

# **Alle ruimtelijke plannen van de gemeenten Zegwaart en Zoetermeer, 1930 tot en met 1965**

**Catalogus**

Arjen van der Burg

Afbeeldingen omslag: *Topotijdreis* 1950 en 1965

2023

© Arjen van der Burg

Amazonestroom 148, 2721 ER Zoetermeer

[burgaj2@outlook.com](mailto:burgaj2@outlook.com)

ISBN: ---

druk: Pumbo

# Inhoud

## *Inleiding*

Zoetermeer in de Nederlandse planninggeschiedenis

## *Kleine topografie*

### *Hoofdstuk 1*

Uitbreidingsplannen in onderdelen; Uitbreidingsplan in hoofdzaak tot 1954

1.1 Gemeente Zegwaart (tot 1 mei 1935)

1.2 Gemeente Zoetermeer (vanaf 1 mei 1935)

### *Hoofdstuk 2*

Uitbreidingsplannen in hoofdzaak vanaf 1954

### *Hoofdstuk 3*

Structuurplannen 1957-1962

### *Bijlage 1*

Geselecteerde toelichtingen op uitbreidingsplannen en structuurplannen

### *Bijlage 2*

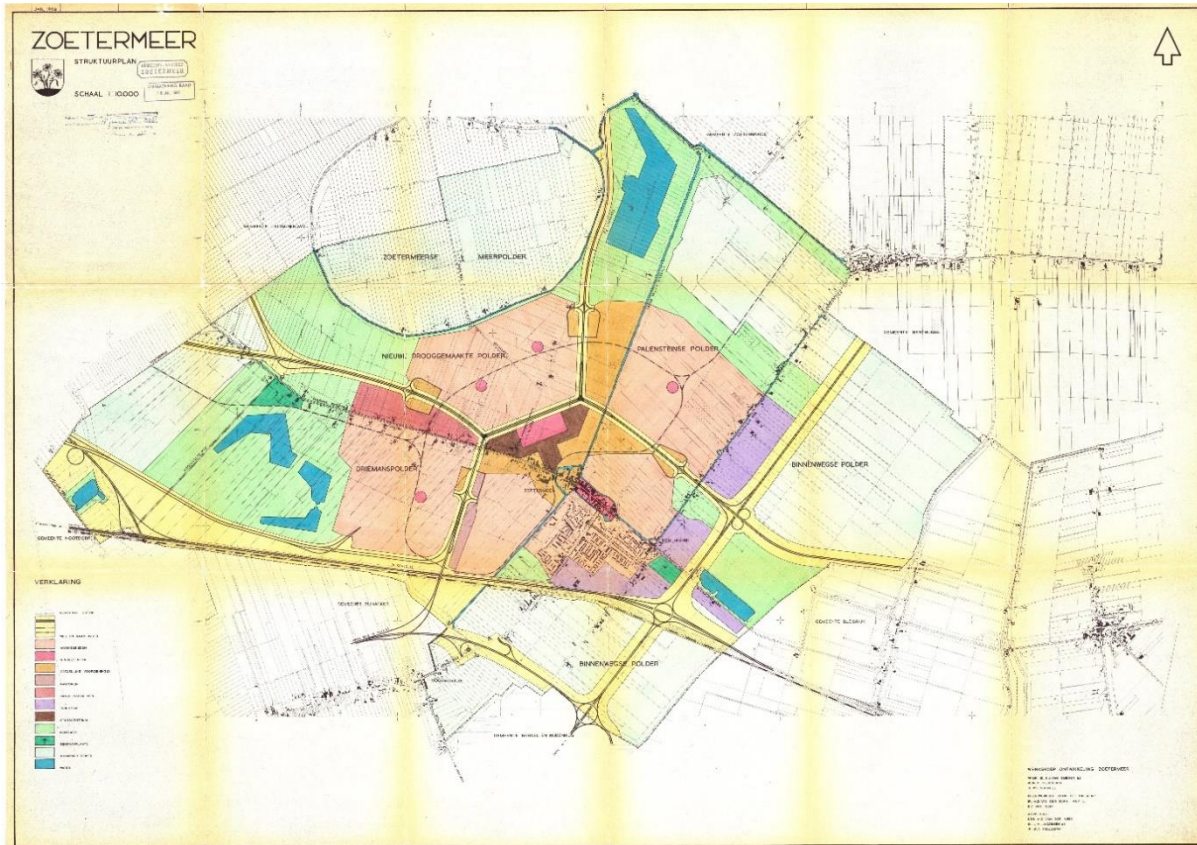
Literatuur en archieven





## Inleiding. Zoetermeer in de Nederlandse planningsgeschiedenis

Zoetermeer is in 1965 de nationale planningsgeschiedenis binnengestormd met een integraal ontwerp-plan voor een nieuwe stad van 100.000 inwoners, geplooid rond een oud dorp – het in 1968 vastgestelde *Strukturplan*. Deskundigen en de kranten gaven er hoog van op: ‘De modernste stad van Nederland’, kopte De Volkskrant op 8 januari 1965. Maar dat structuurplan kwam niet uit het niets.



*Kaart behorende bij het vastgestelde Strukturplan 1968*

<https://hdl.handle.net/21.12138/21340099>

Het Zoetermeerse plan zou vorm gaan geven aan een belangrijk onderdeel van de *nationale* ruimtelijke ordening. Dat betrof het verstedelijkingsbeleid, waarmee de regering de druk op de grote steden wilde verlichten door het stichten van ‘overloopkernen’; vanaf 1972 werden die ‘groeikernen’ genoemd.

Die overloopkernen, waarvan Zoetermeer de eerste was die rond een bestaand dorp werd gebouwd – Lelystad was de eerste compleet nieuwe bewoningskern – waren een ongewis avontuur. Er lagen geen recepten klaar, en was geen geld voor uitgetrokken, er waren geen organisaties voor toegerust. Zoetermeer nam de groeitaak vrijwillig, zij het onder grote druk, op zich. Dat heeft allerlei achtergronden, maar één daarvan was dat de gemeente er op vertrouwde zelf ene nieuw stedelijk gebied te kunnen ontwikkelen. Daar had men immers ervaring mee, door de uitgroei van het Dorp na de oorlog tot een kern van 10.000 inwoners eind 1962. Die uitbreiding van het Dorp was gebouwd op gemeentegrond, met een sluitende grondexploitatie, geleid door eigen ruimtelijke plannen, met een afdeling

openbare werken en een eigen woningbedrijf, en met hulp van een vast adviesbureau.

Daarom is het de moeite waard om ook de geschiedenis van de plannen van deze plattelandskern van vóór het grote structuurplan te kennen. Deze catalogus biedt aanknopingspunten voor nader onderzoek, b.v. naar de verkavelingsvormen, het verkeersstelsel, de voorzieningen en de relatie tussen de plannen en wat er uiteindelijk gebouwd en aangelegd is. Wat ook bijzonder is, is dat die plannen allemaal gemaakt zijn door het *Instituut voor Stad en Landschap van Zuid-Holland*, waarvan de toenmalige directeur W.F. Schut in 1967 minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke ordening werd. Van dat bureau, dat over is gegaan in het bureau *Stad en land*, is geen biografie bekend, en de archieven zijn verloren gegaan. Dat is jammer, omdat het bureau adviseur was van de meeste kleine Zuid-Hollandse gemeenten.

Op grond van de Woningwet van 1901 werden door de gemeenten Zegwaart (tot mei 1935) en Zoetermeer tot in 1965 zgn. 'uitbreidingsplannen' gemaakt. Zegwaart liep voorop (eerste plan in 1930). Na de fusie van beide gemeenten op 1 mei 1935 nam het 'nieuwe' Zoetermeer de plannen van Zegwaart in 1936 over.

