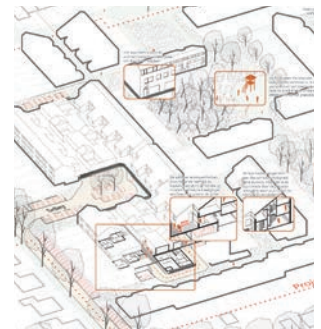
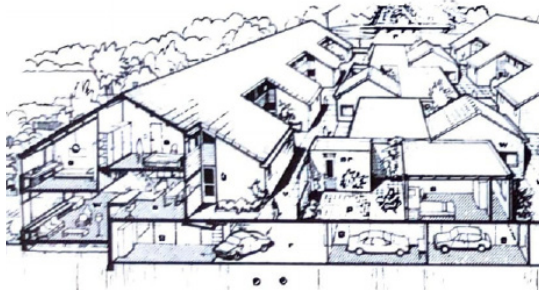
1. Koepeltjesbuurt | Meerzicht | Benno Stegeman
Mike van Staten



2. Pleintjesplan | Landenbuurt – Meerzicht | Leo de Jonge
Michelle Tanis



3. De Woondekken | Bergenbuurt | A. Alberts
Robert Zandjans



Analyseprincipes

Ontwerpprincipes

Eindbeeld

Stedenbouw + Architectuur



Stedenbouw + Architectuur



Doorwerking op de bestaande lokatie



Doorwerking op de bestaande lokatie



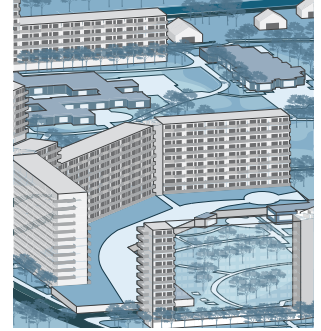
Doorwerking op de bestaande lokatie

Locatie

Oorspronkelijk ontwerp

Interpretatie

4. Era flats | Bossenbuurt | Leo de Jonge
Jelle van Kampen



5. Woningen Palestrinarode | Buytenwegh | Leo de Jonge
Robbert Lancel



6. Albertshoven | Buytenwegh De Leyens | Ton Alberts & Max van Huut
David Sonntag



Analyseprincipes

Ontwerpprincipes

Eindbeeld

Stedenbouw + Architectuur

Stedenbouw + Architectuur



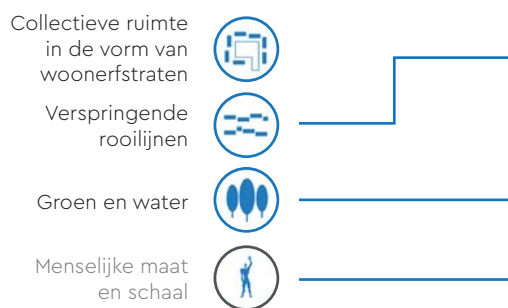
Doorwerking op de bestaande lokatie



Uitwerking aan de rand van de Meerpolder



Uitwerking in het nieuwe entreegebied

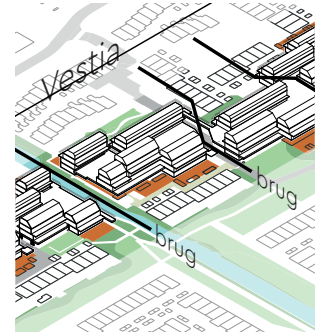


Locatie

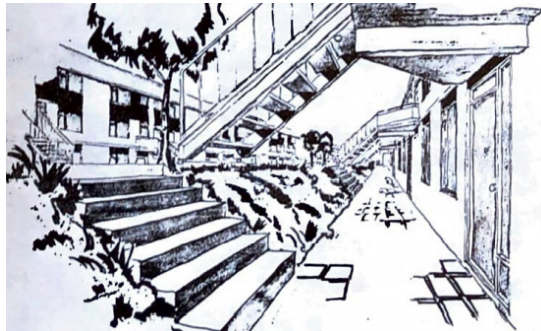
Oorspronkelijk ontwerp

Interpretatie

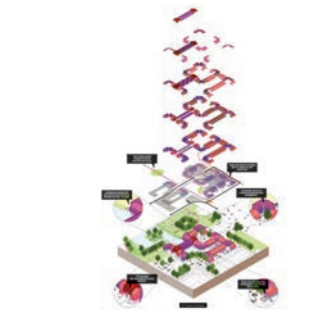
7. Woondekken II en IV | Buytenwegh | J.J. Sterenberg
Harmen Smilde



8. Dijkwoningen | Hovenbuurt – Buytenwegh | Coen Bekink
Bart van Bragt



9. Wooncomplex aan de Roggeakker | Seghwaert | Jan Verhoeven
Kevin van Elten



Analyseprincipes

Stedenbouw + Architectuur

- Collectieve ruimte in de vorm van woondekken 
- Verspringende rooilijnen, ruggenstructuur 
- Collectief parkeren onder parkeerdek 
- Homogene uitstraling 
- Diverse woningtypen 

Ontwerpprincipes

Stedenbouw + Architectuur

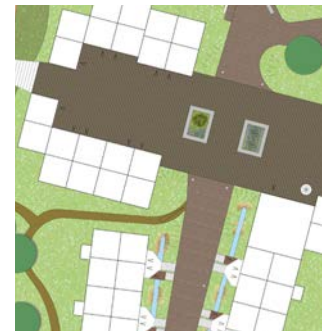
- Doorlopende fietsroute van dek naar dek 
- Gezamenlijke commerciële ruimtes 
- Nieuwe typologie: brugwoningen 
- Diverse woningtypen 

Eindbeeld

Uitwerking in het nieuwe entreegebied



Uitwerking in het nieuwe entreegebied



- Collectieve ruimte in de vorm van een dijk 
- Verspringende rooilijnen 
- Ontsloten aan een dijk 
- Bebo's als camouflage 
- Trappen als overgang privé-openbaar 

- Parkachtige setting 
- Trappen zorgen voor gezonde beweging 
- Netwerk van dijken en paden 
- Trappen als overgang privé-openbaar 
- Diverse woningtypes 

Uitwerking in het nieuwe entreegebied



- Brug als verbindend element 
- Collectieve ruimte in de vorm van hoven 
- Op basis van een vermenigvuldigbaar grid 
- Halve tuitgevels, piramidevormig 
- Verschaalbaar en flexibel bouwsysteem 

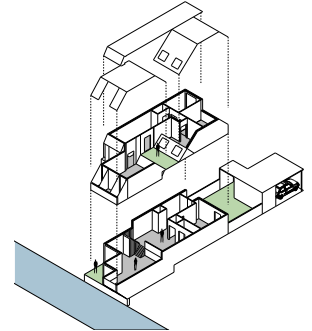
- Doorlopend park als basis 
- Op basis van een grid 
- Hoven onderdeel van doorlopende structuur 
- Verschaalbaar en flexibel bouwsysteem 
- Diverse woningtypes 
- Tweezijdige woonkwaliteit 

Locatie

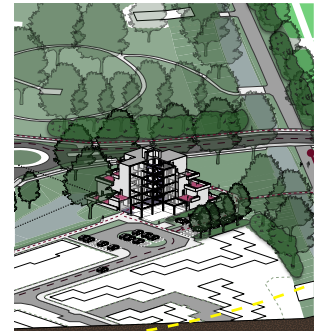
Oorspronkelijk ontwerp

Interpretatie

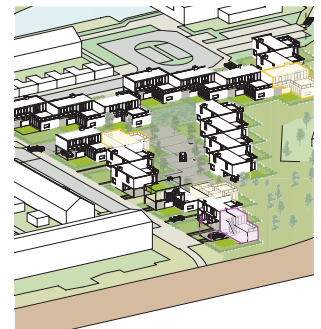
10. Waterwoningen | Seghwaert | Ben Kraan
Edward van Dijk



11. Terrasflat | Palenstein | Wim Davidse
Esther de Rijk



12. Terraswoningen Van der Werffstraat | Palenstein | W.H. Verschoor
Stefan Brouwer



Analyseprincipes

Stedenbouw + Architectuur

- Parkeren onder een carport 
- Uitzicht op het water vanuit woning 
- Splitlevel 
- Schuine voorkant 

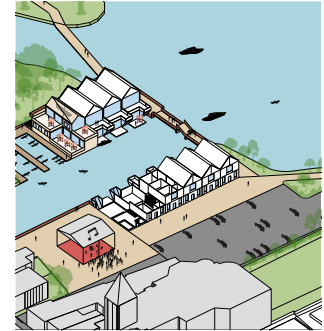
Ontwerpprincipes

Stedenbouw + Architectuur

- Ruimte maken voor oppervlaktewater 
- Bootstalling onder de woning 
- Connectie met het water 

Eindbeeld

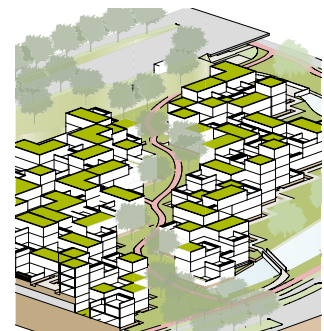
Uitwerking op een locatie aan de Dobbeplass



Uitwerking in het nieuwe entreegebied



Uitwerking in het nieuwe entreegebied



- Accent in de omgeving 
- Groene omgeving 
- Alzijdig aanzicht 
- Gebouw in schroefvorm 
- Flexibele plattegronden 

- Doorlopende groenstructuur 
- Collectief parkeren onder een pergola 
- Stimuleren van biodiversiteit 
- Gebouw in schroefvorm als basis 
- Verbreden ingang door verwijderen bergingen 
- Bergingen buiten onder pergola's 

- Morfologie op basis van grid 
- Sharedspace binnenhof 
- Verspringende rooilijnen 
- Carport met dakterras 
- Homogene uitstraling 

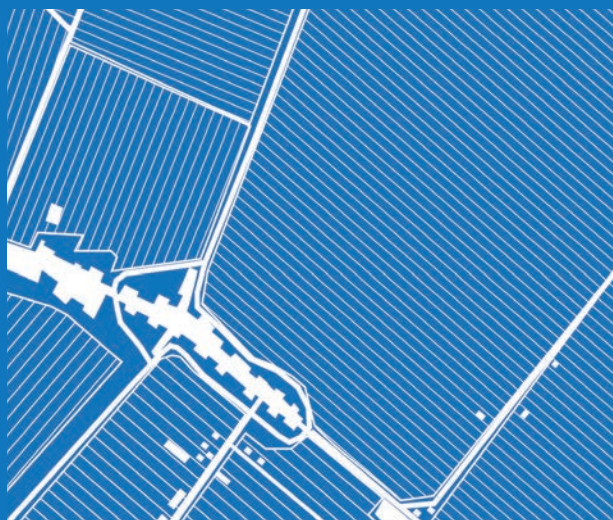
- Op basis van grid hoge dichtheid in ontwerp 
- Zoetermeers stoepje 
- Collectiviteit en ontmoetingen 
- Diverse woningtypen 
- Ondergrondse bergingen, etc. 

PALENSTEIN

De wijkstructuur is ontworpen in 1966 en bestaat uit grootschalige stempels van hoog- en laagbouw, doorsneden door grootschalige infrastructuur en met een centrale groen- en voorzieningzone. De geanalyseerde bebouwingsvlekken zijn kleine 'passtukken' die de driehoekige restructies tussen buffer en stempel opvullen met experimentele groeperingen van woningen.

Terrasflat (1972–1978)
26 premiekoop appartementen
Architect: W. Davidse

Eengezinswoningen met carport (1970)
26 eengezinswoningen
Architect: W.H. Verschoor



Oorspronkelijke morfologie 1950



Mobiliteitsstructuur



Groenstructuur



Bebouwingsstructuur



ENSEMBLE VAN TERRASFLATS

KLIMAATROBUUST VERDICHT VOOR DIER EN MENS

11. Terrasflat | Palenstein | Wim Davidse
Esther de Rijk

PROJECT LOCATIE

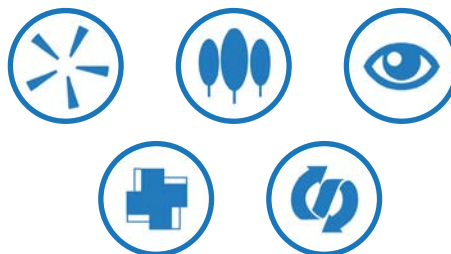


Begin jaren 60 werd besloten dat Zoetermeer moest uitgroeien tot een stad met 100.000 inwoners waarbij werd voorzien in de woningbehoefte van Den Haag. Er werd een plan gemaakt waarbij er rond de oude dorpskern laagbouw werd gerealiseerd. Naar het noorden kwamen er hogere galerijflats waarbij een goede overgang tussen de twee van belang was. Dit is de wijk Palenstein.

Na de realisatie, midden jaren 70, bleven er een aantal kavels onbebouwd. Een van deze kavels was oorspronkelijk bedoeld voor een torenflat, maar door de vele

monotonie in de wijk was er behoefte aan meer variatie. Niet alleen in Palenstein, maar ook in andere steden. Aan het einde van de jaren zestig werd daarom het programma Experimentele Woningbouw opgestart. Er konden subsidies worden aangevraagd voor plannen met een vernieuwend ontwerp en een verbeterde woonkwaliteit, waarna ze het predicaat Experimentele Woningbouw kregen. De terrasflat in Zoetermeer is een van deze plannen.

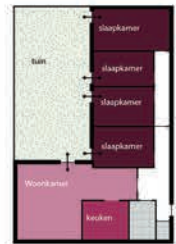
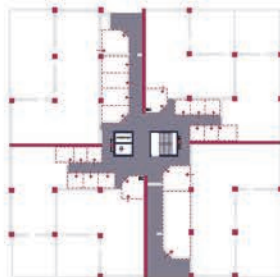
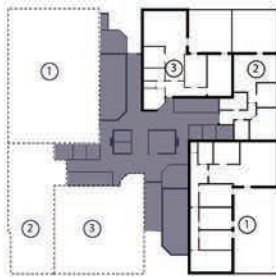
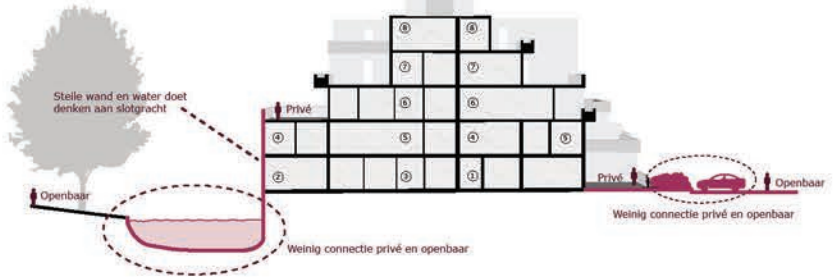
ANALYSE PRINCIPES



Op de plek van de geplande torenflat zou een ontwerp van architect Wim Davidse komen met driezijdige terrasflats die door een ondergrondse parkeergarage werden gekoppeld. Uiteindelijk is er een terrasflat gerealiseerd.

De centrale vraag in dit onderzoek is hoe er met dit Zoetermeerse erfgoed moet worden omgegaan. Wat waardeert men aan de terrasflat, wat zijn kansen en knelpunten en hoe kan het gebouw bijdragen aan verdichting en een klimaatadaptieve en biodiverse toekomst?





Context en begane grond uitgelicht

DE TERRASFLAT EN DE OMGEVING

De terrasflat ligt in de wijk Palenstein en centraal in Zoetermeer. Functies zijn binnen korte afstand bereikbaar en ook is de terrasflat makkelijk te bereiken met verschillende vervoersmodaliteiten. De focus ligt op langzaam verkeer. De terrasflat ligt in een groene omgeving. Er zijn verschillende soorten groen te onderscheiden, zoals gebruiksgroen om de terrasflat heen. Maar ook buffergroen en groene bermen.

DE TERRASFLAT

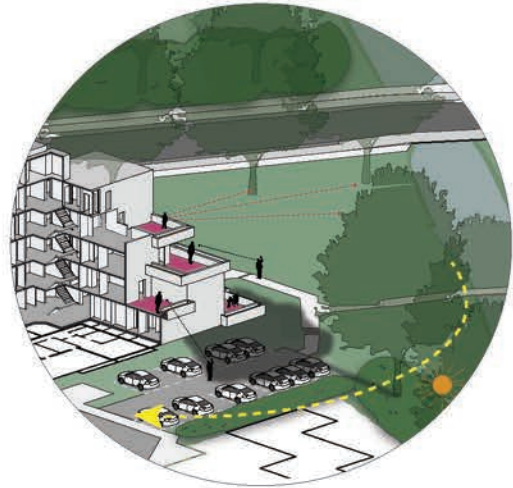
In de terrasflat zijn acht verschillende woningtypes te vinden waarbij het terras het middelpunt van de woning vormt. De grootte van de woningen varieert van een tot vier slaapkamers. Het gebouw heeft een kolommenconstructie met vier draagmuren. In het hart van het gebouw zijn de trap, de lift en de leidingkokers te vinden. Dit zijn vaste elementen in het gebouw. De bergingen zich op de begane grond, gesitueerd langs de hal. Ze zijn goed bereikbaar maar deze situering zorgt er wel voor dat de hal donker en krap is.

WAARDERING VAN DE TERRASFLAT

Het onderzoek naar de bestaande terrasflat, en interviews met bewoners, zijn samengevat in de waardering voor de terrasflat, en zijn basis voor het ontwerp.



"Verschillende woninggroottes"



"Harde overgang privé en openbaar"

"De terrasflat is een tijdloos ontwerp en kan nog steeds als inspirerend voorbeeld dienen. Zijn alzijdigheid, beperkte ruimtelijke impact en een mix van verschillende woninggroottes zijn waardevol"

"De opbouw van hoogbouw met terrassen waarop groen nadrukkelijk aanwezig is, is een trend die opnieuw zichtbaar is in de hedendaagse architectuur"

"Bewoners ervaren de terrassen en tuinen als de prettigste plek van de woning. Ze zijn ruim en zonnig"

"De terrasflat is goed te bereiken, zowel te voet, met de fiets als met de auto"

"De groene omgeving zorgt voor mooie uitzichten vanuit de woningen en vanaf de terrassen"



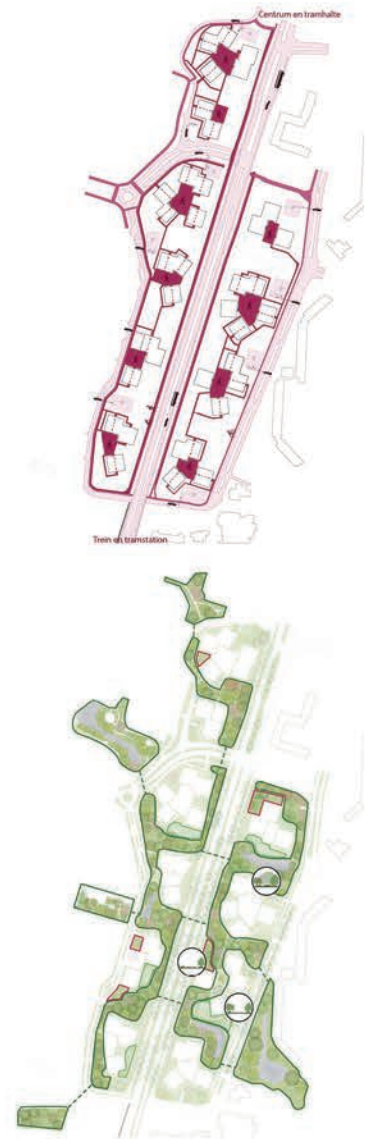
"Verschillende centra zijn op loopafstand bereikbaar"

"Bomen in de omgeving zijn vaak zo groot dat ze licht weg houden uit de woningen. Het groen wordt vaak slecht onderhouden"

"Parkeerplaatsen zijn vaak vol doordat mensen die verderop in de wijk wonen hier parkeren"

"De woningen zijn allemaal op zichzelf gericht. Er zijn geen collectieve ruimtes en ook is hier in het pand geen ruimte voor. Vooral oudere mensen missen dit"

Waardering van de terrasflat



Het entreegebied

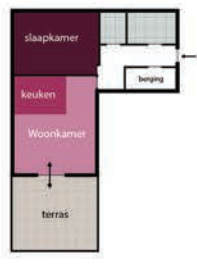
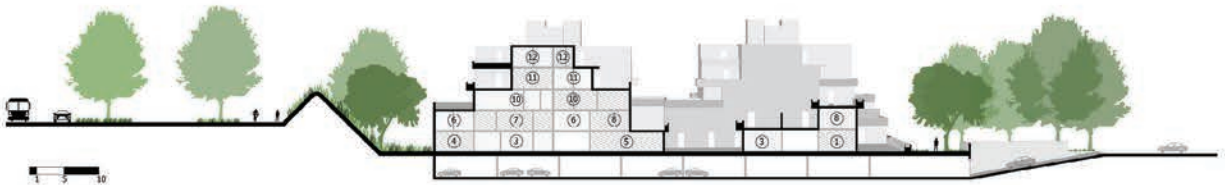
HET ENTREEGEBIED

Het entreegebied in Zoetermeer vormt een schakel tussen het buitengebied en verschillende groene gebieden in de stad. Deze plek is gekozen om klimaatrobuust, inclusief en biodivers te verdichten. Het ontwerp heeft een doorlopende groenstructuur waarlangs verschillende soorten groen zijn gesitueerd, zoals bloemenweides, loofbossen en open weides. Ten tweede ligt de focus in het gebied op langzaam verkeer, zoals ook te zien is in de uitwerking van het ensemble.

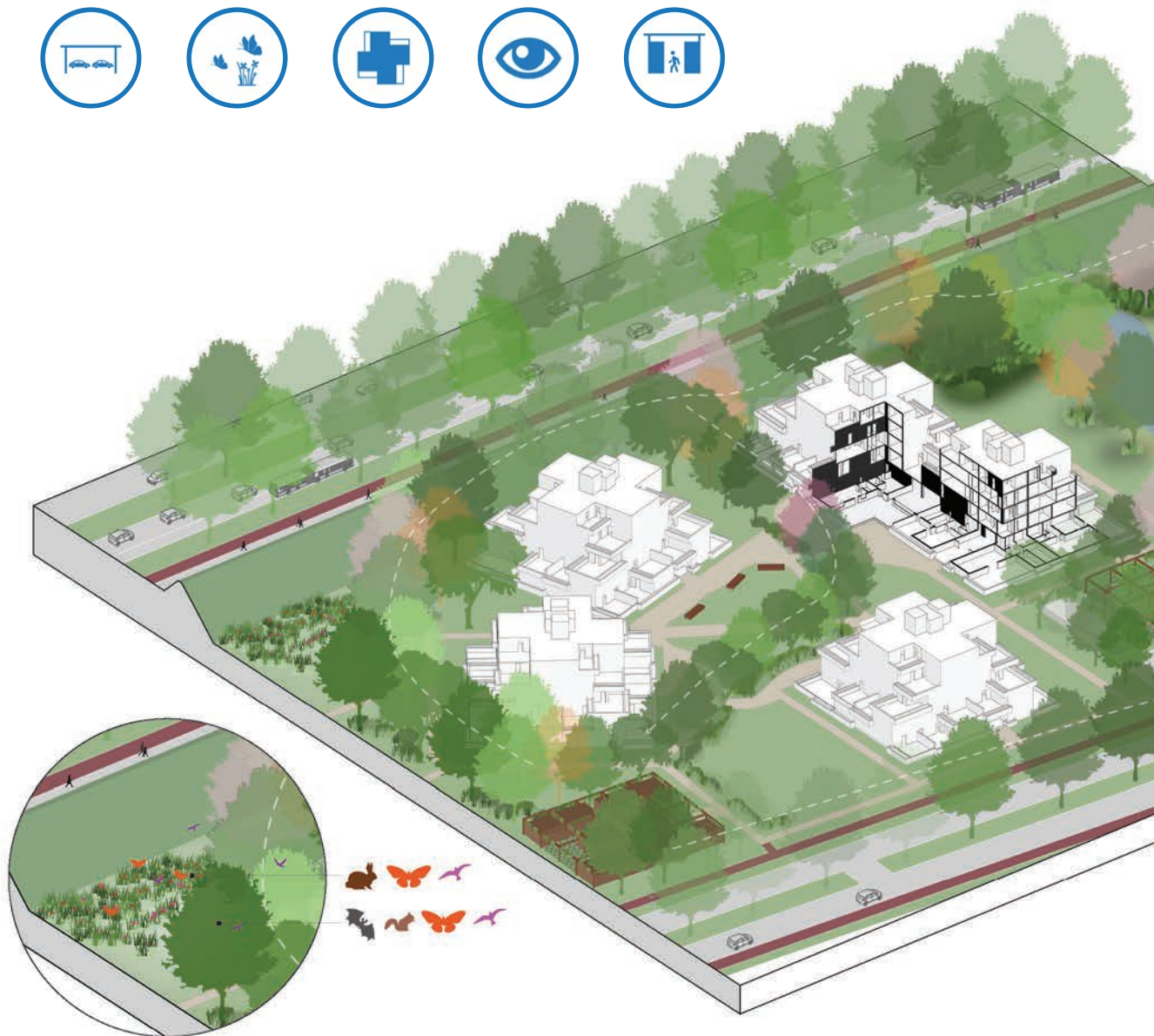
Meerdere terrasflats vormen ensembles in het entreegebied. Er ontstaan deels omsloten en knusse collectieve ruimtes. De invulling van de collectieve ruimtes verschilt per ensemble. Men kan wonen aan een collectieve (moes)tuin, speeltuin, een levendig plein of aan het landschap. Zo wordt tegemoet gekomen aan de wensen van verschillende doelgroepen.

WONEN AAN EEN COLLECTIEVE MOESTUIN

In dit ensemble woont men aan een collectieve moestuin. De schakeling van de terrasflats creëert ruimte om een andere woonvorm te realiseren, en ondergronds parkeren. De hallen zijn licht en zorgen voor zichtlijnen door het verwijderen van de bergingen. Het groene karakter zorgt voor zo min mogelijk impact op de natuur. Een voorbeeld zijn de parkeerbossen en de grote mate van biodiversiteit (zie volgende pagina).



ONTWERPPRINCIPES



Uitwerking ensemble

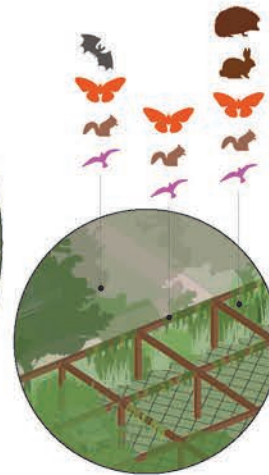
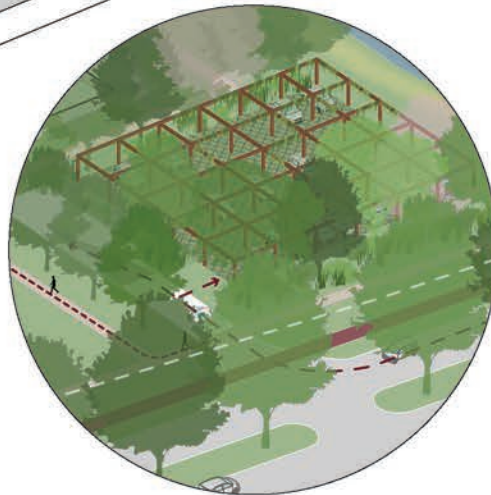
Het uitgewerkte ensemble heeft een collectieve tuin en moestuin. Hier waant men zich in een eigen tuin die gedeeld wordt met de andere inwoners van de terrasflats. Het is een plek om samen te komen en te genieten van de natuur om de terrasflats heen maar ook de natuur die door de collectieve ruimte heen loopt. Hier staat men dichtbij de natuur en zijn verschillende diersoorten te zien.

PARKEREN, ONTSLUITINGEN EN BERGINGEN

Ontsluiting vindt plaats via de omliggende weg, de Boerhaavelaan. Parkeren is buiten het ensemble gesitueerd waardoor het ensemble een fijn woon en verblijfsgebied kent. Ook fietsen worden buiten het ensemble, in schuurtjes, geparkeerd. Het auto en fietsparkeren is opgelost onder begroeide pergola's en omringd door verschillende boomsoorten, struiken en hoge grassen. Dit zorgt voor een habitat waar verschillende diersoorten leven, zoals insecten en vogelsoorten.

COLLECTIEVE MOESTUIN

De collectieve buitenruimte is ingericht als een gezamenlijke tuin waarbij verschillende soorten moestuinen worden gerealiseerd, zoals een boomgaard. Verder zijn er verschillende zit- en speelgelegenheden. Een doorlopende groenstructuur door het plan heen trekt het leefgebied van de dieren het ensemble in. De verschillende moestuinen zijn afgescheiden door een haag die onderdak biedt aan verschillende diersoorten.



CONNECTIE BINNEN EN BUITEN

Daar waar de terrasflat geschakeld is ontstaat een grote ruimte die gebruikt is om een nieuwe woonvorm te creëren. Starters en jongeren kunnen een kamer huren en gebruik maken van de gezamenlijke faciliteiten. Deze ruimte en de collectieve buitenruimte hebben een sterke connectie. De terrasflats zijn natuurinclusief. Via groene gevels en geïntegreerde plantenbakken worden dieren naar het groene dak geleid. De daken vormen een veilige plek voor vele diersoorten.

Ensembles van terrasflats zijn een ideaal middel om Zoetermeer klimaatrobust, inclusief en biodivers te verdichten.

TERRASWONINGEN 2.0

12. Terraswoningen Van der Werffstraat | Palenstein | W.H. Verschoor
Stefan Brouwer

PROJECT LOCATIE



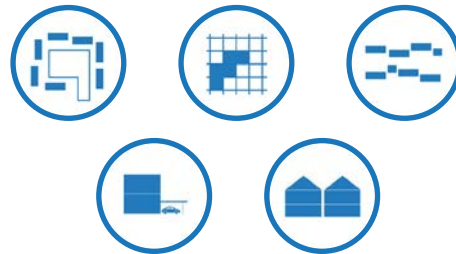
In de wijk Palenstein is een duidelijke scheiding merkbaar tussen hoogbouw in het noorden en laagbouw in het zuiden. De wijk zal voornamelijk bestaan uit hoogbouw, maar vanwege negatieve reacties werd overgegaan in laagbouw. De laagbouw werd als rijtjeshuizen gestempeld door de wijken, wat weer zorgde voor eentonigheid. Ook hier kwam de reactie dat er meer variatie in architectuur gewenst was. Op deze manier ontstond het woonerf. In de wijk Palenstein was dit het project van W.H. Verschoor aan de Van der Werffstraat. Op deze manier werd de top-down georganiseerde stad steeds meer toegeëigend door de inwoners.

Het plan van architect W.H. Verschoor – de terraswoningen aan de Van der Werffstraat – drukt zich uit als woonerf. Dit is te merken doordat het erf gescheiden wordt van de straat en de schakeling van de woningen. In beginsel is het plan streng georganiseerd met intentie om de emancipatoire collectiviteit in deze gemeenschap (samenleven aan deze straat) te laten ontstaan. Dit deed Verschoor door alle

woningen te schakelen langs een 'shared space' en de huizen te positioneren op een open veld, het gemeenschappelijk groen. De 'shared space', waar auto's en voetgangers gelijktijdig gebruik maken, is hierbij de nieuwe typologie van openbare ruimte die de stratenstructuur van de wijk Palenstein doorbreekt. De verblijfskwaliteit en de verkeersfunctie worden hierbij gecombineerd. De omheiningen van de tuinen werden met opzet laag gehouden om de openheid van dit plan, en dus het aanwakkeren van de emancipatoire collectiviteit, te versterken. De architect heeft door middel van een grid van vierkanten het gehele plan streng gestructureerd en geordend. Het grid bepaalde de rangschikking van bebouwing, tuinen, straten, het gemeenschappelijke groen en het hof.

