



# 't Seghen Waert

Historisch Genootschap Oud Soetermeer  
jaargang 41 nr. 3, 2022



#### Contact

Dorpsstraat 132, 2712 AN Zoetermeer, tel. (079) 319 06 83

info@oudsoetermeer.nl

Ledenadministratie en bezorging: ledenadministratie@oudsoetermeer.nl, tel. (079) 331 58 28

#### Dagelijks bestuur

dhr. J. de Ruiter, voorzitter@oudsoetermeer.nl, tel. 06 21265975

dhr. H. Middendorp, secretaris@oudsoetermeer.nl

dhr. P.A. Bekking, penningmeester@oudsoetermeer.nl, tel. 06 20173624

#### Werkgroepen en commissies

Werkgroep Collectie: collectie@oudsoetermeer.nl

Commissie Historisch Erfgoed: che@oudsoetermeer.nl

Genealogische Werkgroep: gwz@oudsoetermeer.nl

Leesgroep Lastige Letters: paleografie@oudsoetermeer.nl

Filmwerkgroep: wbbg@oudsoetermeer.nl

#### Bankrekeningnummer

NL 68 ABNA 06 13 09 20 07

#### Colofon

Uitgave: Historisch Genootschap Oud Soetermeer; ISSN: 1384-7260

Redactie: P. Drapers, R. Grootveld, R. Tousain, T. Vermeulen

redactie@oudsoetermeer.nl

Vormgeving: R. Tousain

Afbeeldingen zijn afkomstig uit de collectie van Oud Soetermeer, tenzij anders vermeld.

www.oudsoetermeer.nl

#### Omslag

Sprintertreinstel 2024 bij station Voorweg, 2005 (Foto Randy Pijper)

# Blijf gezond, blijf in beweging!

## #ommetje

## Wandelen begint natuurlijk bij

# Herwijnen

Wandelspecialzaak.nl



Dorpsstraat 66 - Zoetermeer - (079) 316 35 51

# Inleiding

## Van dorp naar middelgrote stad: Zoetermeer na 1945

Dit jaar viert een aantal van organisaties en de gemeente dat in 1962 Zoetermeer de taak op zich neemt om uit te groeien tot een nieuwe stad van 100.000 inwoners in het jaar 1980. Ook de uitgroei van het Dorp tussen 1945 en 1965 wordt daarin meegenomen. Het Historisch Genootschap Oud Soetermeer, samen met het Stadsarchief het 'geheugen van Zoetermeer', draagt op allerlei manieren actief bij aan dit jubileumjaar. Wij zien het als onze taak het geheugen regelmatig op te frissen door historisch verantwoorde, met archiefmateriaal en andere bronnen onderbouwde verhalen over het verleden te vertellen. Een deel van die verhalen landt in dit tijdschrift, een ander deel in tentoonstellingen of in boekvorm.

In deze aflevering behandelen we drie speciale onderwerpen. De stad is in de eerste plaats gemaakt als woonstede, om het plechtig uit te drukken. Daar zijn architecten en stedenbouwkundigen voor nodig. Wim Wissing is een van de vormgevers van Zoetermeer. Een woongebied heeft goede verbindingen met de buitenwereld nodig, en de Sprinter is daarop het unieke antwoord. Die Sprinter met zijn vele haltes op loopafstand van de woningen maakt het ook mogelijk om een compacte stad met veel hoogbouw te bouwen.

Wij danken hierin het bijzonder de medewerkers van het Stadsarchief Zoetermeer voor de royale hulp bij het vinden van materiaal over deze drie onderwerpen.

*Delftsewallenwetering en spoorbaan, De Morgenster en achteraan hoogbouw in Palenstein, 1977 (foto Kees van den Burg)*



## De Zoetermeerlijn: Een unieke spoorlijn voor Zoetermeer

*Hans Gosselink*

Het belangrijkste probleem dat de gemeente bij de groei moet oplossen is dat van het verkeer. De auto-aansluitingen aan de wijde omgeving (Leiden, Delft, Den Haag, Gouda) moeten echt verzaamd worden, en daarnaast is een openbaar vervoersvoorziening met Den Haag nodig. Is een bus genoeg? Neen. Wordt het een tram (van de HTM)? Of toch een trein? Ja, maar na de oorlog is het spoorwegnet alleen maar gekrompen. Toch krijgt Zoetermeer een nieuwe treinverbinding met speciaal Stadsbestuurlijk materieel ('SGM'), beter bekend als de 'Sprinter'. De eerste nieuwe treinbaan sinds de oorlog (kort daarna gevolgd door de Schiphollijn). Geen enkele ander nieuwe stad of groeikern heeft zo'n stelsel gekregen. De naam van ir. Velt van de NS is hieraan verbonden – bij station Voorweg Laag ligt het ir. Veltplein.

## Zoetermeer en de gebouwen van de architect Wissing

*Karen Kranen*

Ir. Wim Wissing is een in de jaren 1950-1960 bekende architect-stedenbouwer met een groot bureau dat in heel Nederland werkt. Wissing ontwerpt volgens het gedachtegoed van de modernisten: 'licht, lucht en ruimte'. Hij besteedt veel aandacht aan de directe omgeving van de woning: groen, speelruimte. In Zoetermeer bouwt hij veel in de naoorlogse dorpsuitbreiding, zoals de Oorlogsheldenbuurt en de Oranjobuurt en in Palenstein (Van Boisotring). Het gaat om betaalbare, sobere premiewoningen en woningwetwoningen. Daarnaast ontwerpt hij een moderne school (De Sloep) en de Morgensterkerk met naastgelegen bejaardenwoningen. Hij pioniert met bejaardenhuisvesting, een nieuwe categorie woningen. Interessant zijn de kleine woningen aan de Dr. J.W. Paltelaan voor twee personen, bijna 39 m<sup>2</sup> groot. Tegenwoordig zou dat een 'tiny house' heten.

4

## Opkomst en afgang van de hoogbouw In Zoetermeer, 1962-1972

*Arjen van der Burg*

Compact bouwen is het doel van Zoetermeer, d.w.z. veel mensen en dus woningen op een zo klein mogelijk oppervlak bijeenbrengen. Dat is om het groene hart van Holland te sparen en om het dagelijkse leven zo comfortabel mogelijk te maken: winkels en andere voorzieningen op loopafstand van de meeste woningen, en een treinhalte net zo dichtbij (500 m). Dat compacte bouwen wordt vertaald in een overweldigende hoeveelheid hoogbouw, in de vorm van galerijflats en torens. Die hoogbouw is vooral uitgevoerd met industriële bouwmethoden, wat snel werkt – de woningnood was hoog! – en wat goed en goedkoop zou zijn. Die hoogbouw is niet de beginopdracht van het gemeentebestuur maar in de loop van 1963 groeit men toe naar de keuze voor twee kleine buurten met eengezinshuizen en ook hoogbouw (Palenstein en Driemanspolder) en drie andere zeer grote wijken voornamelijk in hoogbouw. Dit gebeurt terwijl algemeen bekend is dat de meeste gezinnen met kleine kinderen, waar Zoetermeer op mikt, niet voor hoogbouw voelen. De vraag is waarom die hoogbouw toch in het plan komt. Opmerkelijk is ook dat binnen tien jaar de hoogbouwmode weer voorbij is en architecten als Wissing alle kansen krijgen om kleinschalige bouwvormen een aantrekkelijk gezicht te geven. Opkomst en afgang van de hoogbouw vragen beide om een verklaring.

19

34

## De Zoetermeerlijn: Een unieke spoorlijn voor Zoetermeer

Hans Gosselink

### Inleiding

Na een lange voorbereiding startte de bouw van de Zoetermeerlijn officieel in 1972. De Nederlandse Spoorwegen (NS) exploiteerde deze spoorlijn van 1977 tot 2006. De Zoetermeerlijn was (in zijn begintijd) uniek zowel wat betreft rollend materieel, de 'Sprinter', traject, spoorbanen, als de integratie in de groeistad Zoetermeer. De lijn voorzorg in het openbaar vervoer tussen Den Haag en Zoetermeer met een omgeklaapt lus-traject in Zoetermeer. Sinds 2006 wordt deze openbaar vervoer voorziening door RandstadRail verzorgd. Om de geschiedenis van de Zoetermeerlijn zo goed mogelijk te beschrijven wordt er in dit artikel aandacht besteed aan diverse aspecten, zowel voorbereidingen en onderhandelingen, bouw, materieel en trajectkeuzes, integratie met de stad, ervaringen van NS en reizigers, als ook wat er in Zoetermeer heeft moeten wijken voor deze spoorlijn. Tijdens het schrijven van dit artikel is er een gelijknamige tentoonstelling te bezichtigen, die daarna in 3D op de website oudzoetermeer.nl te zien is.

### Verkenningen en voorbereidingen

De verkenningen voor de nieuwe Groeistad Zoetermeer startten al eind jaren 50 van de vorige eeuw. Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland verrichtte in de beginjaren de studies voor de structuurplannen voor de groeistad. Al snel werd ingezien dat de groeistad een goede, efficiënte openbaar vervoer (OV) voorziening met Den Haag nodig had, maar het duurde nog lang voordat de voorziening er echt was. Veel mensen zouden gaan verhuizen vanuit Den Haag, waar ze werkten, naar Zoetermeer. Wat als al deze forensen in de auto zouden stappen? Dat zou een te grote belasting voor het wegennet en de parkeergelegenheden betekenen. Er werden in 1962 duidelijke eisen gesteld aan een OV-verbinding: De reistijd moest kort zijn en de frequentie van de treinen in de dienstregeling hoog. De forensen moesten op loopafstand van een station wonen en zonder overstappen hun werk kunnen bereiken. Uitbreidingen van de bestaande busdiensten tussen Zoetermeer en Den Haag zouden nooit het transport van de verwachte grote aantallen forensen kunnen verzorgen. Daarnaast verwachtte men veel problemen op Rijksweg 12 (nu A12) en te veel vervoer in beide steden. De focus kwam toen te liggen op railverbindingen (trein of tram). Het station Zoetermeer aan de bestaande treinverbinding tussen Gouda en Den Haag lag niet centraal genoeg in het geplande Groot-Zoetermeer om aan de loopafstand te voldoen, zelfs niet als het station verplaatst zou worden. Conclusie: Een nieuwe rail-verbinding was noodzakelijk. Eerst werd er gedacht aan een tramlijn van Den Haag via Leidschendam naar Zoetermeer met een grote lus in Zoetermeer. Wie de exploitatie zou doen vond de gemeente Zoetermeer niet belangrijk. Voor de aanleg van deze tramverbinding zou veel gebouwd moeten worden in Den Haag en een extra brug over de Vliet was noodzakelijk. Het alterna-

tief was de aansluiting van de lijn op de bestaande Hofpleinlijn (spoorlijn Rotterdam Hofplein - Den Haag) van de Nederlandse Spoorwegen (NS). Helaas kon het tram-materieel van HTM niet rijden op de NS lijn doordat er met een ander voltage voor stroomvoorziening werd gereden. De NS ontwikkelde nieuwe ideeën, zowel ander materieel dat stiller was, sneller kon optrekken en gebruik kon maken van kleinere boogstralen en steilere hellingen, als gezamenlijk gebruik van infrastructuur voor streek- en lokaal-vervoer. Daarom werd het plan gewijzigd naar een treinspoorlijn (NS) met grotendeels handhaven van het beoogde tramtracé. De stadsstructuur en de OV-lijn werden in samenhang met elkaar ontwikkeld, zodat forensen op loopafstanden van de stations/haltes woonden. Dit is mede bepalend geweest voor Zoetermeer zoals het nu is.

De "Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer" werd in 1962 opgericht door B&W van Zoetermeer in samenwerking met ir. S.J. van Embden (architect-stedenbouwkundige), R.H. Fledderus (architect-stedenbouwkundige), en ir. W.F. Schut (directeur instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland). De werkgroep functioneerde tot en met 1971. Haar taken waren veelomvattend, waaronder de nieuwe OV-verbinding. Zij werd geadviseerd door de "Verkeersgroep Zoetermeer". Veel aandacht werd



Definitief ontwerp van de Zoetermeerlijn, de 'omgeklaapte lus'  
(Stadsarchief Zoetermeer (SAZ) 75 inv.nr. 2592)

besteed aan het vaststellen van het tracé van de OV lijn, met de eerder genoemde loopafstand als een belangrijke randvoorwaarde. Er was veel discussie met de NS over het specifieke tracé van de spoorlijn. Vele tracé-varianten zagen het licht, waarvan verschillende met interessante namen, die waren geïnspireerd door de vorm binnen Zoetermeer: "Haak-", "Tak"-, "S"- en "Lus"-variant. Voor de werkgroep was de "Lus" variant een eis. Deze variant slingerde door de stad en was het meest geschikt voor de forensen in de eerste vier nieuwe wijken en was in overeenstemming met het structuurplan. NS dacht in eerste instantie meer aan een rechte doorgaande verbinding Den Haag - Zoetermeer - Alphen a/d Rijn. Als compromis werd besloten tot het 'Omgeklaapte lus-tracé, de legendarische 'Krakeling', bedacht door stedenbouwkundige van gemeente Zoetermeer Leo Torn. Het voordeel was dat naast die vier nieuwe wijken ook het nieuwe stadscentrum goed zou worden ontsloten en er de optie bleef voor een verbinding met Alphen aan den Rijn en een eventueel nieuwe wijk in het noordoosten. Het was niet veel duurder, terwijl de verwachte exploitatiekosten gelijk zouden zijn en verwachte opbrengsten hoger.