In de tijd treedt overlap op met plannen voor de groeistad die vanaf eind 1962 zijn voorbereid door de *Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer* (S.J. van Embden, R.H. Fledderus, W.F. Schut) maar die vastgesteld zijn als plannen volgens de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO, het gaat om het Structuurplan van 1968 en de bestemmingsplannen voor Palenstein en Driemanspolder van 1965). Die zijn in deze catalogus buiten beschouwing gelaten.

Deze catalogus biedt een compleet overzicht van de door de gemeenteraden vastgestelde plannen, ook als ze later niet door de provincie of de Kroon werden goedgekeurd. Ik maak onderscheid tussen 'Uitbreidingsplannen in onderdelen', die voor het deel van de gemeente golden waar uitbreiding van de bebouwing, zoals dat heette, 'in de nabije toekomst' werd voorzien, en 'Uitbreidingsplannen in hoofdzaak', die op de hele gemeente betrekking hadden. Bij die laatste plannen is een knip gemaakt in 1954, toen het plan in hoofdzaak werd afgekeurd en er een juridisch zeer ingewikkelde situatie ontstond die pas in 1965, vlak voor de ingangsdatum van de WRO, werd opgelost.

Tussendoor worden kleinere plannen (waaronder rooilijnbesluiten en verordeningen) en planwijzigingen getoond die noodzakelijk waren omdat de toenmalige uitbreidingsplannen juridisch star waren. Ook besteed ik aandacht aan plannen die niet door zijn gegaan, waaronder het grote 'Plan West' maar waar de huidige Bijdorplan aan te danken is. Als derde onderwerp geef ik een overzicht van de 'structuurplannen' (en hun varianten) die niet als formele uitbreidingsplannen zijn vastgesteld maar wel door B&W - met instemming van de gemeenteraad - werden gebruikt in de lobby over de uitbreiding van de Haagse agglomeratie, die van 1957 tot en met 1962 door Zoetermeer werd gevoerd. Het laatste plan, uit 1962, was goed voor 100.000 inwoners en werd de onderlegger voor het nieuwe Streekplan Haagse Agglomeratie dat in 1965 werd vastgesteld.

De catalogus geeft een zo nauwgezet mogelijke opgave van alle plannen en hun vindplaatsen. Hij biedt daarmee aanknopingspunten voor verder onderzoek. Verder

zijn de kaarten afgebeeld in hun geheel, en bij de grote kaarten zijn belangrijke fragmenten er uitgelicht.

Per plan geef ik enkele bijzonderheden, gegevens over de vaststelling en goedkeuring, en de vindplaatsen in de archieven. Op jaar geordend.

Van de meeste plankaarten zijn hoge resolutie scans van het Stadsarchief Zoetermeer<sup>1</sup> beschikbaar, van sommige zijn alleen foto's mogelijk gebleken. Van de scans is de URL opgenomen zodat ze rechtstreeks kunnen worden geraadpleegd.

Verder is een bijlage opgenomen met toelichtingen van de belangrijkste plannen.<sup>2</sup>

Mijn dank gaat uit naar de stadarchivaris, Leonard Korevaar.

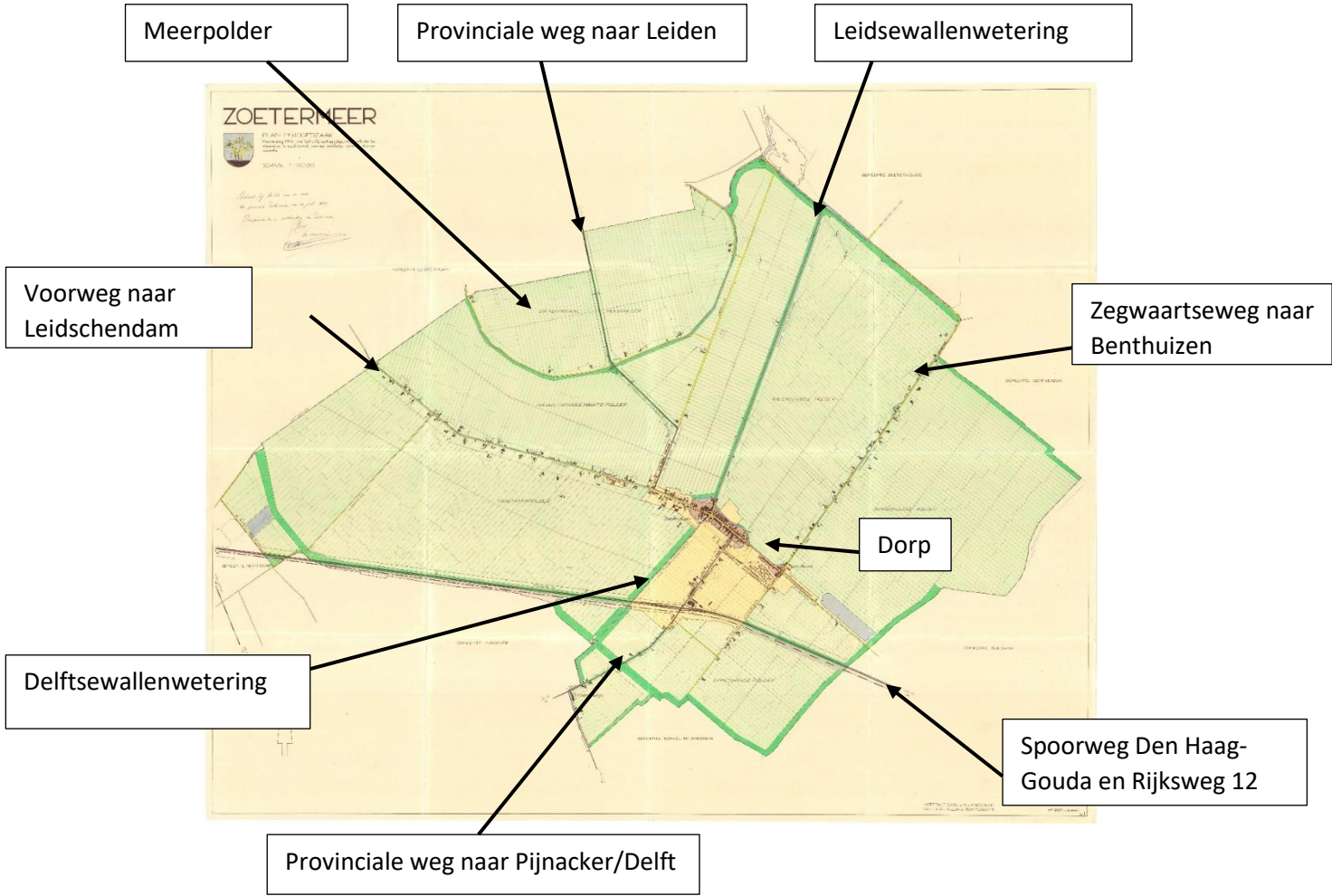
---

<sup>1</sup> [geheugenvanzoetermeer.nl](http://geheugenvanzoetermeer.nl)