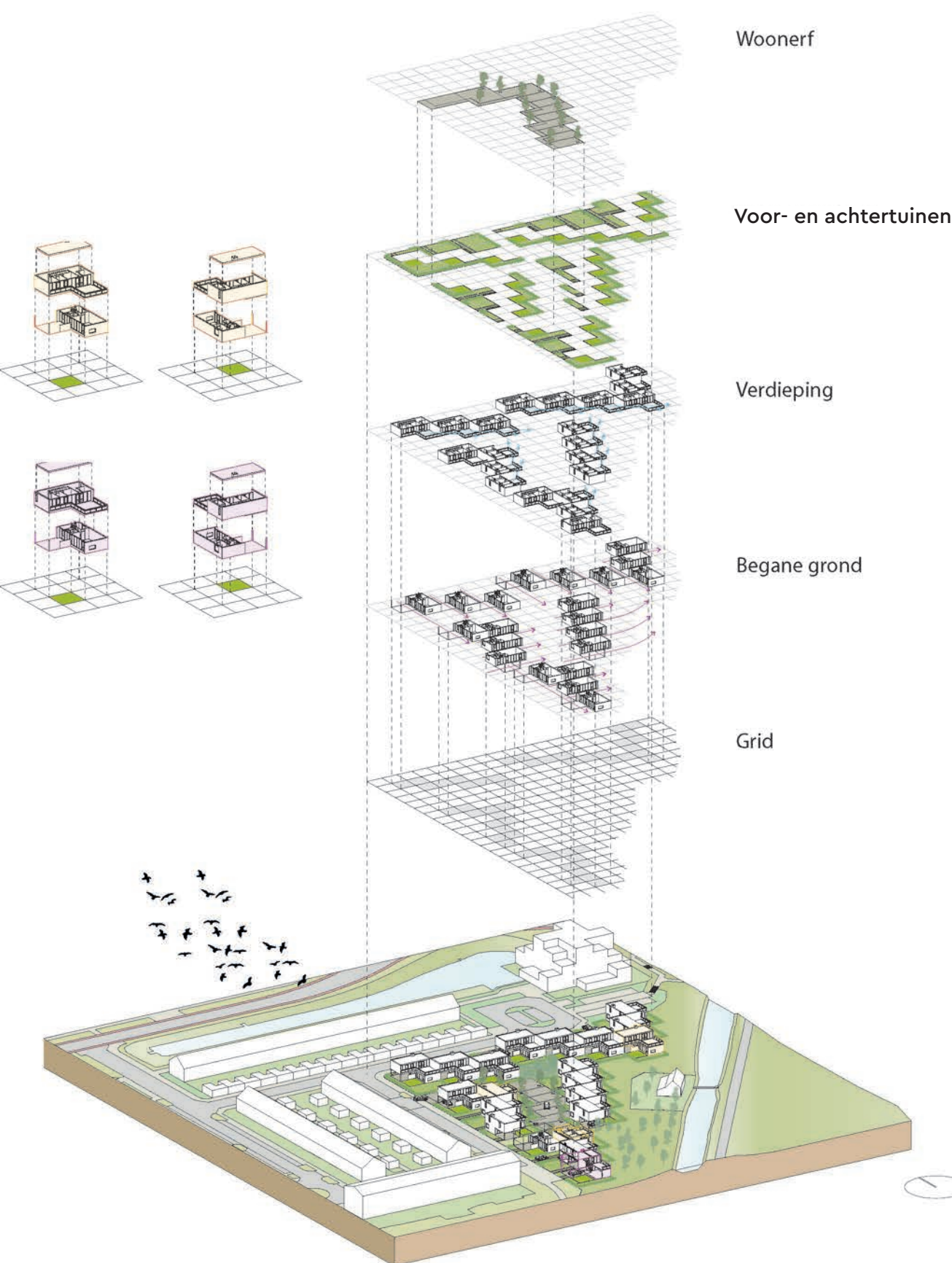
Het optimisme ten aanzien van de maakbare samenleving was kenmerkend voor de architectonische en stedenbouwkundige plannen van de jaren zeventig. Het strenge ordenen is wellicht te veel opgelegd door deze architect; het plan is binnen

ANALYSE PRINCIPES



3 jaar volledig de andere kant op geslagen. Er was sprake van beklemmende sociale controle, wat vaker bij projecten vanuit de Experimentele Woningbouw in die tijd ontstond. De omheiningen van de tuinen werden verhoogd en sommige tuinen werden vergroot door het claimen van stukken grond van het gemeenschappelijke groen. De openbare en collectieve ruimte werden geprivatiseerd. Dit gebeurde vanwege het onveilige gevoel dat voortkomt uit het imago dat Palenstein heeft. In deze wijk is veel sociale woningbouw, wat zorgt voor sociale problemen doordat armoede, overlast en verschillende culturen hier werden geconcentreerd. Dit is de reden waarom een aantal galerijflats uiteindelijk is gesloopt.

Met het ontwerp aan de Afrikaweg wordt het structuralisme ingezet om naast de collectieve en openbare ruimte te voorzien in patio's die ingesloten worden door de bebouwing. Dit om een eigen privé buitenruimte te faciliteren. Deze introverte tuinen worden afgewisseld met extraverte tuinen die een sociale interactie met de pleinen aangaan.



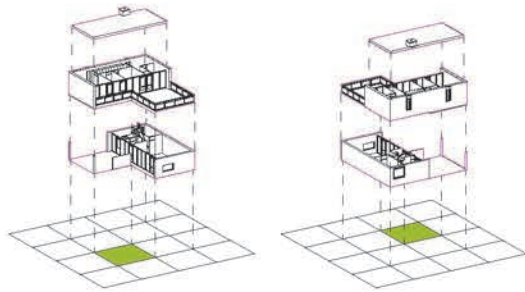
Woonerf

Voor- en achtertuinen

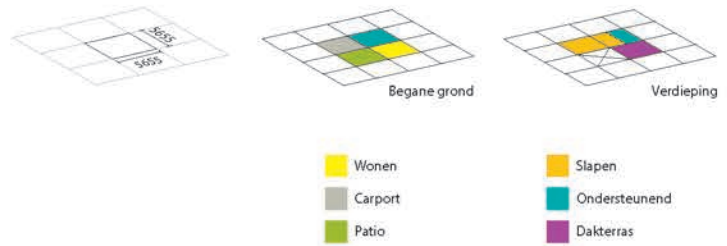
Verdieping

Begane grond

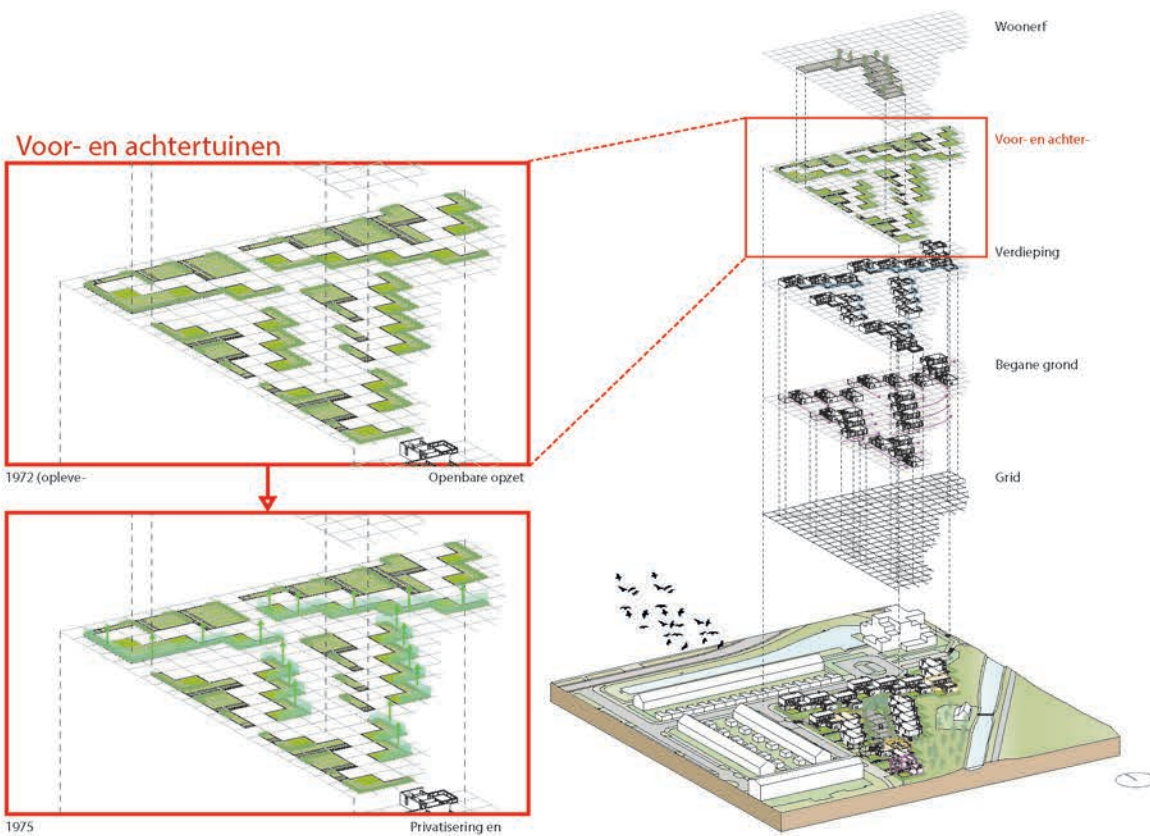
Grid



Opbouw eengezinswoningen



Zonering en programmering



STRUCTURALISTISCHE OPZET

De eengezinswoningen van W.H. Verschoor zijn volledig opgezet volgens het structuralisme. Verschoor heeft over het bouwka- vel een grid gelegd dat gebaseerd is op de beukmaat van 5,6 meter.

De morfologie van de eengezinswoningen bestaat uit twee rechthoekige volumes van twee vierkanten diep. Door de bovenste verdieping een kwartslag te roteren, ontstaat er onder deze verdieping op de begane grond de carport. Door de L-vorm van

het volume ontstaat er achter de carport de patio die door de lage omheining een visuele verbinding maakt met het achterliggende openbare landschap.

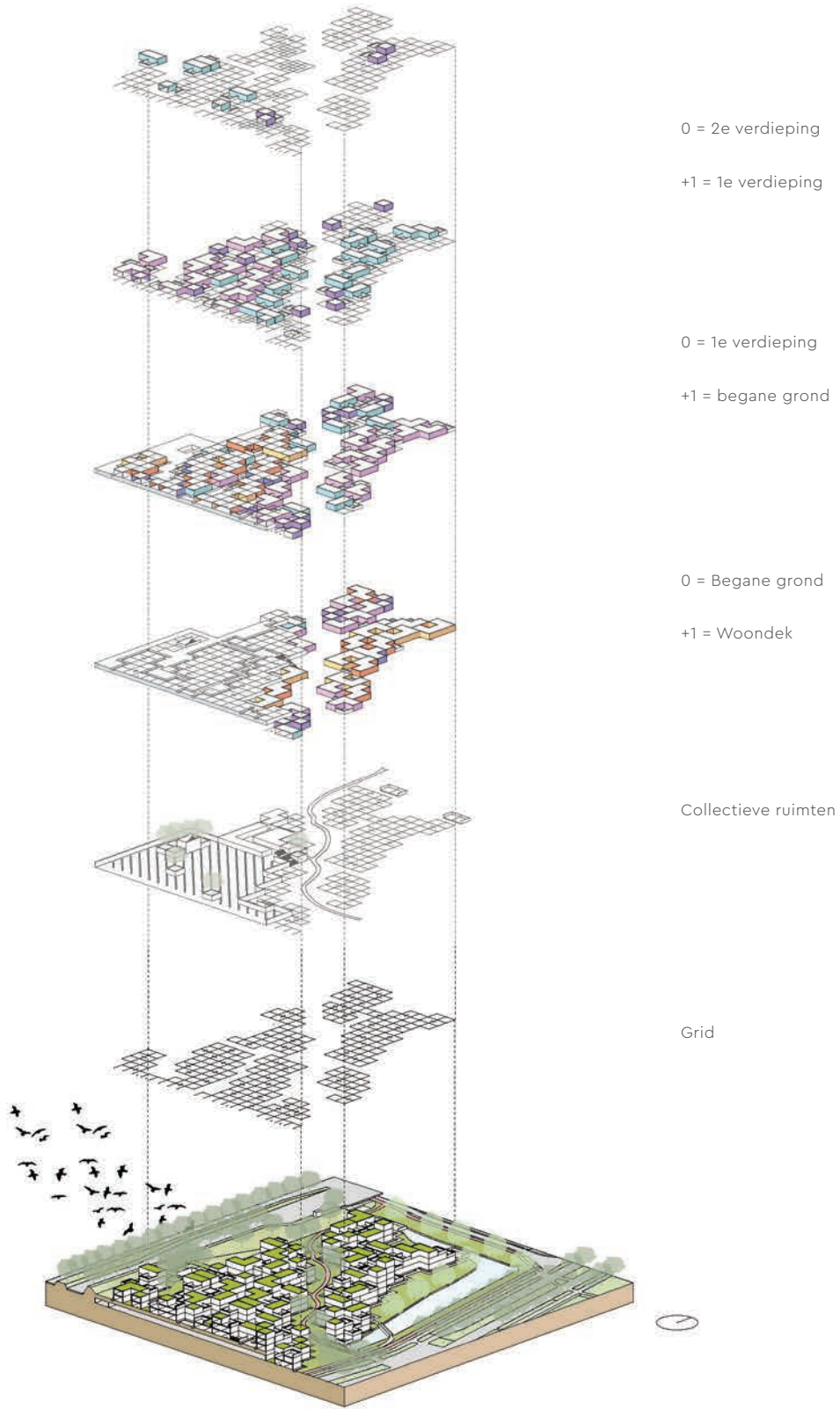
De zonering van het woonprogramma en de diepte van de voor- en achtertuinen zijn daarbij ook volledig opgezet volgens het uitgezette grid.

PRIVATISERING TUI- NEN

Van oorsprong was het de intentie van W.H. Verschoor om de omheiningen van de voor- en achtertuinen zo laag mogelijk te

houden. Op deze manier zal de sociale controle en visuele relatie met het landschap versterkt worden.

Door de sociale fricties in de wijk Palenstein besloten de bewoners om deze omheining drie jaar na oplevering in 1972 te verhogen door middel van met hoge hagen en hekken. Ook het gemeenschappelijk groen werd door de bewoners van de hoekwoningen geclaimd.



Axonometrie ontwerp Afrikaweg



SOCIAAL-CULTURELE VERBONDENHEID

Met het ontwerp is het FUR-thema 'Sociaal-culturele verbondenheid' in acht genomen. Daarbij is gestreefd naar inclusiviteit met mix van verschillende woonklassen, collectiviteit/buurt-wijkgedachte en programmamix op kleine schaal.

Voor de inclusiviteit wordt ingezet op het opbouwen van wooncarrière in eigen wijk, waarbij diverse typologieën voor de verschillende levensfasen worden aangeboden. De collectiviteit wordt gefaciliteerd door middel van de parkeergarage, fietsenstalling, fietsenmaker, centrale energieopslag en bergingen onder het woondek, de stadsparken en de ontmoetings- en sportpleinen. De programmamix op kleine schaal wordt bewerkstelligt door de (commerciële voorzieningen in de plinten langs de stadsparken.



-  Autoluw en autovrij
-  herplanten en toevoegen
-  Bijdrage aan natuur en biodiversiteit
-  Opvang hemelwater
-  Verhard oppervlak beperken
-  Collectieve ruimtes
-  Levensloopbestendig
-  groen-blaue dak



ONTWERPPRINCIPES

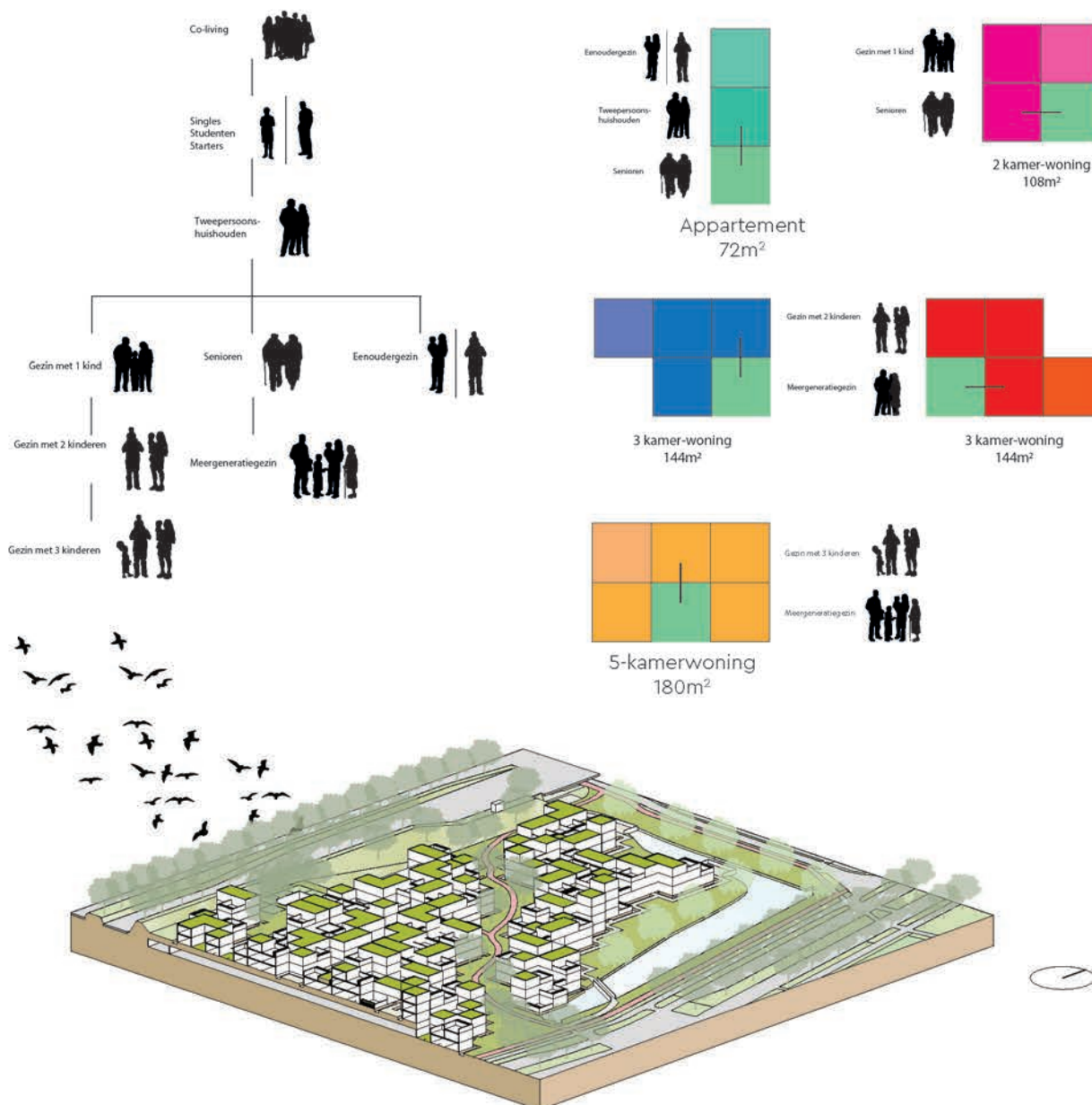


WOONCARRIÈRE

Door het faciliteren van een breed aanbod aan woningtypologieën wordt het mogelijk gemaakt een wooncarrière in de eigen wijk op te bouwen. De woningen nemen in oppervlakte toe of af, afhankelijk van de levensfase en de daarbij behorende behoeften.

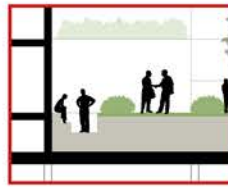
Op deze manier ontstaat er ook een grote mix aan woningtypologieën die door elkaar heen in de wijk gesitueerd zijn, waardoor sociale cohesie tot stand kan komen.

Typologieën levensfasen

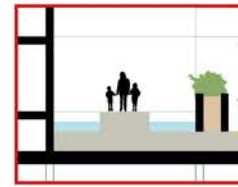


OVERGANG OPENBAAR EN COLLECTIEF NAAR PRIVAAT

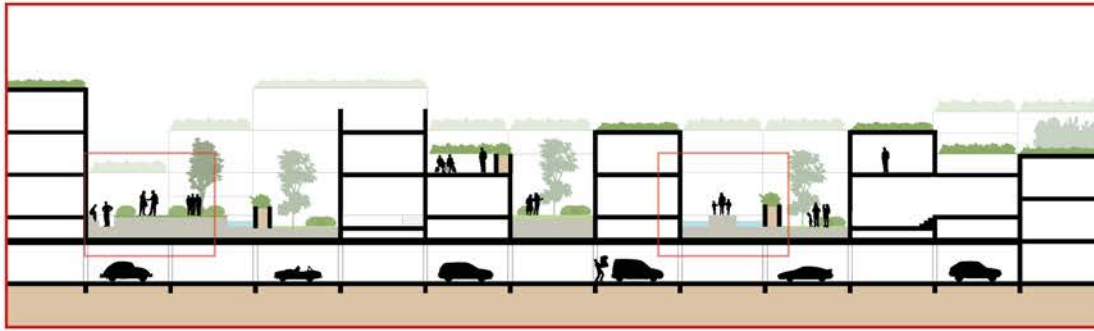
De overgang van openbaar en collectief naar privaat wordt bewerkstelligd door middel van 'distancing', hetzij met beekjes of met 'Zoetermeerse stoepjes'. De brug verbindt de voordeur met de straat.



Verdiept 'Zoetermeers' stoepje



Beek



plattegronden

doorsnede fragment



begane grond



2e verdieping



1e verdieping

6 12 18 24 30 m



3e verdieping

6 12 18 24 30 m

ONTWERPSTRUCTUUR

De verschillende typologieën worden op elkaar gestapeld om hoge dichtheid te bewerkstelligen. De grote woningen bevinden zich op de begane grond – hetzij op het maaiveld of op het woondek. De woningen daarbovenop nemen elke verdieping met 36m² in oppervlakte af. Hierdoor verjongen

de bouwmassa's en ontstaan er dakterrassen, zodat elke woning zijn eigen privé buitenruimte heeft.

De op elkaar gestapelde woningen worden door middel van een portiek ontsloten. De woningen op de begane grond hebben hun ontsluiting aan de straat.

De bouwhoogtes variëren van twee tot vier lagen hoog. Bij de smalle straten van 6m breed is de bouwhoogte niet hoger dan 6m (twee bouwlagen). Aan de pleinen en parken neemt de bouwhoogte toe.

MEERZICHT

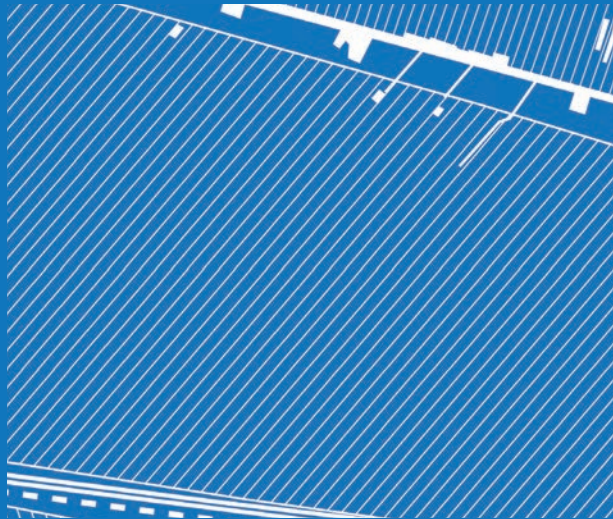
De wijkopzet is ontworpen in 1969. In eerste instantie werden grootschalige stempels van hoog- en laagbouw toegepast, later volgde een invulling van intensieve laagbouw met geïntegreerde parkeervoorzieningen. Groene zones ('vingers') steken vanuit het randpark de wijk in tot aan het voorzieningencentrum. Er is een hiërarchie in verkeersstromen aangebracht met gescheiden wandelpaden, fietspaden en autowegen. De geanalyseerde vlekken zijn twee grootschalige stempels en twee experimentele 'passtukken': één aan de rand en één midden in de wijk.

Het Pleintjesplan (1968–1972)
626 woningwetwoningen in 3 typen
Architect: Leo de Jonge

Woondekken (1972–1975)
239 premiekoopwoningen, 156 veldwoningen,
68 dekwoningen
Architect: Ton Albers

Koepelwoningen (1972–1974)
116 woningen (99 met koepel, 17 met tentdak)
Architect: Bureau Benno Stegeman

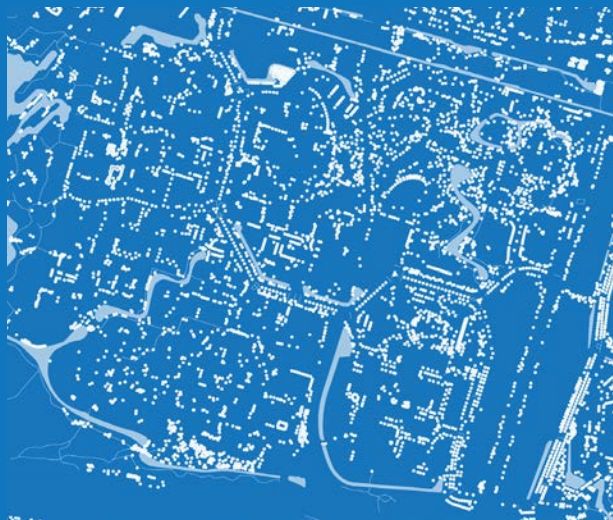
ERA Galerijflat met daktuin (1974)
618 woningen met drie inbouwpakketten
Architect: Leo de Jonge



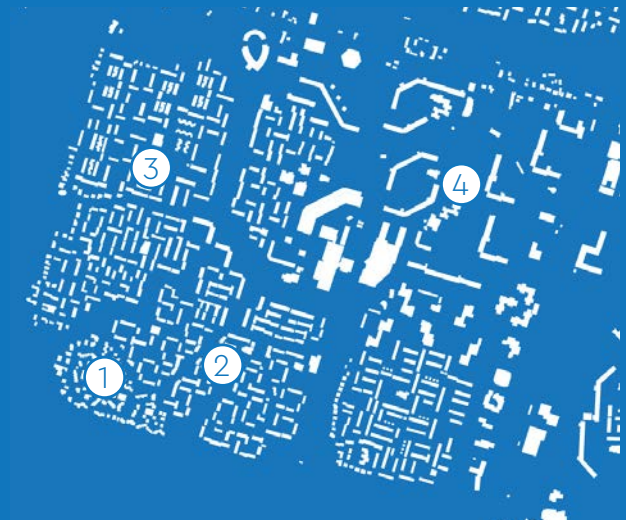
Oorspronkelijke morfologie 1950



Mobiliteitsstructuur



Groenstructuur



Bebouwingsstructuur



HET NIEUWE WERKEN: THUISWERKBUURTEN

1. Koepeltjesbuurt | Meerzicht | Benno Stegeman
Mike van Staten

PROJECT LOCATIE



"In de toekomst hebben mensen een 4-daagse werkweek, dan moeten ze ook uit de voeten kunnen in hun leefomgeving"
- Benno Stegeman

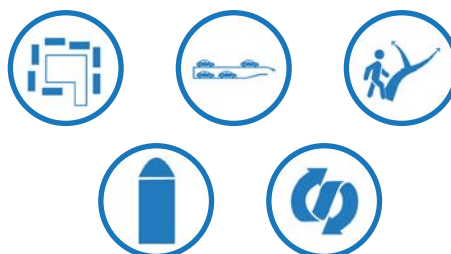
De architect van de buurt was destijds al bezig met de relatie tussen wonen en werken. Nu blijkt dat in deze tijd relevanter dan ooit. Het 1,5 meter thuiswerkexperiment waar we in begin 2020 in zijn beland heeft mij tot nadenken gezet. Het laat nieuwe mogelijkheden zien, die we voorheen niet mogelijk achtten. Zo zien we dat veel niet-cruciale beroepen nog steeds maar nu vanuit huis beoefend kunnen

worden. Een nieuwe doelgroep om het stedenbouwkundig instrumentarium op los te laten is de huidige 'corona-thuiswerker'. Hoe ziet een buurt er uit waar na een paar weken thuiswerken de muren niet op je af komen?

De Koepeltjesbuurt van Architect Benno Stegemans is hier de ideale testlocatie voor.

Ik kom zelf uit een stad die in mijn ogen veel lijkt op Zoetermeer: Spijkenisse. Wat mij altijd opvalt is de belangrijke rol van de auto. Er zijn nu nog ingewikkelde verkeersknopen en

ANALYSE PRINCIPES



lappen asfalt nodig om mensen 's ochtends en 's middags van en naar hun werk te krijgen. En zelfs dan staat men dagelijks in de file. Vervolgens ben je de helft van je dag kwijt aan reizen met de bijbehorende frustratie en luchtverontreiniging. Kan dit niet anders? Thuiswerkbuurten in gemeenten als Zoetermeer en Spijkenisse zouden uitkomst kunnen bieden.





ANALYSE

Tijdens de analyse viel me vooral op dat het een ontzettend groene buurt is waar je als voetganger de baas bent. De ruimten hebben een fijne maat, waardoor in de loop der jaren de auto er niet alsnog in is gesloten, zoals bij het naastgelegen Pleintjesplan. De parkeercoffers zorgen ervoor dat je een buurt hebt om in te verblijven en de speelse verkaveling biedt verrassende perspectieven, waardoor het in ieder geval visueel niet verveeld.

VERTICAAL GROEN & PRIVACY

Waar het idee was om een horizontaal groen open park te creëren, middels een beplantingsplan voor alle tuinen, is nu juist de charme dat het veel verticaal groen heeft. Hoge hagen en flinke bomen maken de ruimtes nog intiemer. Er heeft hier een strijd gewoed tussen privacy en transparantie, waarbij er tenminste geen Gamma-schuttingen zijn geplaatst! Er is goed rekening gehouden met de overgang tussen privé en openbaar middels groenzones.

ENCLAVE

Zoals vele buurten in Zoetermeer zoekt het weinig toenadering met de naastgelegen plannen. In stedenbouwkundig opzicht een gemiste kans, maar het zorgt wel voor een fijne plek voor de bewoners.

FLEXIBELE PLATTEGROND

Opvallend aan de woningen is om te zien hoe efficiënt en flexibel de plattegronden zijn. De woningen zijn makkelijk uit te breiden en op te toppen (met hele verdiepingen!)



Wonen in een park:
Openbaar + privé groen

Parkeercoffers
middelpunt
van subbuurtjes

Netwerk van paden & pleinen,
identiteit, geen doorsnee straten

Verkaveling





Principes Thuiswerkbuurten

- Bruikbaar groen
- (Deel)auto parkeert aan de rand
- Menselijke maat
- Creër werkplekken aan de straat
- Ontmoeting tussen thuiswerkers
- Recreatief groen binnen handbereik
- Flexibiliteit in de woningplattegrond
- Zoek aansluiting op andere buurten
- Voldoende 'afleiding' voor kinderen

HET ONTWERP

De basis voor een goede Thuiswerkbuurt lag er al. De buurt is een fijn milieu voor de voetganger en er is meer dan voldoende groen in de buurt ter afleiding. Maar de kwaliteit van thuiswerken die we (tijdens de coronacrisis) missen zit in de volgende behoeften: flexibiliteit in tijd en ruimte (waar je werkt), levendigheid om je heen en het wel/geen afleiding hebben wanneer je daar behoefte aan hebt.

HUIDIG

De buurt werkt als een systeem om de auto er buiten te houden. Dit kunnen we benutten om ruimtes te maken voor het thuiswerken.

TUSSENSTAP

De woningen moeten thuiswerkproof gemaakt worden. Dit doen we door de bergingen aan de straat in te zetten om de connectie met de buurt en het 'buiten' te maken. Dit is een eerste stap om aan de behoeften te voldoen.

THUISWERKBUURT

Vervolgens staan er een hoop auto's ongebruikt in de parkeerbox stoffig te worden. Deze koffers transformeren we tot de thuiswerkhubs die de benodigde flexibiliteit, levendigheid en afleiding een plek geven. De auto's kunnen vervangen worden door een deelsysteem. De hubs hebben een eigen karakter waaronder twee 'Thuiswerkhubs' met de focus op werkvoorzieningen en twee 'Verdichtingshubs' waar de focus ligt op verdichting.



1. Thuiswerkhub:
De CKC Dependance



2. Verdichtingshub:
Buurtkantine 1



3. Verdichtingshub:
Buurtkantine 2



4. Thuiswerkhub:
De Bouwkeet



5. Basisschool &
BSO



EFFECTEN

De te verwachten effecten op de stad als er meer Thuiswerkbuurten ingezet worden zijn:

- Dure kantoren op mooie (stations) locaties zijn niet meer nodig.
- Het dagritme beperkt zich niet meer tot een periode van 9 tot 5. Winkelcentra zien klanten meer verspreid over de dag en er zijn minder files in de spits
- Minder autoverkeer in de steden, waardoor er meer ruimte vrij komt voor voetganger en fietser en een gezondere leefomgeving ontstaat.



ONTWERPPRINCIPES





HET PLEINTJESPLAN

VERBORGEN ERFGOED WEER ZICHTBAAR IN ZOETERMEER

2. Pleintjesplan | Landenbuurt – Meerzicht | Leo de Jonge
Michelle Tanis

PROJECT LOCATIE



Zoetermeer, een groeikern uit de jaren zeventig is op zoek naar mogelijkheden en scenario's om haar oorsprong (de geplande stad), werkelijkheid (de suburbane geleefde stad) en toekomst (de vitale stad) met elkaar te verbinden. Tijdens deze studio zijn we op zoek gegaan naar de erfgoedparels en principes (idealen) van Zoetermeer, waar we op voort konden bouwen voor toekomstige ontwikkelingen.

In de jaren zeventig is Zoetermeer aangewezen om circa 100.000 woningen onder te brengen ten behoeve van het nabijgelegen Den Haag. Het kleine dorpje Zoetermeer groeide in een zeer korte tijd uit tot een middelgrote stad en later zelfs tot een suburbane stad. Maar in vergelijking tot historische steden is Zoetermeer nog geen complete stad: de stad dient zich ook te verhouden tot de 'algemene' stedelijke opgaven en sociaal-maatschappelijke veranderingen. Bovendien groeit de aandacht voor het cultureel erfgoed

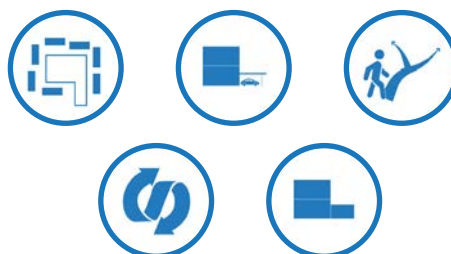
van Zoetermeer steeds meer. De verdere verstedelijking en transformatie van een stad als Zoetermeer zal ongetwijfeld leiden tot ruimtelijke ingrepen en heeft daarbij ook gevolgen voor de architectuur en stedenbouw uit de begintijd van de groeikernen, zoals het Pleintjesplan in Zoetermeer van Leo de Jonge.