## Aanleg

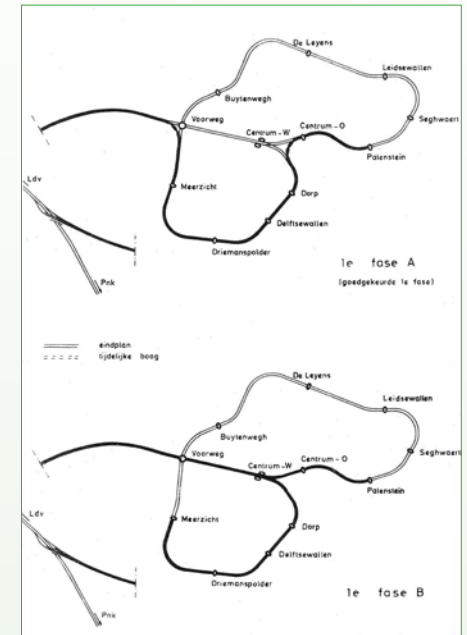
Voor de voorbereidingen en begeleiding van de aanleg van de Zoetermeerlijn werd in 1971 de 'Coördinatie commissie Zoetermeerlijn' opgericht met vertegenwoordigers van NS, gemeente Zoetermeer, gemeente Den Haag, Provinciale Staten en diverse ministeries. Deze werd opgeheven in 1984. De commissie werd ondersteund door diverse werkgroepen. Heel veel verschillende onderwerpen werden behandeld: subsidies werden aangevraagd en een overeenkomst met NS over de kostenverdeling werd gesloten. Bestaande wegen werden verlegd, details van de spoorlijn ingevuld en grond verworven. Maatregelen tegen (verwachte) geluidsoverlast en tegen vandalisme (zie 'Ervaringen van reizigers en NS') werden bestudeerd. Er werden ook maatregelen genomen om kinderen van de rails te weren. De integratie met het stadscentrum en het busstation bij station Centrum West leidde tot langdurige discussies. Er werd aandacht besteed aan de details van de stations. Ook de voorpleinen, parkeervoorzieningen, fietsenstallingen, kunstwerken (hiermee worden bruggen, viaducten en tunnels bedoeld) en ontsluitingswegen kwamen aan bod. Interessant waren ook de discussies over de volgorde van baanaanleg. In de eerste fase zou een deel van de spoorlijn van Den Haag naar Meerzicht en Palenstein worden aangelegd, waarna de 'omgeklapte lus' zou worden gesloten in de eindfase. Het oorspronkelijke plan voor de eerste fase (1A) was het zuidelijke deel van de

Aanleg van het spoor tussen de toekomstige stations Dorp en Delftsewallen, 1975-1977



Fase 1A met tijdelijke bogen van de Zoetermeerlijn is nooit aangelegd (SAZ 50, inv.nr. 535)

omgeklapte lus via station Meerzicht door te trekken naar station Palenstein. Hiertoe moesten er wel tijdelijk twee extra bogen worden aangelegd, één bij Meerzicht en één tussen stations Dorp en Centrum-Oost (later hernoemd als station Stadhuis). Door de 'centraal-lijn' (directe verbinding tussen stations Voorweg, Centrum-West en Centrum-Oost) in de eerste fase (1B) mee te nemen, konden de twee tijdelijke bogen worden uitgespaard en was er sneller een verbinding met het centrum van de stad.



## Wat niet werd aangelegd

Er was lange tijd sprake van diverse uitbreidingen van de Zoetermeerlijn, zoals de trajecten naar Alphen aan den Rijn en Rotterdam (bekend als de ZoRo-lijn) met de daarbij behorende tracé-reserveringen in de wijken Seghwaert en Rokkeveen. Deze zijn nooit gerealiseerd. De vrijgehouden grond werd in de loop van de tijd bebouwd.

Ook een OV-verbinding naar het industrie terrein, suggestie van de burgemeester, haalde het niet. Gemeente Zoetermeer richtte zich tijdens de voorbereidingen primair op de verbinding Den Haag - Zoetermeer en stond gereserveerd tegenover uitbreidingen naar andere steden. Later bleek ze wel geïnteresseerd in een aftakking naar Zoetermeer-Noord in verband met een nieuwe wijk. Toen bleek echter de NS geen voorstander meer te zijn van zo'n uitbreiding. Het zou financieel niet haalbaar zijn en het zou een extra spoor in het station Den Haag Centraal betekenen.

De aftakking van de Zoetermeerlijn in Seghwaert is niet gerealiseerd (SAZ 50, inv.nr. 865)



### *Wat heeft moeten wijken*

Voor het aanleggen van de Zoetermeerlijn moesten natuurlijk gronden in de gemeenten Nootdorp, Leidschendam en Zoetermeer aangekocht worden door NS en gemeente. De gemeente Zoetermeer had de intentie om de grondverwerving in der minne te schikken met de eigenaars, maar onteigening werd niet uitgesloten. Daarnaast moest er ook nog grond gereserveerd worden in de wijk Seghwaert voor een mogelijke spoorlijn Zoetermeer-Alphen aan den Rijn. Diverse woningen in Zoetermeer werden gesloopt aan de Voorweg, de J.L. van Rijweg en de Vlamingstraat. Voorbeelden zijn de huizen aan de Voorweg 127, 129, 186 en 188, waarvoor Sloperij Huurman B.V. uiteindelijk van NS de opdracht tot sloop kreeg.



*Voorweg nr. 186 en nr. 188 in 1968, gesloopt voor de aanleg van de spoorlijn*

Er ontstonden de nodige problemen die om een oplossing vroegen; een paar voorbeelden: de gemeente Zoetermeer werd geconfronteerd met grondspeculatie, omdat twee bouwbedrijven grond hadden aangekocht ten noorden van Seghwaert en zij achtte onteigening onvermijdelijk. Sommige bewoners moesten zo snel mogelijk vervangende woonruimte krijgen. Het bestuur van de Stichting voor Sociaal Cultureel Werk 'De Meervan' was ten onrechte in de veron-

derstelling dat de spoorlijn door haar gebouw Sirkel zou gaan lopen. Met de eigenaren en huurder van de J.H. van der Slik garage- en autobedrijf werd een principe regeling getroffen, omdat de zij-uitgang aan de Bijdorplaan kwam te vervallen, wat het bedrijf niet meer goed exploiteerbaar maakte.

### *Uniek in Nederland*

De Zoetermeerlijn was niet alleen het eerste nieuwe naoorlogse treintraject van de NS, maar ook uniek voor zijn tijd, wat betreft spoorinfrastructuur en rijdend materieel. De stations (haltes) werden zo geplaatst, dat de reizigers niet meer dan 500-700 meter vanaf huis behoefden te lopen. Alle stations werden zo gebouwd, dat ze weinig onderhoud nodig hadden (ontwerp van ir. C. Douma, de eigen architect van NS). Elk station werd specifiek afgewerkt wat betreft materiaal en kleurschema. Via de 1% regeling (van de bouwsom) werden sommige stations voorzien van een muurschildering of een ander kunstwerk.

Er werden plaatskaartenautomaten geplaatst, zodat de stations onbemand konden blijven. Plaatskaarten konden ook gekocht worden bij particuliere verkooppunten. Om de haltes goed toegankelijk te maken voor minder-validen en bij voorbeeld ouders met kinderwagens, werden er liften en hellingbanen aangebracht.



*Station Meerzicht met v.l.n.r. : Savelsbos, Herenwaard-Middelwaard (winkelcentrum), Albrandswaard, Meerzichtlaan, 1984 (Foto Delta-Phot)*

De spoorbaan kruiste de wegen in Zoetermeer ongelijkvloers en had steilere hellingen en krappere bochten dan andere NS lijnen. Om lagere viaducten mogelijk te maken waren de stroomafnemers lager, 4,60 in plaats van 5,50 meter boven de spoorbaan. Het gevolg was dat gewoon NS materieel er niet kon rijden. Voor het elektrificeren zijn ondergronds aluminium kabels gebruikt in plaats van het duurdere en zwaardere koper. Bij Nootdorp werd op last van het ministerie de Zoetermeerlijn onder de Hofplein doorgeleid via een tunnel, omdat een viaduct het toekomstige recreatielandschap Roeveveen zou ontsieren. Om geluidsoverlast te voorkomen, wat aandacht had van de gemeenteraad, werd het aantal lasverbindingen vermindert door langere spoorstaven te gebruiken.

Een nieuw type treinmaterieel 'Stadsgewestelijk materieel (SGM)', beter bekend als de 'Sprinter', werd ontworpen met speciale (dure) aanpassingen specifiek voor de Zoetermeerlijn. Het werd gebouwd door Wagonfabrik Talbot te Aken. De maximum snelheid was 120 km/uur, bereikt in 90 seconden. Hiertoe werden acht assen aangedreven door tractiemotoren van ieder 160 kW. De snelheid werd door de machinist geregeld via keuzeknoppen en werd automatisch binnen nauwe grenzen gehouden.



*Sprintertreinstel 2024  
bij station Voorweg  
in 2005  
(Foto Randy Pijper)*

In ieder treinstel waren zes paar deuren met een breedte van 1,30 meter, zodat twee reizigers tegelijk konden in- en uitstappen om het wachten op de stations kort te houden. De capaciteit was 316 reizigers per Sprinter met 144 zitplaatsen. Men zat dichter op elkaar dan in andere treinen en er was geen doorloop tussen gekoppelde rijtuigen. In de rijtuigen waren geen toiletten, wat geen probleem zou zijn in verband met de korte afstanden. Maximaal konden er drie rijtuigen gekoppeld worden, maar koppeling met ander NS materieel was niet mogelijk. De Sprinter was ook aangepast om geluidsoverlast en wielslijtage te verminderen door een nieuw olie-doseer-systeem en luchtvering. Op 7 maart 1975 werd de eerste Sprinter vanuit de fabriek in Aken naar Nederland getrokken voor uitgebreid onderzoek in de werkplaatsen in Haarlem en Leidschendam en voor proefritten. Op 1 september 1975 werd de Sprinter als proef in dienst genomen op de lijn Rotterdam - Hoek van Holland. In de jaren '90 werd de Sprinter omgebouwd naar CityPendel met meer staanplaatsen en zonder eerste klasse.

#### *Trein of sneltram?*

Was de Zoetermeerlijn wel een echte spoorlijn? Normaal NS materieel kon er niet op rijden en de lijn werd niet voor goederenvervoer gebruikt. Daarbij slingerde de spoorlijn door de stad om alle wijken te bedienen. Het had toch meer weg van een sneltram, waar eerst aan werd gedacht.

*De opening van de Zoetermeerlijn met belangstellend publiek op het sprinterstation Voorweg, 20 mei 1977  
(SAZ, foto Kees van den Burg)*



#### *Vieringen*

Er viel veel te vieren tijdens de realisatie van de Zoetermeerlijn, met name bij de start van de aanleg en het voltooiën van de twee fasen.

Op 9 juni 1972 legde minister van Verkeer en Waterstaat, W. Drees jr., symbolisch zes meter dubbelspoor. Hij werd daarbij geassisteerd door de burgemeesters Marijnen (Den Haag) en Wegstapel (Zoetermeer). Dit spoordeel zou daarna snel naar het Spoorwegmuseum zijn verplaatst, want treinen kon je er niet over laten rijden, althans volgens krantenberichten. Helaas leverde recente navraag door de auteur bij het Spoorweg Museum geen uitsluitsel op over het lot van dit spoordeel. Een extra uitgave van Zoetermeer Stad besteedde toen veel aandacht aan de Zoetermeerlijn. Voor de viering van de opening van de eerste fase op 20 mei 1977 werd een uitnodiging gestuurd aan de koningin en gemaal. Daartoe zouden zij met een speciaal treinstel NS20 van Baarn naar Den Haag Centraal reizen en vandaar over de nieuwe spoorlijn naar Zoetermeer. De opening werd uiteindelijk verricht door zijne koninklijke hoogheid Prins Bernard onder grote publieke belangstelling.

Een dag later kon het publiek de nieuwe stadlijn uitproberen, waarvoor iedereen een gratis kaartje kreeg. Op 22 mei 1977 startte de Zoetermeerlijn zijn dienstregeling. Zoetermeer had de eerste stadsspoorweg binnen haar grenzen: Een primeur! De laatste viering was twee jaar later, toen de 'omgeklapte lus' werd gesloten (eindfase). Tijdens rondritten via de noordelijke en zuidelijke delen van de lus kregen de ministers Tuinman en Beelaerts van Blokland van dertien- en zevenjarigen op haltes puzzelstukken aangeboden, die zij later tot een geheel moesten leggen. Op station Meerzicht vond de feestelijke opening plaats. Schoolkinderen in Zoetermeer deden mee aan de wedstrijd 'De NS in Zoetermeer'. De Zoetermeerlijn was gereed!



### *Ervaringen van reizigers en NS*

Over de ervaringen met de Zoetermeerlijn valt veel te vertellen. Hier volgt een selectie:

In het begin is veel onderzoek gedaan en zijn enquêtes gehouden naar de waardering van de nieuwe spoorverbinding. Al tijdens proefritten op het traject Hoek van Holland-Rotterdam, bleken de reizigers tevreden over de rustige loop van de Sprinter en zijn geruisloosheid. Vier maanden na de start van de Zoetermeerlijn bleken de reizigers zeker geïnteresseerd in de Zoetermeerlijn en beschouwden het meer als een sneltram of metro dan als een echte treinverbinding. De basis dienstregeling was een kwartierdienst. Ze gaven ook de voorkeur aan aanwezigheid van een conducteur in verband met de veiligheid. De reizigers vonden dat de stations aan de Zoetermeerlijn goed geplaatst waren in de wijken en de spoorlijn niet minder aantrekkelijk was dan de opgeheven buslijn. Later werd de verbetering van de dienstregeling zeer gewaardeerd en werd de noodzaak van een vaste conducteur minder gevoeld. Begin 80-er jaren was het aantal reizigers inmiddels zo spectaculair gegroeid, dat de perrons moesten worden verlengd. Steeds meer Zoetermeeders, die vrijwel dagelijks op en neer reisden naar Den Haag of randgemeenten, (28% in 1980, 42% in 1982) maakten gebruik van de lijn: 'Sprinter wint terrein op de auto' kopte het magazine Zoetermeer Stad. In 1994 werd in de weekenden een proef van drie maanden met extra treinen tussen 3:30 en 4:30 uur gehouden: de 'Nachtsprinter'.

In de beginjaren van de lijn waren er ook diverse onregelmatigheden op het spoor: smeermiddelresten op het spoor leidden tot remproblemen. De wielen van de Sprinter sletten te snel. Een trein belandde op een verkeerd spoor. Een afgeleide machinist, reageerde niet op een sein. Een trein ontspoorde, omdat baldadige jeugd een steen in een wissel had neergelegd. Een levensgevaarlijke situatie ontstond toen kinderen via openingen ten behoeve van de Zoetermeerlijn in de kruipruimte van de sportschool bij station De Leyens terecht kwamen. Deze situatie werd door de NS verbeterd. Ook bleek het splitsen van treinstellen op station Centrum West voor de routes links- en rechtsom zeer storingsgevoelig.

Reizigers kregen te maken met sociale onveiligheid op de Zoetermeerlijn: graffiti, zwartrijden, vernielingen, vandalisme, bedreigingen, chantage en agressie door groepen jongeren. De Sprinter werd door hen gebruikt als ontmoetingsruimte, en werd daarom 'Sprinter sociëteit' en 'Disco-lijn' genoemd.

Ook NS-personeel voelde zich niet veilig, weigerde soms dienst en eiste maatregelen van de NS. Bij NS viel toen de Zoetermeerlijn in de categorie 'voetbaltreinen'. Er werden veel processen verbaal opgemaakt. Over het 'zwartrijden' moet nog vermeld worden dat niet alle overtreeders dat met opzet deden, want door vandalisme waren de kaartautomaten vaak vernield.

NS en de gemeente Zoetermeer namen succesvol maatregelen om de problemen op te lossen. Zwartrijden en baldadigheid namen af. Zo gaven NS personeelsleden voorlichting op scholen in Zoetermeer. Tevens organiseerde NS extra service- en controlerondes door conducteurs in de treinen en verhoogde de boetes. De stations kregen een opknappbeurt. NS ging niet over tot permanente conducteurs.