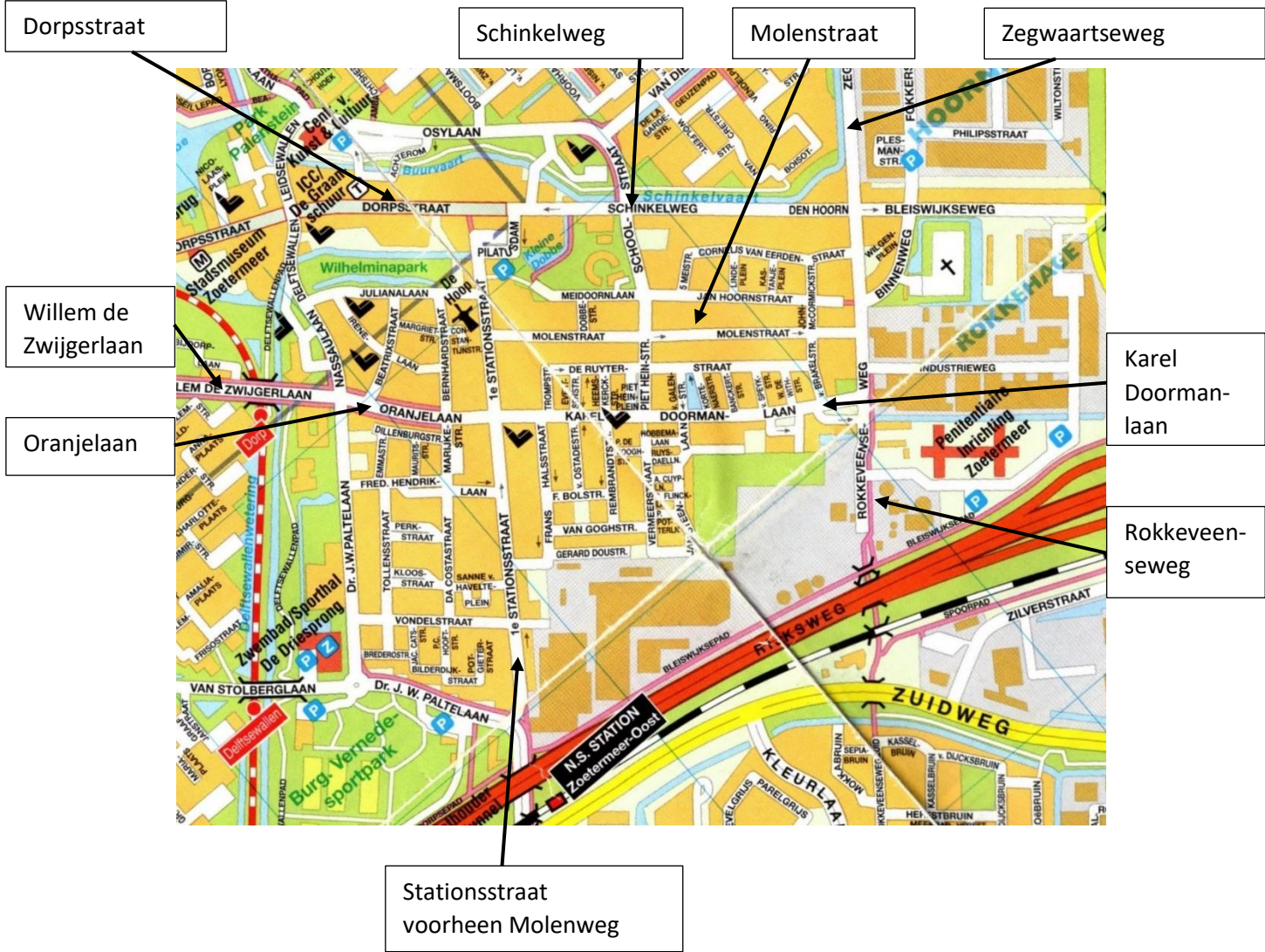
<sup>2</sup> De toelichting van plan 9, dat ruimte voor 40.000 inwoners bood, is opvraagbaar want in gedrukte vorm erg slecht leesbaar maar op beeldscherm enigszins leesbaar.

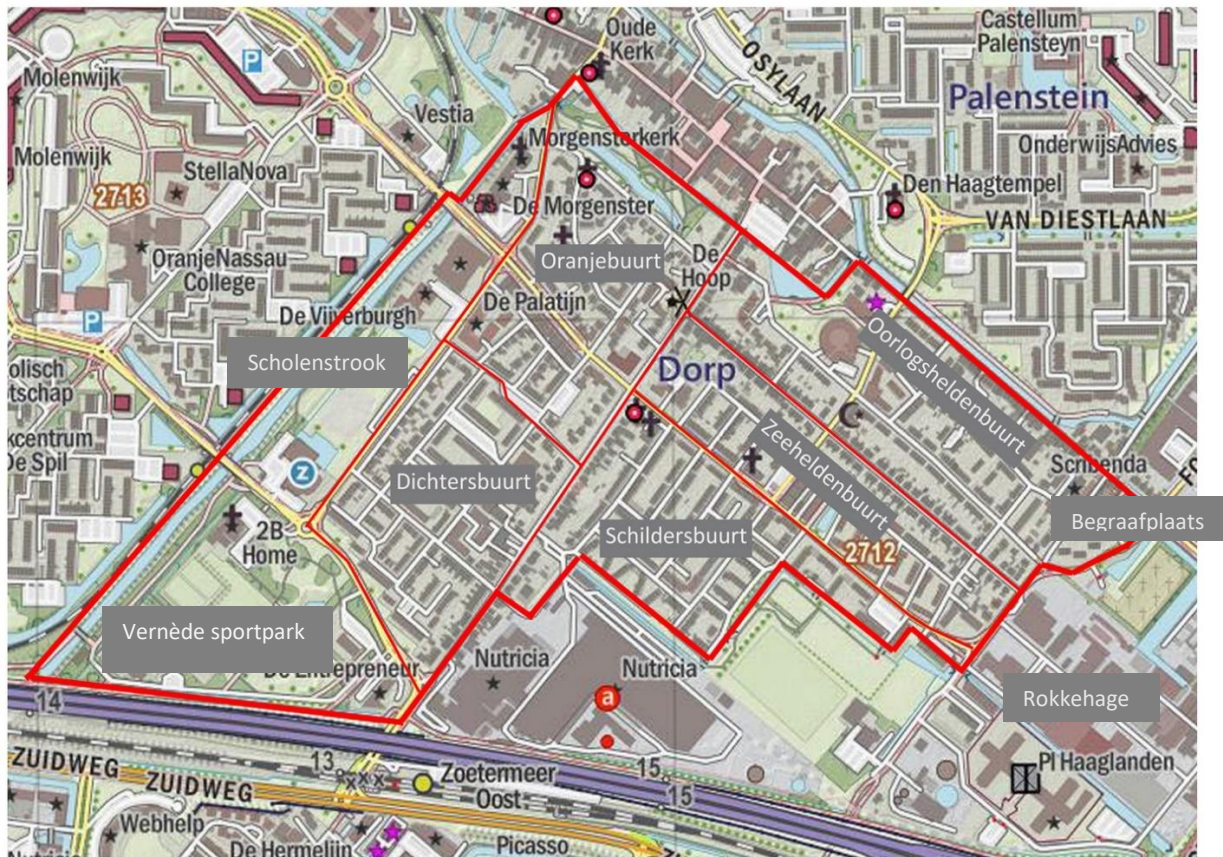


# Kleine topografie









De vijf naoorlogse woonbuurtbuurten van Zoetermeer zijn in volgorde van aanleg:

1. Oorlogsheldenbuurt (1954 e.v.)
2. Zeeheldenbuurt (1954 e.v.)
3. Schildersbuurt (1954 e.v.)
4. Oranjebuurt (1956 e.v.)
5. Dichtersbuurt (1956 e.v.)