Het Pleintjesplan ligt in de wijk Meerzicht en is daarmee de tweede wijk van Zoetermeer die werd gebouwd nadat het dorp als groeikern voor regio Den Haag werd aangewezen. Eén van de hoofdstedenbouwkundigen van het plan voor Zoetermeer was ir. W. Schut, de minister die in 1968 het subsidieprogramma Experimentele Woningbouw initieerde. Architect Leo de Jonge was de architect van de 626 woningwetwoningen; tevens was hij lid van de Adviescommissie voor Experimentele Woningbouw. Na de vele kritiek vanuit de bevolking op de eerste gerealiseerde wijk met grootschalige hoogbouw

in Palenstein, werd het stedenbouwkundig plan voor Zoetermeer na veel inspraak in 1972 gewijzigd. Het Pleintjesplan werd de tweede bouwvlek in Meerzicht en is het eerste experiment met het bouwen van wat later 'woonerven' of 'bloemkoolwijken' is gaan heten.

De woningen zijn geclusterd rondom woonpleintjes, waarop zowel openbaar groen, speelplaatsen als parkeerplaatsen zijn gesitueerd. Deze pleintjes kennen geen doorgaand verkeer, waardoor de invloed van de auto op de woonomgeving werd verminderd. Alle woningtypen hebben een duidelijke ingangszijde en woonzijde. Bij de helft van de woningen liggen carports voor het overdekt stallen van auto's. De carports, soms gekoppeld aan de berging, vormen een overgang tussen het openbare plein en de private woning. Dit noemden de ontwerpers het 'margegebied tussen de woning en het pleintje' en is een alternatief op de klassieke voortuin.

ANALYSE PRINCIPES







Oorspronkelijke situatie vs.

Huidige situatie

De woonzijde – vrij van bergingen – opende de mogelijkheid tot een duidelijke relatie van het eigen groen van de tuinen met de openbare groene drager vanaf het Westerpark. Hierin voeren wandelpaden richting het centrum van Meerzicht met winkels en een kleuterschool, geheel vrij van autowegen. De nieuwbouw is gebaseerd op een modulemaat van 1.20 m. Hierop gebaseerd werden woningplattegronden in drie basistypen ontwikkeld met vijf varianten, in totaal 8 keuzemogelijkheden:

- > het 'smallehuiskamer-type' met een traveebreedte van 4,80m;
- > het 'steunpunt-type' met traveebreedten van 2,40m en 3,60m, met twee kolommen op de begane grond, waarin door een eenvoudig inbouwpakket vijf varianten van woningplattegronden zijn te maken en eventueel later ook weer gemakkelijk aan te passen. Ook in de pui-indeling hadden de bewoners keuzemogelijkheden.

- > het 'bajonet-type'. Door het toepassen van een geknikte scheidingmuur tussen de woningen ontstaan twee woningtypen die om en om een smal front aan de straat hebben en een breed front aan de tuin of een smal tuinfront en een breed straatfront.



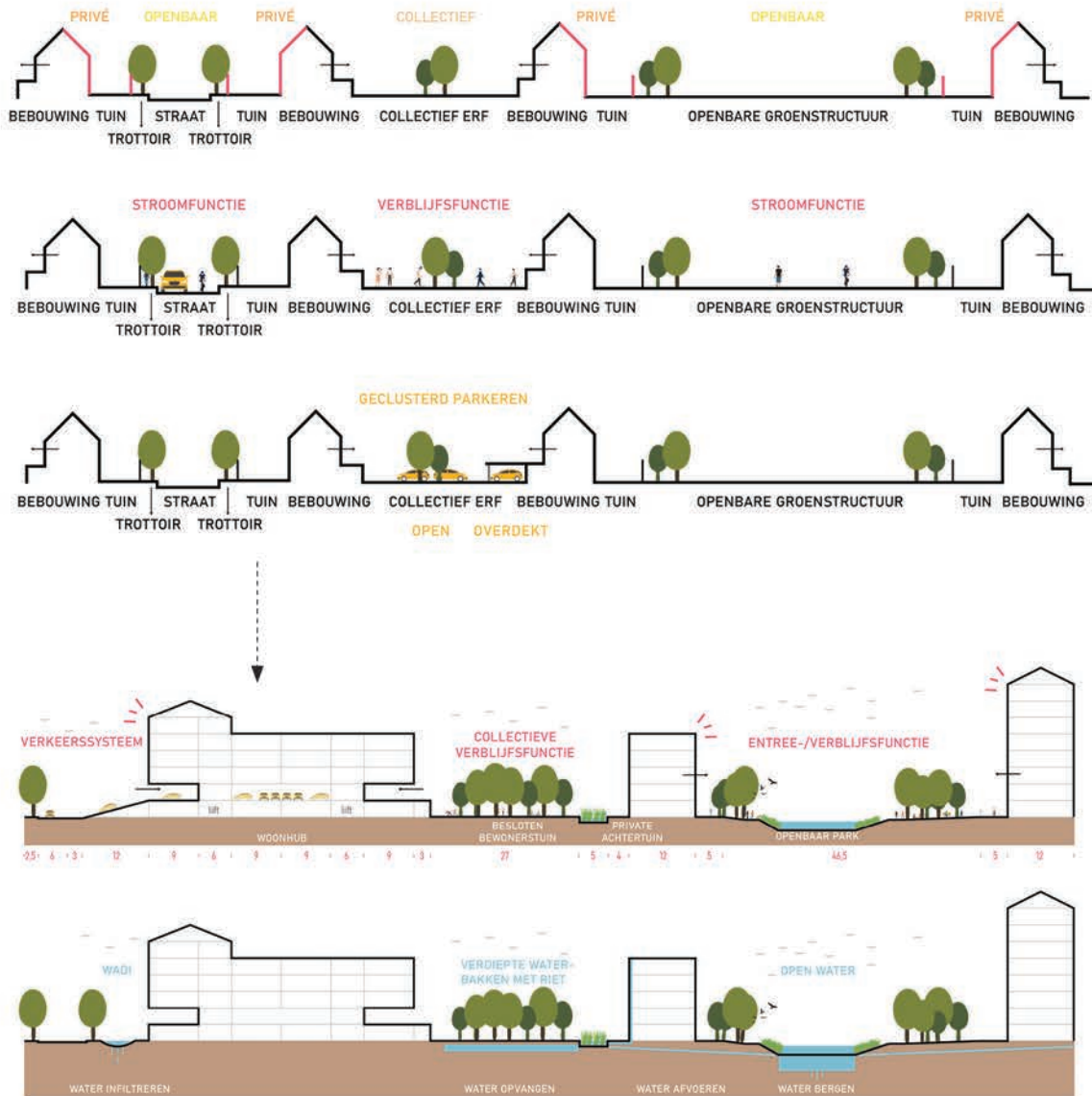
Ander gebruik van het Pleintjesplan door sociaal-maatschappelijke veranderingen

EXPERIMENTEEL PLAN

Het experimentele karakter van dit project schuilt in de verkavelingsvorm, waarbij de vier ontworpen woningtypen telkens verenigd zijn in 'clusters' rond 'woonhoven' en waarbij carports – als overgangselement tussen woning en woonhof – en de inrichting van de hof met speelplaatsen e.d. bijzondere aandacht vragen. Een voetpadensysteem verbindt de

woningen met de voornaamste voorzieningselementen (scholen, winkels). Twee typen woningen acht de adviescommissie belangwekkend als experiment: het steunpunttype en het bajonettype. De woning met een breed straatfront is ruimtelijk het meest aantrekkelijk; van de andere woning zal wellicht het brede contact met de tuin positief gewaardeerd worden, aldus de commissie. Zoals in veel wijken uit dezelfde

tijd, zijn de woningcorporaties op een gegeven moment overgegaan tot het verkopen van woningen. Er is geen duidelijk verschil tussen de koop- en de huurwoningen te zien, wel worden de corporatiewoningen en -pleintjes momenteel verduurzaamd. Tenslotte geven de grindplaten het geheel wel nog een typisch jaren zestig gevoel.



Het vernieuwde concept zichtbaar in een principedoorsnede (voor en na)

VAN PLEINTJES NAAR EEN LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR

Na uitgebreid onderzoek gedaan te hebben naar het Pleintjesplan en de oorspronkelijke erfgoedprincipes, kon al snel de volgende conclusie getrokken worden: de geplande stad wordt anders geleefd, zoals Arnold Reijndorp ook schreef in zijn boek over de 'Nieuwe Stad'. Het oorspronkelijk ontworpen Pleintjesplan wordt namelijk heel anders gebruikt dan ooit bedacht was. Zo zijn de achtertuinen

volledig geprivatiseerd dankzij hoge schuttingen en worden de woonpleintjes minder collectief gebruikt dan beoogd. Deze 'woonpleintjes' – die bedoeld waren voor de kinderen om er veilig op te spelen en om ontmoetingen tussen buurtbewoners te stimuleren – worden momenteel heel anders gebruikt. Namelijk als parkeerhof door de grote hoeveelheid geparkeerde auto's. Dit komt doordat we momenteel te maken hebben met maatschappelijke-/ sociale veranderingen, die er

in de jaren zeventig nog niet waren. Er is een verandering in het gebruik zichtbaar door nieuwe ontwikkelingen, zoals het huidige autobezit en de behoefte aan privacy. Bovendien was het voetpadensysteem – die afgezonderd was van de auto en de 'woonmachine' zou verbinden met de voorzieningen in de wijk – een erg slimme ingreep: echter wordt dit momenteel zo niet meer gebruikt. Dit voetpadensysteem ligt in een parkachtige, groene drager die momenteel wordt gebruikt



Het vernieuwde concept: het Pleintjesplan omgedraaid en onderdeel van een veerkrachtige structuur

als hondenuitlaatstrook. De gedachte hierachter is dus verdwenen door het veranderend gebruik. Wat tenslotte sterk naar voren kwam, is dat de aanwezige groen/blauwe drager – die dwars door het plangebied loopt – vroeger juist diende als een uitnodigende voorkant vanuit het Westerpark. Daarom is ervoor gekozen om de oorspronkelijke ontwerpgedachtes en -principes terug te brengen, zodat het erfgoed weer meer zichtbaar wordt gemaakt. Dit wordt gedaan door de woningen in

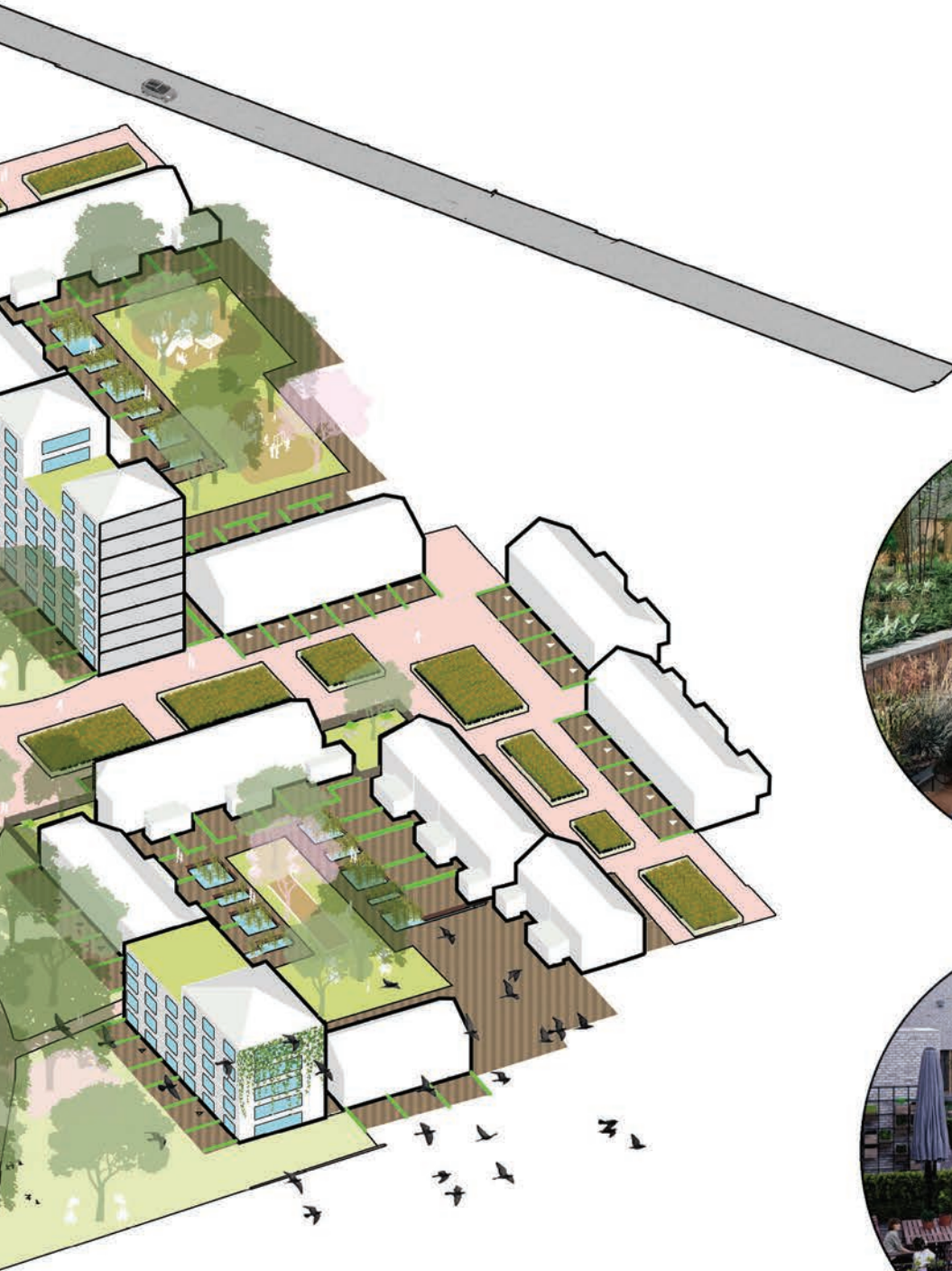
het Pleintjesplan letterlijk om te draaien en de voorzijde aan te haken op de groen/blauwe drager, die wordt omgetoverd tot een sterke veerkrachtige structuur, waarin tevens klimaatadaptieve maatregelen verwerkt worden.

Deze hoofdaanpak leidt uiteindelijk tot meerdere koppelkansen, wat uitmondt in een nieuw integraal plan: het Pleintjesplan als gezicht en voorkant van een nieuwe belangrijke entreestructuur

voor Zoetermeer vanuit het Westerpark. Dit alles wordt gefaciliteerd door de flexibele woningplattegronden met een wisselbeuk, die het mogelijk maken voor- en achterzijde van de woning te draaien.

ONTWERPPRINCIPES





HOOG & DROOG

WOONDEKKEN IN DE BERGENBUURT ZORGEN VOOR EEN ENERGIENEUTRALE EN KLIMAATADAPTIEVE BUURT

3. De Woondekken | Bergenbuurt | A. Alberts
Robert Zandjans

PROJECT LOCATIE



Zoetermeer is grotendeels gebouwd op idealen van de jaren zeventig. Om het homogene karakter van galerijflats en rijwoningen tegen te gaan, werd het programma Experimentele Woningbouw opgezet. De woondekken van architect Alberts zijn in 1972 aangewezen tot experimenteel woningbouw project. De woondekken herbergen diverse typologieën: splitlevel woningen, patiowoningen en omliggende veldwoningen.

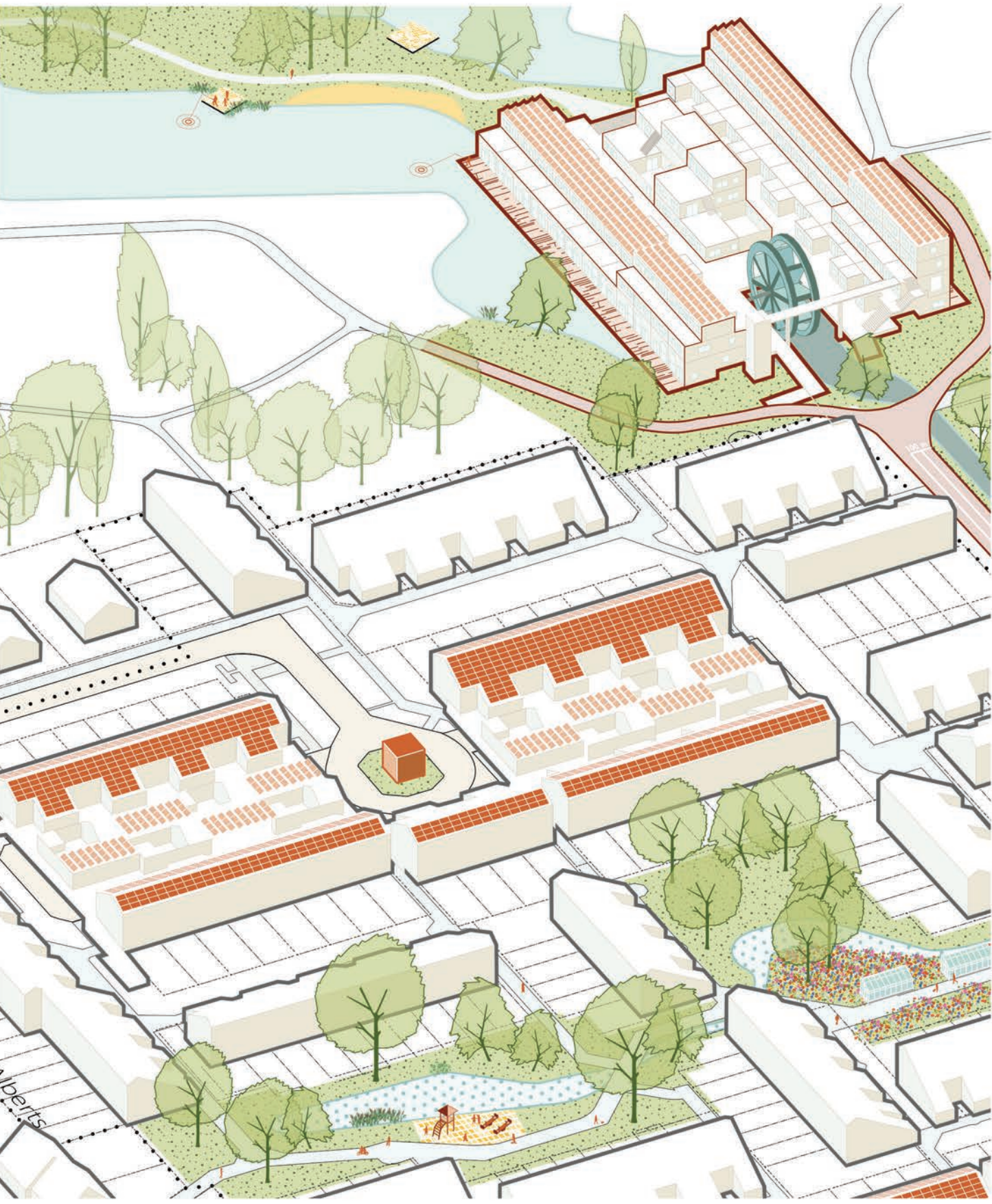
ANALYSE PRINCIPES

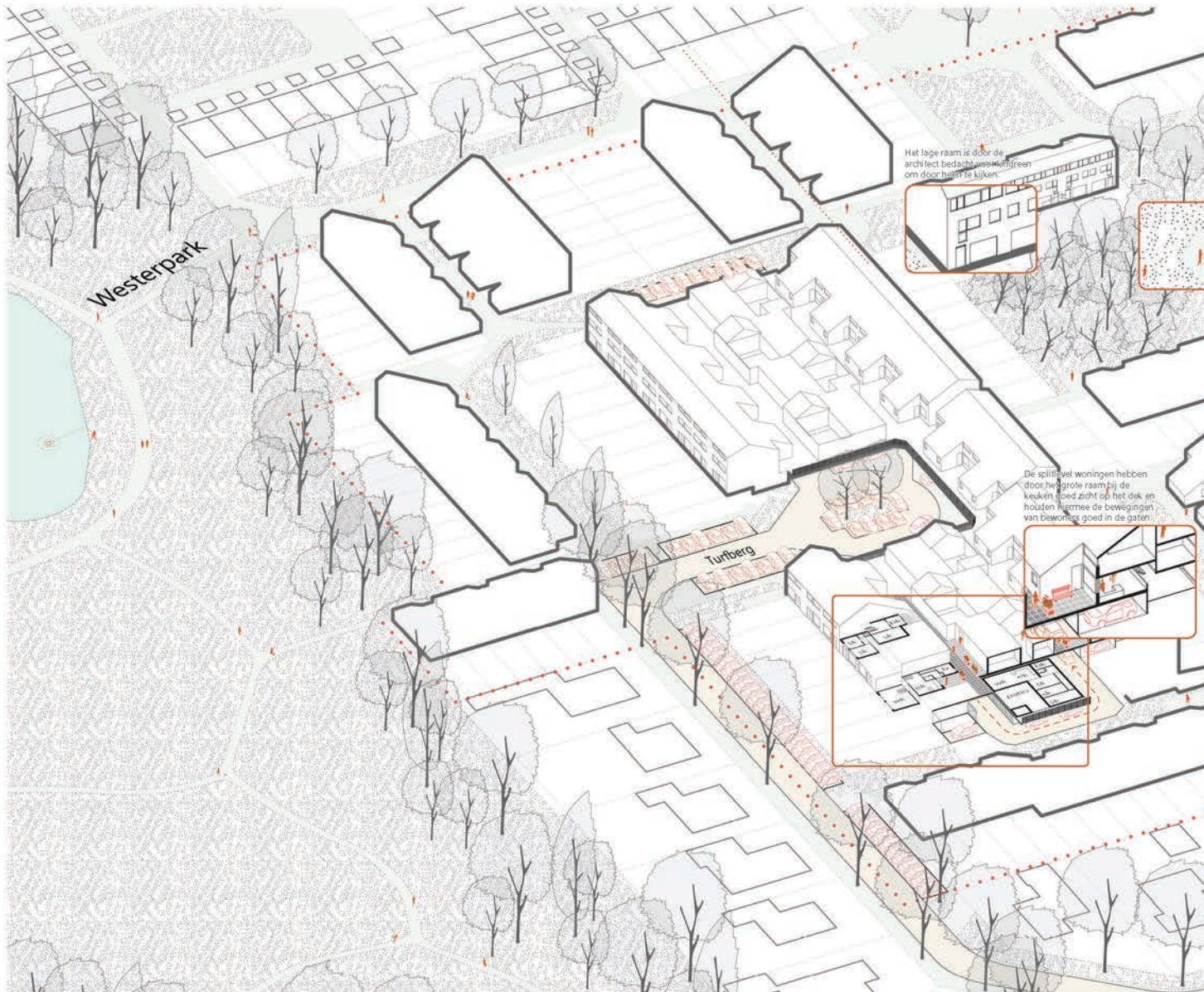


Door parkeren onder het dek te plaatsen, wordt er veel ruimte gewonnen. Door deze ruimtewinst ontstaat er een groene leefwereld tussen de woondekken.

Deze woondekken en haar groene omgeving kunnen een hoofdrol spelen in de komende transitie. De 'verkeersmachines' worden getransformeerd tot energiemachines en zijn de voedingsbron voor de

omliggende veldwoningen. Door stromend oppervlaktewater kan er een WKO worden aangelegd die het toekomstige warmte vraagstuk oplost. Deze en andere nieuwe systemen hebben ruimtelijke gevolgen. Deze ruimtelijke ingrepen staan in het teken van recreatieve waarden om de sub-urbane stedelijkheid kracht bij te zetten en Zoetermeer als 'City of Leisure' beter op de kaart te zetten.





DOOR DE SCHALEN HEEN

STAD: DUURZAME RECREATIE

Zoetermeer noemt zichzelf 'City of Leisure'. Hiermee doelen ze op vijf grote recreatieve trekkers, de 'big five', waaronder Snowworld Zoetermeer. Deze grootschalige publiekstrekkers hebben het doel om het sport en grootschalige vrijetijd activiteiten van Zoetermeer naar de regio uit te dragen.

Tijdens mijn analyse fase kwam ik erachter dat deze 'City of Leisure' voor mij het verschil van leefklimaat is in vergelijking met andere steden in de regio. Zoetermeer heeft een

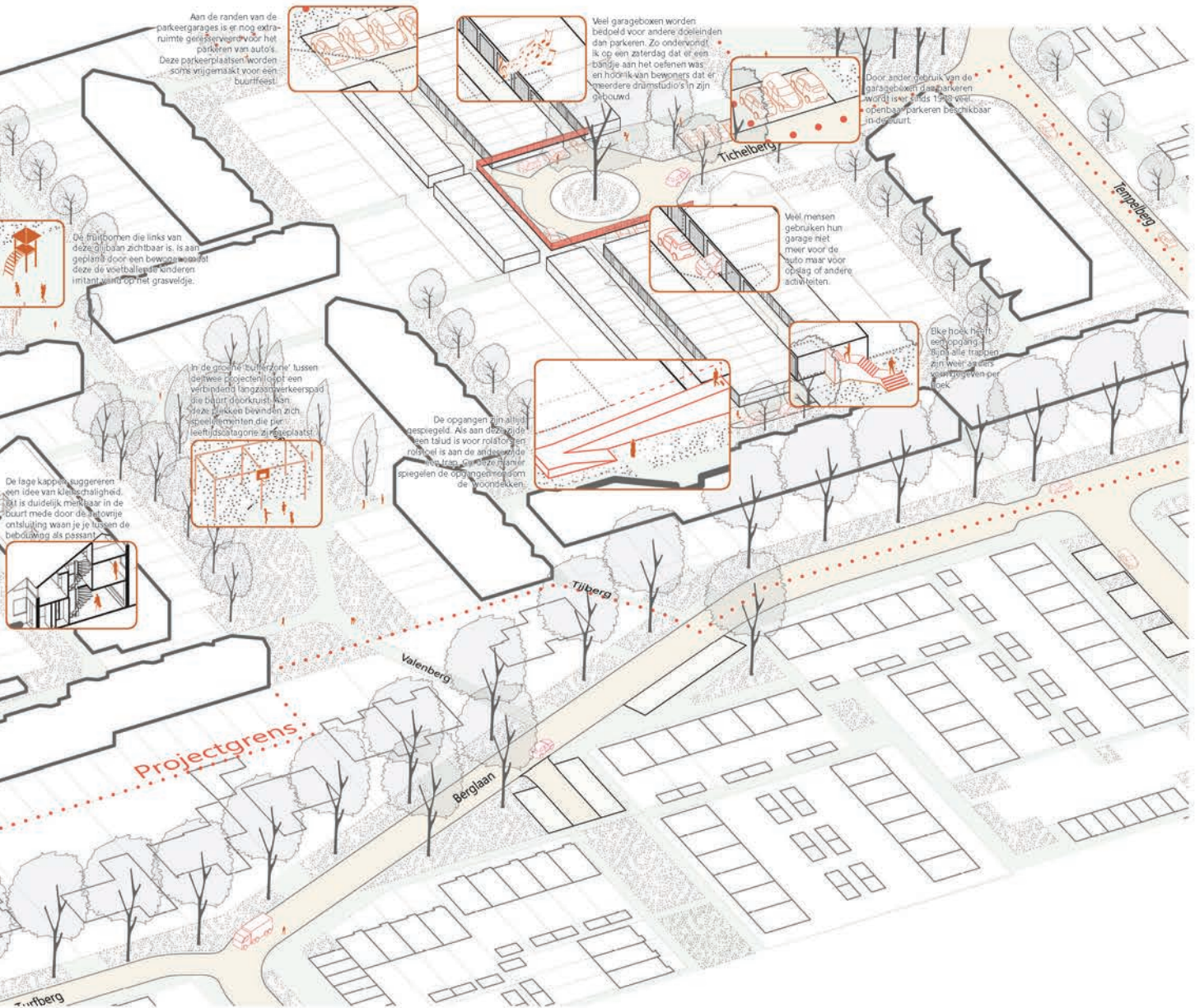
uitzonderlijk groen karakter, een fijn woonklimaat voor gezinnen en is compact opgezet met goede verbindingen. Laagdrempelige vrijetijdsbesteding wordt belangrijk in mijn ontwerp voor het toekomstbestendig maken van de buurt.

Om van Zoetermeer de duurzame 'City of Leisure' te maken zou de parkeernorm naar beneden moeten worden bijgesteld. Parkeren domineert het beeld van de hoven in de buurten. Met de Randstadrail voor de deur zouden andere vormen van vervoer ook mogelijk moeten zijn.

WIJK: HET UITBREIDEN VAN HET LANGZAAM VERVOERNETWERK

Het winkelcentrum van Meerzicht is de plek van samenkomst voor bewoners. In het winkelcentrum is een grote verscheidenheid aan voorzieningen op loop- fietsafstand door de centrale ligging in de wijk. De verbindingen tot deze wijkcentra zijn niet altijd logisch.

Langzaam vervoernetwerken liggen veelal aan de randen van de buurten of stuiten op onmogelijke kruisingen met de Randstadrail. Om het langzaamvervoer te bevorderen zouden er meer logische aansluitingen moeten worden gemaakt. Bestaande routes moeten



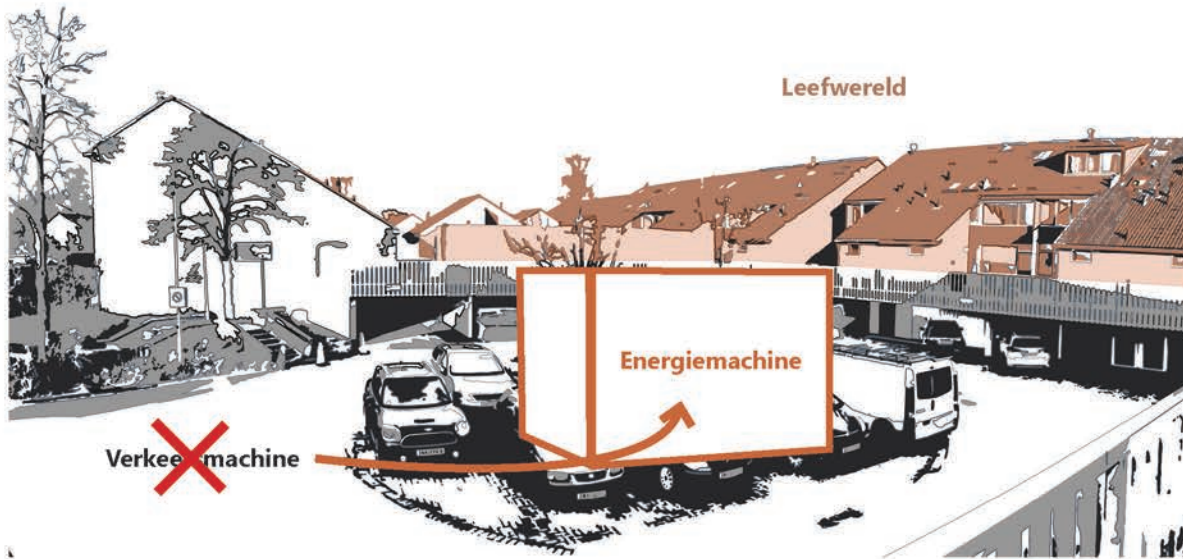
Analyse axonometrie van de Woondekken

duurzaam worden gemaakt. Met ruimte voor recreatieve paden zoals ruiterspaden, wandelpaden of een hardlooppad.

RUIJTE VOOR KLIMAATOPGAVE

In de Bergenbuurt is het de bedoeling dat de auto aan de rand van de buurt wordt geparkeerd en de reis per voet wordt vervolgd. De gedachte van snel en toegankelijk vervoer is niet dooraderd in de buurt, maar is op wijk niveau blijven hangen.

Doordat er in hoge dichtheid is gebouwd is er veel ruimte voor buurtgroen. Bewoners vinden dit ideaal voor hun kinderen. Het humane ontwerp, dat een kenmerk is van de post-65 architectuur, is tegenwoordig nog goed voelbaar. Er zijn lage kappen aanwezig die zorgen voor dit humane gevoel.



Eigendom / Energie eilanden



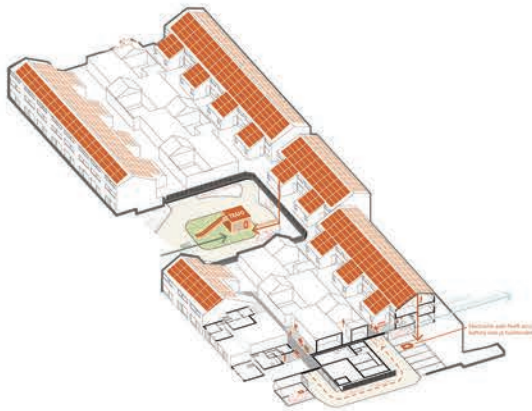
Ruimtelijke aanpassingen / Water

In de buurt is er ruimte voor de klimaatopgave. Regenwater kan worden geïnfiltreerd en zorgt voor natuurinclusievere tussenzones. Buurten in Zoetermeer zouden meer moeten openen naar de hoofdontsluiting. In dit geval de Meerzichtlaan waar nu alleen achterkanten aan staan. Om ruimte beter te benutten in de toekomstige verdichtingsvraag en om van stroomwegen ook adressen te maken voor het humane gevoel.