*Kaartjesautomaat van de Sprinter, na vandalisme door graffiti en brandstichting, jaren (19)90 (SAZ)*

Politie hield controles op de stations ter voorkoming van onder andere fietsendiefstal. Er was een zes maanden proef met een 'lijnagent', een soort wijkagent op de Zoetermeerlijn. Diverse samenwerkingsverbanden ontstonden om de problemen te bestrijden, zoals de NS en Disco Locomotion onder de titel "NO PAY, NO WAY", en in het project 'Kernfusie' de gemeente, (bereden) politie, winke-

liersverenigingen, particuliere beveiligers, Team Handhaving en Bovos.

Voor de auteur was de Zoetermeerlijn in de periode 1981-2006 een betrouwbaar, plezierig en veilig onderdeel van het forensen tussen Zoetermeer en Amsterdam-Noord.

### *Het einde*

Al in 1988 bleek de NS bereid te zijn om de Hofpleinlijn en de Zoetermeerlijn over te dragen aan RET, HTM en Randstadrail. Interessant is dat de term 'Randstadrail' al in 1971 genoemd werd in interne NS communicatie. HTM en Westnederland onderzochten inmiddels de mogelijkheden tot samenwerking en eventuele overname van de lijnen. B&W van Zoetermeer streefden naar een verbetering van het openbaar vervoer om de steden Zoetermeer, Leiden, Den Haag en Rotterdam te verbinden door ombouw naar de Randstadrail. Een oostelijke aftakking in Zoetermeer naar een nieuwe wijk en een tweede dubbelstation over de A12 werden voorzien. In 1995 werd echt duidelijk dat de Stichting Randstadrail, een nieuwe spoorwegmaatschappij naast de NS, de Zoetermeerlijn en Hofpleinlijn wilde gaan exploiteren met metro-achtige treinstellen. Beide lijnen zouden dan gekoppeld moeten worden met het Rotterdamse metronet en de Haagse tramlijnen. Zoetermeer zou rechtstreeks met Rotterdam verbonden worden via een zogenaamde 'Nootdorp boog'. Inmiddels behoorde de Zoetermeerlijn bij de NS tot de dertig niet rendabele lijnen.

In 2001 viel na jarenlange voorbereiding het besluit om te stoppen met de NS treinen op de Zoetermeerlijn en over te gaan op een nieuw type vervoer, 'Lightrail'. Hiermee zou dan doorgereden kunnen worden op de metrolijnen in Rotterdam en de tramlijnen in Den Haag. Ook zou een verbinding naar de nieuwe wijk Oosterheem worden aangelegd. De minister van Verkeer en Waterstaat, het Stadsgebied Haaglanden en de Stadsregio Rotterdam kwamen tot overeenstemming over de Randstadrail en

het contract werd gesloten. De gemeenteraad van Zoetermeer stelde als keiharde voorwaarde voor de bouw van de nieuwe wijk Oosterheem, dat de aftakking ('Oosterheemlijn') van de lijn naar deze wijk onderdeel werd van de eerste fase van de Randstadrail, met de gevleugelde woorden 'Geen rail, dan geen Oost'.

In 2004 zegde de NS het contract over de Zoetermeerlijn op. Om zorgen weg te nemen gaven B&W van Zoetermeer aan dat zij met het stadsgewest en overige betrokken gemeenten zou bewaken, dat NS het vervoer op de Zoetermeerlijn zou blijven verzorgen tot ingebruikname van Randstadrail. Op 3 juni 2006 was het dan zo ver. Na ruim 29 jaar stopte NS haar vervoer op de Zoetermeerlijn. De ombouw naar de Randstadrail kon beginnen. Na behoorlijke aanloopproblemen werd de Randstadrail-dienstregeling in de herfst van 2007 volledig opgestart.

#### *Afsluiting: De cirkel was rond*

Met de komst van de Randstadrail was eigenlijk de cirkel rond. In de beginfase van de studies en onderhandelingen over hoogwaardig openbaar vervoer gingen de gedachten uit naar een metro/tram-achtige verbinding tussen Zoetermeer en Den Haag. Uiteindelijk bouwde en exploiteerde de NS deze bijzondere OV-lijn met nieuw/speciaal materieel, wat toch een beetje de sfeer van een metro had. Met de ombouw naar de Randstadrail deed uiteindelijk de (snel-)tram zijn entrée.

#### *Bronnen*

Stadsarchief Zoetermeer

- 005 Gemeentebestuur van Zoetermeer, (1934) 1940-1961, inv. 545
- 050 Gemeentebestuur van Zoetermeer, 1962-1975, inv. 196, 524, 535, 864, 865, 867, 868, 1073, 1074, 1795
- 075 Gemeentebestuur Zoetermeer, 1976-1990, inv. 11, 433, 920, 2370
- 076 Gemeentepolitie Zoetermeer 1972-1994, inv. 259, 264, 282
- 082 Projectorganisatie Nieuwe Wijken, 1967-1997, inv. 250, 430
- 120 Bestemmingsplannen Gedeputeerde Staten 1930-1975, inv. 1078

Nationaal Archief Den Haag

- 2.16.5117 Algemeen Rijksarchief. Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Directoraat-Generaal van het Verkeer. 1945-1989, inv. 2802, 5535, 5707
- 2.17.03 Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer: Centrale sector, inv. 3134
- 2.21.245 Collectie 463 P.H. Bosboom, inv. 30

Het Utrechts Archief

- 937 NV Nederlandse Spoorwegen: rapporten, inv. 3187
- 960 Nederlandse Spoorwegen, Dienst van Weg en Werken, inv. 949, 951, 955
- 974 Nederlandse spoorwegen: rapporten, aanvulling, inv. 29

Literatuur

Op de Rails, uitgave NVBS, maart 1969, nr. 3, p. 40-42; februari 1972, nr. 2, p. 22; oktober 1972, nr. 10, p. 277; juli 1974, nr.7, p.153; april 1975, nr. 4, p. 82-83.; oktober 1975, nr. 10, p. 229-230; juni 1977, nr. 6, p. 159-161, p.154

Haan, E. (red.), 50 jaar in de groei. De Zoetermeerse politiek 1960 - 2010, Drukkerij Dipas

Zoetermeer-Stad, extra uitgave afdeling kabinet en voorlichting, december 1972, 5 Zoetermeer Stad, 7 (9), mei 1977, 2; 6 september 1979, 5; 13(18), 1 september 1983, 4; 20(13), 21-6-1990, p.4; 21(22), 5-12-1991, p. 5

Zoetermeer Magazine, 1994 (120), p. 5; 7, oktober 1999; 10(1), februari 2002; 10(6), juli/augustus 2002, p.6

Greif, N. Treinen ontwerpen bij de Nederlandse Spoorwegen 1970-2015. naio10 uitgevers, 2022, p. 75-83

Team HSS3, Geschiedenis van het openbaar railvervoer in Zoetermeer, juli 1971, c.v. III sept.1971

Gent, B. van, Zoetermeer, ontwikkeling van een nieuwe stad, Gemeente Zoetermeer, 1999

Geraadpleegd op [www.Delpher.nl](http://www.Delpher.nl)

Het Parool. Amsterdam, 21-05-1977, 14-06-1988, 27-06-1995

Nederlands Dagblad. Amersfoort, 01-07-1974, p. 6

De Volkskrant. 's-Hertogenbosch, 18-03-1972, 17-08-1974, 21-05-1977 p. 35, 06-09-1984, 11-10-1986

Algemeen Dagblad. Rotterdam, 10-06-1972, 24-06-1972, 07-12-1989

Het vrije volk. Rotterdam, 20-02-1976, p. 2, 13-05-1981, p. 21; 26-06-1984, p. 3

Trouw. Meppel, 16-07-1977, 30-8-1979, 22-02-1986, 22-07-1989, 28-11-1994

NRC Handelsblad. Rotterdam, 11-11-1985, 21-02-1986, 23-11-1990

Limburgsch Dagblad. Heerlen, 05-11-1985, p. 4, 06-12-1985, p. 5

De Telegraaf. Amsterdam, 28-03-1979, p. 5

Overige referenties

OV in Nederland Wiki, [https://wiki.ovnederland.nl/wiki/Zoetermeer\\_Stadlijn](https://wiki.ovnederland.nl/wiki/Zoetermeer_Stadlijn)

Wikipedia, [https://nl.wikipedia.org/wiki/Spoorlijn\\_Leidschendam\\_aansluiting\\_-\\_Zoetermeer](https://nl.wikipedia.org/wiki/Spoorlijn_Leidschendam_aansluiting_-_Zoetermeer)

Noordhuis, P, M. Sommer, de Volkskrant, 8-5-2000

Parlements Redactie Den Haag, Trouw, 17-10-1996

Parlementaire Monitor, 12-3-2009

**Wij digitaliseren uw films, video's, dia's, rolletjes en foto's!**



**Maar u kunt bij ons natuurlijk ook terecht voor:**

**Pasfoto's voor rijbewijs of paspoort**

Zonder afspraak en klaar terwijl u wacht.  
U kunt via ons ook uw rijbewijs online verlengen!

**Camera's en lenzen**

Van compactcamera's tot professionele spiegelreflex- en systeemcamera's en toebehoren, wij leveren alles tegen concurrerende prijzen en mét een vakkundig advies.

**Foto's afdrukken terwijl u wacht**

Van telefoon, USB-stick of geheugenkaart drukken wij uw foto's af op topkwaliteit glanzend of mat papier, tot en met formaat A3 direct klaar.

**Fotoshoots en bruidsreportages**

In de studio of op locatie, professioneel afgedrukt.  
Een trouwreportage mét album heb je al vanaf € 495,-!

**Foto's op hout, aluminium, plexiglas of in kristal**

Geef uw mooiste foto's een unieke uitstraling.  
Ook fantastisch om kado te krijgen!

**FOTO LINTHOUT** Dorpsstraat 68 info@fotolinthout.nl  
al meer dan 70 jaar dé vakfotograaf! 079 - 316 3084 www.fotolinthout.nl



Overtuig uw relaties met professioneel beeld.  
Luchtfotografie, interactieve 3D-modellen,  
virtual tours, bedrijfsfotografie.

www.ardito.eu - 079-3436003 - info@ardito.nl

energie in beeld  
**ardito**



**HENNEKEN BV**  
**Professionele verhuizers van huis uit.**

- Particuliere verhuizingen
- Kantoor- en bedrijfsverhuizingen
- Nationale- en internationale verhuizingen
- Verhuishwinkel
- Verwarmde en beveiligde inboedel-/archiefofslag

Goudstraat 51  
2718 RD Zoetermeer  
Telefoon: +31 (0)79-361 13 68  
E-mail: info@henneken.nl  
Internet: www.henneken.nl





**Van Veen**  
Schoenen

Dorpsstraat 83 - 2712 AE Zoetermeer - Telefoon (079) 316 31 65  
[www.vanveenschoenen.nl](http://www.vanveenschoenen.nl) - [vanveenschoenen@gmail.com](mailto:vanveenschoenen@gmail.com)



vers, vriendelijk, vakkundig

**'t Kaashuys**

Miereakker 20  
 Reeuwijk  
 0182-300797  
 Dorpsstraat 103  
 Zoetermeer  
 079-3167616

Weydeland Kaas, buitenlandse kazen,  
 verse noten, olijven en tapenades, mooie wijnen  
 diverse specialiteiten

## De gebouwen van de architect Wissing

*Karen Kranen*

### *Inleiding*

Na de Tweede Wereldoorlog vond een enorme toename van de bevolking plaats in Nederland. Voor al deze mensen waren er te weinig woningen. Er was tijdens de oorlog weinig gebouwd en er waren woningen beschadigd. Vanaf 1942 was er bovendien een bouwstop geweest. Behalve een tekort aan woningen waren er ook te weinig voorzieningen zoals scholen en kerken. Verder was er een tekort aan geschoolde arbeidskrachten voor de bouw, een tekort aan materiaal en beperkte financiering.

Men dacht dit door nieuwe bouwtechnieken, nieuwe materialen en standaardisatie snel op te kunnen lossen. Richtlijnen zoals "Voorschriften en Wenken", beperkte Rijkssubsidie en bouwcontingenten (beperking in aantallen) maakten het ontwerpproces toch ingewikkeld en traag. Bovendien vonden er op sociaal maatschappelijk terrein veranderingen plaats. Nieuwe typen gebouwen werden gerealiseerd, waaronder ouderenwoningen en complexen, nieuwe scholen werden gebouwd en onderwijsvernieuwingen doorgevoerd. Daarnaast werd er onderzoek gedaan naar praktische indeling van woningen en er kwamen nieuwe producten op de markt om het huishouden makkelijker te maken. Tot de komst van gas uit Slochteren begin jaren zestig waren elektriciteit, kolen en gasflessen onderdeel van het dagelijks leven.

In deze periode, vanaf de jaren vijftig van de twintigste eeuw, werkte de architect Willem Wissing aan de volkshuisvesting. Hij heeft een omvangrijk oeuvre dat naast woningbouw, uitbreidingsplannen en structuurplannen omvat. In 1985 is hij met pensioen gegaan. Zijn gebouwen vertellen een kleine geschiedenis van Zoetermeer na 1945.

### *Zoetermeer*

Het enorme tekort aan vooral betaalbare woningen in Zoetermeer was ontstaan door beperkte bouw van dit type woningen tijdens en voor de oorlog. Daarnaast waren er nog veel krotwoningen. Een bekend ongeschikt woongebouw was 'de fabriek', een oude zuivelfabriek uit 1880 aan de Voorweg. Burgemeester en Wethouders (B&W) van Zoetermeer sturen in 1954 op verzoek van de Gedeputeerde Staten (GS) van Zuid-Holland een lijst met krotwoningen, het zijn er 86.

In de Oorlogsheldenbuurt en Oranjebuurt werden eind jaren vijftig en in de jaren zestig de gebouwen van Wissing, volgens de toen geldende inzichten, gebouwd op tot dan toe onbebouwde percelen. In de uitbreidingsplannen van 1956 was ruimte gereserveerd voor een nieuwe begraafplaats aan de Binnenweg, op de hoek van het bedrijventerrein. De twee bestaande begraafplaatsen, naast de Nicolaaskerk en de Oude Kerk, waren te klein geworden.



Het dorp Zoetermeer in 1965. 1. begraafplaats, 2. Wilgenplein, 3. kleuterschool De Sloep, 4. bejaardenwoningen Dr. J.W. Paltelaan, 5. bouwterrein Huis De Morgenster en de kerk, O. Oranjestraat en H. Oorlogsheldenbuurt

Willem Wissing krijgt in 1956 de opdracht van de gemeente Zoetermeer om een aantal gebouwen te ontwerpen voor deze nieuwe algemene begraafplaats. Hij heeft een poortgebouw met hek en een aula getekend. Alleen het poortgebouw is gerealiseerd. Het is een klein vierkant gebouw geworden met een natuurstenen basis en gemetselde gevels, en gebouwd door aannemingsbedrijf Bontebal. Het tuinontwerp is van W. Boer. Hoe Wissing in contact is gekomen met de gemeente Zoetermeer is niet duidelijk; na deze opdracht volgen er in heel korte tijd meer.