Andere grote gebiedsontwikkelingen zijn:

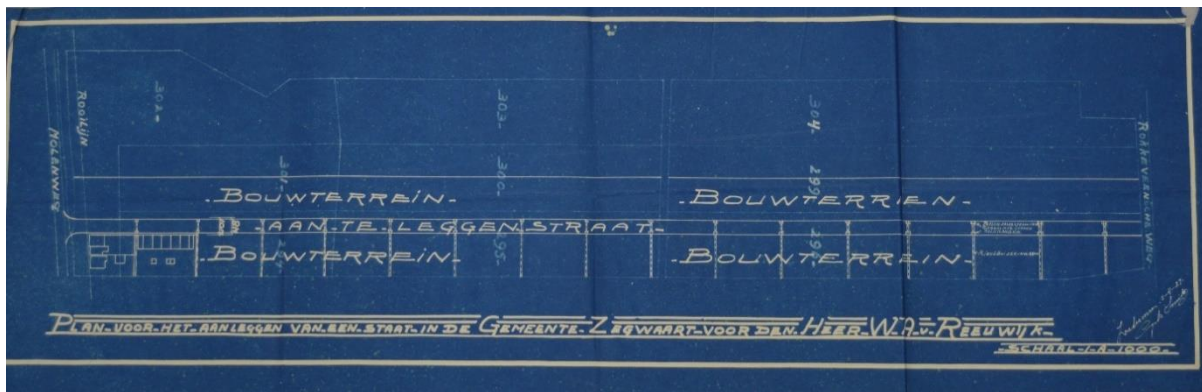
- Scholenstrook
- Burgemeester Vernède Sportpark
- Riolwaterzuivering (deel van Rokkehage)
- Industrieweg (deel van Rokkehage)
- Begraafplaats



## Hoofdstuk 1. Uitbreidingsplannen in onderdelen

### 1.1 Gemeente Zegwaart (tot 1 mei 1935)

Op 27 maart 1927 verzoekt W.A. van Reeuwijk, eigenaar van een boerderij aan Rokkeveenseweg 34, B&W om een straat te mogen aanleggen. Tegelijk verzoekt hij de gemeente om de straat over te nemen als de straat is 'aangebouwd'. Ligging: tussen Molenweg en Rokkeveenseweg. De straat heet 'Van Reeuwijkstraat'. De vergunning wordt verleend. Dit is geen 'uitbreidingsplan' op grond van de Woningwet maar een vergunning voor een weg op grond van de gemeentelijke Bouw- en Woningverordening. Vervolgens gaat dit initiatief over in het eerste 'moderne' uitbreidingsplan van Zegwaart. (SAZ 003-941).

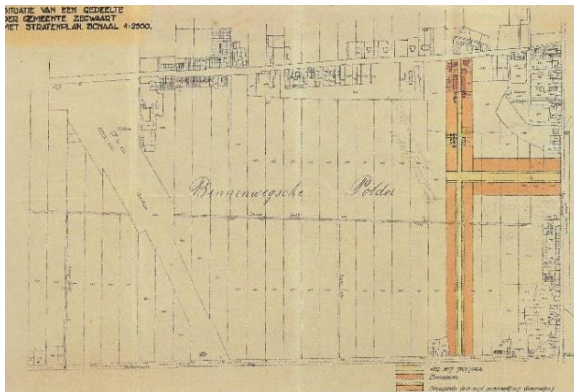


In 1930 verkoopt Van Reeuwijk ca. 30.000 m<sup>2</sup> bouwterrein aan de gemeente. Op 29 augustus 1930 bespreekt gemeenteraad een 'stratenplan': een nieuwe 'zijstraat' aan de Molenweg, de zgn. Van Reeuwijkstraat; hij wordt de 'Molenstraat', de Molenweg wordt 'Stationsstraat'. Op 11 augustus stelt de gemeenteraad dit plan onder de titel 'uitbreidingsplan' vast, waarmee de oude term 'stratenplan' in onbruik is geraakt.

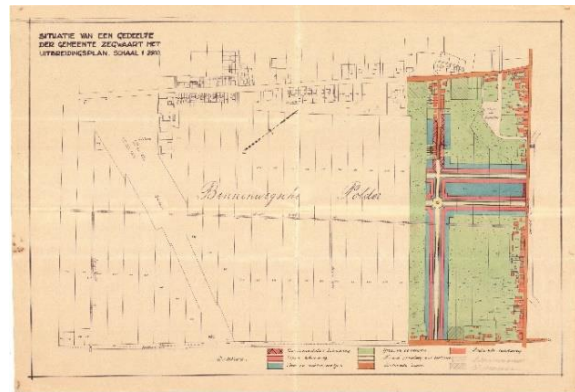


## 1930 Uitbreidingsplan Molenstraat (SAZ 003-941)

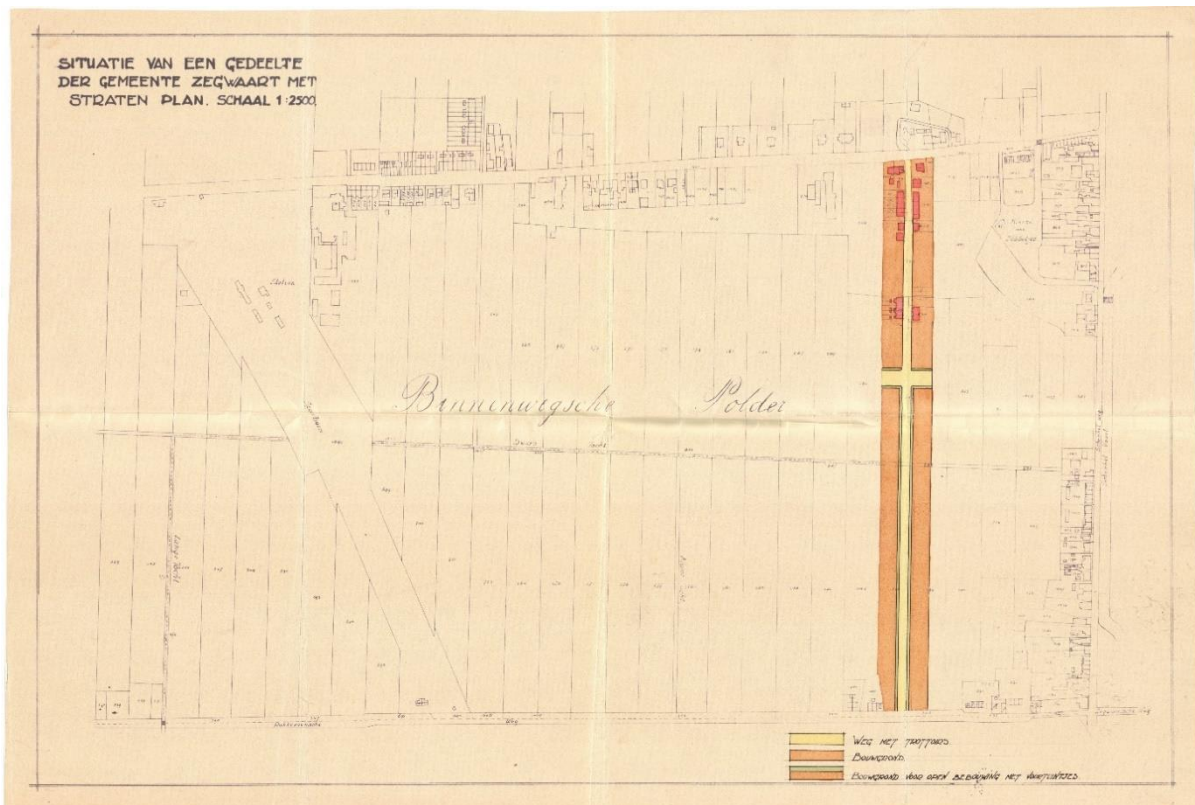
Als voorloper werden twee plannen gemaakt die uiteindelijk niet zijn gekozen. De dwarsstraten vervielen.