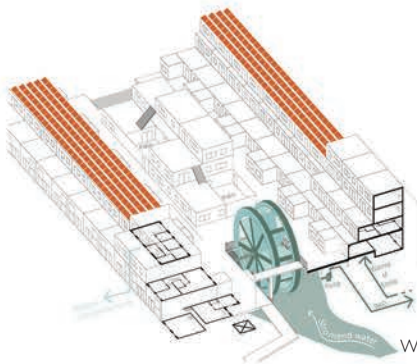
WOONENSEMBLE

De woondekken worden zelfvoorzienende energiemachines

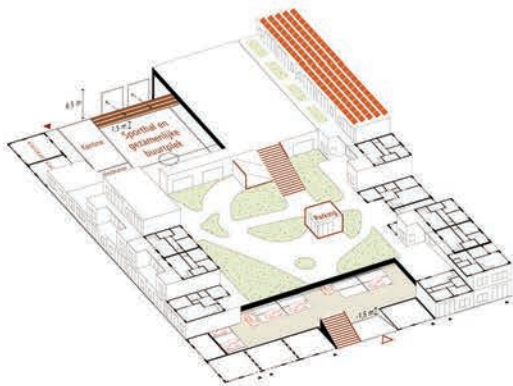
De scheiding tussen auto en langzaam verkeersstromen is heel hard gemaakt. De Cul du Sac is een beëindiging van je 'reis' en vanuit daar ontstaat de leefwereld. Door de verbinding tussen parkeerplaats en je woning hoef je niet altijd over het dek. Daardoor is er een fijne groene buffer ontstaan tussen de twee woondekken die zijn uitgevoerd met de veldwoningen verspreid hier rondom heen.



Woondek Alberts



Waterwoondek



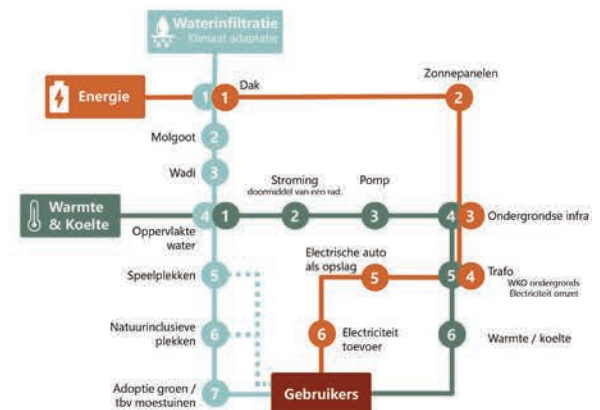
Gemengd woondek



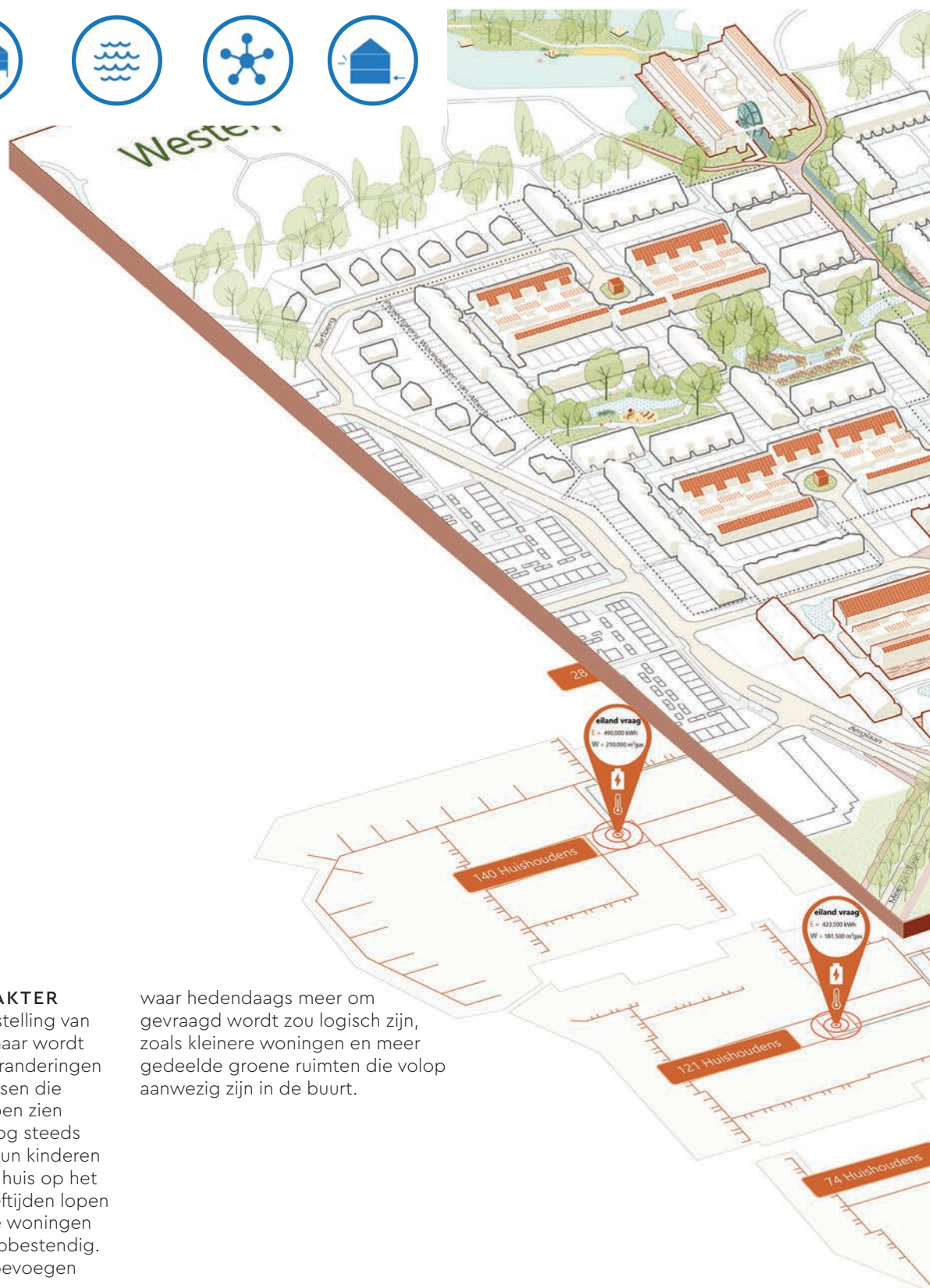
RUIMTELIJKE WEERSLAG TOEKOMSTIGE SYSTEMEN

De woondekken worden hergebruikt en hebben een interpretatie in dit toekomstige scenario.

Het ruimtelijke systeem zoals hier rechts afgebeeld. Heeft zijn weerslag op de ruimte. Deze ruimtelijke impacten zijn ingericht in een toekomstig bestendige buurt die, volgens mij, de leus 'City of Leisure' aan doet.



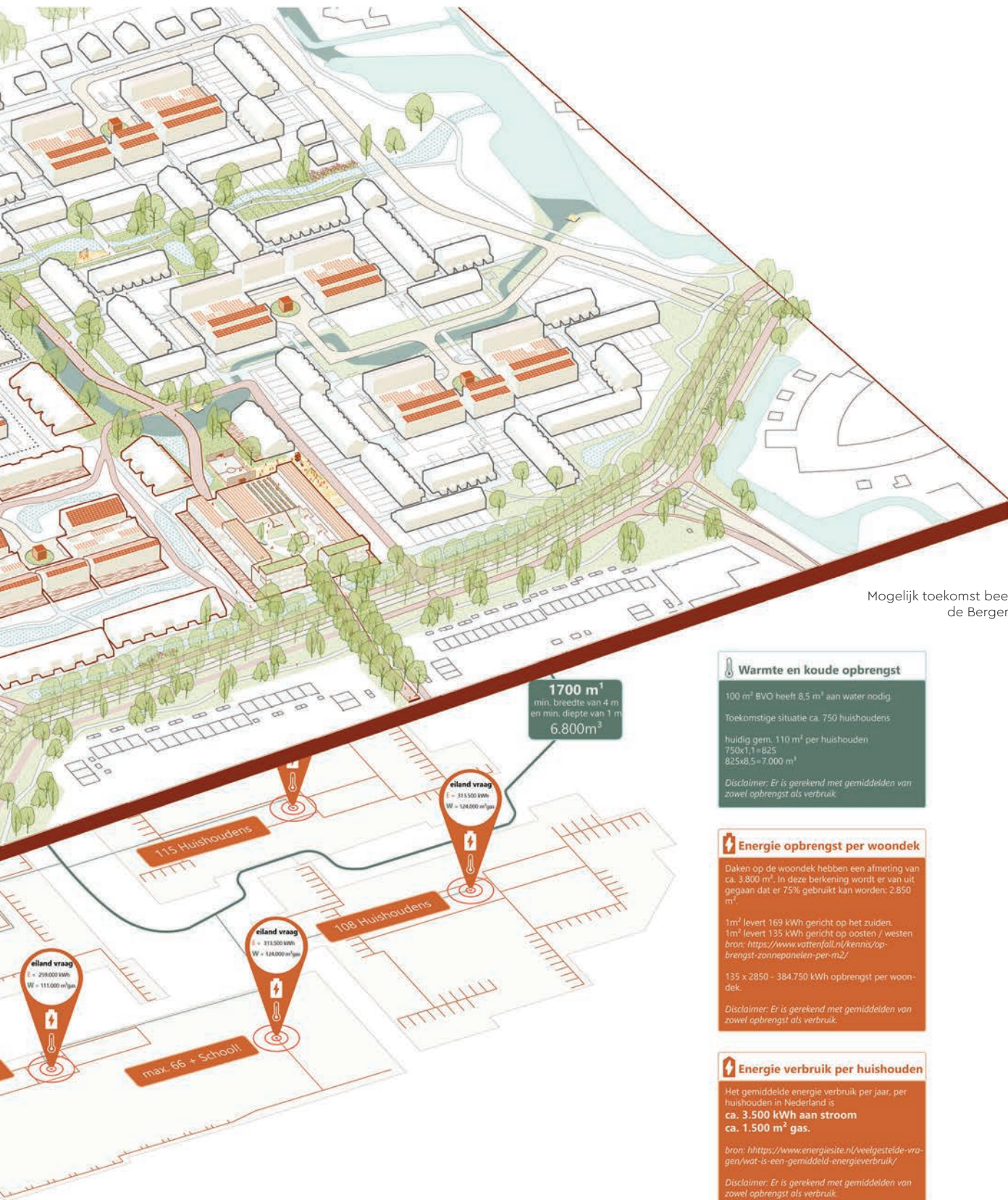
ONTWERPPRINCIPES



HETEROGEEN KARAKTER

De heterogene samenstelling van de wijk blijft bestaan maar wordt ook beïnvloed door veranderingen door de tijd heen. Mensen die hun kinderen hier hebben zien opgroeien wonen er nog steeds en inmiddels hebben hun kinderen met het gezin ook een huis op het woondek gekocht. Leeftijden lopen door elkaar heen. Deze woningen zijn dus heel levensloopbestendig. Nieuwe typologieën toevoegen

waar hedendaags meer om gevraagd wordt zou logisch zijn, zoals kleinere woningen en meer gedeelde groene ruimten die volop aanwezig zijn in de buurt.



Mogelijk toekomst beeld van de Bergenbuurt

Warmte en koude opbrengst

100 m³ BVO heeft 8,5 m³ aan water nodig.

Toekomstige situatie ca. 750 huishoudens

huidig gem. 110 m³ per huishouden

750 x 1,1 = 825

825 x 8,5 = 7.000 m³

Disclaimer: Er is gerekend met gemiddelden van zowel opbrengst als verbruik.

Energie opbrengst per woondek

Daken op de woondek hebben een afmeting van ca. 3.800 m². In deze berekening wordt er van uit gegaan dat er 75% gebruikt kan worden: 2.850 m².

1m² levert 169 kWh gericht op het zuiden.

1m² levert 135 kWh gericht op oosten / westen

bron: <https://www.vattenfall.nl/kennis/opbrengst-zonnepanelen-per-m2/>

135 x 2850 = 384.750 kWh opbrengst per woondek.

Disclaimer: Er is gerekend met gemiddelden van zowel opbrengst als verbruik.

Energie verbruik per huishouden

Het gemiddelde energie verbruik per jaar, per huishouden in Nederland is

ca. 3.500 kWh aan stroom
ca. 1.500 m³ gas.

bron: <https://www.energiesite.nl/veelgestelde-vragen/wat-is-een-gemiddeld-energieverbruik/>

Disclaimer: Er is gerekend met gemiddelden van zowel opbrengst als verbruik.

Ondergrondse systemen

EEN NIEUW ERA

4. Era flats | Bossenbuurt | Leo de Jonge
Jelle van Kampen

PROJECT LOCATIE



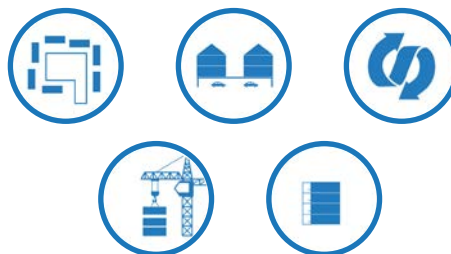
GEFORCEERDE COLLECTIVITEIT
Door het rigide ontwerp van de stedenbouwkundigen werd vanaf begin jaren zeventig de ideeën over gemeenschapsvorming er bij de bewoners doorgedrukt. Verschillende homogene buurtjes vormen samen een gevarieerde woonwijk. Een woonwijk die praktisch is ontworpen en gericht is op een uitstekende verbinding met de rest van de Randstad. Zo kan je zonder problemen werken in Den Haag of in het weekend naar het centrum van Rotterdam gaan. In het hart van de wijk is een voorzieningencluster. Het wijkcentrum is bedoeld voor de inwoners van de betreffende buurtjes die samen de wijk vormen. Deze mensen kunnen hier hun dagelijkse boodschappen doen. Dit zou de plek moeten zijn waar de bewoners van de verschillende buurtjes samenkomen en de gevarieerde woonwijkjes zichtbaar moesten worden. De buurtjes zijn homogeen. Dat wil zeggen: ontworpen

voor dezelfde mensen met de zelfde behoeftes en sociale economische klasse. Het idee was door deze mensen bij elkaar te zetten er snel gemeenschapsgevoel zou ontstaan.

SLECHTSTE JONGETJE VAN DE KLAS

Het concept van de wijkgedachte heeft anders uitgedrukt dan verwacht. Het functionele ontwerp had als gevolg dat er weinig verblijfskwaliteit in de openbare ruimte te vinden was. En dat de wijken en buurtjes nauwelijks met elkaar communiceerden. Verder is duidelijk geworden dat dit soort homogeniteit niet de oplossing is voor collectiviteit. Collectiviteit is niet maakbaar. Mensen kiezen altijd hun eigen weg en bepalen zelf met wie ze in contact willen komen. De gemeente scoort slecht op alle lijstjes en lijkt bij uitstek een stad met kansarmen zonder gemeenschapsgevoel.

ANALYSE PRINCIPES



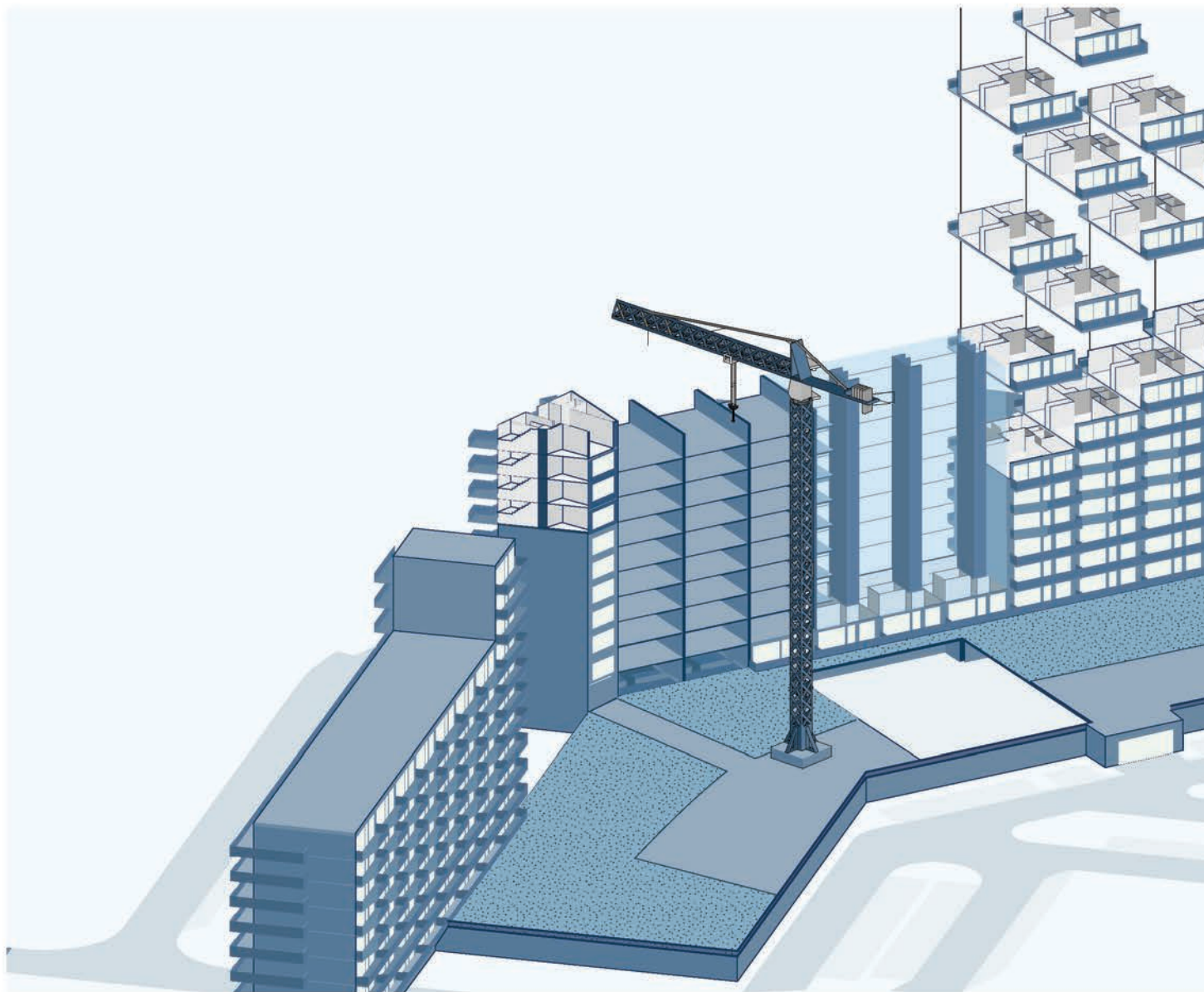
ZOETERMEER WEES JEZELF!

Door te vergelijken met andere steden en deze als voorbeeld te nemen blijft de stad achter de feiten aanlopen. Andere steden bepalen hun koers en trekken zo hun gewilde publiek aan, terwijl Zoetermeer afwacht en het gewilde publiek weg trekt. Zo verliest de stad langzaam haar kleur en identiteit. Door zelf een koers te bepalen en door te bouwen op wat er al is kan Zoetermeer weer uitgroeien tot een stad om trots op te zijn.

THE ONLY WAY IS UP!

De grote vraag naar woningen in de Randstad, in combinatie met de ligging en ruimte die Zoetermeer te bieden heeft, brengen enorme kansen voor de stad met zich mee. Wanneer de huidige situatie van stad wordt geaccepteerd en omarmd kunnen deze kansen worden ingezet om weer een sterke identiteit op te bouwen.





Era flat

HET GEBOUW

De Era flats zijn de eerste woningbouwprojecten in de wijk Meerzicht. Het Era concept heeft de fabriek naar de bouwplaats gebracht, waardoor er op een snelle wijze veel woningen gebouwd konden worden. Dit was mogelijk doormiddel van het drager inbouw principe, waardoor een betonnen draagsysteem gevuld kon worden met modulaire woningen. Doordat alleen de betonnen constructie dragen is ontstaan er ruimte voor een flexibele invulling van de woningplattegrond. Een goed uitgedacht modulair systeem

zorgde ervoor dat er verschillende woningplattegronden aangeboden werden naar wensen van de bewoners.

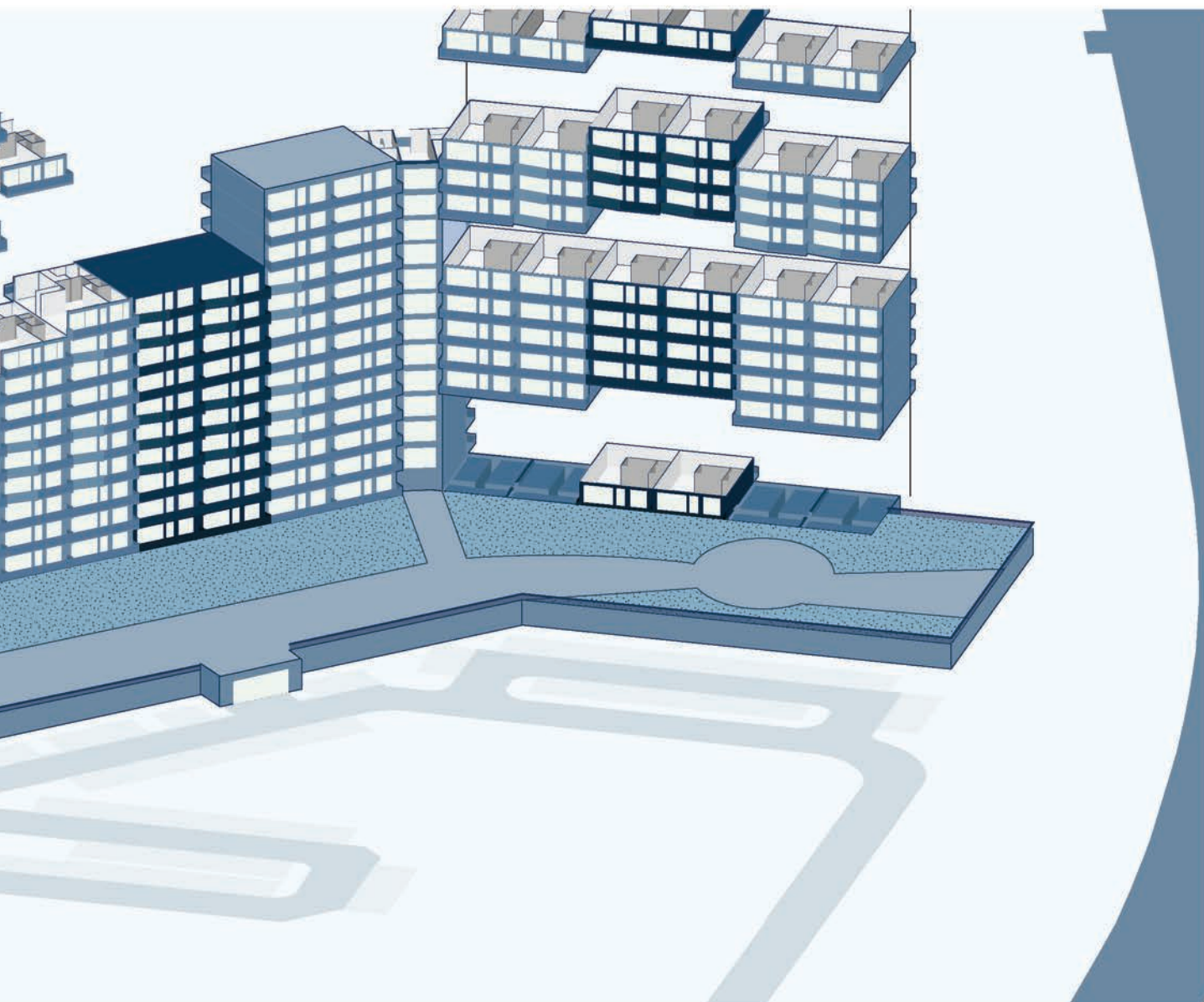
HET COLLECTIEF

Ondanks de grootschaligheid van de buurt en de flats is er toch gezocht naar bepaalde vormen van collectiviteit, passend in het gedachtegoed van de vroege jaren zeventig. Zo vormen een aantal flats op grote schaal toch een soort hoven en hebben deze een collectieve buitenruimte in de vorm van een parkeerplaats of parkeerdek. Deze bestaat los van

de parkeerfunctie ook uit groene ruimtes, speelplaatsen en een aantal lokale buurtfuncties. De meeste parkeerdekken zijn echter gesloopt, waardoor de auto's nu op het maaiveld geparkeerd staan. Ook binnen de flats is er bij de stijpunten een gezamenlijke ruimte per verdieping.

EEN DOORLOPEND LANDSCHAP

De grote flats staan gesitueerd in een parklandschap. Deze is in een Engelse stijl ontworpen en biedt een enorm contrast met de functionele, machinale uitstraling

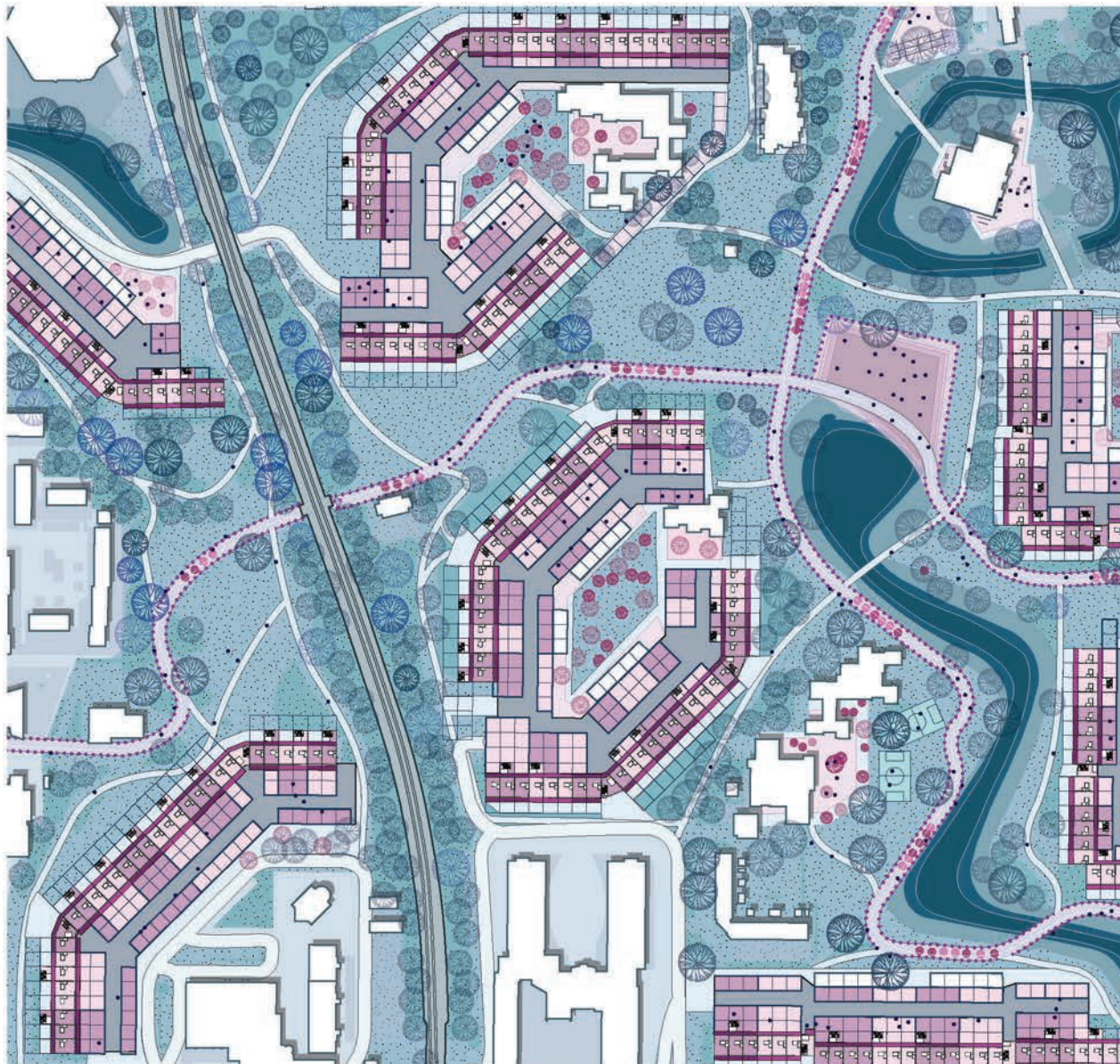


van de flats. Het parklandschap bestaat uit intieme plekken en romantische paden die tussen de flats doorkronkelen. Het landschap is doorlopend, wat betekent dat het park doormiddel van langzaam verkeeroutes en groen verbonden is met andere landschappelijke structuren in Zoetermeer.

NAAR EEN NIEUW ERA

Het modulaire bouwsysteem van de ERA flats en het doorlopende landschap zijn de kernkwaliteiten van de Bossenbuurt en zijn een icoon voor de nieuwe suburbane stedelijkheid. De experimentele

stad kan, net als vroeger, weer een plek worden voor de randstedelijke pionier. Het verschil is echter dat in het nieuwe ERA niet de stad een experiment aangaat met de mens, maar de mens met de stad mag experimenteren. Zo kan deze suburbane stad aantrekkelijk worden gemaakt voor de nieuwe Randstedeling. Persoonlijke expressie wordt zichtbaar in het straatbeeld en collectieven worden herzien. Zo ontstaat er een prettige kleurrijke woonomgeving in een doorlopend landschap.



De bossenbuurt

EEN NIEUW ERA

Door de huidige stedenbouwkundige situatie te waarden en te accepteren kunnen er ingrepen gedaan worden die voortbouwen op bestaande sociale structuren in de Bossenbuurt. De ingrepen die gedaan worden streven naar meer persoonlijke expressie en diversiteit in het straatbeeld, kleinere collectieven en de bewoners de kans geven om de openbare en collectieve ruimte eigen te maken.

HET GEBOUW

Binnen het gebouw worden collectieven herzien door nieuwe stijpunten toe te voegen en de flat op te delen in 'pandjes'. Woningen worden opgeofferd voor maïsonetes en de bewoners mogen middels een enquête hun eigen gevel kiezen.

HET COLLECTIEF

De flats en de hoven zijn zo groot dat we deze als op zichzelf staande buurten kunnen beschouwen. Het voorstel is om het parkeren

opnieuw te clusteren en het dek in te richten met collectieve tuinen die bij de pandjes horen. Aan de gevel van de garage komen plinten met buurtfuncties.

EEN DOORLOPEND LANDSCHAP

Het park is een prettige plek die verbeterd kan worden door een duidelijke hoofdroute die als doorgaande langzaamverkeersroute dient en niet buurt bewoners begeleid door de Bossenbuurt.