#### Een nieuwe kleuterschool

Door de bouw van nieuwe buurten verwachtte men meer kinderen. De bestaande kleuterscholen en lagere scholen in de Dorpsstraat zouden dit niet aan kunnen. In eerste instantie was het gebied langs de Meidoornlaan en de Schoolstraat bedoeld voor scholen. Vanaf 1956 werden er scholen gepland langs de Delftsewallenwetering. Het gebouw waar de kleuters in 1954 en 1955 onderwijs krijgen was van slechte kwaliteit. Op 12 april 1956 komt bij de Gemeente Zoetermeer een verzoek binnen van "ouders, voogden en verzorgers van 53 kleuters" om op grond van artikel 9,

lid 2, van de Kleuteronderwijswet, een openbare kleuterschool te stichten. Op 20 augustus 1956 besluit de gemeenteraad tot het stichten van zo'n school voor minimaal 60 leerlingen. Op basis van het ontwerp uitbreidingsplan wordt de school aan de Meidoornlaan gebouwd. Het hoofd van Openbare Werken, M. H. Gehem, maakt vervolgens een schetsplan met de hoofdopzet. Hij stuurt ook een exemplaar van het tijdschrift Bouw met voorbeelden naar B&W. Ook de Inspectrice van het Kleuteronderwijs moet met de stichting akkoord gaan. Er is grond gereserveerd aan de verlengde Meidoornlaan en het bureau van architectuur en stedenbouw van Ir. Wissing te Rotterdam zal het schooltje ontwerpen. In maart 1957 is de urgentieverklaring rond voor de bouw van een kleuterschool met twee klassen. Voor de financiering kan een rijksvergoeding aangevraagd worden. Het ontwerp moet passen in een stukje Zoetermeer naast de Kleine Dobbe. De school mag niet hoger worden dan 3.60 meter boven maaiveld. Tussen de bestaande woningen en het schoolgebouw is, volgens Gemeentewerken, 'ruimte voor een lage bungalow of woningen voor alleenstaanden'. De schets van Ir. Wissing wordt goed ontvangen door B&W. In

Links: Kleuterschool De Sloep met de zandbakken, 1960-1965. De school is rond 2000 gesloopt (foto Jos Pe)  
rechts: De Sloep aan de Meidoornlaan met de 'plasticen' boven de deuren. Ze zijn mogelijk gemaakt door Bouke Ijlstra (1933-2009) of Louis van Roode (1914-1964) (Het Nieuwe Instituut (HNI) B141-01)



het uitgewerkte plan wordt gesproken over verwarmen door middel van gasojars of elektrisch. De bouwwerken bestaan onder andere uit metselwerk en betonvloeren. De globale begroting is 52.500 gulden. Later komen nog enkele correcties, onder andere in verband met fundering en de mogelijke uitbreiding tot vier lokalen. Op 19 maart 1958 meldt het Hoofd Openbare Werken aan B&W, dat als er geld is de bouw kan beginnen. B&W verzoeken de minister van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen geld vrij te maken. De woningbouw in dit deel van het Dorp loopt namelijk voorspoedig en de gemeente verwacht in de toekomst veel kleuters. De gemeente kan terecht bij de N.V. Bank voor Nederlandse Gemeenten te Den Haag voor 90.000 gulden. Bij de aanbesteding is de laagste inschrijver Gebrs. Huurman, Den Hoorn 10 te Zoetermeer, voor een bedrag van 73.720 gulden.

Eind 1958 krijgen Gebr. Huurman de opdracht tot bouw van 'twee kleuterschool-lokalen met als aanbouw een leidsterkamer, C.V.-ruimte en dienstruimte en een zandbak en berging in de tuin op een terras aan de verlengde Meidoornlaan' (Meidoornlaan 3). De Inspecteur van het Kleuteronderwijs wordt hiervan op de hoogte gesteld in een brief op 29 september 1958. Hierin staat dat de C.V. 3180 gulden duurder is dan begroot. Hij gaat hiermee akkoord onder andere omdat de installatie geschikt is voor de toekomstige uitbreiding van de school. De begroting voor de aanleg van de tuin volgt tenslotte nog. Deze wordt door Openbare Werken begroot op 2880 gulden. De school wordt op 2 september 1959 geopend.

De Sloep ligt tegen de dijk van de Kleine Dobbe aan. De kleuterschool heeft twee lokalen en een leidsterskamer. De lokalen en kamer worden geschakeld en met minder dan een halve meter hoogteverschil aan elkaar gekoppeld. Elk lokaal heeft een eigen ingang en een halletje, een voor die tijd heel nieuw ontwerp.

De school is gefundeerd op houten palen met betonnen kop en met betonnen balken. De vloer is een kweekvloer, de muren zijn opgetrokken in onder andere hardgraauw bakstenen, het platte dak, met bakstenen schoorsteen, is van hout met dakvilt en hennep als afdeklaag. Boven de toiletten zit een daklicht. Over de kleuren die het uiterlijk van het gebouw bepalen, geeft de aanvraag voor de vergunning de volgende opsomming: de steen van de gevels zijn: grauw met zwarte voegen, witte kozijnen, sepia ramen en rode deuren en gele steen met grijze voegen, witte kozijnen, blauwe ramen en gele deuren.

*Het interieur van de kleuterschool met moderne inrichting, 1959. (HNI B141-02)*



*De 'plastiëken' zijn glas-in-beton kunstwerken, hier gezien vanaf de binnenzijde. (HNI d539-1 uitsnede)*

*De gevels van de school waren bijna helemaal voorzien van ramen, 1959 (HNI ph83a, foto Gerrit Burg)*



*Het kantoor van de leidsterkamer bij de opening in 1959, ingericht door de Zoetermeerse firma J.C. Baxmeier (HNI B141-3)*

Elk lokaal heeft een ingang met garderobe en een toiletgroep. In het lokaal tegenover de toiletgroep zit een natte ruimte met wasbakken. Het lokaal wordt gescheiden van de garderobe door een glazen pui met eterniet platen.

De inrichting is modern, volgens de laatste ideeën over onderwijs aan kleuters en volgens de NEN-normen. In de leidsterskamer zou een geschenk komen te liggen, een tapijt van de plaatselijke afdeling van "Volksonderwijs". Voor de kleuters is een speel- en werkplan gemaakt met dagelijkse activiteiten.

#### *Woningwetwoningen*

Terwijl Wissing nog bezig is met het ontwerpen en de goedkeuring voor de bouw van De Sloep, in overleg met de gemeente, wordt zijn bedrijf benaderd voor een volgend project. In 1955 heeft de gemeente een wigvormig stuk grond gekocht tegenover de toekomstige begraafplaats. De gemeente besluit tot de bouw van 15 woningwetwoningen naar aanleiding van een verzoek van de KLM voor het huisvesten van personeel van het hoofdkantoor in Den Haag. De woningen worden nog steeds KLM-woningen genoemd.

De eerste schetsen van Wissing voor een bouwplan van 15 woningen volgen in 1956. Op 13 juli 1956 besluit de gemeenteraad tot bouw van de 15 woningen.

Nadat het bestek klaar is volgen nog wijzigingen zoals: in het aanrechtkastje moet ruimte zijn voor een butagasfles, welke bakstenen gebruikt mogen worden (strengers) en het gebruik van bruto glas zonder draad in plaats van blank draadglas voor de pui en borstwering. Het aantal heipalen wisselt van 230 naar 200, naar uiteindelijk 230. De bouwkosten moeten zo laag mogelijk zijn.

De gemeenteraad stelt op 20 juni 1958 vast dat de woningen dringend nodig zijn, ook al omdat de woningen niet in mindering komen op het gemeentelijk woningwetcontingent. Men kan verder gaan met het organiseren van de financiering.

Het Ministerie van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid heeft in september 1958 op basis van de stichtingskosten de huurprijs vastgesteld op f 12,15 per week. Een woning is beschikbaar voor een rijksambtenaar of spoorwegambtenaar.

Diverse firma's schrijven in voor de bouw en op 4 oktober 1958 wordt de bouw gegund aan de firma W.B. Loof, bouwkundige aannemers aan de Rijswijkseweg 622 te Den Haag voor een bedrag van 22.510,50 gulden. Het gemeentelijk woningbedrijf kreeg in februari 1960 de bouwvergunning, vijf jaar nadat dit project begon.

Vanaf de nieuwe begraafplaats zijn de woningwoningen aan het Wilgenplein te zien. In tegenstelling tot de eerdere woningen in deze buurt, staan de rijtjeswoningen in vier blokjes van drie juist niet aan de straat maar halverwege het terrein, noord-zuid georiënteerd, de vijfde zit in de hoek. Alle woningen zijn bereikbaar via een pad langs de voordeuren. Het voortuintje is een smalle strook grond. In dit project zijn de woningen in een parkje geplaatst, zodat kinderen niet op straat hoefden te spelen. De ligging zorgde voor een goede lichtinval in het huis en de tuin. De woningen hebben twee bouwlagen en een plat dak met schoorsteen. De begane grond

heeft grotere ramen voor en achter, de verdieping met slaapkamers heeft kleinere ramen. De woonlagen zijn gemetseld met twee verschillende typen bakstenen, met daartussen een betonnen vloer. De witte betonnen vloerband en de dakrand met witte boeiboorden en witte gootlijsten vormen een horizontaal accent. Sober en functioneel. Wissing ontwerpt hier een variant op zijn standaard type woning A. De standaard woning is een voorloper van de Keuzeplan woning.

Er wordt op een voor die tijd gangbare manier gebouwd, met veel werk op de bouwplaats. Sommige onderdelen komen al uit de fabriek, zoals de prefab betonranden. Daarnaast zou er gewerkt zijn met een staalconstructie op de verdieping. Het platte dak wordt



Woning aan het Wilgenplein, 6 meter breed en 8,50 meter diep. Met vier slaapkamers is het huis bedoeld voor zeven personen volgens de 'Voorschriften en wenken' uit 1951 (SAZ, bouwvergunning)

voorzien van op dat moment beschikbare waterdichte dakbedekking.

De inhoud van de woning is 280,30 m<sup>3</sup>, volgens de regels uit 1947 een normale woning. Een woning heeft verder een tuin van acht meter diep. Nieuw is de wascel en de doorgeefkast tussen woonkamer en keuken.

#### Ouderenwoningen

Voor de Tweede Wereldoorlog [tot 1965] waren de kinderen, indien nodig, verplicht om hun ouders te onderhouden. Voor de ouderen die niet genoeg inkomen of vermogen hadden als oudedagsvoorziening was er armenzorg of liefdadigheid. Geen werk betekende mogelijk geen woning.

Na de oorlog werden de eerste regelingen in het kader van de sociale zekerheid ingesteld. De Werklozen Wet (WW) werd in 1952 ingevoerd. Vóór de invoering van de Algemene Ouderdomswet (AOW) in 1957 was er vanaf 1947 De Noodwet Ouderdomsvoorziening. Dit was een uitkering aan mannen en alleenstaande vrouwen van 65 jaar en ouder zonder voldoende inkomsten. Op 1 mei 1949 werd het Bedrijfspen-

sioenfonds voor de Landbouw opgericht. Landarbeiders ontvingen een pensioen-uitkering van zes gulden per week tot een maximum van 12 gulden.

Over de woonsituatie en het gebrek aan woningen meldt het Hoofd Openbare Werken in zijn brief van 17 mei 1958 aan het College van Burgemeester en Wethouders van Zoetermeer: 'Aangezien door de bouw van een aantal van dit type woningen [bejaardenwoningen] de sanering van krotwoningen beter op gang kan komen (vele ouderen wonen in een onbewoonbaar te verklaren woning) en tevens geschikte woonruimte wordt verkregen voor alleenstaanden zou ik uw college willen voorstellen te besluiten om de bouw van deze woningen voor te bereiden.' Uit een studie in 1958 blijkt dat er 110 kleine woningen van voor 1906 in aanmerking komen voor sanering.

Wissing zegt over de Nederlandse situatie: 'men komt niet verder tot de bouw van of enkele ouden van dagen woningen of een tehuis met de eenvoudige vorm (van de) bovengenoemde voorzieningen, terwijl de bejaarden slechts een zit- slaapkamer bewonen met hooguit een kooknis, welke onvoldoende is om een maaltijd te bereiden. Van deze twee vormen is de woning voor ouden van dagen nog het meest aantrekkelijk.' Hij constateert dat ouderen op minder hoge leeftijd nog wel willen verhuizen en dan tot op hoge leeftijd in de ouderenwoning blijven. Voor de actieve ouderen is het tehuis niet aantrekkelijk, zij willen liever kleiner wonen.

De woningen gezien vanaf de Binnenweg, 1960 (foto JosPe, uitg. I.J. Roos)



Op 3 juni 1958 verstrekt de gemeente de opdracht aan Wissing om 18 bejaardenwoningen te ontwerpen en te laten bouwen op het perceel tussen de Dr. J.W. Paltelaan en de Emmastraat. Hij moet rekening houden met 'eventueel nog achttien woningen en een verzorgingsgebouw in een later stadium'. Er is al sprake van het stichten van een bejaardencentrum en verzorgingsgebouw in de gemeente, in dat geval komen er minder dan 36 woningen en geen verzorgingsgebouw.

Wissing accepteert de opdracht en stuurt een schets op met een indeling van vier blokjes van acht woningen, totaal 32 en een schets van een klein verzorgingshuis. De perceelindeling lijkt sterk op het Wilgenplein.



Het nieuwe Dorp begin jaren (19)60. Links achteraan de bejaardenwoningen aan de Dr. J.W. Paltelaan. Rechts de Morgensterkerk in aanbouw (foto Aat Hoogland)

Een jaar eerder heeft Wissing met bestuursleden van een grote Haagse woningbouwvereniging en een wethouder een bezoek gebracht aan bejaardencentra in en rond Kopenhagen. Daar ziet hij een voltooid complex dat aan de wensen van 'valide bejaarden' voldoet. De woningen zelf zijn klein waardoor de behoefte aan extra ruimte ontstaat. Er zijn faciliteiten zoals logeerplekken, recreatievoorzieningen en multifunctionele zalen en ruimten voor medisch gebruik. Om dit rendabel te exploiteren moet er wel een minimaal aantal betalende ouderen zijn. Voor de gemeente Barendrecht is hij een compleet bejaardencentrum aan het ontwerpen, waarbij minimaal 60 bedden nodig zijn om het financieel haalbaar te maken.

Het Hoofd Openbare Werken, W. van Heemskerk, schrijft op 14 december 1961 aan B&W over wijzigingen in het plan: 'Deze situatie-wijziging is tot stand gekomen uit

een gedachtewisseling van de architect met mijn adjunct. Door deze opzet is het plan stedenbouwkundig gaver geworden en qua exploitatie gunstiger.' Er komt geen bijgebouw. Op 3 april 1962 wordt al het papierwerk naar de Directie van de Volkshuisvesting en de Bouwnijverheid van de provincie Zuid-Holland gestuurd. De aannemer kan over ongeveer drie weken beginnen. Het duurt nog geruime tijd voordat de financiering geregeld is en de uiteindelijke afrekening met de Rijksoverheid volgt. In maart 1966 volgen het besluit en de eindafrekening.