<https://hdl.handle.net/21.12138/26814408>



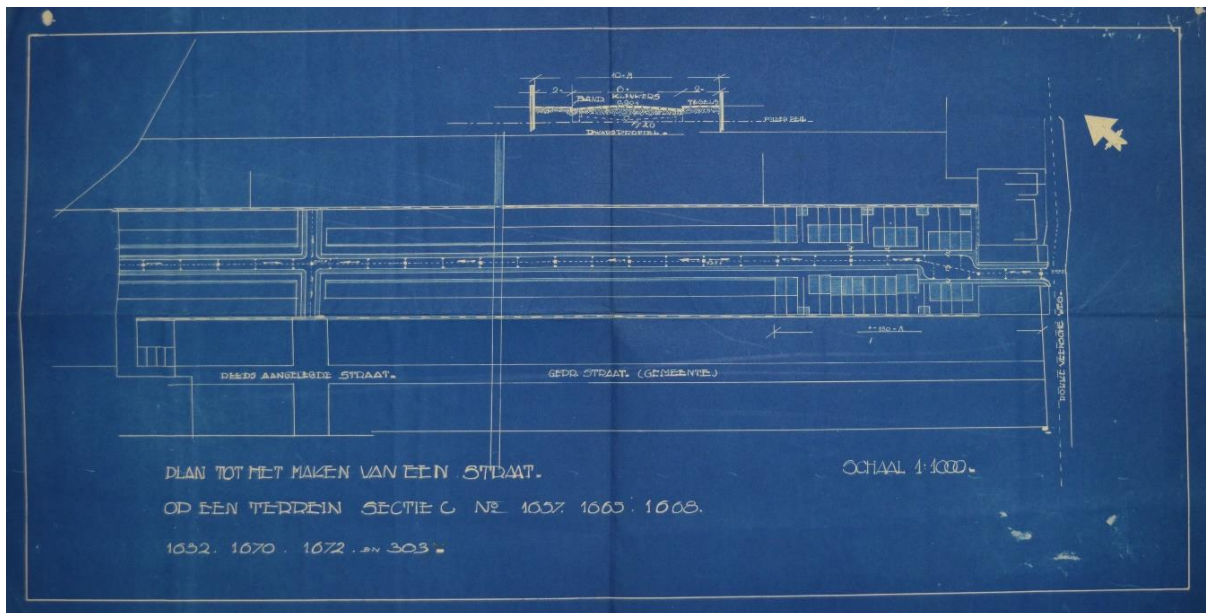
<https://hdl.handle.net/21.12138/21252420>



<https://hdl.handle.net/21.12138/21252338>

Tevens neemt de Raad een rooilijnbesluit, legt een bouwverbod op een strook grond 'in het belang van stelselmatige bebouwing', en stelt een bebouwingsverordening vast voor de Molenstraat.

1931 Straatbesluit voor een parallelstraat van de Molenstraat (met woningbouwmogelijkheid) voor de heer Geers.

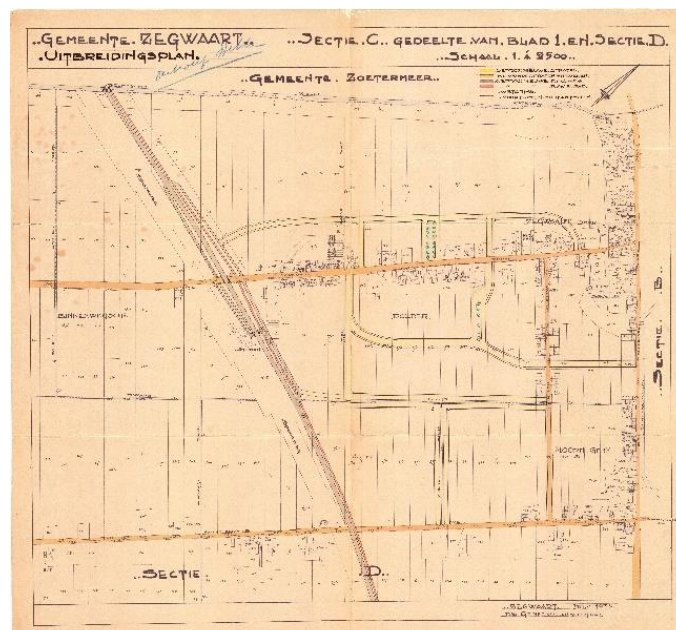


<https://hdl.handle.net/21.12138/25064102>

Raadsbesluit 14 augustus. (SAZ 004-1482)

Gedeputeerde Staten keuren dit plan niet goed (18 januari 1932): 'een uitbreidingsplan wordt in overweging gegeven', volgens de in 1931 herziene Woningwet.

De gemeenteopzichter (J. Dekker) maakt een ontwerpplan in onderdelen, maar de Inspecteur Volkshuisvesting wil een eenvoudiger plan. (SAZ 004-1482)