Nieuwe collectieven



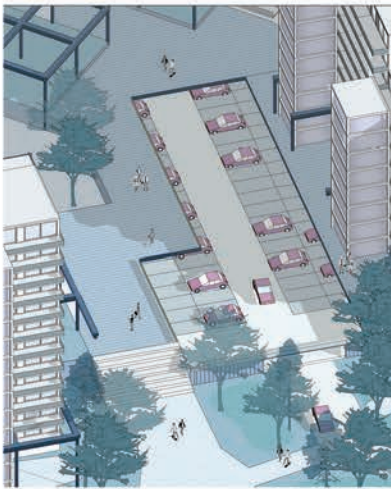
Kies je buitenruimte



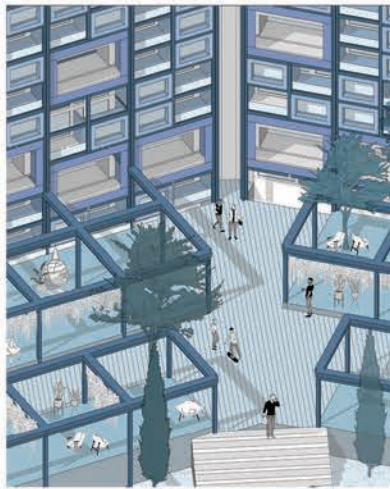
Breder woningaanbod



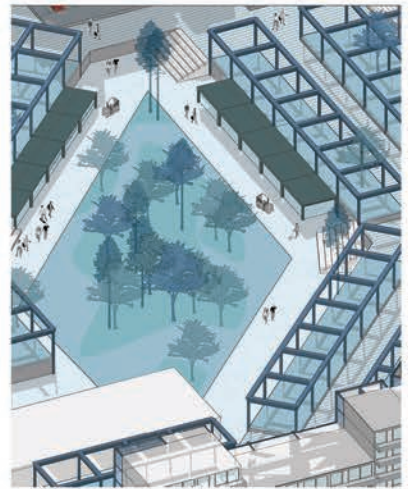
Clusteren van parkeren



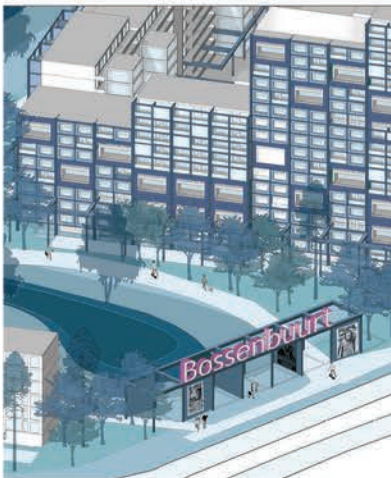
Deeltuinen per collectief



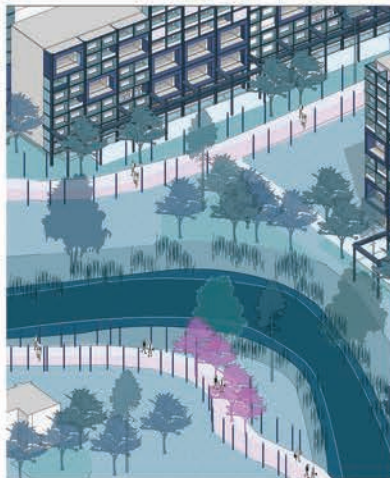
Plein met buurtfuncties per flat



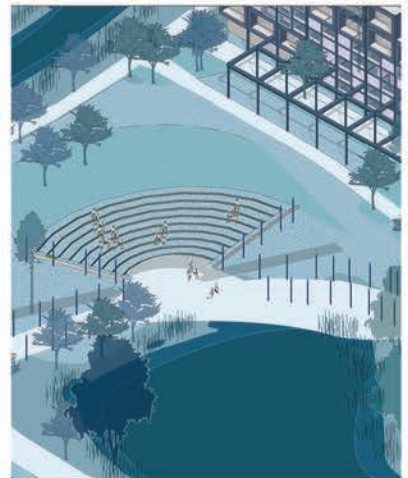
Duidelijke park entrees



Een hoofdroute



Openbare verblijfsplek



ONTWERPPRINCIPES





BUYTENWEGH-DE LEYENS

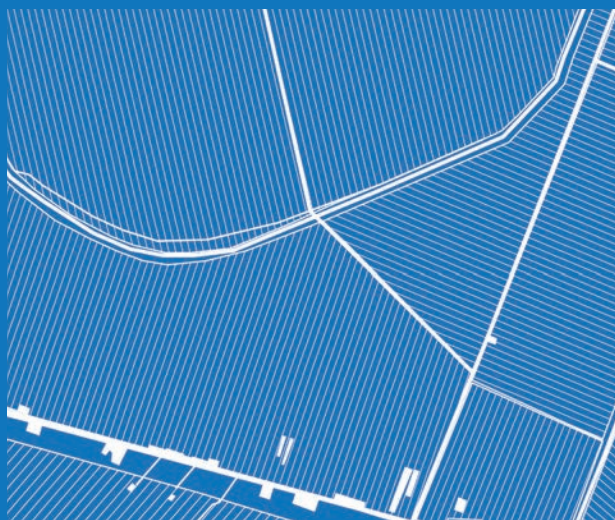
Buytenwegh de Leyens is ontworpen in 1974. De kleinschalige verkavelingsstructuur heeft een lineaire vorm die gebaseerd is op de richtingen in het agrarische landschap. De oorspronkelijke waterlopen zijn behouden of vergroot. De wijkontsluitingsweg doorsnijdt deze lineaire opzet met een eigen logica. Ook hier geldt dat er een hiërarchie in het verkeer die bestaat uit gescheiden wandelpaden, fietspaden en autowegen. De grotere bebouwingsvlekken zijn lineaire gestapelde 'megastructuren' die het parkeren in en voor de wijk organiseren. De kleinere bebouwingsvlekken zijn in zichzelf gekeerd en hebben elk een specifieke vorm en logica.

Woondekken (1972-1978)
1.101 woningwet- en premiehuurwoningen
Architect: Jan Sterenberg

Dijkwoningen (1974-1977)
156 dijkwoningen (sociale woningbouw) (52 voor senioren, 104 eengezinswoningen)
Architect: Coen Bekink

Albertshoven (1974)
256 koopwoningen
Architect: Ton Alberts & Max van Huut

Palestrinarode (1978)
30 Vrije sector woningen
Architect: Leo de Jonge



Oorspronkelijke morfologie 1950



Mobiliteitsstructuur



Groenstructuur



Bebouwingsstructuur



POLDERPAD

5. Woningen Palestrinarode | Buytenwegh | Leo de Jonge
Robbert Lancel

PROJECT LOCATIE



Op een zonnige vrijdagmiddag in februari (2020) reed ik vanuit het zuiden Zoetermeer binnen. Ik herkende de betonnen stad van vroeger en met weinig goede moed ging ik op zoek naar Palestrinarode. Bij aankomst trof ik een plek aan die me verraste. Het leek een kleine hof te zijn dat als een enclave verscholen lag tussen de veelvuldig gestempelde woningen. De afgeknotte mansardekappen zijn kenmerkend voor de wijk Buytenwegh. Het kan mede door het mooie weer zijn geweest maar het hof leek boven het gewone uit te stijgen in rust, ruimte en architectuur. Tegen de strakblauwe lucht staken de repeterend verspringende lessenaarsdaken van Leo de Jonge schitterend af. Één bewoner kwam naar buiten en sprak me aan; "Mag ik je vragen waarvoor je hier bent?" Dit was niet de kille betonnen stad uit mijn herinnering.

De woningen aan de Palestrinarode van Leo de Jonge behoren tot het experiment '68-'80. Hoewel ze niet het predicaat Experimentele Woningbouw hebben gekregen bevatten ze toch bepaalde kwaliteiten die voorheen in de traditionele doorzonwoning niet voorkwamen.

Al lopend door het hof valt de private sfeer van de entreegebieden van de woningen op. Vanuit de keukens is het zicht op het hof beperkt. De garages nemen een prominente plek in op het voorerf waardoor een beschutte overgang ontstaat naar de woning toe. Het is, denk ik, deze overgang die samen met de ruime straatprofielen de afstand tot de woningen maakt en ervoor zorgt dat je jezelf niet als indringer voelt wanneer je Palestrinarode bezoekt.

ANALYSE PRINCIPES



Leo de Jonge lijkt een plan gemaakt te hebben voor een gebied dat een leegte was in het oorspronkelijke plan. Hij heeft een restruimte ingevuld met een bijzonder plan. Dat is gezien de locatie dicht bij de Meerpolder interessant en geeft extra kwaliteit aan de plek.

Palestrinarode heeft een totaal van zijn omgeving afwijkende identiteit, maar op zich is dat niet zo bijzonder. Zoetermeer kent veel bijzondere plekken en wordt niet voor niets het grootste openluchtmuseum van stedenbouw en architectuur in Nederland genoemd. Wat het vooral bijzonder maakt is hoe het plan zowel op architectonisch niveau als op stedenbouwkundig niveau drempelgebieden kent en hoe deze twee niveaus elkaar versterken.





locatie en typologie doorsnede

PALESTRINARODE

In de jaren zeventig vond een omslag plaatst in de manier waarop veel architecten dachten over massawoningbouw volgens de modernistische principes. De nadruk kwam te liggen op de menselijke maat. Geborgenheid, sociaal contact en contact met de natuur werden belangrijk. Deze thema's zijn op veel plaatsen in Zoetermeer terug te vinden. In Palestrinarode komt dit, onder andere, tot uiting in de beperkte bouwhoogtes, de differentiatie

op verschillende bouwkundige niveaus en de aansluiting op de groenstructuur.

Zoals ik al eerder benoemd heb, was de bouwlocatie in beginsel een ontworpen restruimte. Althans de stedenbouwkundige opzet van de wijk bevatte ontworpen leegtes. Palestrinarode was één van die leegtes die is ingevuld middels experimentele woningbouw. De woningen zijn langs de randen van de vlek gegroepeerd en de restruimte is het hof. De

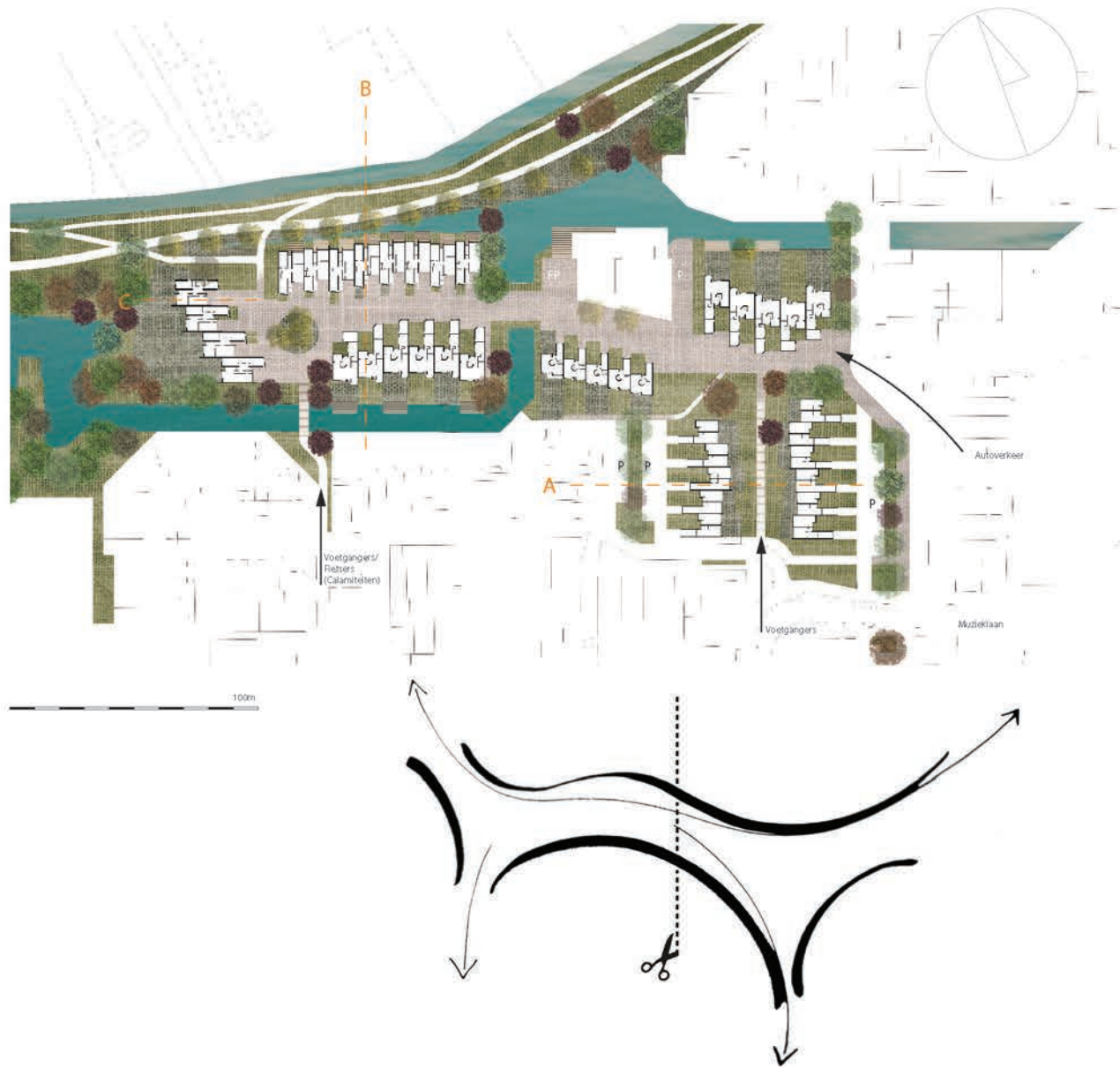
woningen vallen op door hun karakteristieke vormgeving met grote lessenaarsdaken en 45° metselwerk hoeken in de vorm van muizentanden (doorstekende koppen). Deze details doen denken aan de Amsterdamse school. Het hof wordt ten noorden omsloten door een groene uitloper van het Binnenpark en een provinciale weg. Ten oosten vormen water en rail een barriere. Ten zuiden en westen ligt het hof aan de wijkbebouwing met de buurtontsluiting en wandelpaden.



doorsteekjes langs de Meerpolder

Een wandeling over de dijk langs de Meerpolder vormt de aanleiding tot de locatiekeuze voor een kleine wijkuitbreiding ten noordwesten van de wijk. Uit gesprekken met verschillende bewoners van Palestrinarode blijkt een van de grote kwaliteiten van de buurt de gunstige ligging en sterke fiets-/voetverbinding met de polder en het park te zijn. Als bewoners sta je in luttele seconden in het groen en buurtdoorkruisende passanten geven reuring en aanspraak in het 'hof'.

Een wandeling over de polderdijk maakte duidelijk dat die oostelijke verbinding richting de polder uniek te noemen is. De overige aanwezige verbindingen met de dijk (die onderdeel is van het beschermd stadsgezicht van Zoetermeer) zijn zwak. Het zijn vooral sluiproutes die goed verborgen liggen achter bergingen, trappen en dichtbegroeid groen.

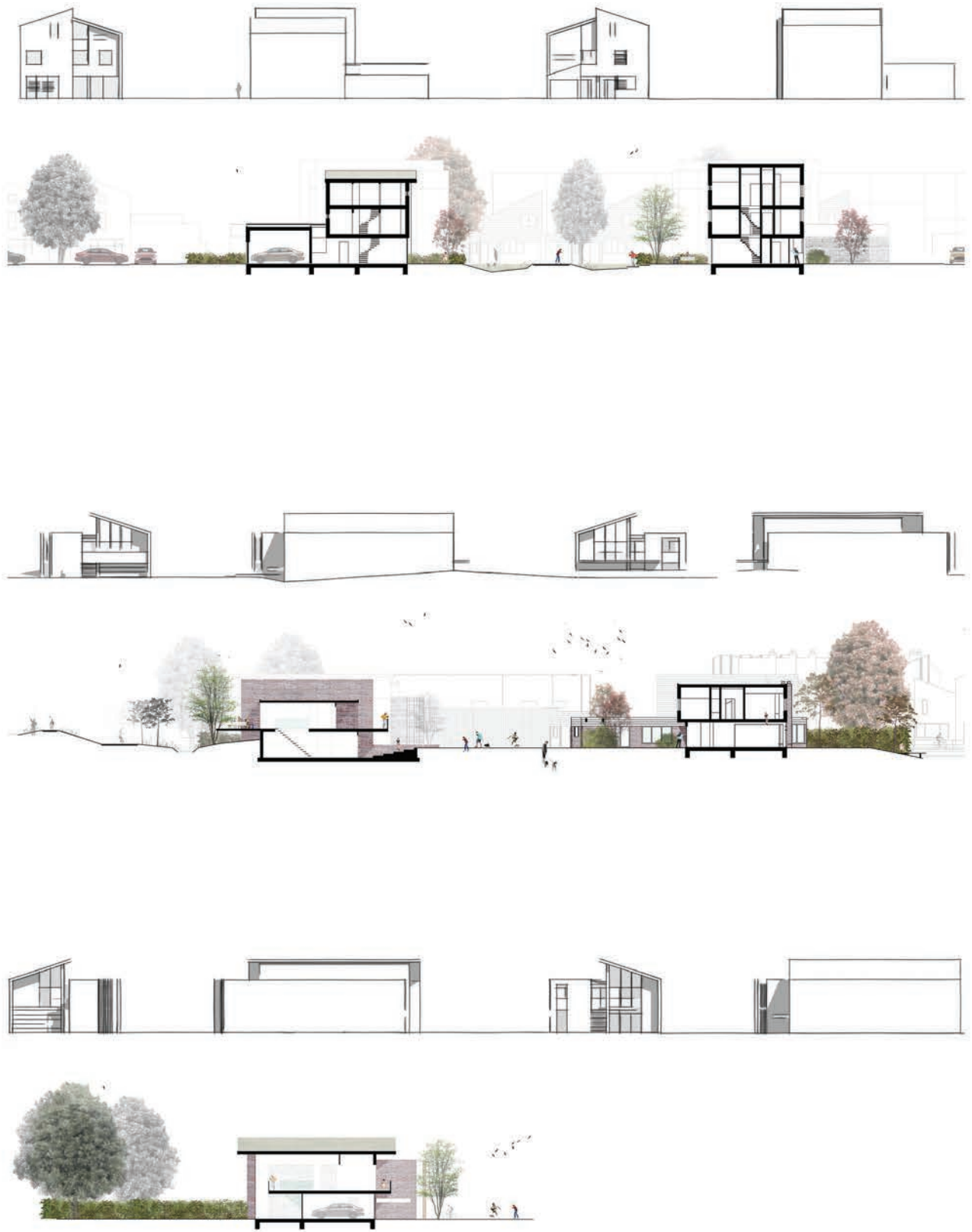


DOORSTEEK NAAR DE POLDER

De motivatie voor typologie 2.0 met een 3-tal nieuwe woningontwerpen komt voort uit de in Palestrinarode sterk aanwezige overgangen tussen openbaar en privé, 'de collectieve invloedssfeer', die kan worden gezien als één van de belangrijkste ontwerpuitgangspunten voor het 'hof' van Leo de Jonge. De collectieve invloedssfeer speelt op deze nieuwe locatie, die een nieuwe westelijke verbinding zal zijn met de Meerpolder opnieuw

een belangrijke rol. In deze zone bestaan beide gebieden (privaat en openbaar) naast elkaar zonder harde grenzen op te werpen. De zone die in Palestrinarode wordt bepaald door bouwkundige elementen zoals garages, overstekken of balkconstructies is als ontwerpdeel ingezet om een fysieke of visuele barriere te vormen. In Polderpad zullen deze tools opnieuw ingezet worden. Niet alleen op woning niveau, maar ook op buurniveau. Het idee is om het projectgebied op

te knippen in twee delen die samen functioneren als drempelgebied tussen de jaren 70 wijk en het park en de polder. Vanuit een min of meer gesloten eerste hof kan gewandeld of gefietst worden naar een tweede meer traditioneel hof die uiteindelijk als poort functioneert naar buiten de wijk. Het plan takt aan op bestaande routes en verbindt deze samen via een wandelroute naar het Buytenpark.



ONTWERPPRINCIPES





DE NIEUWE LEEFSTRATEN VAN ZOETERMEER

6. Albertshoven | Buytenwegh De Leyens | Ton Alberts & Max van Huut
David Sonntag

PROJECT LOCATIE



Voordat ik aan deze studio begon kwam ik al wel eens in aanraking met het begrip 'de nieuwe stad', bijvoorbeeld in literatuur, colleges, internet en diverse artikelen. Het is gewoon een onderdeel van je 'basic knowledge' als ruimtelijk ontwerper die je als bagage nodig hebt; of je het nu leuk vindt of niet. De vraag die vaak wordt gesteld over de nieuwe stad is of het geslaagd is. Is de nieuwe stad wel geslaagd? Of is het vandaag de dag nog steeds een suburbane droom die wij graag najagen?

De meeste opiniestukken concluderen vaker dat de nieuwe stad goed bedoeld was, maar er uiteindelijk teleurstellend uit kwam te zien. Lelijk, goedkoop, niet inspirerend en 'ik wil er nog niet dood gevonden worden' zijn vaak de uitdrukkingen, verklaringen of conclusies die je hoort als je een willekeurig iemand vraagt naar de nieuwe stad. De reacties zijn af en toe wel logisch. Het droombeeld van

de nieuwe stad is niet altijd waar geworden.

Verkeerde planning, verkeerd bestuur en achterstallig onderhoud hebben hier, onder andere, aan bijgedragen.

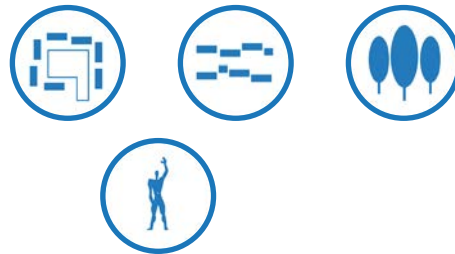
Zoetermeer wordt door veel mensen gezien als een resultaat van planners, stedenbouwkundigen, verkeerskundigen en bestuurders. Dit is gedeeltelijk waar. Maar men vergeet al snel het leven wat er zich in afspeelt. Dit leven begint langzaam op te bloeien naarmate de tijd verstrijkt en de afhankelijkheid van plannen en beleid minder wordt. De stad is nu bijna zestig jaar jong en het leven dat zich afspeelt in de stad is al wel 'volwassen' te noemen. Zoetermeer is ontworpen als een ingenieursstad, maar daar is niks mis mee. Door de ruime opzet van het stedelijk weefsel is Zoetermeer een adaptieve stad. Het is als een soort printplaat (weefsel) waarop chips (wijken

& gebouwen) kunnen worden bevestigd en ook makkelijk vervangen kunnen worden. Een adaptieve stad die naar mijn mening ook toekomstbestendig is. De stad is ingenieus en technisch op grote schaal en menselijk op de kleine schaal.

Nu ik zelf ervaring heb met de nadelige kanten van de 'oude' stad ben ik Zoetermeer ook beter gaan begrijpen en ook gaan waarderen.

De nieuwe stad moest vrij zijn van alle problemen die de oude stad heeft, een compleet nieuw begin. In de snel veranderende wereld van vandaag heeft de oude stad soms moeite om mee te komen. Zoetermeer kan voor veel problemen een uitkomst bieden. Alleen moeten mensen van buitenaf dat ook willen zien. Gelukkig zitten wij nu op een kantelpunt waarbij de nieuwe stad wordt 'herontdekt' en men zegt: 'De nieuwe stad is eigenlijk helemaal zo gek nog niet'.

ANALYSE PRINCIPES







Albertshoven

ALBERTSHOVEN 1974-76

De wijk die ik tijdens de studio heb geanalyseerd heet 'Albertshoven' en is gevestigd in Buytenwegh - De Leyens. Mijn eerste indruk van de wijk toen ik het op internet opzocht was dat het op een bloemkoolwijk lijkt dat niet in een bloemkoolpatroon ligt. Veel schuine daken en veel bruine tinten. Wel viel het direct op dat de ligging tegenover het stadshart van Zoetermeer vrij gunstig is.

De Albertshoven zijn ontwikkeld vanaf 1974 en gerealiseerd in 1976. Ton Alberts en Max van Huut, van bureau Alberts & van Huut, zijn de architecten. Alberts & van Huut staan bekend om hun 'antroposofische stijl'. In de antroposofie wordt de mens gezien als een geheel van lichaam, ziel en geest. Antroposofie is terug te vinden in verschillende disciplines: filosofie, levenswijze, pedagogie, landbouw, geneeskunde en architectuur. Deze elementen kunnen met elkaar samenhangen en elkaar ook versterken. De antroposofische architectuur is beïnvloed door deze filosofie.

Kenmerkend voor deze stroming is de plastische, aan de natuur ontleende vormgeving, het gebruik van natuurlijke materialen, de integratie met de omgeving, het gebruik van de Gulden Snede, het toepassen van een regenboog kleurenspectrum en het gebruik van de vijfhoek als bouwvorm. In de jaren zeventig en tachtig vond er een modernistische herleving plaats van deze organische architectuur plaats waarbij men zich liet beïnvloeden door de mens en de natuur. Alberts & van Huut staan hier in Nederland nog steeds bekend om.



Doorsnede Albertshoven

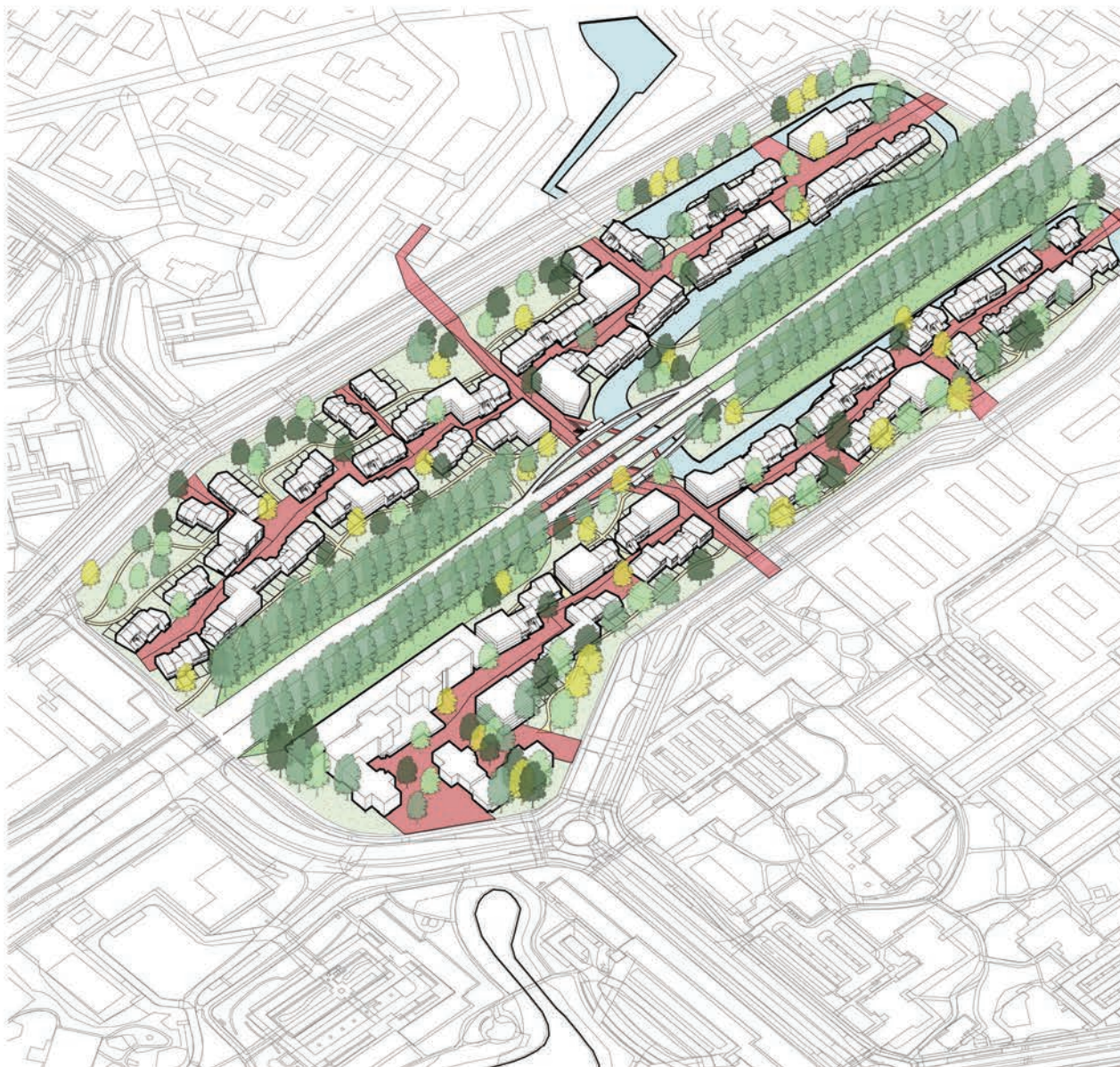
Ondanks dat de Albertshoven niet letterlijk als een organische vorm ontworpen is, zijn aspecten uit deze stroming terug te vinden. Antroposofie is niet bepaald het eerste woord wat in je opkomt als je aan een wijk in Zoetermeer denkt.

Nadat veel mensen schrokken van het grootschalig gestapeld wonen in de jaren zestig kwam er een omslag in de Nederlandse architectuur en stedenbouw. Men begon angst te krijgen om weggestopt te worden in een klein appartement op vijftien hoog. De eerste generatie woonerven zijn een reactie op deze angst

die toen begon te ontstaan. De Albertshoven valt onder een vroege generatie woonerven. Kleinschaligheid, menselijke maat, groen en spontaniteit zijn de kernwoorden voor woonerven van dit type.

Het ontwerp van de architectuur en openbare ruimte moeten ervoor zorgen dat mensen elkaar willen ontmoeten, kinderen kunnen spelen en er ook spontane gebeurtenissen plaats kunnen vinden. Iets wat in de wijken gebouwd in de jaren vijftig en zestig niet wilde lukken. Het woonerf dat wordt gekenmerkt door tal van verkeers-remmende maatregelen, was het antwoord

op het dreigende overwicht van de auto in die tijd. Kinderen moesten rondom hun huis in alle rust en vrijheid kunnen spelen. De woningen van de Albertshoven bestaan uit twee typologieën: De eengezinswoning en de maisonnette. Het overgrote deel zijn eengezinswoningen en vier blokken vormen de maisonnette woningen. De woningen zijn ontworpen met geknikte en verspringende gevels die aan kronkelende wegen en knusse pleintjes staan. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat iedereen zijn auto in de daar bijhorende garage zal stallen.



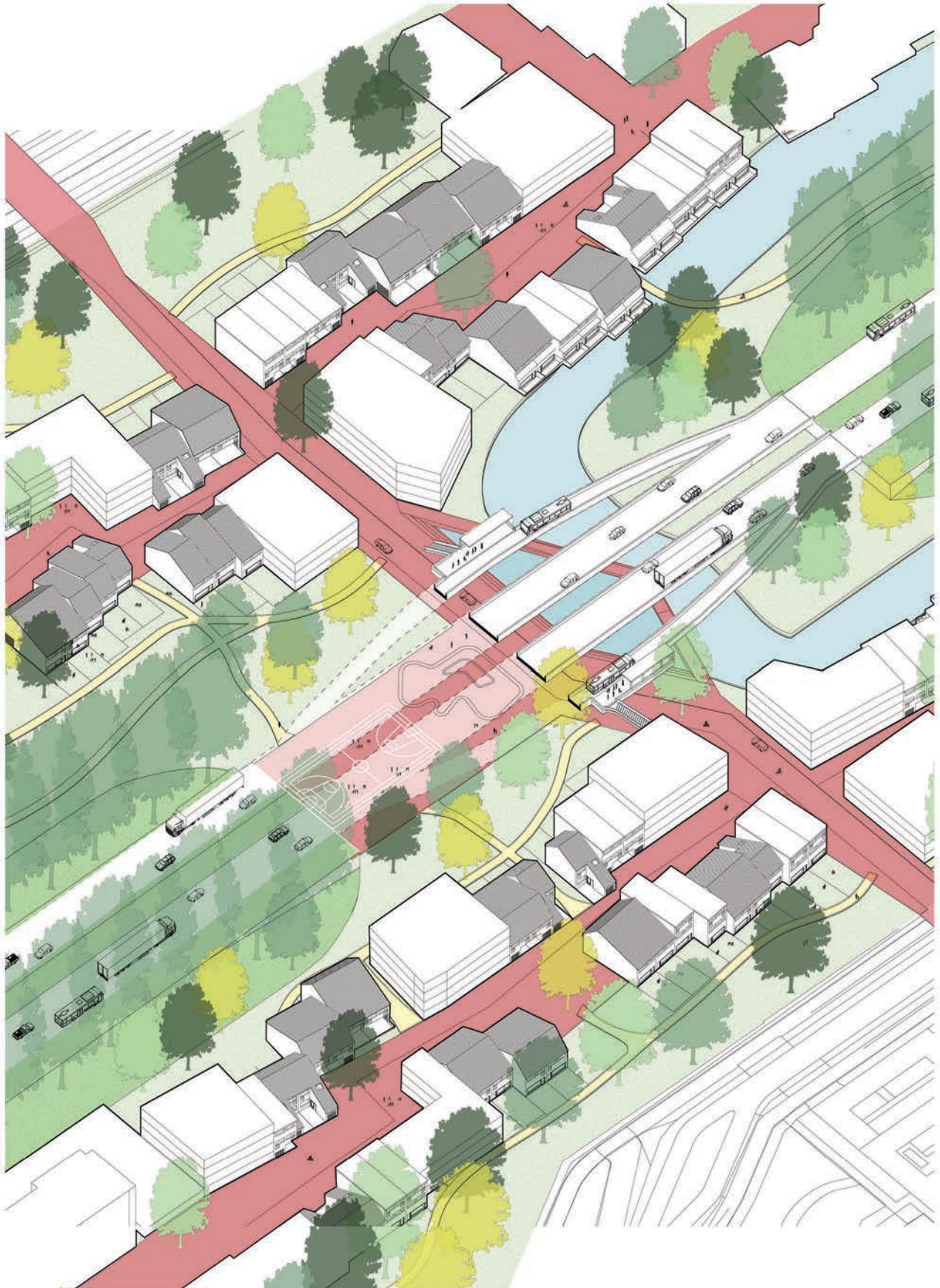
Axonometrie van het ontwerp langs de Afrikaweg

DE NIEUWE LEEFSTRATEN

De keuze is gevallen om langs de Afrikaweg een nieuw ontwerpvoorstel te maken met de principes van de Albersthoven als leidraad: Kleinschaligheid, menselijke maat, groen en spontaniteit zijn de principes die ik meeneem van de Albersthoven naar mijn ontwerpvoorstel. Als aanvulling daar op wil ik enkele jaren zeventig principes hanteren, openbare ruimtes versterken en intiem maken, zichtbaarheid en openheid creëren, en het concept van het woonhof nieuw leven inblazen.