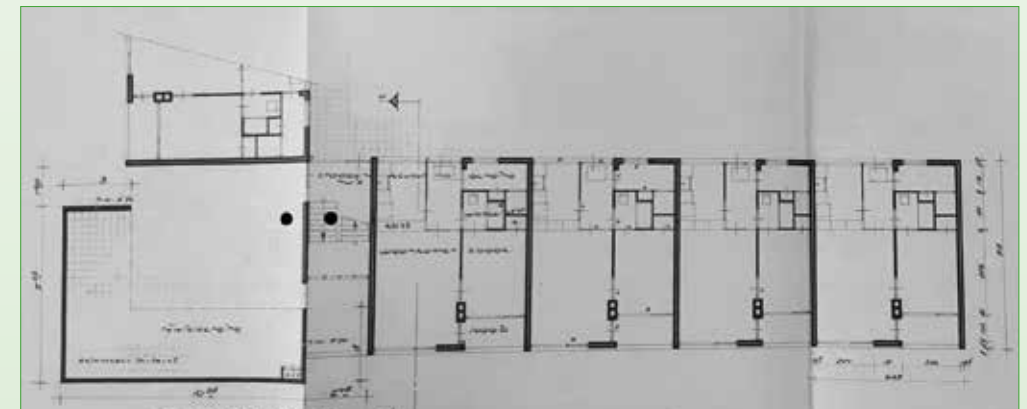
Het bestek voor de 32 ouderenwoningen is al in januari 1959 gereed. Het is hetzelfde bestek voor de 32 woningen met een aantal wijzigingen. De woningen zijn in de jaren 1962 tot 1964 gebouwd door aannemer Firma P. Rehorst uit Waddinxveen voor een bedrag van 402.632 gulden, niet de eerder opgegeven 441.712 gulden.

B&W besluiten de woningen op te nemen in het woningbedrijf van de gemeente. De huur van de woningwoningen of arbeiderswoningen zoals ze soms worden genoemd wordt in 1962 vastgesteld op 10,95 gulden per week (of 11,20 met risicoverrekening e.d.) Kosten voor schoonmaak van de galerij en



De twee ingangen werden voorzien van glas-in-beton kunstwerken, ontworpen door Wissing zelf, 1964 (HNI ph642)

De oppervlakte van de woonkamer van een bejaardenwoning was ongeveer 15 m<sup>2</sup>, de slaapkamer ongeveer 8,7 m<sup>2</sup>. De totale oppervlakte van keuken, woon- en slaapkamer komt uit op 29,4 m<sup>2</sup> voor twee personen, ruim voldoende voor twee bejaarden volgens de 'Voorschriften en Wenken' uit 1951 (SAZ, bouwvergunning)







Glas-in-betonekunstwerk boven de ingang van de bejaardenwoningen 1964 (HNI ph644)

de woning en kosten voor verlichting worden vastgesteld op een bedrag van 5 gulden per maand. De woningen worden steeds ouderenwoningen of woningen voor bejaarden genoemd maar al in 1962 vraagt gemeenteraadslid Meinsma : 'of er aan geluidsdemping is gedacht en in de toekomst centrale verwarming'. Wethouder Van Doornen antwoordt: 'er zullen geen gezinnen met kinderen komen op de bovenwoningen'. Centrale verwarming zou te veel kosten.

De woningen waren bedoeld voor twee personen. De heer Van Gogh geeft aan dat het aantal woningen een druppel op een gloeiende plaat is. Het zijn de eerste bejaardenwoningen van na de bevrijding. Toch blijken er op 13 maart 1964 enkele gezinnen te wonen, terwijl de woning 38,6 m<sup>2</sup> groot is. De gebruikte materialen zijn bijna identiek aan die bij het Wilgenplein. Er zijn beperkt betonnen prefab onderdelen gebruikt. Het ontwerp van de woningen was eenvoudig en sober. De aanwezigheid van een kleine badkamer (met lavet) en wc in plaats van de vaak gebruikte teil, po en een wc boven de sloot was een grote vooruitgang. Warm en koud water en een keukentje met doorgeefluik was een verbetering voor de nieuwe huurders.

Een bejaardencomplex met kerk

#### Een bejaardencomplex met kerk

In 1957 spreekt de Kerkvoogdij van de Nederlandse Hervormde Gemeente te Zoetermeer over de noodzaak van een tweede kerkgebouw. De uitbreiding van het dorp naar het westen, Plan Willem de Zwijgerlaan, is in voorbereiding. Het lege perceel langs de Nassaulaan waar eerder het nieuwe stadhuis zou komen, wordt nu bestemd voor een kerk. De Hervormde Gemeente is daarnaast van plan een tehuis voor ouden van dagen te bouwen. Het perceel kan gebruikt worden mits het in het geheel bebouwd zou worden met een ontwerp van één architect.

Omdat de Oude Kerk gerestaureerd zou worden en de groei van de Zoetermeerse bevolking zorgde voor meer kerkgangers, krijgt bouw van de kerk voorrang. Architect Wissing wordt aangezocht. De nieuwe kerk, De Morgensterkerk, is de eerste kerk in het dorp waar modernistische uitgangspunten zijn toegepast.

De schetsen van de gerealiseerde kerk dateren van juli 1962. Op de plattegrond is in de vorm van een achthoek de grote zaal van de kerk getekend, met buiten een hellingbaan als entree. De zaal kan 250 mensen bevatten. De ruimten onder de kerk zijn voor de jeugdkerk en algemene functies.

Door de locatie, langs de Delftewallen en vlak bij de Oude Kerk, moesten er twee problemen opgelost worden in het ontwerp. De Oude Kerk staat op het hoger gelegen terpgebied van het dorp. De Morgensterkerk kwam in het lager gelegen poldergebied te staan. De kerk zou niet zichtbaar zijn vanaf de andere kant van de



Het Huis De Morgenster aan de Nassaulaan met aanleunwoningen, 1970-1975 (foto G.P. Roos)

Willem Wissing (1920-2008) beschrijft zelf zijn streven naar "uomo universale, kennis en integratie van alle kunsten en wetenschappen". Dit uit zich in zijn opleiding en vaardigheden, naast architect en stedenbouwkundige, beoefent hij muziek, tekent en schildert hij en leest hij literatuur. Wissing is na zijn studie bouwkunde in Delft gaan werken bij het bureau van Van Tijen en Maaskant in Rotterdam. Dit bureau heeft veel gebouwd in de naoorlogse periode en is van grote betekenis voor de ontwikkeling van de Nederlandse volkshuisvesting.

In het jubileumboek: "Ir W. Wissing, bureaux voor architectuur en stedenbouw gevestigd te Barendrecht, 1952-1972" komen enkele thema's aan bod die van belang zijn bij zijn ontwerpen. Hij ontwierp volgens het gedachtengoed van de Modernisten, "Licht, lucht en ruimte". Belangrijk zijn hierbij: ramen die open kunnen, bezonning, een groene omgeving en "elke woning moet goed zijn gelegen". Combinaties van hoogbouw en laagbouw zijn zorgvuldig uitgedacht. Het complex van de Morgensterkerk en de ouderenwoningen in Zoetermeer zijn hier voorbeelden van. Tijdens zijn werkzame periode bij Van Tijen en Maaskant heeft hij betaalbare huurflats in de premiesector ontworpen. Veel van zijn sociale huurwoningen zijn sober en onopvallend. Hij heeft een aantal Keuzeplan woningen ontworpen, goedkope woningen waarvan de plannen van tevoren goedgekeurd zijn door de overheid.

Kenmerkend in zijn woningen zijn de betonnen daklijst met canelures en de geribbelde balustrade op een balkon. De verdiepingen worden rondom gescheiden door betonnen witte of grijze banden. De gebruikte bakstenen verschillen van kleur en maat, de voegen zijn wit of zwart en de kozijnen hebben kleur. Zijn volkshuisvestingsprojecten zijn zorgvuldig geplaatst in een groene omgeving met speelmogelijkheden, waarbij nagedacht is over het type beplanting.



Artikel over de vervaardiging van geprefabriceerde onderdelen (Trouw, vrijdag 13 januari 1954)

Delftsewallenwetering en vanaf de Dorpsstraat zou men op het dak van de kerk kijken. Daarnaast moest de kerk bereikbaar zijn voor de bewoners van de er naastgelegen bejaardenwoningen. Dat laatste is via de verdieping met aanwezige lift opgelost. Getracht is een "gedragen massa" te ontwerpen tussen het te realiseren bejaardentehuis aan de ene zijde en aan de andere kant de Oude Kerk, volgens Wissing. Zodoende

ligt de hoofdzaal op de eerste verdieping op gelijke hoogte als de Oude Kerk en is zij zichtbaar in de omgeving. De gevel van de onderbouw is bij de bouw bewust teruggehouden en met een glaswand uitgevoerd. De kerk erboven heeft een gesloten karakter. Het contact met de omgeving en de Oude Kerk is door middel van lichttoetreding tot stand gekomen. Aan de dorpszijde zit een groot raam, de tegenoverliggende gevel bestaat uit schuinstaande betonnen schoepen, jaloezieën, met glas-in-lood patroon. Atelier Stroucke verzorgde het ontwerp en de uitvoering van deze wand met gekleurd glas.

De kerk is gebouwd door de aannemers firma W.J. Veldhuizen en Zn en de Gebr. Huurman te Zoetermeer. De gevelmuren zijn gemetseld en de verdiepingvloer is van gewapend beton. Mogelijk zijn de dragende betonnen palen onder de verdiepingvloer fabrieksmatig gemaakt maar dit is niet duidelijk. Een stalen skelet op de verdieping ondersteunt het dak. De betonnen schoepen en de glazen bouwstenen



De kerk De Morgenster in 1970, met de kerkzaal op de verdieping. Links bij de verbindingstrap met het Huis de kenmerkende betonnen plaat met cannelures die Wissing ook bij woningen gebruikt (foto Jos Pe)

komen uit de fabriek. Op schetsen zijn de typische muren van gestapelde veldkeitjes terug te vinden zoals bij Wissings' vrijstaande woningen en het aulagebouw bij de begraafplaats zijn toegepast. De bakstenen in verschillend formaat en kleur zijn ook hier weer gebruikt. In 1965 is de kerk in gebruik genomen. In 1995 is de begane grond van de kerk ingrijpend verbouwd. Tussen 2012 en 2013 volgde een renovatie.

### 't Huis de Morgenster

De eerste opzet voor een complex met ouderenwoningen stamt uit 1960. De laagbouw hiervan lijkt sterk op de woningen aan de Dr. J.W.Paltelaan die een paar jaar eerder zijn gebouwd. De kleuren geel en paars-bruin zijn hier weer gebruikt, zowel in de laagbouw als de hoogbouw.

Stichting 't Huis de Morgenster, onderdeel van de Hervormde Gemeente Zoetermeer, is opdrachtgeefster. De opdracht voor de woningen is in 1965 gegund aan firma Groen en Bregman te Benthuisen. De financiering wordt geregeld in overleg met de gemeente. In de notulen van de gemeenteraad van 1968 zijn de stijgende kosten en de toenemende eisen voor het verzorgingshuis een bron van discussie.

Hogere stichtingskosten betekent een hogere pensionprijs. Kunnen de toekomstige bewoners dit betalen? Steun van de gemeente is een mogelijkheid. Mevrouw Gouman-Scheer, raadslid maar ook directrice van het Huis, merkt op: 'Ik wijs erop dat het opnamebeleid een onderdeel van het bestuursbeleid is. Het bestuur heeft de commissie richtlijnen inzake de opname gegeven. Opname geschiedt uitsluitend op medisch of sociaal advies. Gezindte speelt geen enkele rol'.

Wissing heeft voor het ontwerp onderzoek gedaan naar gebouwen met voorzieningen voor ouderen. Bij dit project is het 'vervlechten van functies' in het centrale gebouw een thema. Het complex bestaat uit een hoofdgebouw van acht verdiepingen met 81 vrij kleine eenpersoonskamers, zes twee persoonskamers, vier personeelskamers en een ziekenafdeling met drie kamers. De schets van de dakverdieping van het woongebouw laat een woonverdieping zien voor de zusters, met slaapvertrekken en woonkamer. Op de begane grond en eerste verdieping zijn de aula, recreatieruimte, bibliotheek en restaurant gesitueerd. In de twee zijvleugels van twee lagen worden 34 kamers gerealiseerd voor alleenstaanden, twee- en driepersoonshuishoudens. Sommige bewoners moeten gebruik



J.P.M de Bruyn ontwierp de baksteen decoratie in de aula van Huis de Morgenster (HNI ph668)

maken van een gemeenschappelijk badkamer. Onder een van de vleugels komt nog een dienstenruimte. Deze vleugel vormt de verbinding met de kerk. Eind 1968 is 't Huis de Morgenster in gebruik genomen. Eind jaren zeventig volgt een renovatie en halverwege 1990 zijn de woningen gesloopt en is nieuwbouw gerealiseerd.

#### Bronnen

Documentatiecollectie Historisch Genootschap Oud Soetermeer  
Stadsarchief Zoetermeer:

- 005 Gemeentebestuur van Zoetermeer 1940-1961 inv. 777, 778, 899: De Sloep
- 005 Gemeentebestuur van Zoetermeer 1940-1961 inv.nr. 561,566,967,968-970, woningbedrijf en bouwen
- 005 Gemeentebestuur van Zoetermeer 1940-1961, inv. 915, Wilgenplein
- 042 Hervormde gemeente Zoetermeer 1608-1989 inv.nr.550b
- 050 Gemeentebestuur van Zoetermeer 1962-1975 inv. 1153, 38 bejaardenwoningen
- 050 Gemeentebestuur van Zoetermeer 1962-1975 inv.nr.287, 283
- 050 Gemeentebestuur van Zoetermeer, 1962-1975 inv.nr.1247, De Morgenster en woningen
- 084 Dienst Stadsontwikkeling en Beheer en dienst Grondbedrijf 1961-2012, inv. 396
- Bouwvergunning nr 105/1969 Morgenster woningen
- Bouwvergunning nr. 16/1958, De Sloep
- Bouwvergunning nr. 22/1960, Wilgenplein
- Bouwvergunning nr.174/1962, Morgensterkerk en woningen Nassaulaan 1
- Notulen B&W 1955-1990, Notulen gemeenteraad dec 1932-1990

#### Literatuur

- Bach, B., e.a., Ir W. Wissing, Bureau voor architectuur en stedenbouw gevestigd te Barendrecht, 1952-1972, Barendrecht 1971
- Blom, A. e.a., De typologie van de vroeg-naoorlogse woonwijken, Zeist 2004
- Bureaux Wissing 25 jaar. Architectuur en stedenbouw Barendrecht 25 jaar, 1977
- Es, E. van, Willem Wissing (1920-2008) Stedenbouwkundige, Stichting Bonas, Rotterdam 2011
- Koopmans B., De gave stad, Cultuurhistorische Verkenning van de wijken in Zoetermeer, tweede druk 2002
- Bouw 22(1967) 11, 1752-1758 NH-Kerk te Zoetermeer

Het Nieuwe Instituut, Rotterdam, Archief Willem Wissing, nummer toegang WISS, inv.nr. 110355933 Hervormd bejaardenhuis, 110356348 Hervormde kerk en gemeentecentrum, 110357902 Drive-in-woningen Van Boele, 110355303 Hek en aula begraafplaats, 110355328 15 woningen aan het Wilgenplein, 110355341 Kleuterschool aan de Verlengde Meidoornlaan, 110355542 38 bejaardenwoningen; beeldmateriaal inv.nr. b141-01,02,03, D539-01, ph642, ph644, ph668, ph83a Gerrit Burg.