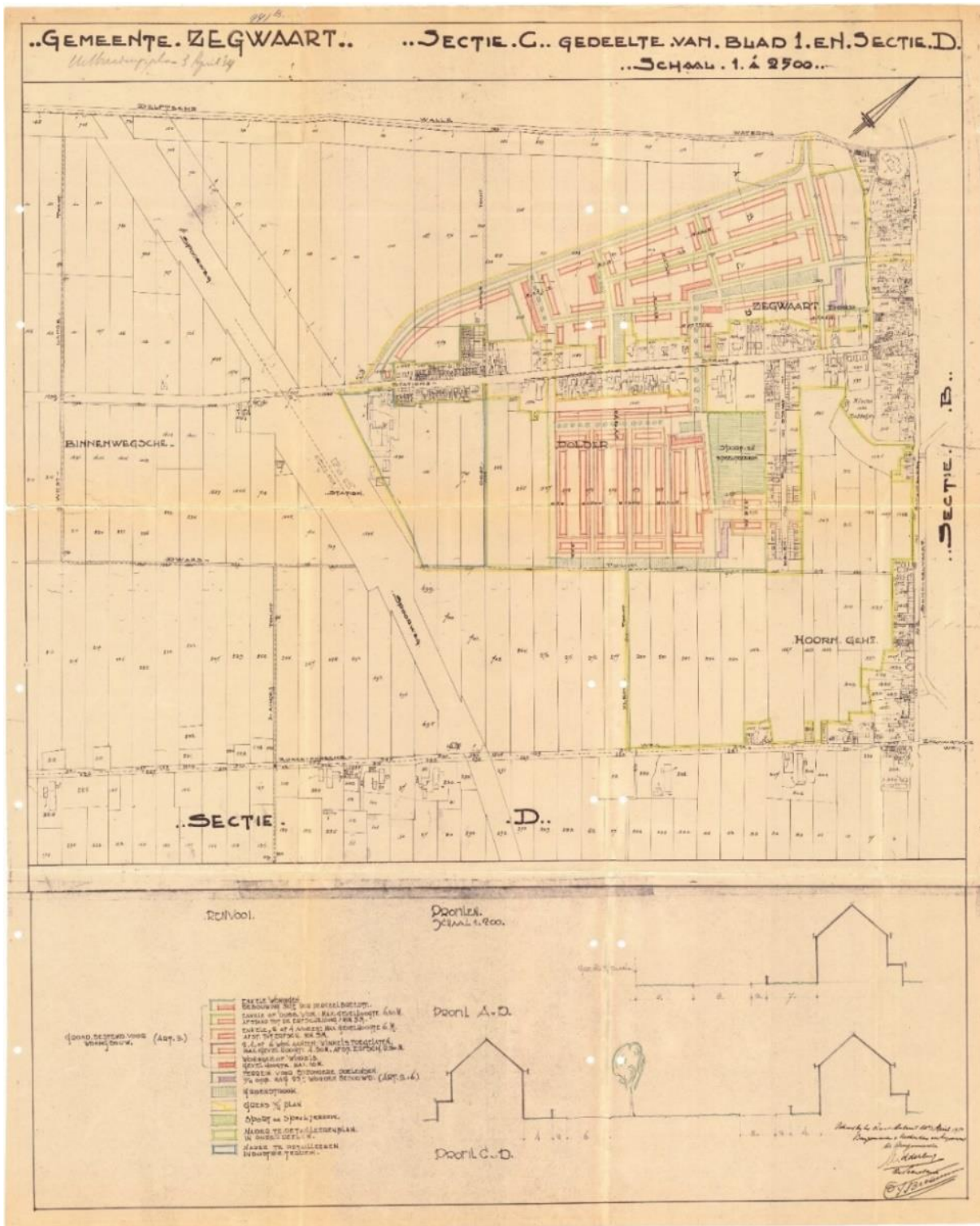


<https://hdl.handle.net/21.12138/25064236>

Dat uitbreidingsplan komt er in 1934.



1934 Uitbreidingsplan in onderdelen Zegwaart (SAZ 003-941 b)



<https://hdl.handle.net/21.12138/21252491>

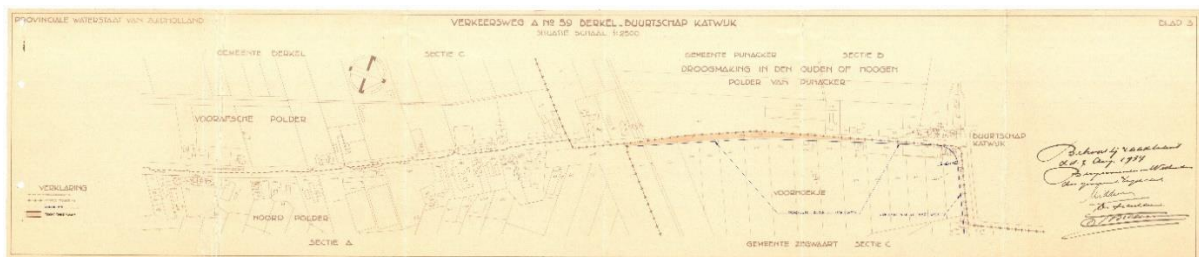
De Raad stelt het plan vast op 3 april, goedkeuring van GS volgt op 28 augustus. Door een misverstand wordt het plan in kroonberoep afgekeurd, maar vervolgens toch goedgekeurd (1936). De opsteller is *Stad en Landschap*. Er is een toelichting.

Er is ook een rioleringsplan gemaakt, met kostenraming voor riolering en plantsoenaanleg.



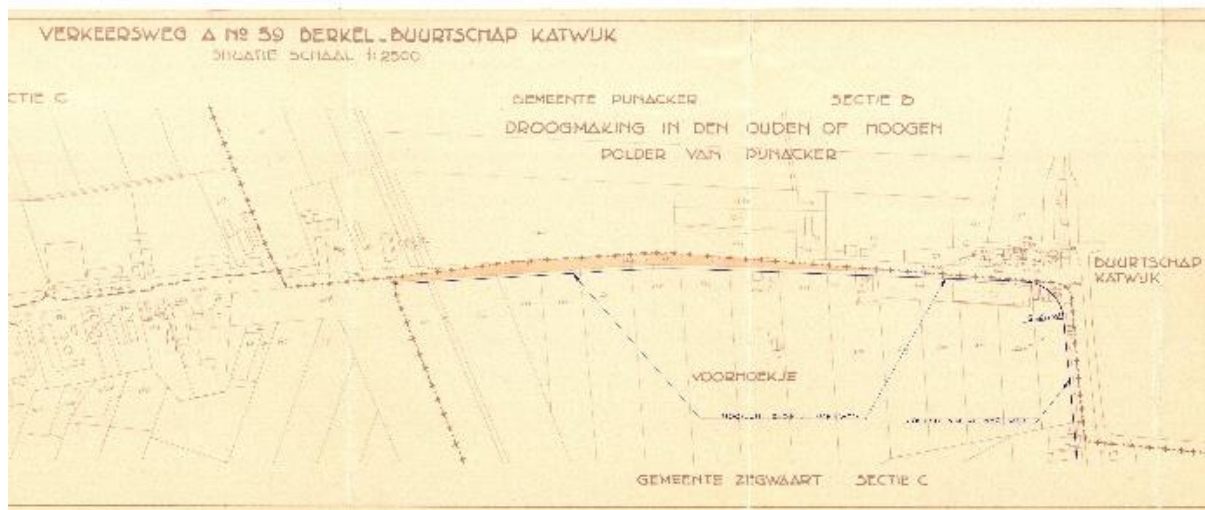
1934 Rooilijnbesluit weg naar Pijnacker SAZ 004-1484

Raadsbesluit 7 augustus 1934



<https://hdl.handle.net/21.12138/25064348>

Fragment:

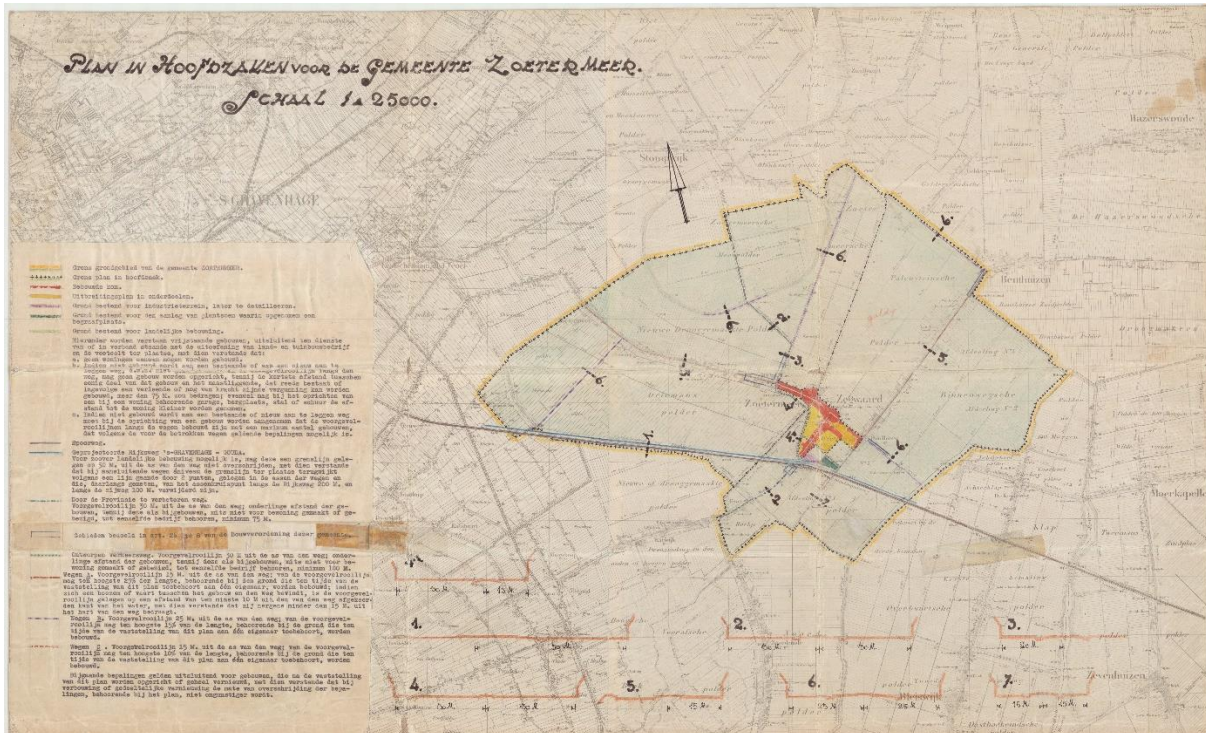




## 1934 Uitbreidingsplan in hoofdzaak

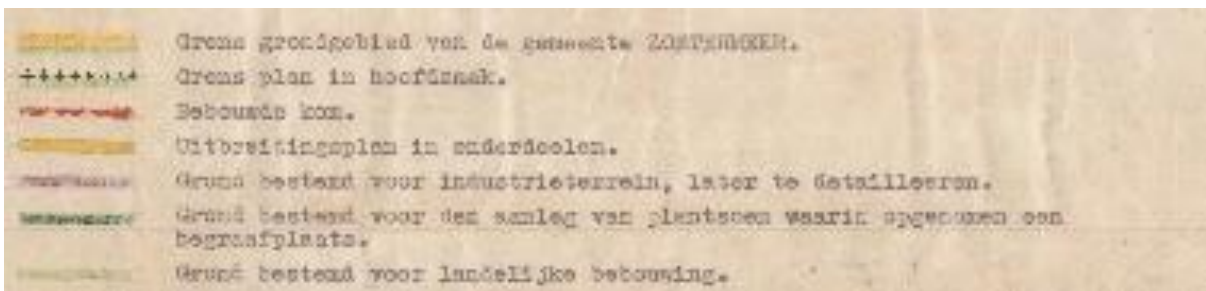
De (gezamenlijke) burgemeester van Zegwaart en Zoetermeer geeft opdracht aan *Stad en Landschap* voor zo'n plan voor beide gemeenten gezamenlijk. B&W van Zoetermeer ontkent later opdracht te hebben gegeven. (Brief Stad en Landschap 28 januari 1934, SAZ 003-1482).

## 1935 Uitbreidingsplan in hoofdzaak Zoetermeer (SAZ 003-941, 005-547)



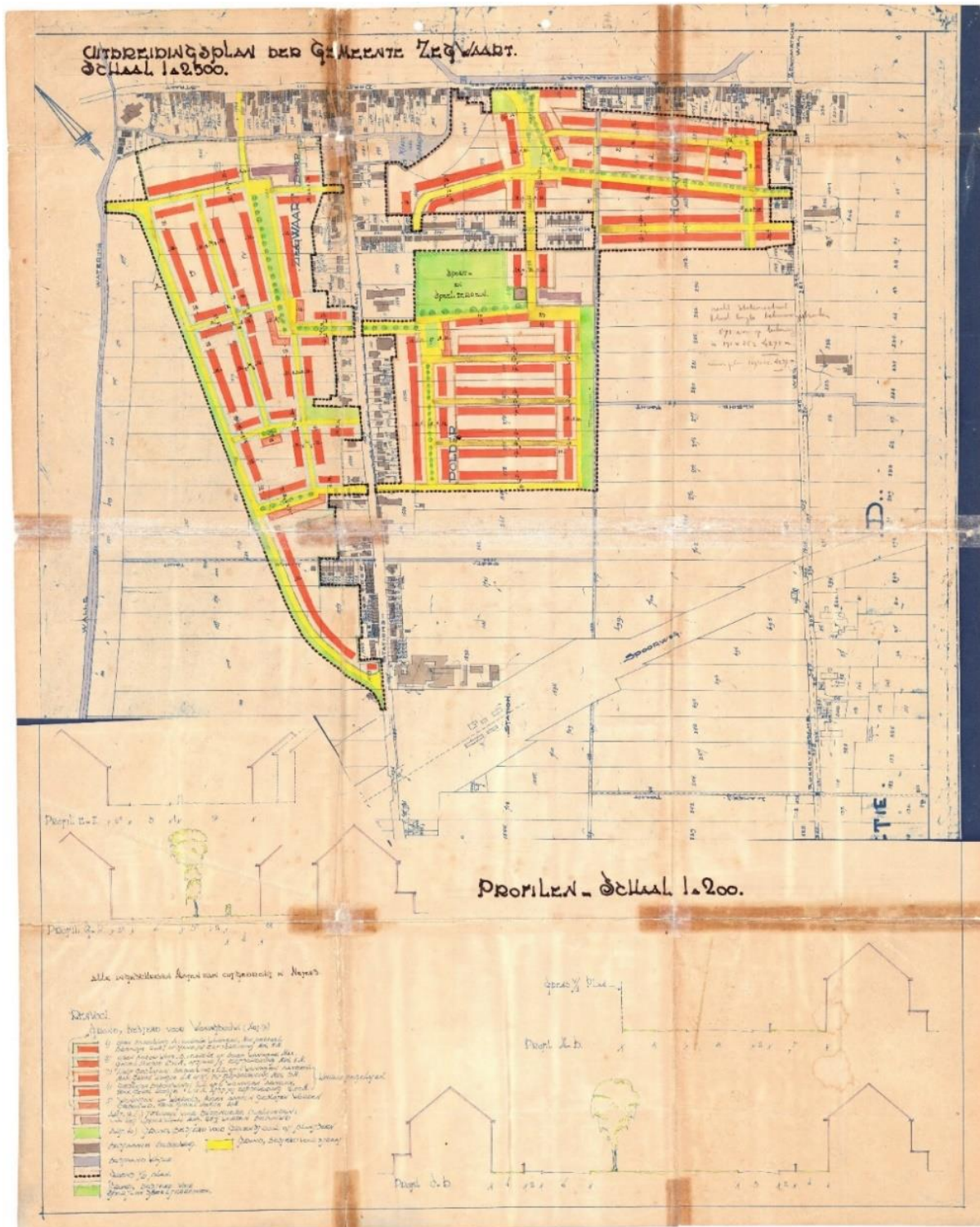
<https://hdl.handle.net/21.12138/21252641>

Fragment van de legenda:



Dit is het Plan in hoofdzaak zoals aanvaard door de Raad van Zegwaart (25 maart). Er waren vier bezwaarschriften. GS gaat op 17 december akkoord. Er is een Toelichting.