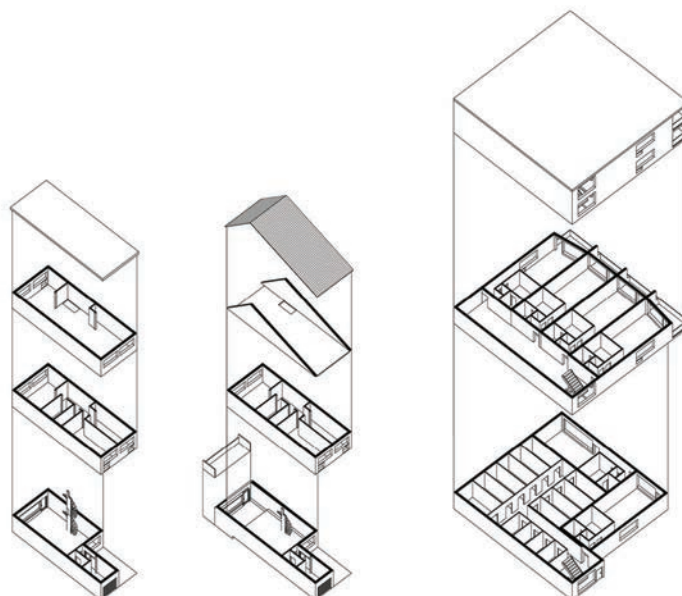
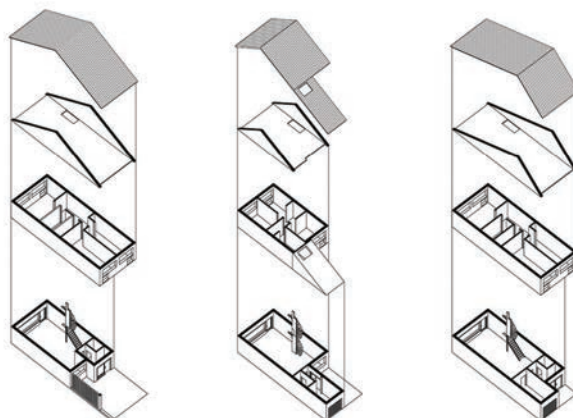
Op het moment ligt langs de Afrikaweg een anoniem kantorenlandschap zonder enige sterke relatie met de directe context. Wel is het een gebied dat ingebed is in het groen waarbij de Afrikaweg op het moment ook nog een belangrijke en bestaande groene as is. Het talud van de Afrikaweg wordt daarmee behouden als kwaliteit van het landschap. Een nieuwe openbare ruimte takt aan op het bestaande stedelijke weefsel. Er is een dwarsverbinding die de tweedeling door het plangebied verbindt.

Vervolgens zijn er enkele aftakkingen naar het zuiden en noorden. Deze openbare ruimte gaat dienen als 'leefstraten' voor de bewoners. Een plek voor sport, spel, ontmoeting en verbinding. Een plek voor mensen en bewoners in verschillende fases van hun leven: student, starter, jong gezin, gezinnen en empty nesters. De verkaveling en daarmee ook de bebouwing volgt de groter en kleiner wordende ruimte van de openbare ruimte. Het doel is om hiermee nadruk te leggen op de perceptie van ruimte en daarmee ook intieme ruimtes te laten ontstaan in het plan.



Relatie openbare ruimte & bebouwing

ONTWERPPRINCIPES



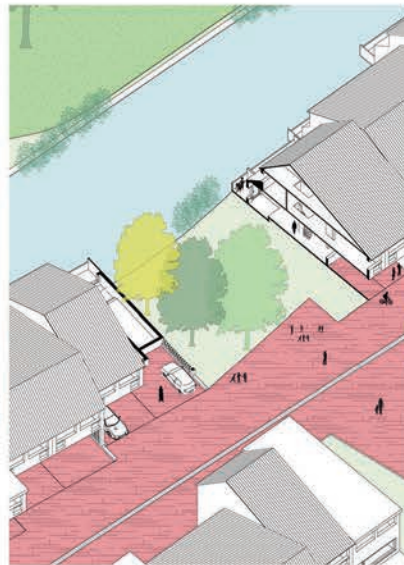
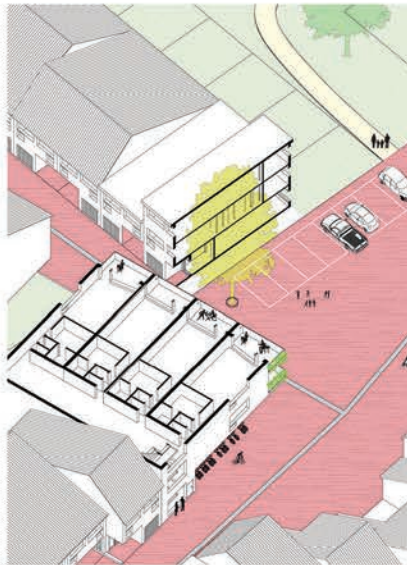
Uitwerkingen woningen

Openbare ruimte



WOON & LEEFKWALITEIT

De bebouwing volgt de openbare ruimte in vorm, waarbij deze ook op verschillende plekken verspringt en terecht komt in de leefstraten. De bebouwing bestaat uit eengezinswoningen en appartement gebouwen. In totaal zijn er 271 eengezinswoningen en grofweg 270 appartementen, wat neerkomt op ruim 540 woningen in totaal.



UITSTRALING

Met dit materiaal en deze ruimtecombinaties wil ik een nieuwe buurt creëren die de principes van het woonhof en daarmee de leefstraat respecteert. Waar in huidige plannen vaker het buurtgevoel en gemeenschapsgevoel als een sausje over een plan wordt gegoten, wordt in dit ontwerp door middel van intieme ruimtes, laagdrempelige en 'vriendelijke' architectuur en een groene omgeving meteen vanuit het plan hierop ingezet.



D'R OP EN D'R OVER

7. Woondekken II en IV | Buytenwegh | J.J. Sterenberg
Harmen Smilde

PROJECT LOCATIE



De woondekken van Jan Sterenberg uit de jaren zeventig vormen een inspiratie voor een aantrekkelijke woonomgeving waarin wonen, werken en routes elkaar kruisen.

Oorspronkelijk waren de woondekken van Sterenberg niet alleen ten behoeve van de bovenliggende woningen, maar hadden ze ook een betekenis voor de buurt Buytenwegh. Bij recente renovaties is die functie grotendeels verdwenen. Dit omdat met name de routes voor problemen zorgden.

Het herzien van de woondekken anno 2020 vraagt om een keuze. Ofwel wordt gekozen voor

ANALYSE PRINCIPES

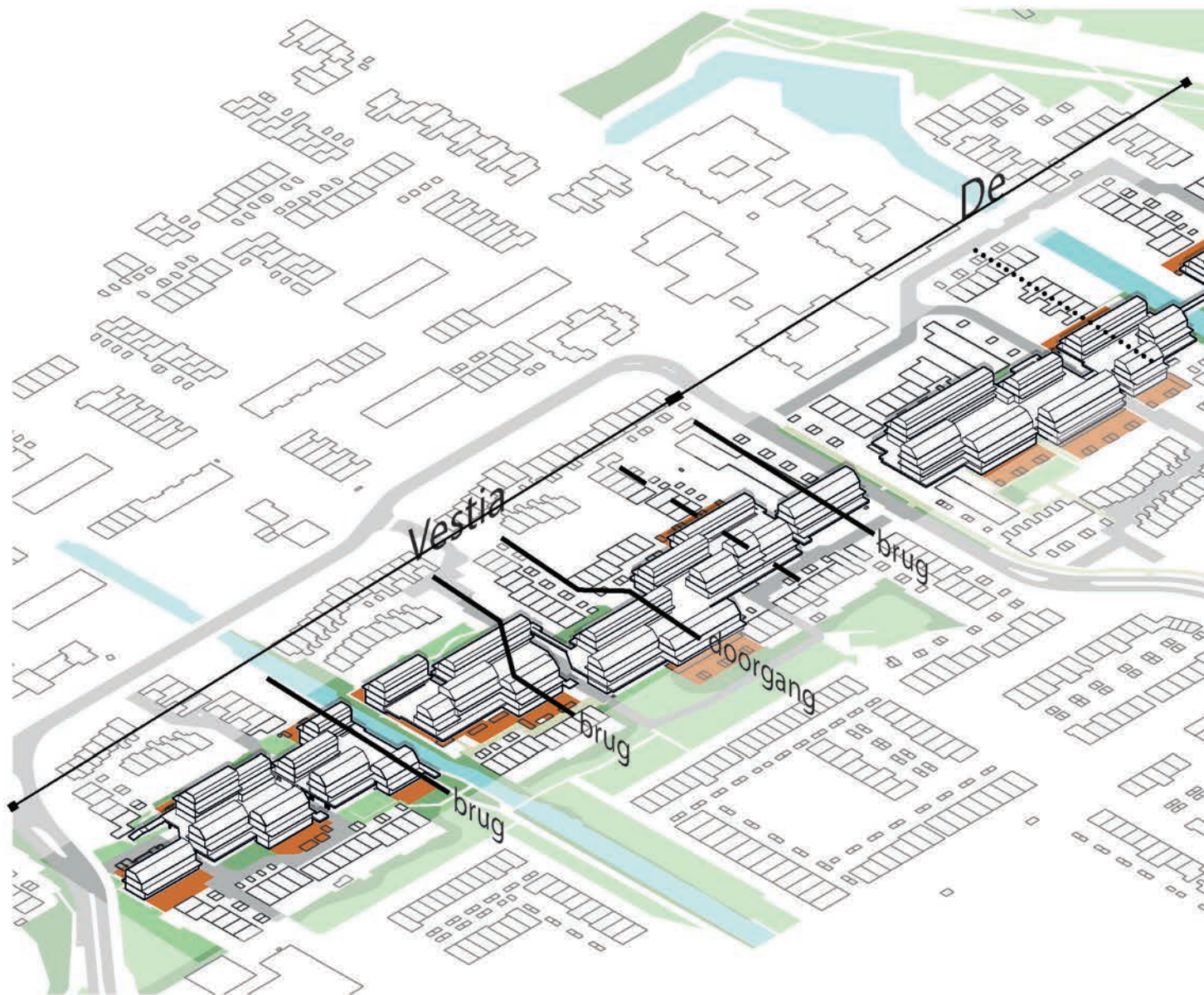


losse 'erfjes' in de lucht met een hoge woonkwaliteit, maar volledig afgesloten van de rest van de stad. De andere optie is het zoeken naar een woondek waarin de routes wél kunnen samengaan met aanliggende dekwoningen.

In mijn essay keer ik me af van de wijkgedacht en pleit ik voor het mengen van functies en het toevoegen van verbindingen. Dát is mijns inziens de opgave anno 2020. Mijn project landt daarom bovenop de Afrikaweg, waar al ander programma aanwezig is en waar een grote behoefte bestaat aan betere verbindingen.

De nieuwe brugwoningstypologieën boven de Afrikaweg kennen een geluidsdichte zijde, waardoor een geluidsluw dek ontstaat. Boombakken in de constructie maken bomen op het dek mogelijk, waardoor een groene leefomgeving ontstaat. De fietsroute sluit aan op de verschillende dekken en kantoorgebouwen, waardoor een dynamische en goed ontsloten structuur ontstaat. Parkeren gebeurt aan weerszijden van de Afrikaweg. Van hieruit zijn de dekken, kantoorgebouwen en commerciële functies snel te bereiken. Ook de bergingen, pakketpunten en afvalcontainers zijn hier gesitueerd.





DE ROL VAN DE DEKKEN

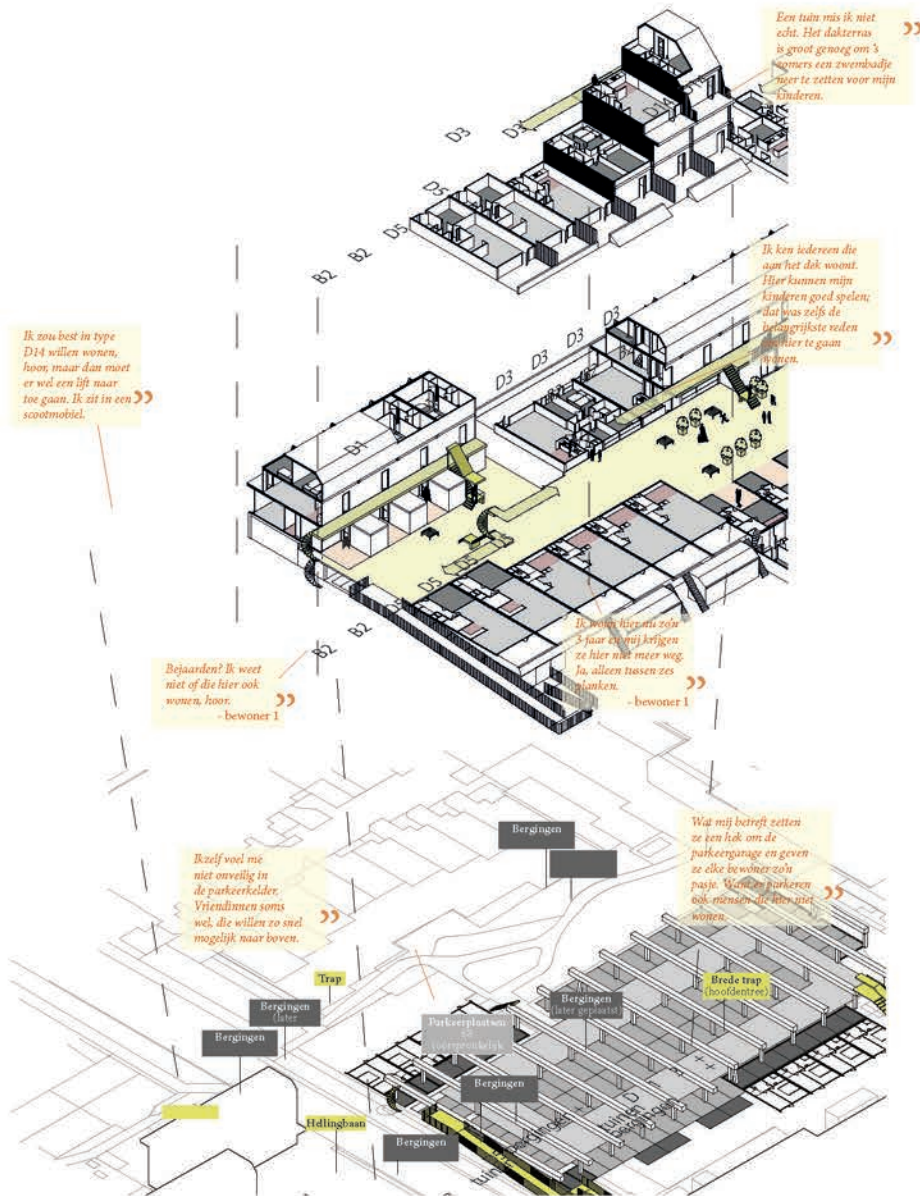
Uit mijn onderzoek naar de dekken van J.J. Sterenberg blijkt dat de onderliggende idee van de dekken of 'ruggenstructuur' was dat ze als ruggengraten van de wijk zouden functioneren. De dekken hadden zodoende een rol voor meer dan alleen de direct aanliggende woningen. In eerste instantie hield het herkenbaarheid in. Op de dekken zelf kreeg deze rol vorm in wandelroutes die van de ene zijde naar de andere zijde van de wijk liep – met op diverse plaatsen stijgpunten.

De vorm van de woningen met de groene bitumen daken komen op diverse plekken in de wijk terug. De gestapelde laagbouw zorgt nu ook niet voor voldoende hoogte om eruit te springen. Uit de analyse van de renovaties en aanpassingen die met name Vestia in 2012 heeft gedaan, blijkt verder dat de wijkgedachte nog steeds stevig in het zadel zit – misschien nog wel sterker dan vroeger.

Bij de vernieuwingen zijn de dekken opgeknipt in kleinere eenheden: de verbindende bruggen zijn

verwijderd en de dekken zelfs per leefstijl ingedeeld. De woondekkens verliezen hiermee het andere uitgangspunt van de 'bovendekse' betekenis.

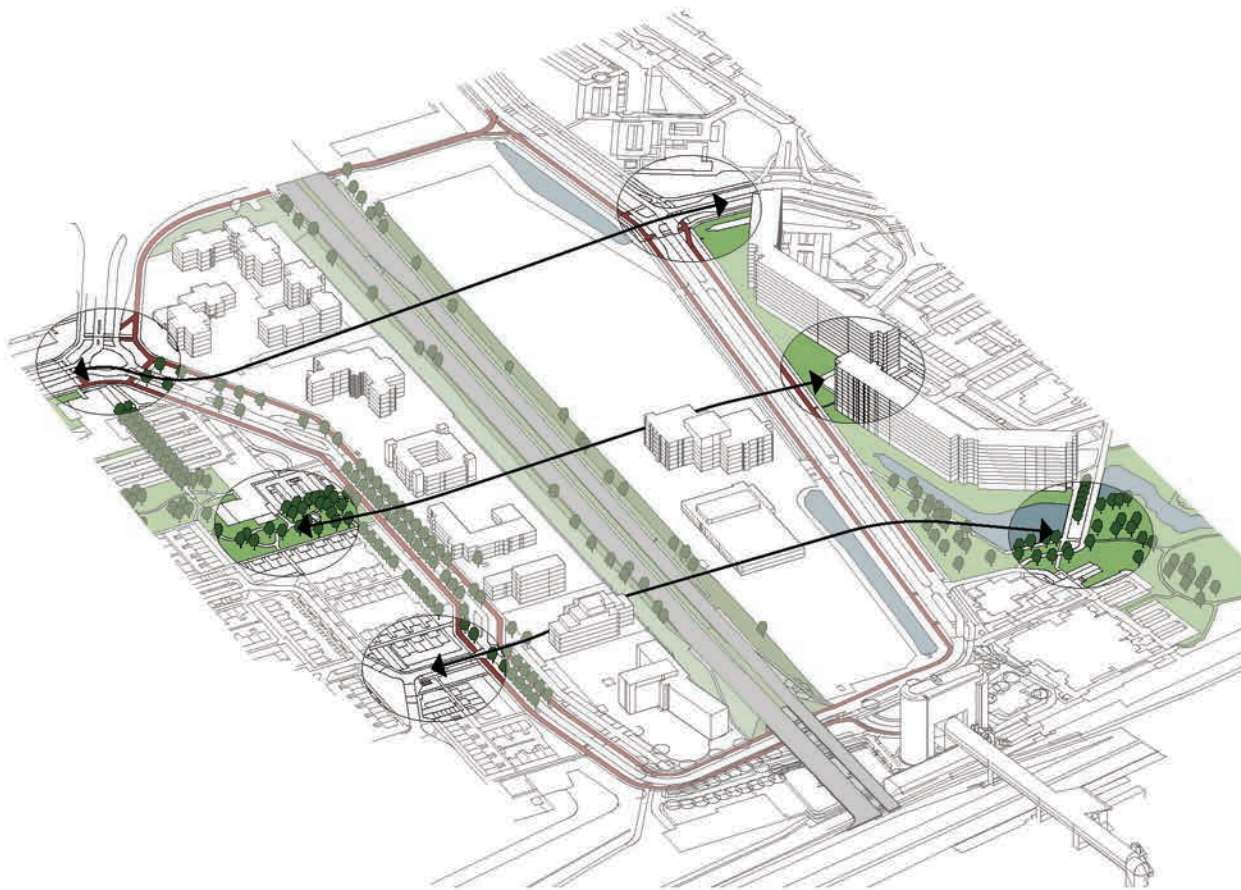
Tegelijkertijd werd de kwaliteit van de dekken voor de direct aanwonenden sterk verhoogd. De racebaan voor scooters en vluchtroutes voor inbrekers waren nu weggenomen. Maar ook werd een groot aantal bergingen van het dek naar onder het dek verplaatst, waardoor veel pleinruimte werd gewonnen. Aanwonenden die



ik heb gesproken zijn bijzonder blij met de speelruimte voor de kinderen, en vooral ook met de vertrouwdheid die op het dek bestaat. Het 'ons-kent-ons'-gehalte, zoals dat in de wijkgedachte bedacht was, komt juist door het weghalen van de bruggen heel goed tot uiting. Een mindervalide vader van twee kinderen die aan een afgesloten dek woont zegt: "Mij krijg je hier nooit meer weg – pas als ik tussen zes planken lig!"

De grote vraag is of deze dekken zich wel leenden voor zo'n route

die betekenis moest hebben voor een hele wijk – of zelfs met bovenwijkse betekenis. De dekken functioneren vanwege de weinige privé buitenruimte als gemeenschappelijke binnentuinen en zijn op andere plekken weer zó smal, dat ze als een semiprivat ruimte voelen. Daarbij lijken ze in de stedenbouwkundige structuur niet als ruggengraat te functioneren. De racende scooters zullen – vermoed ik – toch ofwel directe aanwonenden, ofwel provocerende jongeren geweest zijn.



Dekkenconcept: routing en typologieën

UITGANGSPUNTEN

GARAGES EN DEKKEN

De ontsluitingen van het dek moeten aantrekkelijk aansluiting vinden op het maaiveld. Dit kan als middel dienen om de garages gedeeltelijk uit het zicht te onttrekken.

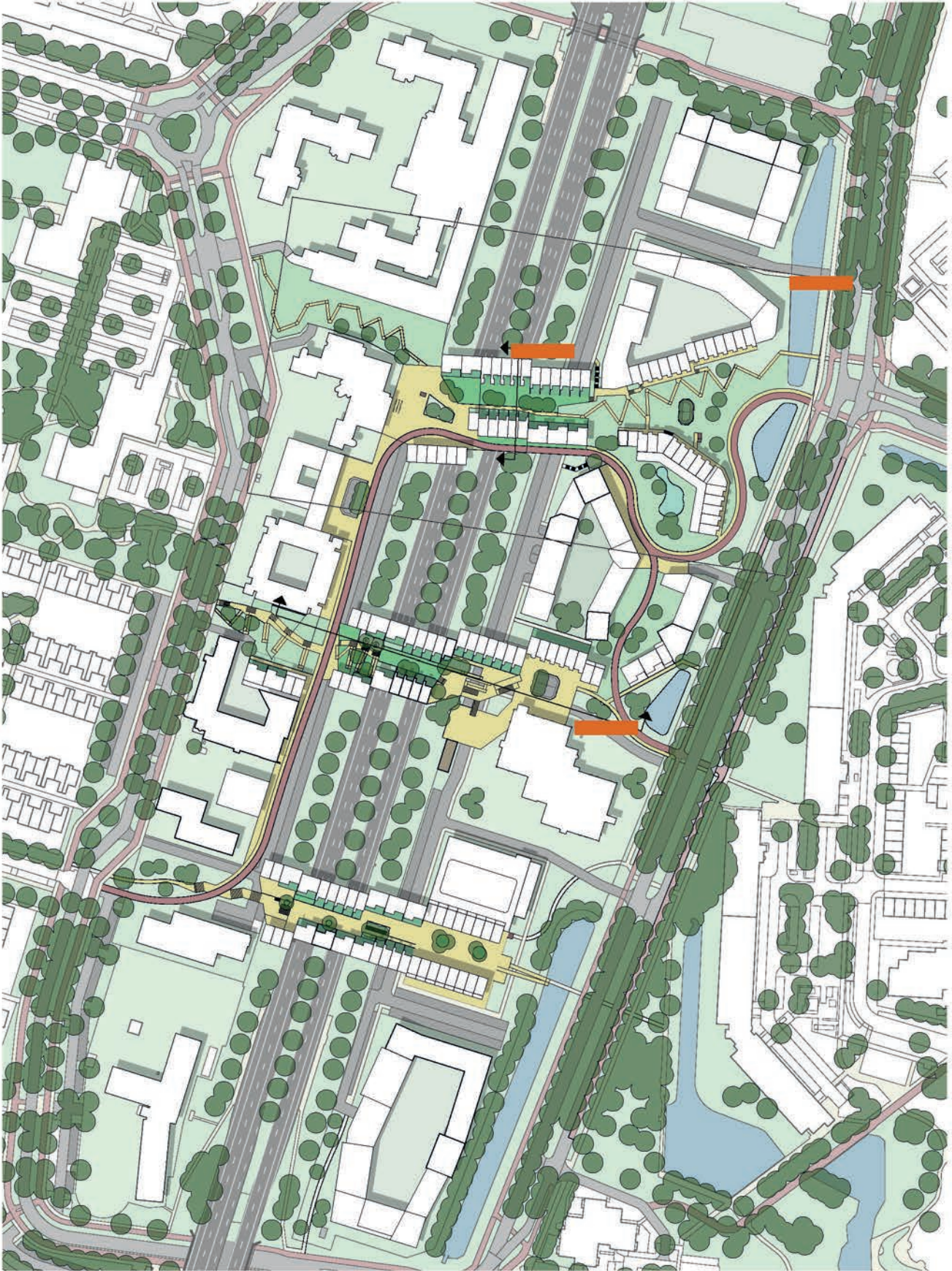
WONINGEN EN BUITENRUIMTEN

De buitenruimtes en dekken dienen op 'de Afrikawegdekken' optimaal te worden benut. Met een goede inrichting zouden de buitenruimtes van de woningen aan dit dek eigenlijk aantrekkelijker moeten kunnen zijn dan de dakterrassen bij de woondekken in Buytenwegh.

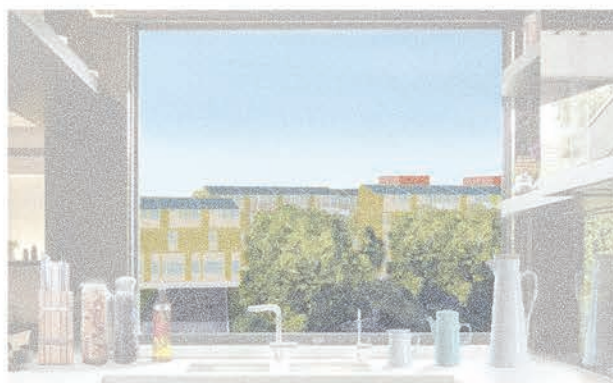
1. De woningen zelf moeten alle geluidsgevoelige ruimtes aan de dekszijde hebben.

2. Het dek moet a. voldoende maat hebben voor de woonkwaliteit (kwaliteiten: parkeervrij, groen, veilig) en b. zodanig ingericht worden dat aanliggende tuinen voldoende kwaliteit hebben.

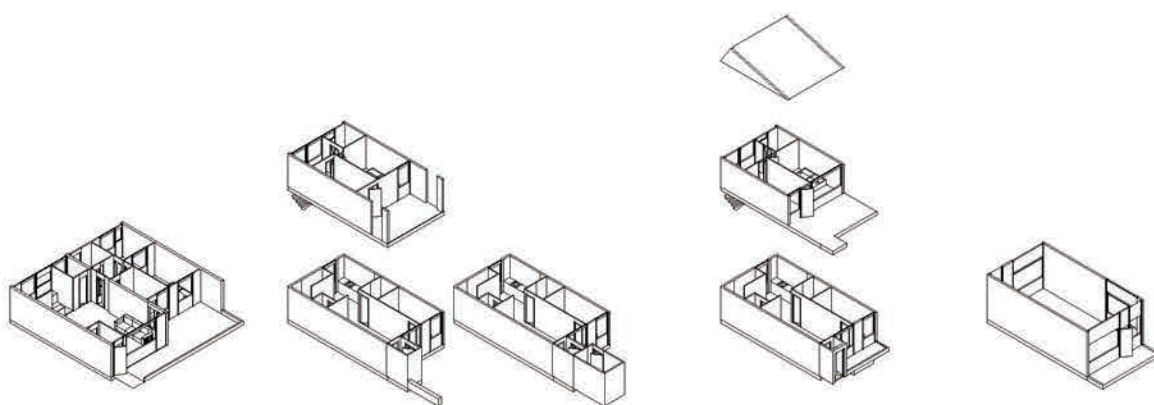
Scheiding tussen openbaar en semi-openbaar wordt onder meer aangebracht door groen met bomen in boombakken verwerkt in de kolommen.



ONTWERPPRINCIPES



Impressie gezien vanuit de keukens



Nieuwe typologieën

Afrikaweg 1

Geïnspireerd op type D1.

- Verdeeld over 2 traveeën, rolstoeltoegankelijk.
- Servicezone achterzijde brengt licht in de woning.
- Woon- en slaapkamers aan privé buitenruimte.

Afrikaweg 2

Deels geïnspireerd op type D13.

- Verdeeld over 2 verdiepingen
- Keuken, trappenhuis en badkamer achterzijde.
- Woon- en slaapkamers aan privé buitenruimte.
- Uitstekende hal die de privéruimte op het dek deels afscheidt.
- Eventueel kleine berging.

Afrikaweg 3

Deels geïnspireerd op type D13 en D14

- Verdeeld over 2 verdiepingen
- Keuken, trappenhuis en badkamer achterzijde.
- Woon- en slaapkamers aan privé buitenruimte.
- Dak met helling gericht op het zuiden t.b.v. zonnepanelen.

Afrikaweg Voorzieningen

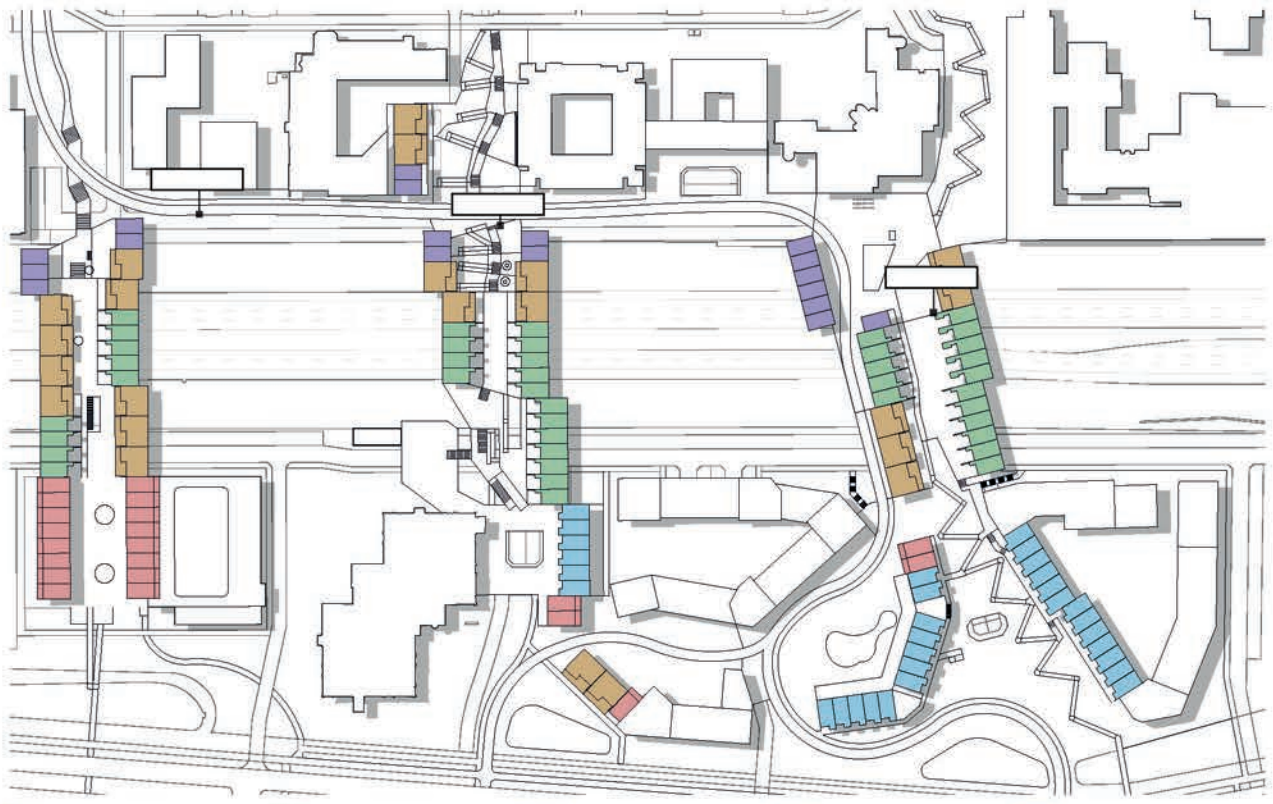
- Bedoeld voor een breed scala aan voorzieningen.
- Vrij indeelbare ruimte, eventueel te combineren met aanliggende traveeën.
- Hoogte: 4 meter.
- Waar mogelijk een zijraam of -entree.



Doorsnede A (zie Plankaart)



Doorsnede B



- Afrikaweg 1 + Afrikaweg 3
- Afrikaweg 2 + Afrikaweg 3
- Voorziening + Afrikaweg
- D5 + D14 of Afrikaweg 3
- D13 + D14 of Afrikaweg

DIJKWONINGEN 2.0

8. Dijkwoningen | Hovenbuurt – Buytenwegh | Coen Bekink
Bart van Bragt

PROJECT LOCATIE



De dijkwoningen in de Hovenbuurt van Buytenwegh zijn op het eerste oog een opmerkelijke verschijning. Twee lange stroken, haaks op de centrale ontsluitingsweg van de wijk, verheffen zich vanaf het maaiveld tot zo'n anderhalve meter hoogte. Een dijk, hier midden in een woonwijk? Zoetermeer ligt inderdaad laag, maar de polder waar je deze dijk zou verwachten ligt toch echt een paar kilometer naar het noorden: de Zoetermeersche Meerpolder. Wat doet deze dijk dan hier, zonder water om tegen te houden?

De woningen die aan deze dijk liggen zijn ook nog eens bereikbaar met trappen, de entree ligt op de eerste verdieping. Maar als we beter kijken, blijken beneden ook nog woningen te zijn.

Nu wordt het duidelijk! Architect Coen Bekink heeft kunstmatige dijken aangelegd zodat de bovenwoningen

direct toegankelijk worden gemaakt vanaf deze dijk. De trappen ontsluiten steeds twee bovenwoningen zodat er geen galerij nodig is om bij de voordeur te komen. De benedenwoningen zijn dan weer bereikbaar via een pad onder aan de dijk.

Als we de archieven induiken en oude kaarten erbij halen, blijkt inderdaad dat Bekink artificiële dijken heeft aangelegd. Deze liggen, net als de rest van de wijk, evenwijdig aan het historische slotenpatroon dat er al lag. Hiermee vormt Buytenwegh een trendbreuk. Voorheen werd bij de aanleg van de nieuwe wijken niet gekeken naar de landschappelijke ondergrond. Ze werden tabula rasa verkaveld en het landschap verdween onder zandophogingen. In Buytenwegh is dat juist wel gedaan. In de kaart zie je kijkend door je oogharen het oorspronkelijke verkavelingspatroon nog liggen. De meest herkenbare vormen

hierin zijn de dijkwoningen van Bekink en de dekwoningen in de Rodebuurt, verder naar het noorden.