#### Websites

Reliwiki.nl, over de kerken in Zoetermeer



DINER & PARTYBOERDERIJ

## Het Wapen van Zoetermeer

*Nostalgie van "In de Drie Hooibergen"*

"VOOR ELKE GELEGENHEID EEN UNIEKE LOCATIE"



TROUWEN FEESTEN & PARTIJEN PRIVÉ DINER ZAKELIJKE EVENEMENTEN UITVAART



Wij zijn dagelijks geopend van 10.00 uur tot 15.00 uur voor bezichtigingen, aanvragen en informatie.

[www.hetwapenvanzoetermeer.nl](http://www.hetwapenvanzoetermeer.nl)

079 - 76 000 55

Zegwaartseweg 31 | 2723 PA ZOETERMEER

info@hetwapenvanzoetermeer.nl

## Opkomst en afgang van de hoogbouw In Zoetermeer, 1962-1972

Arjen van der Burg

Hoge woongebouwen worden na de Tweede Wereldoorlog in Nederland een normaal verschijnsel. Ze schieten in de jaren 1960 als paddenstoelen uit de grond.<sup>1</sup>

Anno 2022 zijn ze in veel gemeenten ook in aanbouw, hoger dan ooit; ze lijken het 'nieuwe normaal' te worden. Maar dat is niet zeker, zo leert ons de geschiedenis. In 1962 was het aandeel woningen in nieuwe meergezinshuizen 21% (Tas 1966), in 1963 28%, in 1964 34% en in 1965 al 47%.



Het Vrije Volk 5 maart 1965, tekenaar onbekend

Veel mensen wonen naar volle tevredenheid in hoge gebouwen, maar huishoudens met kleine kinderen vinden ze zelden aantrekkelijk. In de jaren 1960 is dat laatste alom bekend - en toch worden dan talloze hoogbouwoningen voor gezinnen gebouwd. De hoogbouw-golf van de jaren 1960 duurt maar kort; rond 1968 begint het tij al te verlopen. Dat is niet alleen in Zoetermeer en elders in Nederland het geval, overal in Europa komt de afkeer van de hoogbouw in razend tempo op.

Dit verhaal gaat over Zoetermeer. In 1965 wordt het plan voor 'Groot Zoetermeer' openbaar en daarin staat dat een moderne stad zal worden gemaakt met overwegend hoogbouw, zeer hoge bouw tot twintig lagen of meer (Van der Burg 2018). In 1966 wordt met de bouw van deze moderne utopie begonnen, net iets eerder dan de Bijlmermeer in Amsterdam, de beroemdste moderne

utopie van Nederland uit die tijd (Mentzel 1990). In 1972 slaat de gemeente een andere weg in door de wijken na Meerzicht kleinschalig en op menselijke maat in te richten, dat wil zeggen: met vooral eengezinshuizen en middelhoogbouw.

Het ging in tien jaar van 'Hosanna' naar 'Kruisigt Hem'. De vraag is waarom, ondanks de beperkte voorkeur onder woningzoekenden, de hoogbouw er toch op grote schaal komt en waarom hij weer van de agendaplannen verdwijnt.<sup>2</sup>

### Een nieuwe stad en het woonmilieu

Zoetermeer aanvaardt in 1962 de taak om uit te groeien tot een stad van 100.000 inwoners. D.w.z. 90.000 mensen bovenop de ongeveer 10.000 in het bestaande dorp. Dat betekent niet negen maal hetzelfde er bij, maar een nieuwe stad maken. Voor een nieuwe stad die gebouwd wordt rond een bestaand dorp zijn in Nederland geen voorbeelden voorhanden.

Men begint met het opstellen van een 'structuurplan': wat voor karakter krijgt de stad, hoe komen de verkeersverbindingen met de omgeving er uit te zien en andere kwesties. Na deze fase maakt men bestemmingsplannen voor stadswijken waarmee de 'stadsplattegrond' wordt ingevuld. Daarna volgt de bouwkundige fase. Het 'woonmilieu' betreft het karakter van een woongebied met zijn verhouding bebouwing-openbare ruimte, met veel of weinig voorzieningen, bestemd voor een gemengde of een specifieke bevolking. De woonvormen gaan grofweg over de verhouding hoogbouw-laagbouw. Beide onderwerpen komen in elke planfase aan de orde, eerst globaal en geleidelijk steeds preciezer. De uitkomsten kunnen steeds anders zijn.

Aan wat voor woonmilieu denkt de gemeente als Zoetermeer in 1957 mag meedoen aan het spel van de 'overloop' uit de Haagse agglomeratie? Hoeveel terrein vraagt een nieuwe stad van 100.000 inwoners? Men rekent in de jaren 1950 met de 'woningdichtheid': het aantal benodigde woningen per hectare terrein. In die woningdichtheid zitten veronderstellingen over woonvormen verstoppt. Simpel gezegd: hoe minder woningen per hectare nodig zijn hoe meer ruimte er is voor eengezinshuizen en vrijstaande woningen. In uitbreidingsplannen van de grote steden is rond de veertig woningen per hectare (bruto wijkniveau) gebruikelijk. Met 'bruto wijkniveau' wordt bedoeld een grote woonwijk inclusief terreinen voor verkeer, groen en voorzieningen. Voor een hele stad rekent de provincie bij 40 wo/ha met 100 m<sup>2</sup> per inwoner, exclusief grote groengebieden. Dat wil zeggen: voor 100.000 inwoners zijn 1.000 hectares nodig. Zoetermeer kan dat met gemak bieden, zij telt namelijk 3.700 hectares. Met 40 wo/ha kan een behoorlijk deel als eengezinshuis worden gebouwd. Met het uitbreidingsplan voor het Dorp zit Zoetermeer daar iets onder, het recente globale plan voor de Palensteinse Polder gaat uit van tenminste 35 wo/ha.

In de discussie over de Haagse overloop komt het woonmilieu niet rechtstreeks aan de orde. Het aantal te huisvesten mensen staat centraal, niet de verhouding hoogbouw-laagbouw of andere aspecten. Ook Zoetermeer doet hierover geen uitspraken.

### Een frisse start zonder programma, 1962

De gemeente heeft sinds 1931 een vast adviesbureau, het Instituut Stad en Landschap voor Zuid-Holland, dat alle ruimtelijke plannen voorbereidt. Op 6 december 1962 stelt het gemeentebestuur echter een commissie van deskundigen aan die een plan voor de nieuwe stad mag gaan maken. Leden zijn prof. Sam van Embden en Rein H. Fledderus, plus een verkeersdeskundige, een socioloog, later nog een



Deel van de wijk Dorp tussen de Stationsstraat en de Bernhardstraat, 1962 (foto Piet 't Hart)

landschapsdeskundige, en hulpkrachten uit de bureaus van deze personen. In de persoon van Wim Schut blijft Stad en Landschap betrokken. De naam wordt 'Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer' (WOZ). Men begint zonder geschreven opdracht en dus ook zonder programma voor het woonmilieu. Van Embden en Fledderus hebben veel ervaring met hoogbouw en zijn er principieel voorstander van, Schut is neutraler.

Het is de tijd van de 'technocratische planning'. De WOZ werkt eendrachtig samen met het gemeentebestuur: de burgemeester en de directeur gemeentewerken vergaderen frequent mee. Men opereert in beslotenheid, met een groot vertrouwen in deskundigen. Rijk en provincie hebben flinke invloed, de gemeenteraad is meestal volgzzaam.

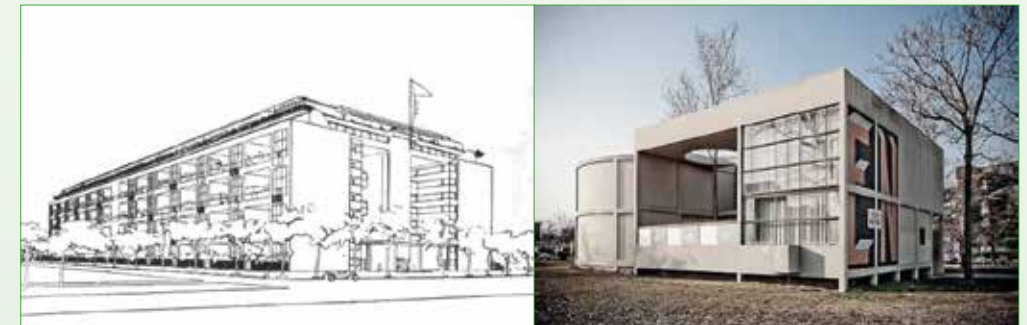
Daags na 6 december houdt de gemeenteraad een debat over deze nieuwe start en dan komt de kwestie van het woonmilieu kort aan de orde. In het recente uitbreidingsplan-in-hoofdzaken voor de Palensteinse Polder staat dat maximaal 60% laagbouw mag worden gebouwd. Het nieuwe raadslid Hopman spreekt de wens uit om dat percentage te verhogen. De burgemeester merkt op dat dit moeilijk wordt. Maar deze gedachteswisseling leidt niet tot een aanwijzing aan de WOZ, en dat gebeurt de komende jaren steeds weer.

De WOZ gaat eerst het structuurplan maken en daarna de bestemmingsplannen. Maar de gemeente heeft haast en wil al in april 1963 weten of bouw in Palenstein in 1964 mogelijk is. Structuurplan en bestemmingsplannen gaan door elkaar lopen. Bestemmingsplannen zijn veeleisend: hiervoor is de 'economische uitvoerbaarheid' een wettelijke eis. De kernvraag is: Kunnen de door de gemeente te maken kosten goedge maakt worden uit de opbrengsten van de verkoop van grond zonder verlies te lijden? Er zijn in die tijd nog geen subsidies, behalve voor de woningen zelf. Dit legt grote druk op de plannen.

#### 'Comprimering': Hoogbouwstad volgens het Structuurplan, 1963-1968

Eind 1963 zijn de hoofdlijnen van de toekomstige stad bepaald in een concept-Structuurplan en die werken door in de plannen voor de woonwijken die in 1965 worden vastgesteld. Allerlei stadsmodellen worden bedacht. In augustus 1963 ligt er een schets met ruimte voor 30.000 woningen in drie grote wijken: West, Noord en Zuid (d.w.z. het dorp met Palenstein en Driemanspolder), plus een stadscentrum. Dan doet de WOZ een belangrijke stap. Een nummer van het tijdschrift Urbanisme laat plannen met hoge dichtheidscijfers zien: 73 wo/ha op buurtniveau en 50 wo/ha op stadsniveau. Dat dient als inspiratie voor het structuurplan. 'de grote wijken West

Flat met grote buitenruimte: Immeuble-Villa, ontworpen door Le Corbusier ( [www.fondationlecorbusier.fr](http://www.fondationlecorbusier.fr))



en Noord zijn gedacht als massieve wijken voor meergezinshuizen, de eengezinshuizen kunnen een plaats vinden in de op het dorp aansluitende buurten.'

Men is akkoord met 'comprimering': 'in de buurten circa 75 woningen per ha'. Schut meent: 'slechts akkoord met gering aandeel eengezinshuizen indien voldoende garanties voor kwaliteit meergezinshuizen.' Het wordt de vraag, hoe dat uitgewerkt wordt. De laagbouw wordt vooral geprojecteerd in Palenstein en Driemanspolder. Aan die keuze wordt voortaan vastgehouden.

De kwestie van de dichtheden en het woonmilieu is daarmee niet tot rust gekomen. De stedenbouwkundigen in de WOZ tonen geen twijfels, de andere leden wel. Ook in de gemeenteraad komt de kwestie hoogbouw-laagbouw af en toe terug. Men

kent het rapport van de Commissie Hoogbouw-laagbouw uit 1961; Van Embden was lid van de commissie. Bekend is dat gezinnen met kinderen een voorkeur voor eengezinshuizen hebben. Een getal van bijvoorbeeld 40% eengezinshuizen zou in Zoetermeer bij een dichtheid van 70 wo/ha echter niet haalbaar zijn. 'Conclusie: wij moeten de proefondervindelijke methode volgen. De eerste gedeelten zijn nog niet extreem, wel zullen wij daarbij de tendens naar hogere dichtheid introduceren. Daarbij hanteren wij ook eengezinshuizen, 3 lagen en 7 of meer lagen.'

In september gaat het gesprek over dichtheid weer verder. Er is een 'morele opdracht ten opzichte van het ruimtegebruik: besparing op leidingen, tijd, enz.' Wie beslist over wonen in een eengezinshuis? Er zijn voordelen, maar de dichtheid is laag. 'Een flatwoning zou meer buitenruimte moeten hebben, bijvoorbeeld 15m<sup>2</sup>. Men zou kunnen spreken van het stapelen van patio's. Bij hoogbouw is de lift het grootste bezwaar voor kinderen.' Er wordt ook gestudeerd op varianten van meergezinshuizen en op eengezinshuizen met een soort 'binnengang' zoals bij meergezinshuizen. Er wordt dus serieus gezocht naar wat we 'compacte laagbouw' kunnen noemen.