De dijkwoningen werden gebouwd in het kader van de experimentele woningbouw. Nieuwe woonvormen werden bedacht als afwisseling voor de standaard rijtjes-eengezinswoningen. Bijkomend voordeel van deze manier van bouwen was dat er dichter bebouwd kon worden: de woningen werden gestapeld, zonder dat dit overduidelijk zichtbaar was. Er was namelijk voorafgaand aan de bouw steeds meer weerstand gekomen op gestapeld bouwen, met name de flats die in Driemanspolder en Meerzicht zijn gebouwd.

Door op een subtiele manier de woningen te stapelen kreeg Bekink het voor elkaar om een hogere woningdichtheid te realiseren.

ANALYSE PRINCIPES







Doorsnede dijkwoningen Buytenweg

ANALYSE

Zoals hiervoor geschreven maakte Bekink door het aanleggen van een kunstmatige dijk de overgang naar de bovenwoningen kleiner. De dijk is ongeveer anderhalve meter hoog, waardoor die halverwege de benedenwoning ligt. Met enkele traptreden is de bovenwoning dus al te bereiken: geen ingewikkelde constructies dus, maar korte trappen die het aanblik van de dijk een bepaalde mate van speelsheid geven.

De verhoogde ligging leidt ertoe dat er een autovrije woonomgeving ontstaat. Kinderen kunnen hierdoor veilig spelen en er ontstaat een ontmoetingsruimte. De dijk creëert hiermee ook een hoog saamhorigheidsgevoel.

De dijk is bereikbaar via enkele trappen en een hellingsbaan. Men komt daardoor in principe alleen op de dijk als men er woont of er moet zijn. Zeker na het weghalen van de tweede hellingbaan is de overlast van hangjeugd teruggedreven. Het is weer een

besloten buurtje geworden, alleen voor degenen die er wonen.

De benedenwoningen zijn gelijkvloers en verdeeld over twee beuken. Ze hebben een tuin aan de achterzijde. Sommige hebben daar ook nog een berging. Deze woningen zijn bereikbaar via een pad onderaan de dijk. Dit is echter wel een vrij krap en donker pad. Dit wordt nog eens versterkt door de trappen die naar de bovenwoningen gaan.

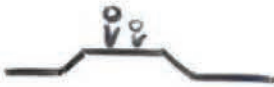
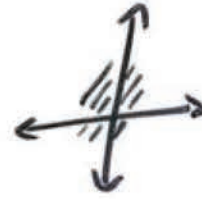


Axonometrie dijkwoningen Buytenwegh

Deze bovenwoningen zijn opgebouwd uit twee lagen en een schuine kap, en beslaan één beukmaat. Ze hebben aan de achterzijde een balkon dat boven de tuin van de onderburen hangt. Twee woningen delen daarbij één trap. Deze trap maakt de overgang van openbaar naar privé wat zachter. De trappen worden dan ook door de bewoners aangekleed met bijvoorbeeld plantenbakken.

De dijkwoningen zijn aan een parkstrook gelegen. Ze zijn echter met de achterkant naar dit park georiënteerd, waardoor de binding tussen het park en de woningen minimaal is: de verschillende (veelal vervallen) schuttingen en bergingen leiden tot achterkantsituaties van een betrekkelijke kwaliteit. Ook de kwaliteit van de parkstrook laat te wensen over. Er loopt een wandelpad doorheen, maar op een vervallen speelplaats na is er weinig te beleven. De onaantrekkelijke achterkanten, aan beide zijden, nodigt daarbij niet echt uit.

Kortom, genoeg aanleidingen om mee te nemen naar een volgende ontwerpfase.



ONTWERP

Voor het ontwerp wordt overgestapt naar het Entreegebied rond de Afrikaweg. In dit binnenstedelijke gebied kunnen de principes van de dijkwoningen worden toegepast.

De dijk slingert van zuid naar noord. Haaks daarop komen de parkeerdekken. Op de kruisingen ontstaan ruimtes. Door de hoogte op anderhalve meter te houden is er altijd zicht over de dijk mogelijk. Die zal alleen toegankelijk zijn voor voetgangers, zodat het een echt

verblijfsgebied wordt. De vele trappen en hoogteverschillen, samen met het netwerk van dijken en paden, nodigen uit tot beweging en zorgen daarmee voor een gezonde levensstijl.

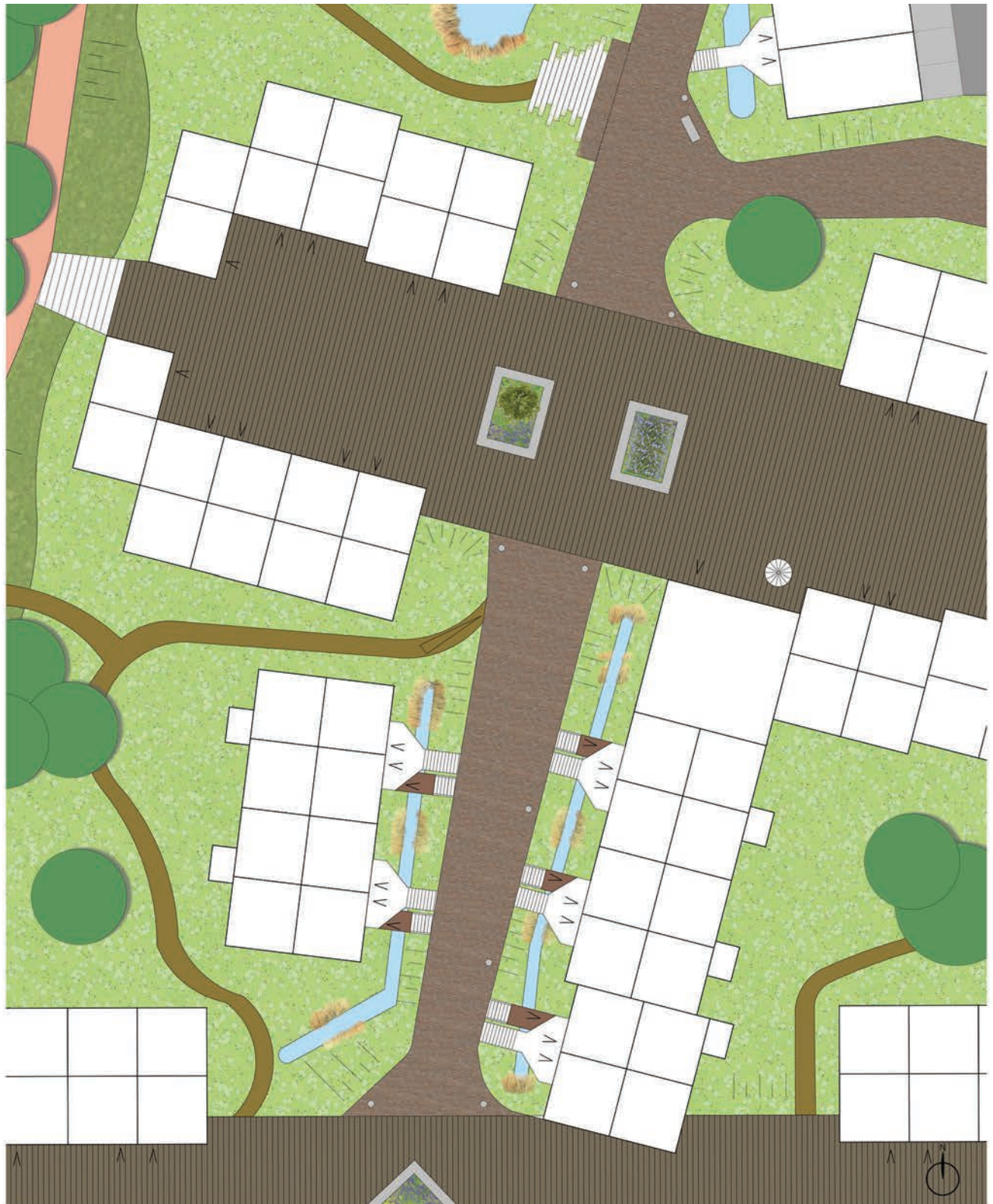
De woningen komen in een parkachtige setting te staan. Men woont in en aan het groen. Samen met de groene daken gaat dit tevens hittestress tegen.

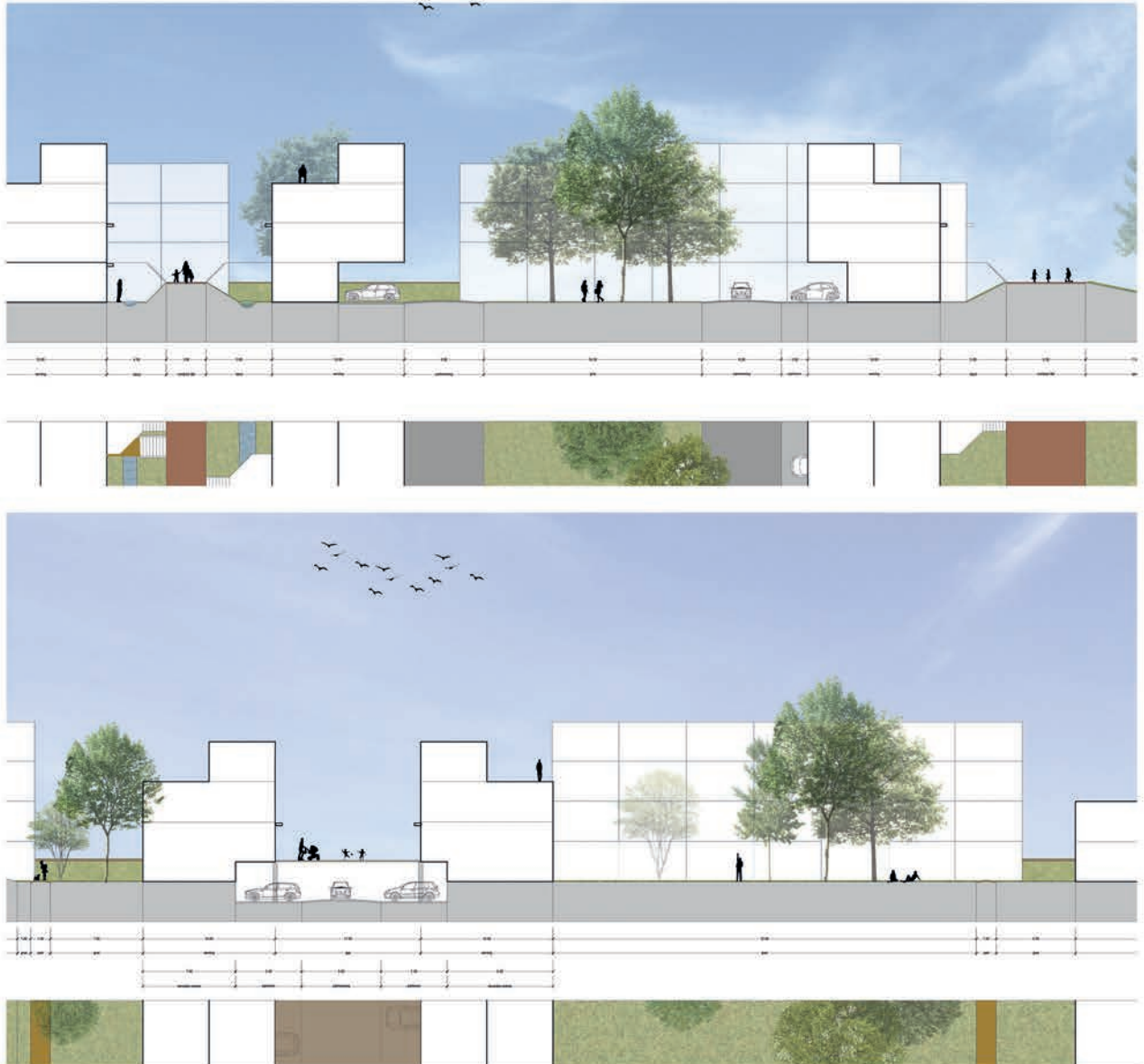
Parkeren vindt plaats onder de parkeerdekken, zodat er geen auto's in beeld staan.

Er is een diversiteit aan woningen: beneden-bovenwoningen, dekwoningen, parkeerwoningen en appartementen.



ONTWERPPRINCIPES





Doorsnedes dijk- en dekwoningen

INRICHTING

De doorsnedes laten zien dat de dijken een verschillend talud kunnen hebben: er is geen uniformiteit in het profiel daarvan. Trappen maken de bovenwoningen bereikbaar. Onderaan de dijk liggen wadi's die zorgen voor waterberging.

De platte daken maken het mogelijk om een dakterras als buitenruimte te gebruiken. Ook kunnen er groene daken aangelegd worden. De binnenruimtes tussen de woningen worden gevormt door het park. Dit is tevens de

buitenruimte van de woningen.

De auto's worden in onder de parkeerdekken gezet. Deze liggen halfverdiept, zodat er een grote splitlevel-woning ontstaat met een hoge gevel aan het park.

Door op de dekken zitelementen te plaatsen ontstaan speciale ruimtes en er ontstaan wat kleinere plekken. Tevens sturen ze de wandelroutes. De paden van de dwaalstructuur zijn met hellingbanen of trappen verbonden met de dijk en dekken. Ze maken het mogelijk om rondes te lopen. Daarnaast vormen ze extra

verbindingen met de omgeving en het fietspad langs de Afrikaweg.

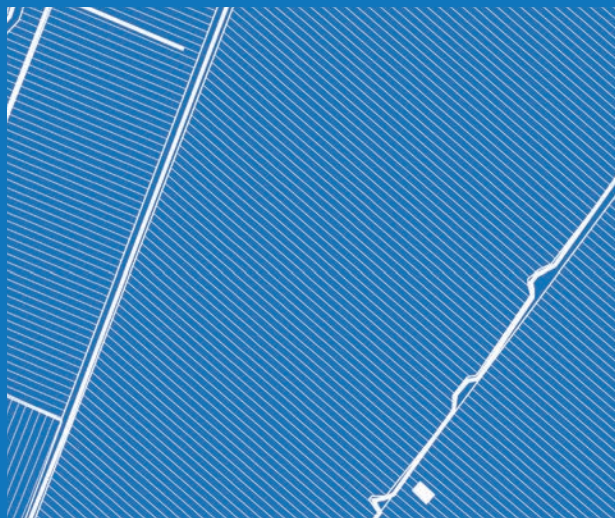
SEGHWAERT

De wijk Segwaert is ontworpen in 1976 en wordt gekenmerkt door kleine bebouwingsvlekken die gegroepeerd werden in een hofvormige opzet. Ecologische principes waren leidend in het landschapontwerp. Daarvan getuigen, onder andere, dertien vijvers waarin regenwater wordt opvangen voor de verschillende woonbuurten. Ook het buurtpark heeft een ecologische opzet. Daarnaast werd geëxperimenteerd met expressieve gebouwwormen en duurzame bouwsystemen, zoals houtskeletbouw.

Roggeakker (1979)
97 huurwoningen (variërend van HAT-eenheden tot vijf-kamer-eengezinswoningen)
Architect: Jan Verhoeven

Split-levelwoningen (1976–1977)
37 koopwoningen
Architect: Hornstra, Verschoor en Key

Houtskeletbouw-waterwoningen (1978)
4 koopwoningen
Architect: Ben Kraan



Oorspronkelijke morfologie 1950



Mobiliteitsstructuur



Groenstructuur



Bebouwingsstructuur



PARKSTAD ZOETERMEER

9. Wooncomplex aan de Roggeakker | Seghwaert | Jan Verhoeven
Kevin van Elten

PROJECT LOCATIE



Wat is de charme van Zoetermeer? In Nederland hebben we de Lichtstad Eindhoven, de Textielstad Tilburg, de Maasstad Rotterdam. Alleen, maar wat is Zoetermeer? Eén vooroordeel is duidelijk: schijnbaar is er een gebrek aan geschiedenis of een aantrekkelijk verhaal waardoor een dergelijke charme of identiteit uitblijft. Zoetermeer heeft als nieuwe stad wel degelijk een imago. De bijnamen die weleens voorkomen voor de stad zijn; 'ZoeterMINDER', '079' en 'The city that always sleeps', allemaal niet erg positief. Daarnaast zijn er ook namen zoals: 'Sweet lake city', 'Zoetje' en 'Boterdorp'. Wellicht positievere namen, maar helaas totaal niet voelbaar in de stad. Het is een monotone stad die weinig diversiteit kent. Een zakelijke stad zonder ruimte voor intimiteit en romantiek. Een U(F)O (unidentified object) in het prachtige Groene Hart van de Randstad. Zoetermeer is net zoals andere nieuwe steden het resultaat van de moderne stedenbouw. Het utopische alternatief voor de dichtbebouwde, overvolle, luide, ongezonde steden van daarvoor. De nieuwe stad zou deze steden die onder

druk staan moeten verlichten, op basis van statistieken en modellen. De link met de moederstad is met het openbaar vervoer georganiseerd. Men woont in Zoetermeer en werkt in de 'oude' stad. De insteek is dan ook dat Zoetermeer bij uitstek een woonstad is. Ondanks het gunstige vestigingsklimaat zijn andere milieus (met name werkmilieus) later pas gestimuleerd. Deze beleidsmatige keuze is nog steeds zichtbaar in het monotone karakter van de stad.

ZOETERMEER HEEFT EEN MONOTOON KARAKTER
De geschiedenis van Zoetermeer en de daaruit volgende identiteit zijn een resultaat van de geleefde stad tot nu toe. Dat het resultaat van de Nieuwe Stad niet geheel in lijn ligt met de stad waarover gedroomd werd wil niet zeggen dat deze 'mislukt' is. Er ontwikkelt zich wel degelijk een stad. Dit gebeurt nu al jaren organisch zoals dat ook bij veel oudere steden gebeurt is en het resultaat zal hier ook een geleefde stad zijn die piept en kraakt. Echter bevindt zich in dit spectrum ook de romantiek van het stedelijk leven.

ANALYSE PRINCIPES



ZOETERMEER IS ROBUUST EN VEERKRACHTIG

Deze stad is wel veerkrachtig, er is veel ruimte om het aanpassingsvermogen van de stad uit te nutten. Zeker in het antropoceen zal Zoetermeer een stad zijn waar zijn innovatiekracht en ruimte in de stad om dit toe te passen essentieel zijn. De ruim opgezette wijken met aanwezige groene vingers, royale waterstructuren en relatief nieuwe bouw zijn bij uitstek geschikt om de transitie door te maken. Wellicht is de bijnaam van de stad in deze groene thematiek te vinden.

PARKSTAD ZOETERMEER

In dit project heb ik onderzoek gedaan naar het woningcomplex aan de Roggeakker van Jan Verhoeven. Dit heeft mij inzichten gegeven omtrent de identiteit van Zoetermeer, toegepast in het stedenbouwkundig plan voor de Afrikaweg. Dit plan speculeert over uniek stedelijk wonen in Zoetermeer.



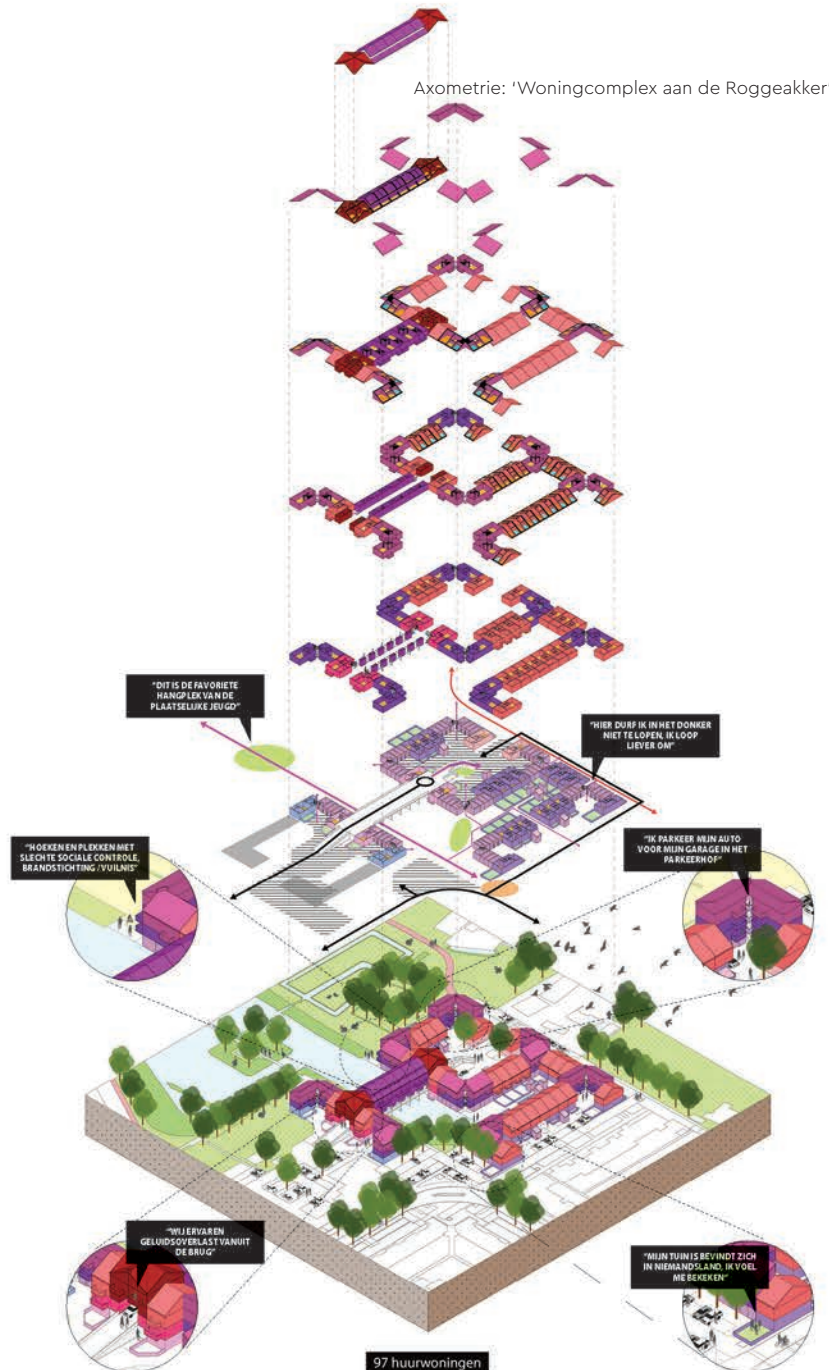
De woningen aan de Roggeakker, in het uiterste noordoosten van Seghwaert, zijn gebouwd door architect Jan Verhoeven. Zijn werk wordt gerekend tot het structuralisme, een Nederlandse architectuurstroming die uitging van het opdelen van grote gebouwen in zorgvuldig beredeneerde kleinere en identieke modules, die aan elkaar gekoppeld konden worden.

Dit grote complex van 97 huurwoningen, gebouwd in 1979 in opdracht van de Woningfederatie Zoetermeer, is eveneens opmerkelijk. 'Een stad in een stad', zoals een voormalige Zoetermeerse stedenbouwkundige het in een vraaggesprek uitdrukte. Het project kent zeer veel woningtypen, van HAT-eenheden tot vijf-kamer-eengezinswoningen. Alle woningen

zijn aan elkaar geschakeld zodat zij tezamen één groot gebouw vormen, een oplossing die in Seghwaert niet vaak voorkomt. Door zijn meanderende hoofdvorm oogt het echter niet als één groot volume, maar als verschillende aan elkaar gebouwde hoven. Dit is kenmerkend voor het structuralisme.

Het complex heeft een boeiend silhouet: vleugels van twee en drie lagen (plus kap) wisselen elkaar af. De begane grond van de drielaagsvleugels bestaat uit garages en bergingen. Waar de vleugels op de hoeken elkaar ontmoeten zijn in de 'oksel' grote terrassen geplaatst. De kopgevels van de vleugels hebben op deze plek een halve tuitgevel, die precies op de knik gezien weer een hele geveltop vormt. De 'brug' is het meest opmerkelijke onderdeel van het complex. Deze vleugel staat op betonnen pijlers en overspant een singel die apart is gegraven voor dit project. In de oorspronkelijke plannen was het complex groter: aan de westzijde van de brug was eveneens een grote hof ontworpen, met koopwoningen. Als gevolg van de instortende woningmarkt begin jaren tachtig werd dat gedeelte niet gebouwd.

Het wooncomplex aan de Roggeakker van architect Jan Verhoeven bevindt zich aan de rand van de wijk Seghwaert. Het centrum en station van Zoetermeer liggen een stuk verder, maar zijn goed bereikbaar met de bushalte op loopafstand. De wijk wordt wel doorsneden door de tramlijn waardoor het complex ruimtelijk gezien los ligt van de wijk. Het vormt hierin zijn eigen buurt echter is het wooncomplex homogeen in zijn doelgroep en architectonische uitstraling. Dit complex is typerend voor de Zoetermeerse identiteit. Een groen tapijt met grootschalige bouwwerken, wat dient als decor voor sociale activiteiten en ontmoetingen. Een vroege gedachte over de identiteit van Zoetermeer.





Analyse stadsentree: 'Afrikaweg'



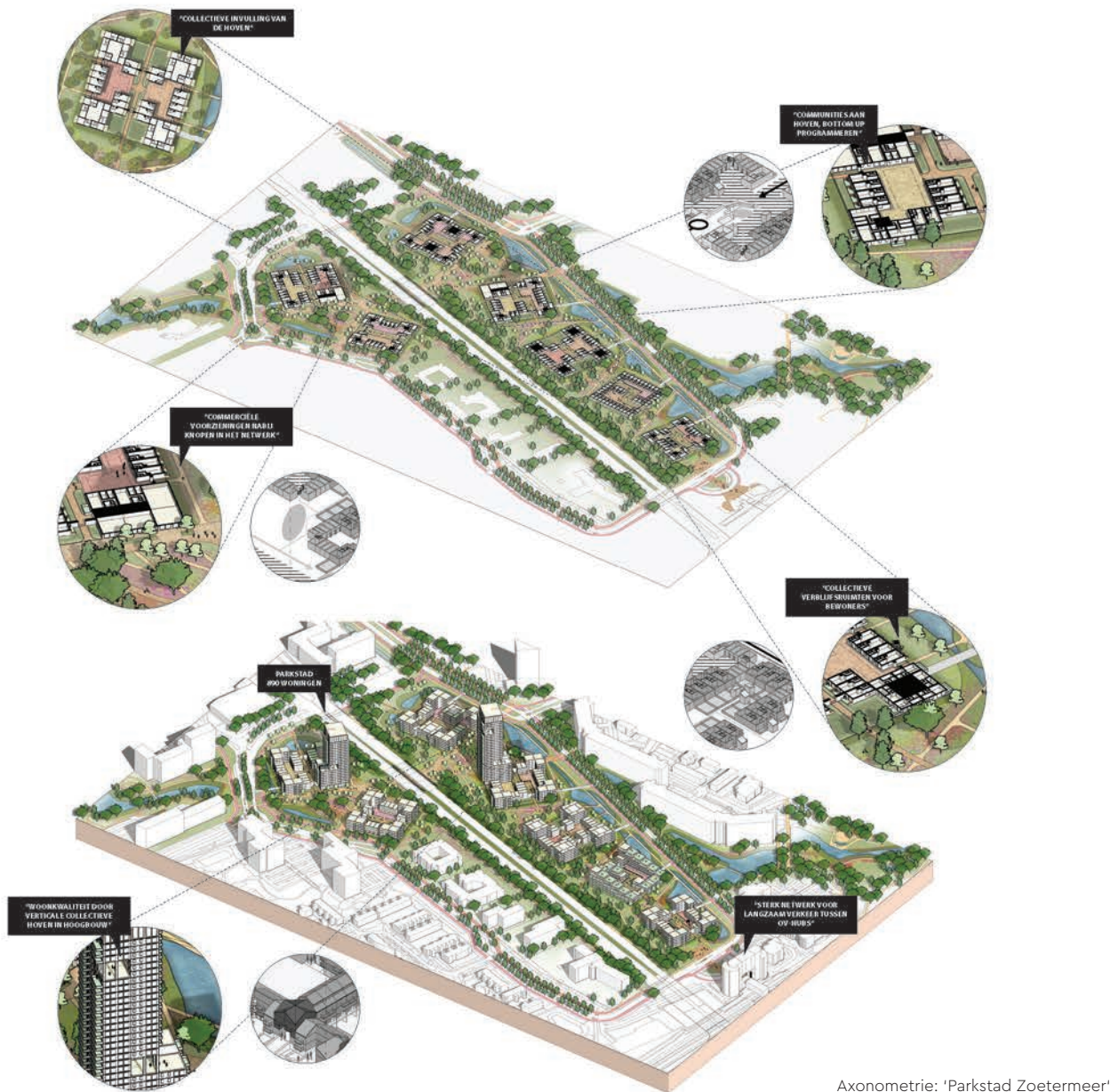
Stedenbouwkundig plan: 'Parkstad Zoetermeer'

De Afrikaweg is een primaire verkeersader tussen het centrum en de snelweg in combinatie met het station. Deze structuur vormt een barrière en heeft weinig aanvullende kwaliteiten te bieden. Deze entree van de stad is bij uitstek de ideale plek om de identiteit van Zoetermeer trots te presenteren. De Afrikaweg is de scheiding tussen de wijken Meerzicht en de Driemanspolder. Deze wijken bestaan uit stedelijke bouwwerken op een groen tapijt. Dit plaatselijke, gefragmenteerde tapijt heeft als kans om verbonden te worden. Dit park kan namelijk

een bovenwijkse rol voor de stad vervullen.

Rondom de Afrikaweg wordt een nieuw type woonhof gecombineerd met dit park. Dit visitekaartje toont alomvattend de groene woonkwaliteit van Zoetermeer. Uniek in de Randstad. De identiteit hangt samen met het stedelijk ontwerp, parkstad heeft een hoge dichtheid. Men woont hier in het midden van het groen en heeft hiermee een sterke relatie. Dit plan maximaliseert deze identiteit aan de nieuwe stadsentree langs de Afrikaweg.

Een groen tapijt dat de groenstructuren van Meerzicht en Driemanspolder verbindt. Een entree met structuralistische woonhoven, die gebaseerd zijn op woningcomplexen uit de experimentele woningbouwperiode van Zoetermeer, gelegen in een landschapspark: toekomstbestendig Parkstad Zoetermeer.

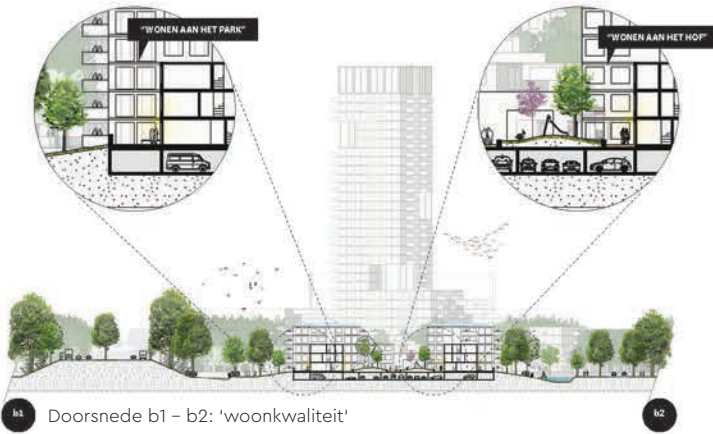


Axonometrie: 'Parkstad Zoetermeer'

De kwaliteiten van het onderzochte wooncomplex worden toegepast en de problemen opgelost. In het plan worden nieuwe structuren geïntroduceerd voor voetgangers en fietsers. Deze structuren faciliteren kwalitatieve verbindingen tussen het station, de naastgelegen wijken en het centrum. Deze route is een spel van parkruimtes en hoven in de stedelijke bouwblokken. Momenten van openheid afgewisseld met momenten van intimiteit. Dit zorgt tevens voor een gecontroleerde, natuurlijke overgang van openbaar naar semi-openbaar en de private

plekken. Deze ruimtes faciliteren allerlei vormen van ontmoeting en bieden ruimte die nader in te vullen is door bewoners. Deze collectieve plekken kunnen zich vormen als moestuinen, speelplekken, barbecue- of verzamelplekken. Dit geeft een zekere mate van vrijheid voor de bewoners van de hofvormige gebouwen. Men woont enerzijds aan het hof waar de community zich vormt en anderzijds direct aan het park waar men de lufte binnen de stad vindt.

Op de kruising van de bovenwijkse structuren bevinden zich functies. Deze commerciële voorzieningen bevinden zich op strategische posities waar veelvuldig verplaatsingen van mensen zijn. Deze knopen, ofwel hubs zijn gesitueerd bij het station en op de plek waar het park de Afrikaweg kruist. Doordat het park onder de weg doorloopt vormt de Afrikaweg geen barrière, maar een attractie. Een bijzondere plek in het park waar men elkaar ontmoet.



Maaiveld impressie: 'stedelijk wonen aan park'

ONTWERPPRINCIPES



Parkstad Zoetermeer is een uniek, groen woonmilieu in de Randstad. Deze manier van wonen is niet nieuw in Zoetermeer, maar wordt nu wel trots omarmd. De stadsentree dient als visitekaartje waarmee Zoetermeer zichzelf op de kaart zet. De stad in het groene hart van de Randstad is namelijk een parkstad en zal zich bij binnenkomst ook zo laten zien.