De Volkskrant 8 januari 1965

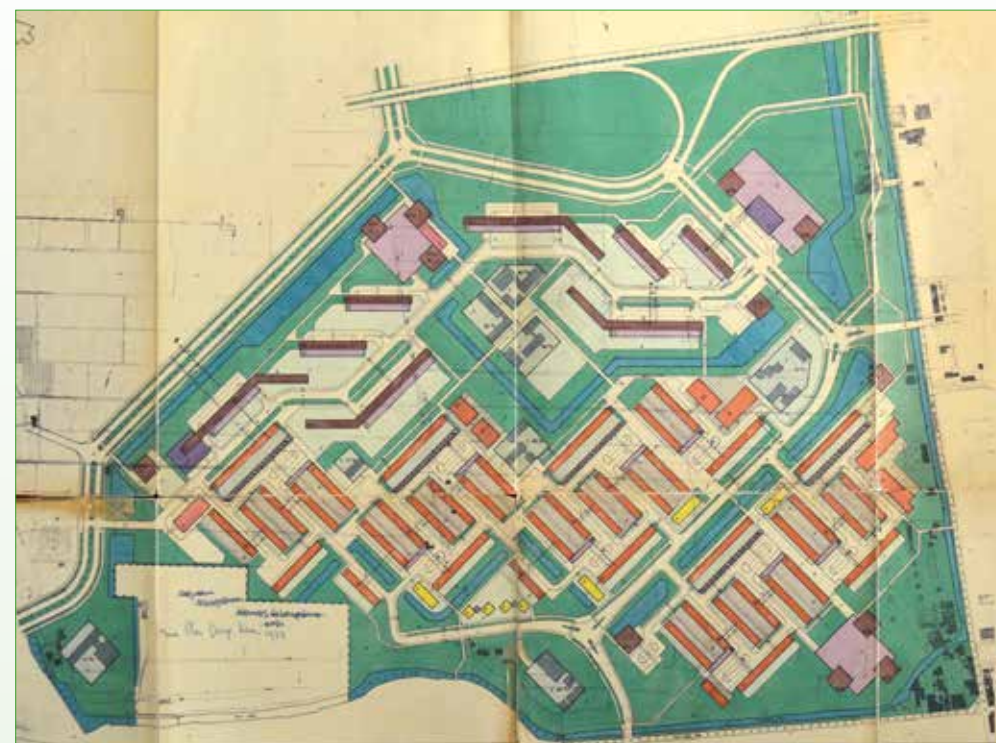
In november is de capaciteit van de woongebieden bepaald. De 'blokken' west en noord kunnen maximaal 132 ha groot worden, en noordwest maximaal 176, tezamen 434 ha. Het beschikbare terreinoppervlak lijkt daarmee vast te liggen. 'Volgens de bebouwingswijze welke wij tot nu toe bezigen betekent

dit een capaciteit van 80.000 inwoners. Een andere bebouwingswijze zou nodig zijn om tot een hoger aantal te komen.'

Begin 1965 wordt het structuurplan openbaar. De publiciteit is gunstig. In het plan is de kwestie van de dichtheid opvallend rekbaar gedefinieerd. Men gaat uit van 'de gangbare (mijn cursivering) dichtheid bij een bepaalde verhouding hoogbouw/laagbouw, namelijk van 40 à 45 woningen per ha. Bij de uitwerking van het plan zal echter gestreefd worden naar een bruto dichtheid van 50 à 60 woningen per ha., gerekend binnen de woongebieden. Deze zal slechts zijn te bereiken door een compacte, zeer zorgvuldige vormgeving en door efficiënt grondgebruik. Daarom zal een vrij hoog percentage goed geëquipeerde echte hoogbouw de voorkeur verdienen boven de thans veel in kwantiteit overheersende middelhoogbouw. 'Wat die 'goed geëquipeerde echte hoogbouw' is blijft voortdurend in nevelen gehuld.

#### Woonmilieu botst met sluitende begroting, 1962-1965

Bij de ontwikkeling van de bestemmingsplannen voor Palenstein en Driemanspolder blijkt dat de grondexploitatie dwingt tot meer hoogbouw en ook dat het Rijk sterk aandringt op het introduceren van industriële bouw. Deze ervaring is van invloed op de keuzen die in het structuurplan zijn gemaakt voor compacte hoogbouw wijken:



Bestemmingsplan Palensteinse polder, 1965 (SAZ)

in 1969 verdedigt B&W bij het bestemmingsplan Meerzicht de hoogbouw met het argument, dat uit de exploitaties van Driemanspolder en Palenstein is gebleken dat zonder veel hoogbouw het plan verlies oplevert.

In het ontwerpbestemmingsplan Driemanspolder van 1 mei 1964 voorziet men 1.730 woningen op 55 hectare, d.w.z. 31 woningen per hectare. Dat ligt ruim onder de 'gangbare' 40 woningen per hectare. Men wil zoveel mogelijk vijfkamer woningen maken, huisvesting voor gezinnen. Het plan is tamelijk ruim opgezet, met één parkeerplaats per woning, die deels in garages ondergebracht zouden moeten worden. Een modern, gevarieerd en kwalitatief hoogwaardig woonmilieu wordt zo gepland. Ruim een jaar later, op 1 oktober 1965, wordt het bestemmingsplan door de Raad vastgesteld met 2.974 woningen (54 woningen per ha), waarvan 15% eengezinshuizen en 85% meergezinshuizen, waaronder tien torens. De middelhoogbouw is uit het plan verdwenen om kwaliteitsredenen (ontbreken van liften), aan het oorspronkelijke aantal eengezinshuizen zijn gewoon meer flats toegevoegd. Wat is er in de tussentijd gebeurd?

De stedenbouwkundige ideeën moeten tegen de financiële meetlat worden gehouden. Op 8 mei presenteert de directeur Gemeentewerken de grondexploitatie van Driemanspolder. Grondkosten per eengezinshuizen komen op gemiddeld fl. 11.000, d.w.z. fl. 6.000 voor woningwetwoningen en fl. 20.000 voor ongesubsidi-



Bestemmingsplan Driemanspolder, 1965 (SAZ, het noorden is rechts)

eerde huizen. Zijn verwachting is dat die prijzen te hoog zijn. Een andere conclusie is dat in de nieuwe opzet woningwetbouw minder goed zal passen wegens de lage normen van het Rijk. Woningwetbouw 'zal in Palenstein terecht moeten kunnen'. Dat is een belangrijke keus die het karakter van de wijken voor lange tijd vastlegt. Op 3 september 1964 bespreekt de Raadscommissie Groot-Zoetermeer de plannen. De burgemeester vraagt of het wonen in een flat van twintig woonlagen aantrekkelijk is te achten. Eén raadslid merkt op dat er nog weinig ervaring is in Nederland met dergelijke flats. Daarom kan men beter eerst met één of twee flats ervaring opdoen. De socioloog uit de WOZ vindt dat flats leiden tot sociale vereenzaming en dat ze niet aantrekkelijk zijn voor gezinnen met kinderen. Er worden (wederom) geen conclusies getrokken uit deze discussie. Op 9 september vindt een bespreking plaats tussen de Hoofdingenieur-Directeur (HID) Volkshuisvesting van het Rijk en de burgemeester om goedkeuring van het Rijk te krijgen voor de prijzen van gesubsidieerde woningen. De HID vreest dat het plan Palenstein niet haalbaar is. Hij vraagt ook hoe men tegenover 'fabriek-matige bouw' staat. Hij adviseert meergezinshuizen in meer dan vier lagen in galerijvorm te maken, omdat er bedrijven zijn die zich hebben geworpen op arbeidsbesparende bouw in deze woonvorm. De WOZ is afwachtend en wil meer kwaliteit.

Uiteindelijk gaat het Rijk pas in 1965 akkoord met een grondprijs voor woningwetwoningen van fl. 6.000 per eengezinshuis en fl. 4.500 per flat. Verder wordt de aandrang van het Rijk om met industriële bouwers in zee te gaan in de loop van de jaren onweersaanbaar. De overvloedige hoogbouw subsidieert de laagbouw en maakt de grondexploitaties 'economisch uitvoerbaar'.<sup>3</sup>



Een voorbeeld van industriële bouw (foto ERA)

Dit alles is niet genoeg. Palenstein is verlieslatend, Driemanspolder heeft een klein overschot. De redding komt van de kantorenstrook rond de Afrikaweg die heel veel geld oplevert. De grondexploitatie wordt met een kunstgreep sluitend gemaakt: de drie exploitaties worden samengevoegd en het resultaat is dan positief. Inmiddels is de droom om in 1964 met bouwen te beginnen uitgesteld tot 1966. De eerste paal van Palenstein wordt op 22 maart 1966 geslagen door minister Bogaers. Niet voor hoogbouw maar voor laagbouw, aan de latere De la Gardestraat.

#### Meerzicht: Hoogtepunt en afgang van de hoogbouw, 1965-1972

In november 1965 begint de planvorming van Meerzicht. Dat wordt de eerste grote woonwijk met voornamelijk hoogbouw. Met het Ministerie van VRO is afgesproken dat per jaar 2.000 woningen gebouwd kunnen worden, inclusief een extra contingent voor arbeidsbesparende (industriële) bouw in de woningwetsector. Maar de context voor de plannen van Zoetermeer verandert sterk. Per 1 augustus 1965 is de Wet op de Ruimtelijke Ordening van kracht geworden die iedere burger het recht geeft tegen een bestemmingsplan bezwaar te maken. Als de mogelijkheid ontdekt is wordt hij veelvuldig gebruikt.



Wervend beeld van het Alferbos in de Bossenbuurt in Meerzicht, rond 1970 (foto ERA)

Verder verschijnt in 1966 van het Rijk de Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening, die vooral eengezinswoningen aanmoedigt. De minister van Bouwnijverheid, die industriële bouw bevordert, wordt in 1967 opgevolgd door ir. W.F. Schut. Hij gaat al snel variatie in de woningbouw aanmoedigen en de industriële bouw krachtig afremmen.

In 1967 ligt voor Meerzicht een zogenaamd globaal bestemmingsplan in de gemeenteraad. Er zijn negen bezwaarschriften ingediend, waarvan er twee voor grote discussies zorgen: het bezwaar van de Federatie van Zoetermeerse Woningbouwcorporaties en dat van de heer H.F. de Jong (in 1970 wordt hij raadslid). Beide bezwaarschriften zijn gelijkkluidend over de verhouding hoogbouw-laagbouw. Die verhouding, volgens het ontwerp 74% hoogbouw tegen 26% laagbouw, deugt niet. Het percentage hoogbouw 'ligt echter enkele malen hoger dan het percentage gezinnen dat een dergelijke woning wenst te bewonen.' Een ander argument is: 'Bovendien is in de tweede nota voor de ruimtelijke ordening in Nederland genoemd als percentage eengezinswoningen in de stedelijke gebieden 50 à 70%'. De Heer De Jong houdt vast aan zijn bezwaar tot aan de Kroon; in 1971 trekt hij zijn bezwaarschrift in. Gedurende die tijd kan er alleen door afwijkingsprocedures gebouwd worden.

B&W verdedigt de gemaakte keuzen met hand en tand. De afdeling Stadsontwikkeling zegt onverbloemd: 'De exploitatieverliezen worden dus gedrukt naar mate er meer hoogbouw wordt gerealiseerd. Op zich een *betreurenswaardig feit* (mijn cursivering), doch een factor waar rekening mee moet worden gehouden in een plan dat voor de helft uit woningwetwoningen zal bestaan.' In de vergadering van de gemeenteraad van 20 oktober 1967 worden verschillende pogingen gedaan om het aandeel hoogbouw omlaag te krijgen. Maar de raad stelt het bestemmingsplan toch ongewijzigd vast. B&W zeggen wel toe te proberen er meer laagbouw in te krijgen.



Basisplan Meerzicht 1968 (SAZ)



Visie op het centrum van Meerzicht door Rudolf Das, 1972 (coll. W. Hermans)

#### Roerige jaren – De Nota Kaag-Matthies, 1968-1970

Bij de behandeling van de begroting voor 1969, in oktober 1968, dienen de raadsleden Kaag en Matthies een uitvoerige nota in 'Stedenbouw, wonen en leven in Zoetermeer'. De nota begint met te verwijzen naar wat er al is gebouwd in de wijken Palenstein en Driemanspolder. Vervolgens zegt men: 'Het komt ons voor dat het technisch-rationele denken de stedenbouw te zeer beheerst heeft. Aan de overige aspecten, met name het sociale (voorzieningen etc.) is te weinig aandacht geschonken.' 'Is het college [...] bereid aan te geven welke de verhouding is tussen het grondgebruik bij hoogbouw met voorzieningen en dat bij de bouw van rijen eengezinswoningen en etagebouw (max. drie woonlagen)?' 'Is het college bereid eventueel af te zien van de bouw van enkele woontorens in Palenstein (resp. Driemanspolder) [...]?'

Het planproces voor Meerzicht raakt ernstig vertraagd. Pas een jaar later, op 21 oktober 1969, verschijnt het antwoord van B&W op de nota Kaag-Matthies. Dat is een keerpunt. Is in het bestemmingsplan Driemanspolder-west het percentage hoogbouw al verminderd van 85% (in het ontwerp) naar 74%, in deze nota gaat de afschaling van 74% naar 61%. Waarom dat wordt gedaan wordt niet erg duidelijk gemaakt. Verwezen wordt naar 'de nieuwste inzichten op het gebied van de stedenbouw' maar ook naar de hogere eisen die de bewoner aan de leefbaarheid stelt als gevolg van 'het veranderde levenspatroon'. Er moet een 'rijke schakeringsmogelijkheid' zijn in de woonvormen.



### *Van hoogbouw naar nieuwe woonmilieus, 1970-1972*

Bij de gemeenteraadsverkiezingen van 1970 is de hoogbouw-laagbouw verhouding inzet van de verkiezingen. De gemeenteraad en het College van B&W worden ingrijpend vernieuwd. B&W menen dat Meerzicht een ander karakter moet krijgen dan Palenstein en Driemanspolder. Voor heel Meerzicht zal voortaan de verhouding 40,1% laagbouw, 4,8% middelhoogbouw en 55,1% hoogbouw worden aangehouden. De grondexploitatie voor Meerzicht blijkt gelukkig nog (nipt) positief. Ook wordt aangekondigd dat voor de volgende wijk, Noord-West (nu Buytenwegh-De Leyens) wordt uitgegaan van tenminste 70% laagbouw.

De ommekeer wordt bezegeld in 1972. Dan herzielt de gemeente het Structuurplan 1968. Er wordt gekozen voor veel meer laagbouw. Erkend wordt dat hoogbouw minder ruimte bespaart dan gedacht, onder andere door de benodigde ruimte voor parkeervoorzieningen. De voorkeur van mensen met opgroeiende kinderen voor laagbouw wordt nu erkend. En de beloofde kostenbesparing door industriële bouw blijkt alleen voor de grondkosten op te gaan, niet voor de bouw- en exploitatiekosten. Men heeft van Palenstein en Driemanspolder geleerd.

Hoogbouw als praktisch uitvoerbaar droombeeld is dan wél vervlogen.

### *Waarom het zo is gelopen*

Hoogbouw kruipt tussen 1962 en 1967 geleidelijk in de plannen. Hoogbouw is een onbedoeld gevolg.

- Over het gewenste woonmilieu ligt eind 1962, bij het begin van de werkzaamheden van de WOZ, niets vast.

- Men wil per se het aanbod waarmaken dat Zoetermeer heeft gedaan, namelijk om een nieuwe stad van 100.000 inwoners tegen het jaar 1980 te ontwikkelen, dus met een hoog bouwtempo en met woningen tegen redelijke huren.

- Het terrein voor de bebouwing van de nieuwe stad is al vroeg (1963) vastgelegd op een klein oppervlak, en dat werkt als keurslijf.

- Industriële hoogbouw, aangemoedigd en gesubsidieerd door het Rijk, blijkt het passende antwoord. Hoogbouw begint ook algemeen in de mode te komen, bij architecten, stedenbouwkundigen en gemeenten. Hoogbouw draagt de belofte in zich van snel en goedkoop bouwen met een goede kwaliteit. Hoogbouw blijkt ook geleidelijk aan noodzakelijk om tot een (zo goed mogelijk) sluitende grondexploitatie te komen binnen de krappe normen van het Rijk voor woningwetwoningen.

- Maar: Er is geen tegenwicht tegen de technocratische plannenmakers met hun zeer vage belofte van 'goed geëquipeerde echte hoogbouw'. Dat gezinnen, de belangrijkste doelgroep van Zoetermeer, in overgrote meerderheid geen behoefte hebben aan hoogbouwoningen, is alom bekend maar woningbehoevenden spelen geen enkele rol in de besluitvorming. Sociologen hebben weinig invloed. De woningbouwverenigingen hebben niets te vertellen. Gemeenteraadsleden die voor meer eengezinshuizen pleiten weten hun voorkeur niet door te zetten.

De afgang gaat tussen 1967 en 1972 geleidelijk.

- 1967 is een kanteljaar. De eerste hoogbouw wordt opgeleverd, waardoor men

ziet in welke (beperkte) mate de beloften waargemaakt worden. Bezwaarschriften tegen de plannen voor Meerzicht gooien roet in het eten. De woningbouwverenigingen gaan een actieve rol spelen. Schut wordt minister en vermindert de rijkssteun voor industriële bouw drastisch.

- 1968 is een roerig jaar in de hele westelijke wereld. Hoogbouw raakt overal uit de mode. Twee Zoetermeerse raadsleden uiten doorwrochte kritiek en eisen verandering.

- 1970 is verkiezingsjaar. De hoogbouw wordt op de korrel genomen.

- 1972 is het definitieve keerpunt. In de grondexploitaties komen meevallers.

Meerzicht houdt nog 55% hoogbouw over, Buytenwegh-De Leyens en Seghwaert worden laagbouw- en middelhoogbouwwijken –, 'kleinschaligheid' en 'menselijke maat' geven voortaan de toon aan.

Verleidelijke, nieuwe muziek!

### *Bronnen*

Archieven

Stadsarchief Zoetermeer, 050 Gemeentebestuur van Zoetermeer 1962-1975:

Algemeen

1070 Coördinatiecommissie 1965-1967, 1071 idem, 1498 Commissie gemeentewerken en woningbouw 1964-1968, 1504 Commissie openbare werken en bedrijven 1966-1968, 1506 Commissie Woningbouw, 1510 Commissie openbare werken 1969-1970

Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer

1074 Verslagen (WOZ), 1078 Overleg WOZ-B&W

Structuurplan

1068 Stukken voorbereiding ontwerp-structuurplan groot Zoetermeer, 1077, Vastelling Structuurplan 1968, 1079 Nieuw structuurplan Groot Zoetermeer 1972

Palenstein

46 Exploitatie Palensteinse Polder, 223 Bestemmingsplan Palensteinse Polder 1962-1975, 224 Bestemmingsplan Palensteinse Polder kaarten, 225 Herziening BP Palensteinse Polder Driemanspolder

41 Exploitatieopzet Driemanspolder 1967-1986, 810 Bestemmingsplan Driemanspolder 1966-1970

Meerzicht

42 Exploitatieopzet Meerzicht 1967-1986 deel B 1974 e.v., 215 Uitwerkingsplan Meerzicht Noordoost, 221 Bestemmingsplan Driemanspolder-West, 569 idem, 1049 idem (Nota Kaag en Mathies)

Literatuur

Burg, A. van der. Structuurplan Zoetermeer 1968 – een icoon van de Tweede Schaalsprong, in 't Seghen Waert, jg. 37 nr. 3, 2018, blz. 18-39

Burg, A. van der, Hoe Zoetermeer het heft in eigen handen nam – het voorspel van de groei-stad, in 't Seghen Waert, jg. 41 nr. 1, 2022, blz. 2-14

Cammen, H. van der e.a., The selfmade land; culture and evolution of urban and regional planning in The Netherlands, Spectrum: Houten, 2012

Gijswijt, A.J. Besluitvorming en hoogbouw, SISWO: Amsterdam, 1970

Kam, G. de. Op grond van beleid. Locaties voor sociale woningbouw, grondbeleid en ruimtelijke spreiding van welstand in en rond Den Haag, Nationale Woningraad: Almere, 1996

Kennedy, J.C. Nieuw Babylon in aanbouw. Nederland in de jaren zestig, Boom: Amsterdam, 1995

Mentzel, V. Bijlmermeer als grensverleggend ideaal, TU Delft, 1989

Tas, L. De productie van een- en meergezinshuizen sinds de oorlog in cijfers, in Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw, 1966, blz. 315-320

Vreeze, N. de. Woningbouw, inspiratie & ambities; kwalitatieve grondslagen van de sociale woningbouw in Nederland, Utrecht 1993

#### Noten

1. Hoge woongebouwen tellen zes of meer bouwlagen, volgens de definitie die het Ministerie van Bouwnijverheid en Volkshuisvesting in de jaren 1960 hanteert. De Vreeze 1993, blz. 262.

2. Guus Gijswijt heeft onderzocht waarom in bestemmingsplannen hoogbouw ten opzichte van de eerste planopzetten sterk toenam. Eén belangrijke uitzondering was Haarlemmermeer dat zelf woningwensenonderzoek deed en vasthield aan een hoog aandeel eengezinshuizen. Hij vond verschillende oorzaken, maar de structuur van de besluitvorming speelde een grote rol: allerlei partijen hadden invloed op de planvorming, niet alleen de stedenbouwkundigen en de gemeente; de grondexploitatie noopte vaak tot hoogbouw. Gijswijt 1970.

3. Het grondbeleid voor woningwetwoningen in Zoetermeer is uitvoerig onderzocht (De Kam 1990, blz. 308-309 conclusies). De hoogbouw bracht bijzonder hoge grondopbrengsten: in 1972 gemiddeld fl. 506 per m<sup>2</sup> bouwgrond en voor premiewoningen fl. 550 per m<sup>2</sup>, tegen eengezinswoningen fl. fl. 46 resp. fl. 106 per m<sup>2</sup>. De oorzaak was de grote omvang van de hoogbouw. De grondprijs per woning was n.l. ongeacht het aantal bouwlagen fl. 4.500 tot fl. 5.000. Hoe hoger hoe meer grondopbrengst.

't Seghen Waert wordt opgemaakt in Adobe InDesign. Wilt u de afbeeldingen NIET in de tekst opnemen, maar afzonderlijk als bijlage aanleveren in jpg-formaat van minimaal 300 dpi.

Kopijdatum 't Seghen Waert vrijdag 7 oktober 2022

De adverteerders en de hierna genoemde bedrijven maken met hun steun de activiteiten van Oud Soetermeer mogelijk.

**Bouwmarkt De Bouwhof**

[www.bouwhof.com](http://www.bouwhof.com)

**Cammeraat IJzerwaren**

[www.cammeraat.nl](http://www.cammeraat.nl)

**Flaire Online diensten**

[www.flaire.nl](http://www.flaire.nl)

**Diervoeders Zoetermeer**

[www.diervoederszoetermeer.nl](http://www.diervoederszoetermeer.nl)

**Van As | Oviron makelaars & taxateurs**

[www.vanas-oviron.nl](http://www.vanas-oviron.nl)

**Henneken Radio en TV**

[www.radiohenneken.nl](http://www.radiohenneken.nl)

**Van der Slik Caravan Centrum**

[www.vanderslik.nl](http://www.vanderslik.nl)

**Bode Scholten BV**

[www.bode-scholten.nl](http://www.bode-scholten.nl)

**Blomsma Print & Sign**

[www.blomsma.nl](http://www.blomsma.nl)

Wilt u ook adverteren? Neem contact op met de penningmeester:  
[penningmeester@oudsoetermeer.nl](mailto:penningmeester@oudsoetermeer.nl)



## VERENIGINGSNIEUWS

### Van de voorzitter

Afgelopen maanden waren er drie zeer geslaagde tentoonstellingen. In het kader van 60 jaar New Town (Groeistad) heeft de Commissie Historisch Erfgoed (CHE) een tentoonstelling gemaakt over de geschiedenis van de hoogbouw in Zoetermeer. Farideh Ladrak maakte een prachtige fototentoonstelling over een aantal inwoners van Zoetermeer die nog steeds in hun geboortehuis wonen. Bovendien maakte ze hierover een film en schreef ze een boek. In de zomermaanden was er een tentoonstelling over de Zoetermeerlijn en de Sprinter die er op reed.

Op Open Monumentendag, 10 september, openen we in ons pand een tentoonstelling over 60 jaar New Town (Groeistad) en zullen we de Jan van der Spekprijs uitreiken. Op 24 september is op de Markt weer het jaarlijks Historisch Festival. Samen met het Stadsarchief zullen we hier ook aanwezig zijn.

In de concept Cultuurvisie 2030 van de Gemeente Zoetermeer, waaraan wij ook hebben meegewerkt, zijn de sleutelwoorden: verbinden, samenwerken, elkaar aanvullen en elkaar ontmoeten met behoud van eigen zelfstandigheid.

Al vele jaren doen wij dit met het Stadsarchief, de Stichting Schatbewakers, het Architectuurpunt, de Gilde Stadsgidsen, Stichting Molen de Hoop, de besturen van de BIZ Ondernemers en Vastgoed in de Dorpsstraat, Kunstgarage Franx en Museum de Voorde.

Wij zijn benieuwd hoe politiek Zoetermeer de uitvoeringsagenda van deze Cultuurvisie wil invullen en gestalte geven.

Ondanks verschillende pogingen van onze kant is het tot dusver niet gelukt samen met de gemeente een gecoördineerde agenda te maken voor de activiteiten in het kader van 60 jaar New Town (Groeistad). Onze activiteiten worden in een werkgroep met afdeling Erfgoed van de Gemeente, Architectuurpunt en de Stichting Schatbewakers georganiseerd en staan los van wat de gemeente organiseert, waardoor wij ook niet meedelen in het budget.

Laatste kans: de tentoonstelling over de architect Jan Sterenberg en de geschiedenis van de hoogbouw in Zoetermeer is in het oude IBM gebouw aan de Boerhaavelaan 33 nog te bezoeken t/m 10 september.

Jan de Ruiter

### Open Monumentendag

Op 10 en 11 september is het zover, het weekend van de Open Monumentendag 2022. Alle locaties zijn geopend op zaterdag 10 september, een enkele ook op zondag 11 september.

De dag wordt geopend op zaterdag 10 september om 10.00 uur door het onthullen van een informatiebord aan de De la Gardestraat in Palenstein. Op deze plek werd 60 jaar geleden gestart met de bouw van het nieuwe Zoetermeer. De dag wordt afgesloten in het verenigingsgebouw van Oud Soetermeer (HGOS) met de uitreiking van de Jan-van-der-Spekprijs door de voorzitter, Jan de Ruiter. Deze prijs wordt uitgereikt aan degene die zich de afgelopen periode bijzonder heeft ingespannen voor het behoud van cultuur-historisch erfgoed in Zoetermeer.

60 Jaar New Town is het thema van de Open Monumentendag. Er is dan ook een aantal deelnemers die daar specifiek mee verbonden zijn zoals de Vredekerk, de Chinese Evangelische GHL-kerk in De Leyens, het Erasmuscollege en het voormalige rouwcentrum Monuta. Zij vertegenwoordigen het erfgoed van de groeistad en deden al eerder mee.

Nieuw zijn de deelname van de Morgensterkerk in het Dorp, de Ichthuskerk in Seghwaert, de vernieuwde Balijhoeve, de daktuin van de flat Savelsbos en de Stads-

tuin, het park in het Stadshart. Ook dat is jong erfgoed dat de moeite waard is. Een andere nieuwe deelnemer is kunstgarage Franx in de Vlamingstraat, een historische garage uit 1940 met een nieuwe bestemming.



De watertoren van De Tien Gemeenten  
(foto Remco Bordewijk 17-11-2000)

Het groene erfgoed wordt ook vertegenwoordigd door de historische tuinen de Zoete Aarde en de Hof van Seghwaert. Deze historische boomgaarden spelen een belangrijke rol in de ontwikkeling en samenhang van de wijken De Leyens en Seghwaert. De ontwikkeling van Zoetermeer is ook goed te zien aan de hand van de maquette van de groeistad in het voormalige IBM-gebouw aan de Boerhaavelaan. Daar is ook een expositie over het werk van de architect Jan Sterenberg die de wijk Buytenwegh heeft vormgegeven. Daarbij wordt extra aandacht gegeven aan zijn Zoetermeerse gebouwen.

Natuurlijk doen ook oude bekenden mee: de Nicolaaskerk, de Adventskerk, de Oude Kerk, Molen De Hoop, speelboerderij Het Buitenbeest en de watertoren De Tien Gemeenten. Waarschijnlijk is het de laatste keer dat u de watertoren kunt bezoeken. Over enige tijd zal er een verbouwing tot Bed & Breakfast plaatsvinden. De Big Band van Kunst en Vriendschap verzorgt zaterdagmiddag weer een muzikaal optreden in de Dorpsstraat.

In het Nieuwe Huis, het verenigingsgebouw van HGOS, vindt onder de naam 'Tussen dorp en groeistad' een tentoonstelling plaats over de uitbreiding van Zoetermeer in de periode van 1945 tot aan de start van de groeistad in 1962.

In het programmaboekje en op de website van het Comité Open Monumentendag Zoetermeer [www.openmonumentendag.nl](http://www.openmonumentendag.nl) vindt u alle informatie over de monumenten en gebouwen, de openingstijden en de activiteiten die daar plaatsvinden.

### Nieuwe leden

We heten de volgende nieuwe leden van harte welkom:

Dhr D. Adegeest, Zoetermeer  
Mw J. van Ballegooij, Zoetermeer  
Mw D. Dijkstra, Zoetermeer  
Mw M. Gosselink, Zoetermeer  
Dhr H. Koster, Zoetermeer  
Dhr S. Wassing, Utrecht  
Dhr J. Westerman, Maarssen

Aanmelden als lid kan via [www.oudsoetermeer.nl](http://www.oudsoetermeer.nl) of per post via Dorpsstraat 132, 2712 AN Zoetermeer. Vermeld uw naam, adres, geboortedatum, m/v, email-adres en of u zich opgeeft als lid, jeuglid (tot 18 jaar) of gezinslid (tweede op hetzelfde adres).

Graag houden wij u via email op de hoogte houden van nieuws betreffende Oud Soetermeer, bijvoorbeeld in de vorm van aankondigingen en de NieuwsFlits.

U kunt uw email-adres doorgeven (indien nog niet eerder gedaan) aan:

[ledenadministratie@oudsoetermeer.nl](mailto:ledenadministratie@oudsoetermeer.nl) met vermelding van uw naam en adres.



Ruim 100 jaar vakmanschap en deskundigheid  
in nieuwbouw, verbouw, onderhoud en renovatie.

[www.gebrhuurman.nl](http://www.gebrhuurman.nl)