Vogelvlucht impressie: 'park als groen decor'



WATERWONINGEN '80-'20

ORIGINELE WONINGEN IN EEN NIEUW JASJE

10. Waterwoningen | Seghwaert | Ben Kraan
Edward van Dijk

PROJECT LOCATIE



Mijn beeldvorming van Zoetermeer is ontstaan door de meningen van anderen. Tijdens mijn vooropleiding kreeg ik de vraag: 'Wat is er mis dan met Zoetermeer?'. Ik kreeg al gauw te horen dat het een 'saai en suffe forenzenstad is, waar niks valt te beleven, behalve die skibaan'. Ik nam deze stigmatiserende meningen over en kwam er in de loop van de tijd achter dat je Zoetermeer in hetzelfde rijtje kon zetten als Pijnacker, Spijkenisse, Barendrecht en Almere. Dertien in een dozijn, zonder eigen identiteit.

Het was een zonnige winterdag toen we met een groepje na de eerste bijeenkomst meteen door naar Zoetermeer reden. Het was voor mij de eerste keer dat ik in Zoetermeer zou komen. Opvallend is de nabijheid van Zoetermeer ten opzichte van andere steden. Vanaf de snelweg vind ik het al gauw een 'ver-van-mijn-bed-show', maar als je binnendoor gaat over de provinciale wegen, dan ben je er toch verrassend snel. Toch is het entree naar de stad weinig veelbelovend, je ziet alleen maar autowegen en bedrijventerreinen en uitzicht op droevige flats.

Het beeld dat je van tevoren hebt wordt vrij snel bevestigd. Zelfs het stadscentrum zie je niet omdat je door een tunnelbak rijdt als je naar je wijk toe moet. Het beeld wat je van Zoetermeer hebt wordt op deze manier snel bevestigd.

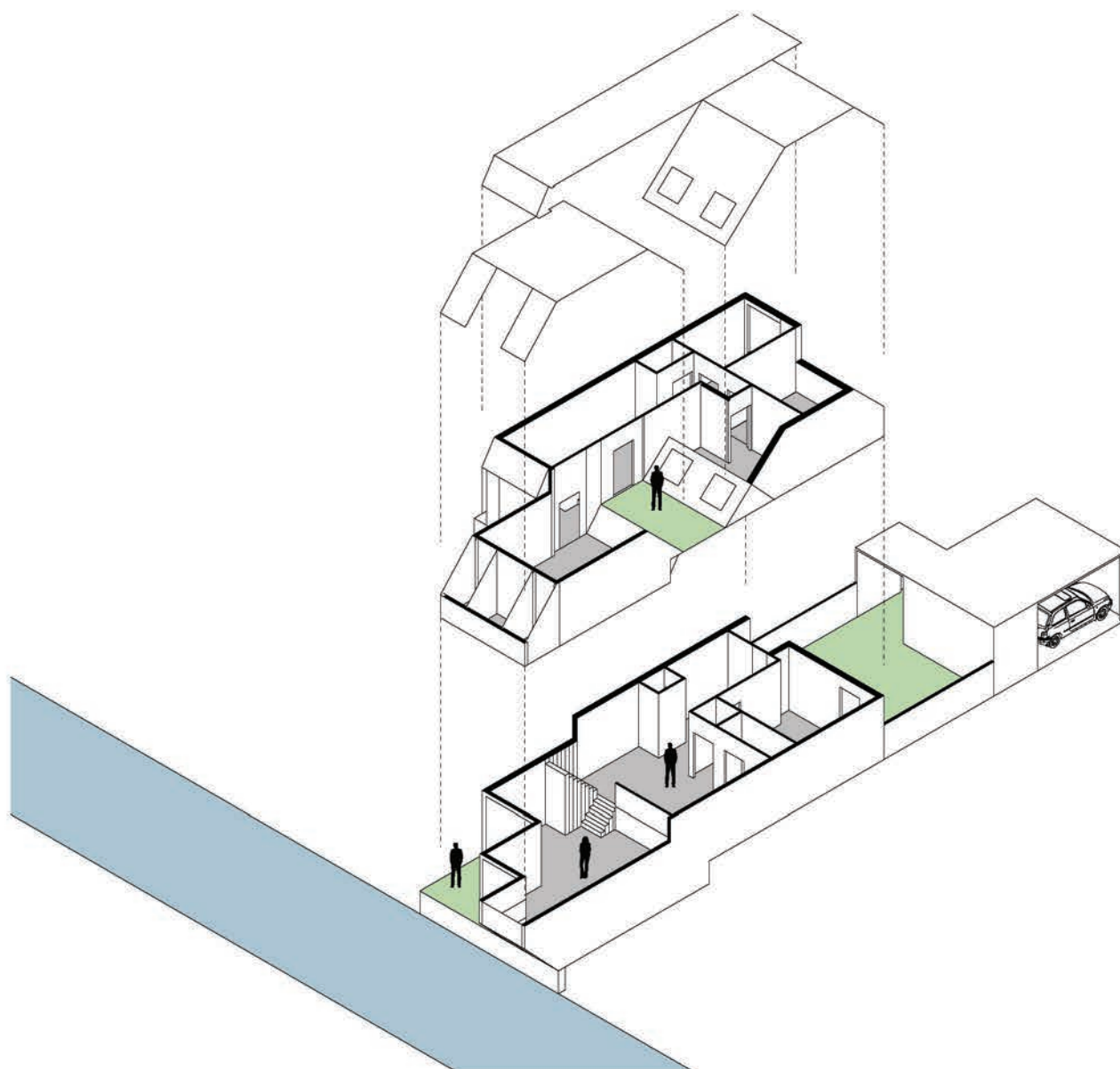
Om nog maar te zwijgen over de woningen die ik als onderzoeksgebied heb aangewezen gekregen, wat lelijk! Wie verzint het om zulke anonieme bakken boven het water te laten hangen.

Toch zal later, na uitvoerig onderzoek en ontwerp, blijken dat er meer is dan het blote oog in eerste instantie ziet. En dat meningen kunnen veranderen.

ANALYSE PRINCIPES







Axonometrie van de woning

WATERWONINGEN '80

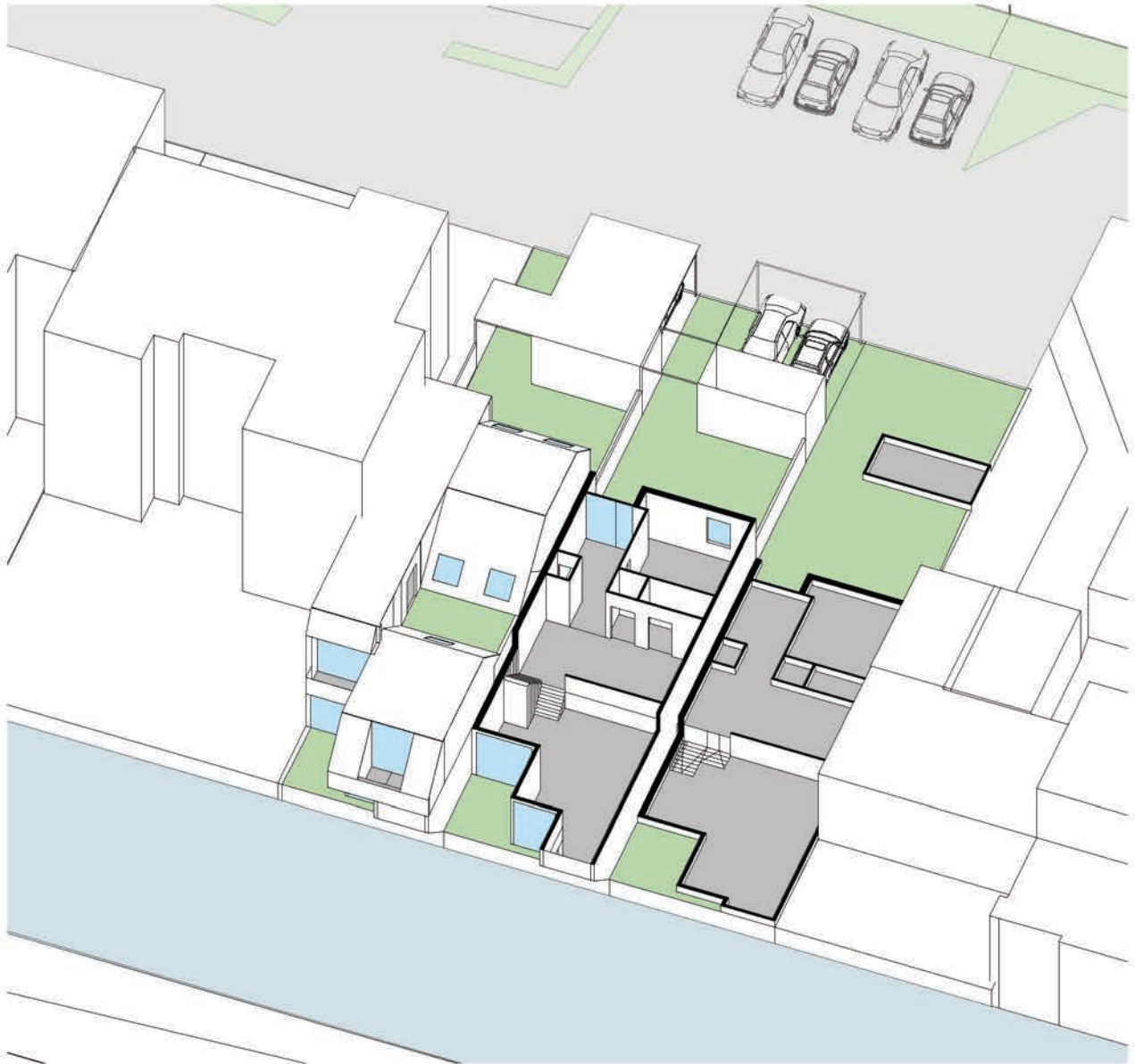
De waterwoningen uit 1980 vormen een architectonisch experiment zoals je ze wel vaker aantreft in de jaren zeventig wijk Seghwaert. De woningen zijn ontworpen door architect Ben Kraan en uniek in zowel aantal als vormgeving. Qua aantal zijn er slechts vier gebouwd. Je vindt ze nergens anders dan in Zoetermeer.

De vormgeving maakt de woningen bijzonder. Het meest in het oog springende element is de 'bak' die

over het water hangt. Daaronder is een schuine glazen gevel, die van binnenuit een bijzonder schouwspel met zich meebrengt. Het water komt als het ware de woonkamer binnen doordat het spiegelt op het plafond. De woningplattegrond is redelijk eenvoudig, het is echter de verspringing halverwege de woning (split-level) en het bijzondere dakontwerp wat de woning complex maakt. Met onder andere het bijzondere dakontwerp

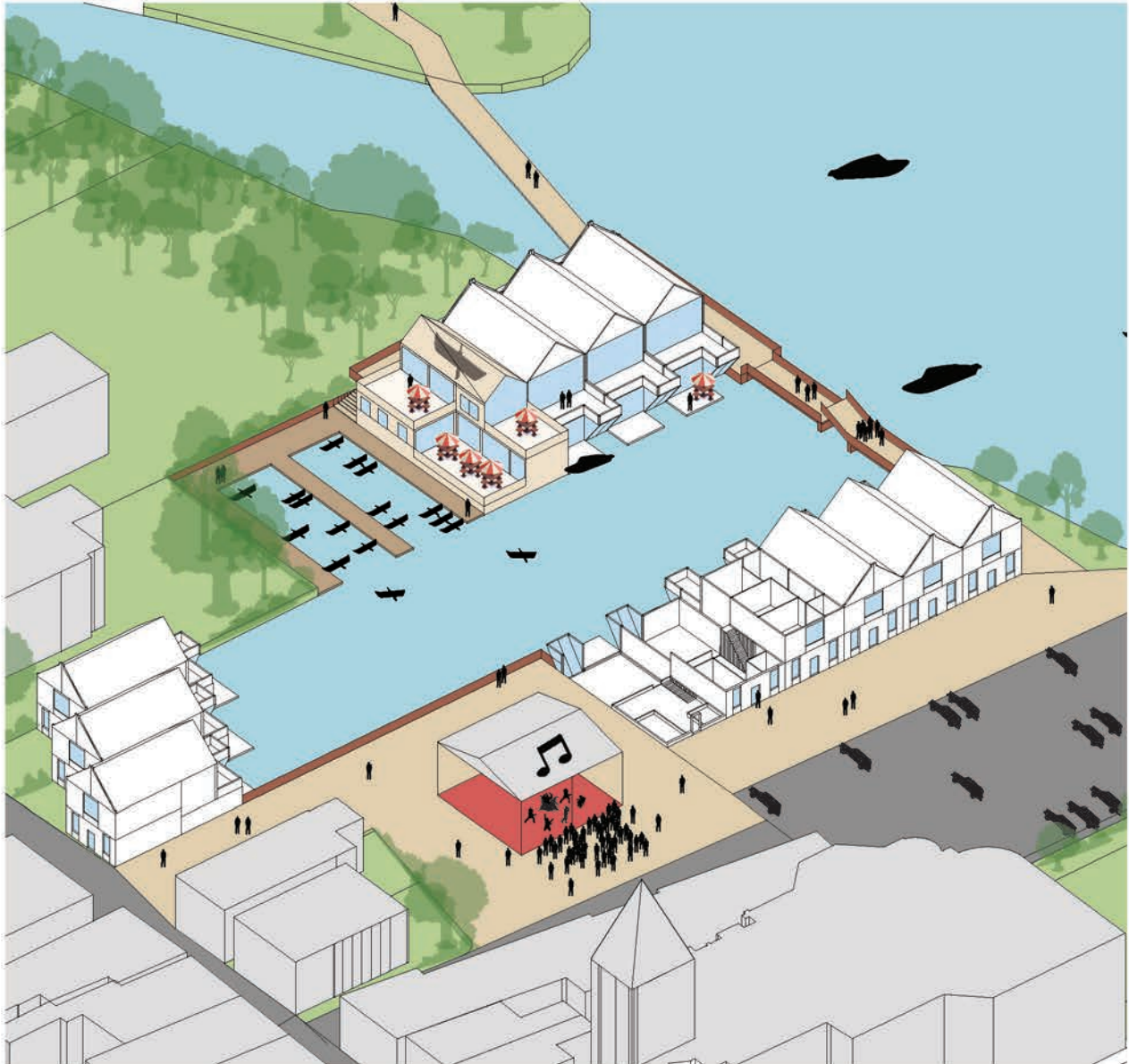
ontstaan er drie buiterruimtes rondom de woning; de tuin voor de woning, de vlonder aan het water en het dakterras.

De woningen zijn aan elkaar geschakeld en hebben een bijzondere oriëntatie naar de omgeving. Een traditionele voor- en achterkant is er niet. De woningen zijn niet via het water, maar via de tuin aangesloten op de buurt, maar dat voelt als een achtertuin in plaats van een voortuin. Wat is dan de voorkant?



Woningen met de directe omgeving

De voortuin is bijzonder, want deze loopt door tot aan het woonerf, maar is halverwege gesplitst door een opbergschuur en poort. Daarbuiten is de carport (nog steeds eigen grond), daarbinnen de tuin. En toch voelt het niet zo. Sterker nog, om de voordeur van de woning te betreden als bezoeker, voelt het alsof je iemands achtertuin ongevraagd binnendringt.



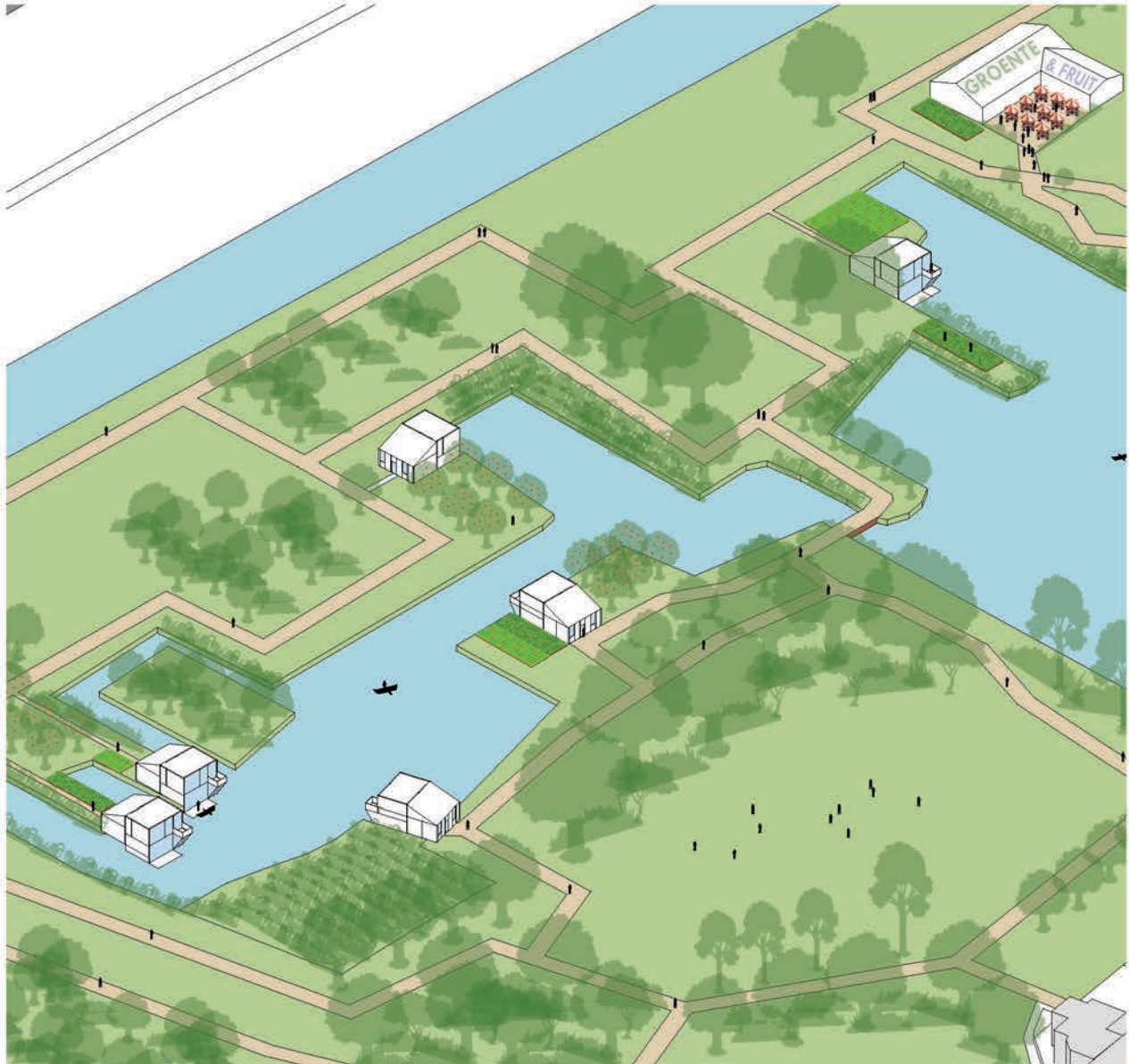
De Dobbe

WATERWONINGEN '20

Met moderne aanpassingen landen de waterwoningen uit 1980 op drie verschillende plekken in Zoetermeer. Karakteristieken van het originele ontwerp blijven behouden, maar de vorm en ontwerp worden aangepast aan de omgeving waarin ze staan. De drie locaties zijn het oude dorpscentrum van Zoetermeer, park Wijdse Weide en Heemkanaal. De eerste locatie is gelegen tussen

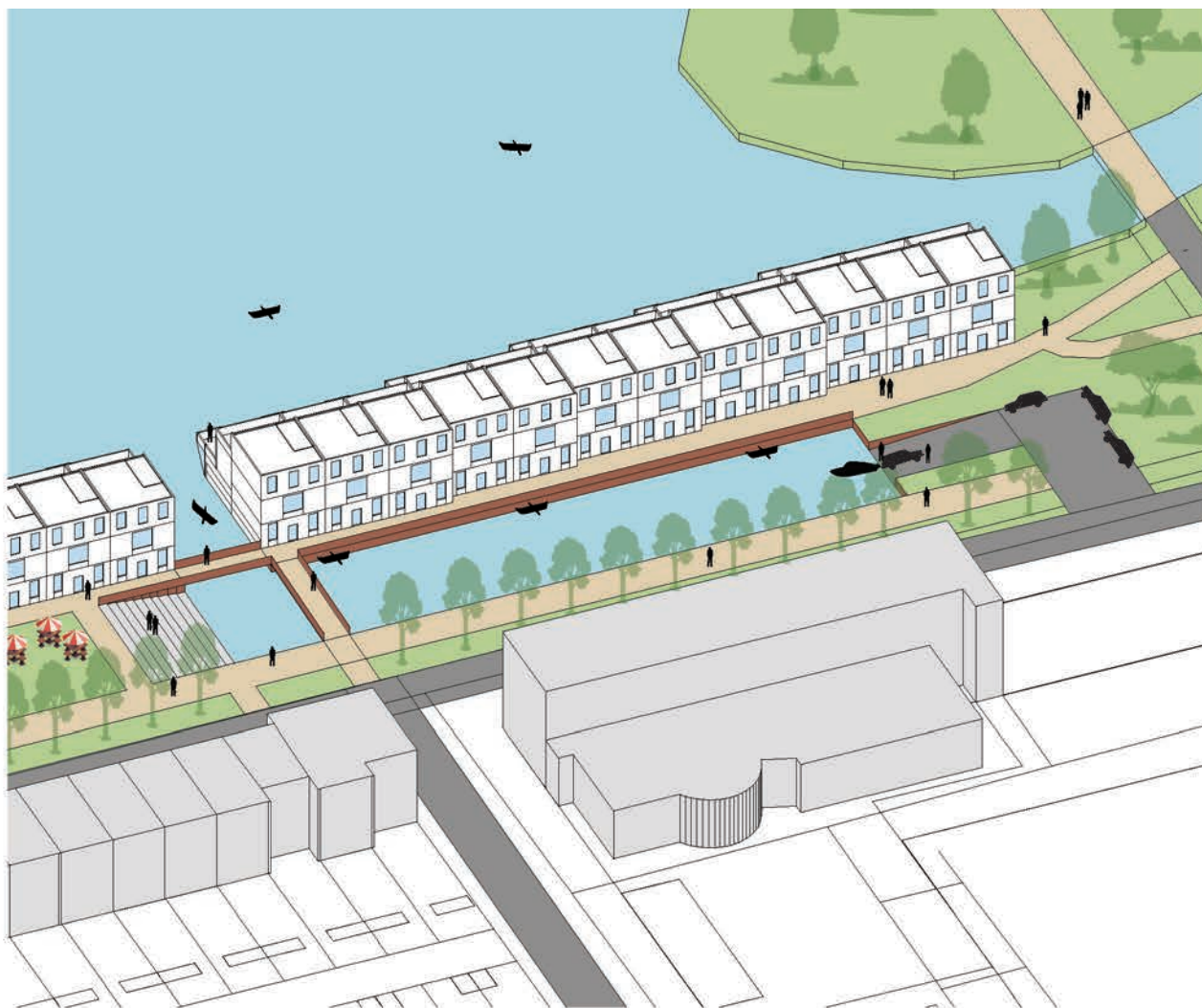
het oude dorpslint en het 'nieuwe' jaren zeventig hart van Zoetermeer, aan de plas De Dobbe. Het water wordt het gebied in getrokken, en de woningen staan aan het water. Het bestaande muziekpaviljoen blijft behouden. Een poging om een wanderroute langs De Dobbe te maken wordt voltooid aan de hand van een ophaalbrug, wat de missende schakel vormt. Het ontwerp biedt meerwaarde voor de buurt

aan de hand van een kanocentrum. Kano's zijn wendbaar en kunnen op smalle stukken komen. Daar waar een bevaarbaar gebied van vijf kilometer open ligt, waar voorheen niet gevaren kon worden. De tweede locatie is park Wijdse Weide. De waterwoningen krijgen een ander uiterlijk, met meer natuurlijke materialen. De woningen zijn bedoeld voor mensen die 'back-to-basic' willen. Dat wil zeggen, geen auto, wonen in een



groene en parkachtige omgeving en zelfvoorzienend zijn. De woningen zijn strategisch in het park geplaatst, achter heggen en bosschages zodat ze geen afbreuk doen aan het natuurlijk karakter. De woningen zijn bereikbaar via de wandel en fietspaden. Bewoners hebben geen tuin, maar kunnen omliggende grond toe-eigenen om daar een moestuin/boomgaard te beginnen. Overschot kan doorgegeven worden aan het lokale groente en fruitwinkeltje elders in het park.

ONTWERPPRINCIPES



De derde en laatste locatie is aan de kunstmatige waterplas die het centrum vormt van wijk Oosterheem en geflankeerd wordt door het lokale wijkwinkelcentrum. In typische 'Vinex-fashion' zijn de waterwoningen hier 'urban' uitgevoerd, met een stedelijker karakter. Ze volgen de oorspronkelijke landschapslijnen met een verspringende gevellijn.

Een uniek element is dat de schuine glazen gevelwand wordt gebruikt als intern boothuis, waar de boot gestald kan worden. Het Heemkanaal wordt hiermee opeens bevaarbaar, niet alleen voor de bewoners, maar ook voor de rest van de buurt, omdat er een boothelling aangelegd wordt.

VOORTBOUWEN OP LANDSCHAP, WOONMILIEU EN STADSCULTUUR

Het ontwerpend onderzoek van de studenten van de Rotterdamse Academie van Bouwkunst, uitgevoerd in het kader van de studio 'Zoektocht naar suburbane stedelijkheid', laat zien hoe typische en karakteristieke voorbeelden van de Zoetermeerse ruimtelijke identiteit als basis kunnen dienen voor de ontwikkeling van de stad. Daarmee bieden de studenten een inspirerend perspectief voor Zoetermeer, de ooit 'nieuwe' stad waarvan de identiteit in de jaren zestig en zeventig voor een belangrijk deel op de tekentafels van toenmalige ontwerpers ontstond. Daarnaast kunnen hun ontwerpen ook inspiratie bieden voor andere Post 65 wijken waarbij een vernieuwingsopgave zich aandient.

Met hun benadering van, interesse voor en reflectie op de suburbane stedelijkheid van dit soort wijken met een betrekkelijk jonge geschiedenis voegen de studenten daar, vanuit de huidige eisen voor een duurzame en gezonde wijk, nieuwe lagen aan toe. Het meest fascinerende daarbij is dat dit nadrukkelijk gebeurt vanuit een analyse van het bestaande 'erfgoed' en het voortborduren op ruimtelijke principes daarachter.

De bestaande landschappelijke ontwerpprincipes als buffergroen, water en parksystemen kunnen ingezet worden voor energiewinning, gezondheid en beweging, ecologie en natuurinclusief bouwen. Het uitgebreide systeem van gescheiden fiets- en wandelpaden draagt bij aan een gezonde leefomgeving. Door het leggen van nieuwe verbindingen en het opnieuw ontwerpen van profielen en routes kan dit nog verder geoptimaliseerd worden. Op het niveau van de bebouwingstypologie worden ontwerpprincipes als woonerven of andere autoluwe, kindvriendelijke tussenruimtes (bijvoorbeeld dijken, dekken, straatjes en hoven) in de ontwerpen teruggehaald. Ook sociale aspecten als getrapte collectiviteit en specifieke encroachment-zones worden geherinterpreteerd. Tenslotte zijn geïntegreerde parkeeroplossingen in combinatie met hoogteverschillen in of buiten de woning relatief vaak toegepast. Ook op de kleinschaligheid en materialiteit van de architectuur wordt voortgebouwd. Daarmee bevestigen de studenten zowel de kwaliteit, continuïteit én gedeelte aanpasbaarheid van de bestaande stad in het licht van een aantal actuele stedelijke opgaven.

De studenten die hun locatie kozen in de eerder geanalyseerde buurt bouwden voort op de daar verkregen inzichten. Enerzijds door de herinterpretatie van landschappelijke en verkeerskundige structuren door ze klimaatbestendig of levensloopbestendig te maken. Ook werden nieuwe architectonische accenten of toegangen in het buffergroen gelegd. Andere studenten bewerkten juist de collectieve laag in het ontwerp door daar

hedendaagse programma's aan toe te voegen. De bebouwingslaag werd gebruikt om woningen samen te voegen, de oriëntatie te veranderen, of door nieuwe bebouwingsaccenten toe te voegen aan het bestaande ensemble.

De ontwerpen die gemaakt werden in het entreegebied laten een nieuwe vorm van suburbane stedelijkheid zien met het landschap als drager. Het gehele gebied krijgt zo een parkachtige inrichting met daarin grote of kleine bouwblokken. Het gebied aan weerskanten van de Afrikaweg, gelegen tussen het stadshart en de Mandelabrug, wordt als parkway een onderdeel van dit landschap en Zoetermeer wordt een nieuwe, groene entree aangeboden. Een aantal andere studenten werken juist vanuit de collectieve ruimte en voegden een nieuwe samenbindende collectieve drager toe, zoals een woondek, een dijk of een erf, die de bebouwing aaneenschakelt.

De ontwerpen laten zien dat de integrale ontwerptheema's van destijds nu weer bijzonder actueel zijn. Ze kunnen daadwerkelijk dienen als inspiratie voor de huidige ontwikkelingen die door sectorale aansturing van de woningbouwopgave steeds meer vernauwd worden. Door het slechte geheugen van de vormgevende disciplines is de toenmalige kennis en kunde niet voldoende vastgelegd en doorgegeven. Het lijkt daarom alsof bij nieuwe ontwikkelingen het wiel steeds weer opnieuw uitgevonden moet worden. Terwijl het ook mogelijk, en vaak zelfs beter, is om voort te bouwen op eerdere inzichten en (lokale) oplossingen, vermomd in een nieuw jasje. Zo kunnen de herontdekte ontwerpprincipes de Zoetermeerse identiteit op een passende manier verder brengen. Zij kunnen echter ook input leveren aan nieuwe gebiedsontwikkelingen waarin sociale en ecologische diversiteit kern van de opgave vormt. In het post pandemische tijdsgewricht spelen thema's als thuiswerken, gezondheid, voorzieningen, inclusiviteit en klimaatadaptatie een steeds prominentere rol.

In het ontwerpend onderzoek door de studenten van de Rotterdamse Academie van Bouwkunst zijn de ontwerpprincipes van toen opgewaardeerd met de ambities van nu. Vernieuwing krijgt zo een nieuwe kracht en urgentie. Het wenkend perspectief van een gelaagde stad en die van bestaande kennis en cultuur als vliegwiel voor verdere groei en ontwikkeling wordt opeens heel reëel.

BRONVERMELDING

- 'Architectuur ommetjes', architectuurroutes door Zoetermeer, Floravontuur Promotie Zoetermeer/ Architectuurpunt Zoetermeer/Gemeente Zoetermeer, 2019
- Barzilay, Marcel, Ferwerda, R., Blom, A., 'Predicaat experimentele woningbouw 1968-1980', Verkenning Post-65, RCE, Amersfoort, 2018
- Barzilay, Marcel, Ferwerda, R., Blom, A., 'Experimentele woningbouw in Nederland 1968-1980', Rotterdam, 2019.
- De Gave Stad, cultuurhistorische verkenningen van stedenbouw en architectuur in Zoetermeer. (Per wijk te downloaden via www.zoetermeer.nl)
- FUR, 'Stedelijke vraagstukken, veerkrachtige oplossingen. Ontwerpend onderzoek voor de toekomst van stedelijke regio's', Haarlem/Amsterdam, 2017.
- Gameren, Dick van, et al., 'Het Woonerf leeft', DASH 3, Delft/Rotterdam 2010.
- Geest, Joosje van, 'Architectuurgids Zoetermeer', Amsterdam, 2016.
- International New Town Institute (INTI), 'New Town Heritage: Exploring the Boundaries' seminar report, Rotterdam, 2018. (Als pdf te downloaden via www.newtowninstitute.org)
- International New Town Institute (INTI), 'New Town Lab Zoetermeer Erfgoed en Stedelijke transformatie', INTI i.s.m. RCE en Gemeente Zoetermeer, mei 2019. (Als pdf te downloaden via www.newtowninstitute.org)
- Leupen, Bernard, et al. 'Ontwerp en analyse', Rotterdam, 2013.
- Reijndorp, Arnold, 'De Nieuwe Stad. Een gebruiksaanwijzing', stadsessay, Haarlem/Amsterdam, 2019.
- Reijndorp, A., Bijlsma, L., Nio, I., 'Atlas Nieuwe Steden. De verstedelijking van de groeikernen', Haarlem, 2012.
- Reijndorp, Arnold, Bijlsma, L., Wouden, R. van der, Nio, I, 'Nieuwe steden in de Randstad: verstedelijking en suburbaniteit', PBL, Den Haag, 2012.
- Reijndorp, Arnold., Metaal, S., Huis, I. van, Naafs, S., 'New Town Roots. Geboren en getogen Zoetermeeders over hun stad', INTI en Universiteit van Amsterdam, Rotterdam, 2011.
- Rooilijn themanummer Nieuwe Steden, jaargang 50, nr.4, 2017
- Salewski, Christian, 'Dutch New World. Scenario's in de stedenbouw en ruimtelijke ordening in Nederland, 1970-2000', Rotterdam, 2012.
- Vletter, Martien de, 'De kritiese jaren zeventig. Architectuur en stedenbouw in Nederland 1968-1982', Rotterdam, 2004.
- Wonen TA|BK 17/18, 'Zoetermeer van bouwen naar een idee tot bouwen voor een markt', editie september 1978.



**Rotterdamse
Academie
van
Bouwkunst**