1935 Aangevuld Uitbreidingsplan in onderdelen Zegwaart 1934 (SAZ 003-941, 004-1483)



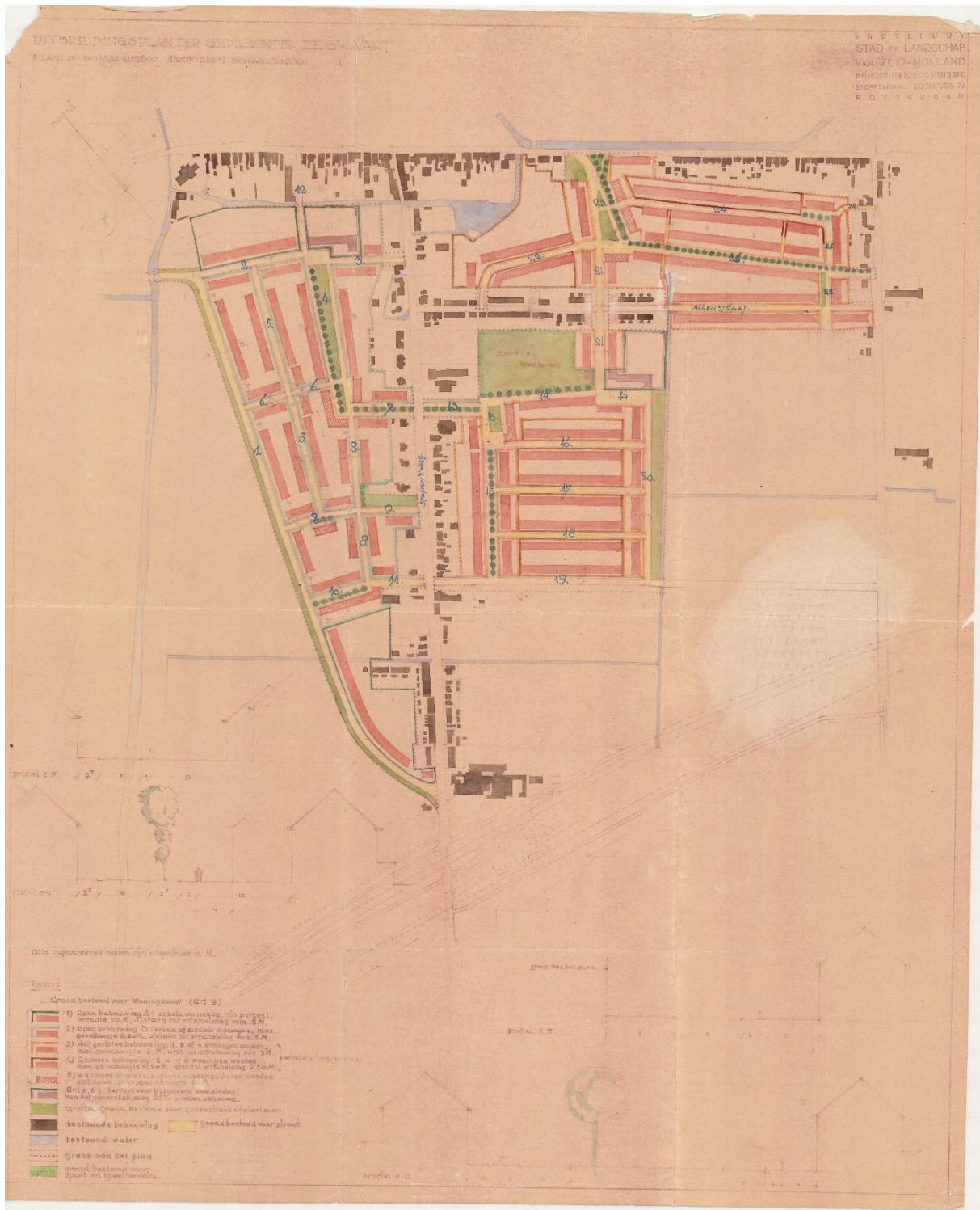
<https://hdl.handle.net/21.12138/21310781>

Het plan wordt uitgebreid: extra terrein van 8 ha voor bebouwing ten zuiden van de Schinkelweg, plus nieuwe bebouwingsvoorschriften, ook voor de Molenstraat).

Goedkeuring door GS op 30 maart 1935. Door de Kroon wordt Plan in hoofdzaak vernietigd (6 april 1936). Plan in onderdelen blijft in stand (KB 21 november 1936).



1936 Uitbreidingsplan in onderdelen (SAZ 004-1482, 005-547, 120-72, 120-73)



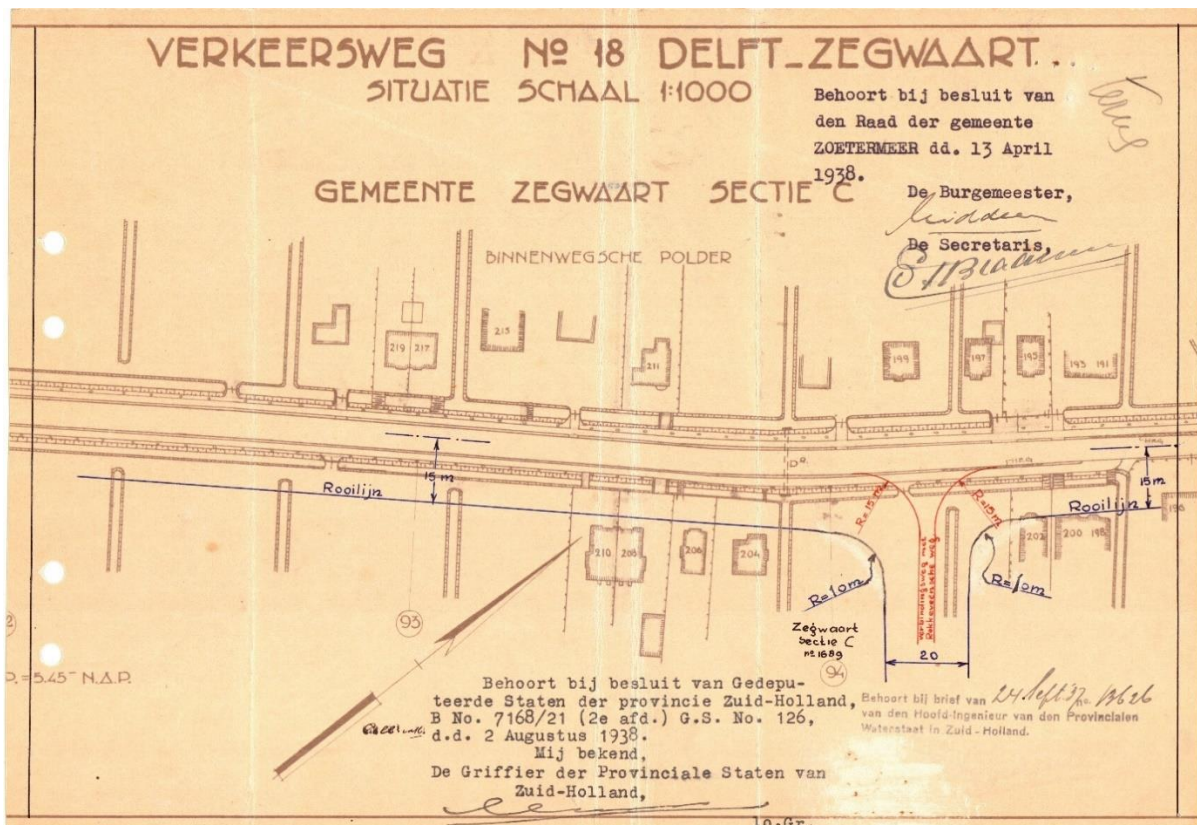
<https://hdl.handle.net/21.12138/25108999>

De Raad van de fusiegemeente Zoetermeer stelt het plan vast op 6 april 1936, GS gaat akkoord op 30 maart 1937. Het oude plan van Zegwaart wordt tegelijk ingetrokken.

## 1.2 Gemeente Zoetermeer (vanaf 1 mei 1935)

Er zijn geen plannen op grond van de Woningwet van de danmalige gemeente Zoetermeer, dus van vóór 1 mei 1935, bekend.

1938 Rooilijnwijziging Provinciale weg no. 18 (SAZ 004-1484)

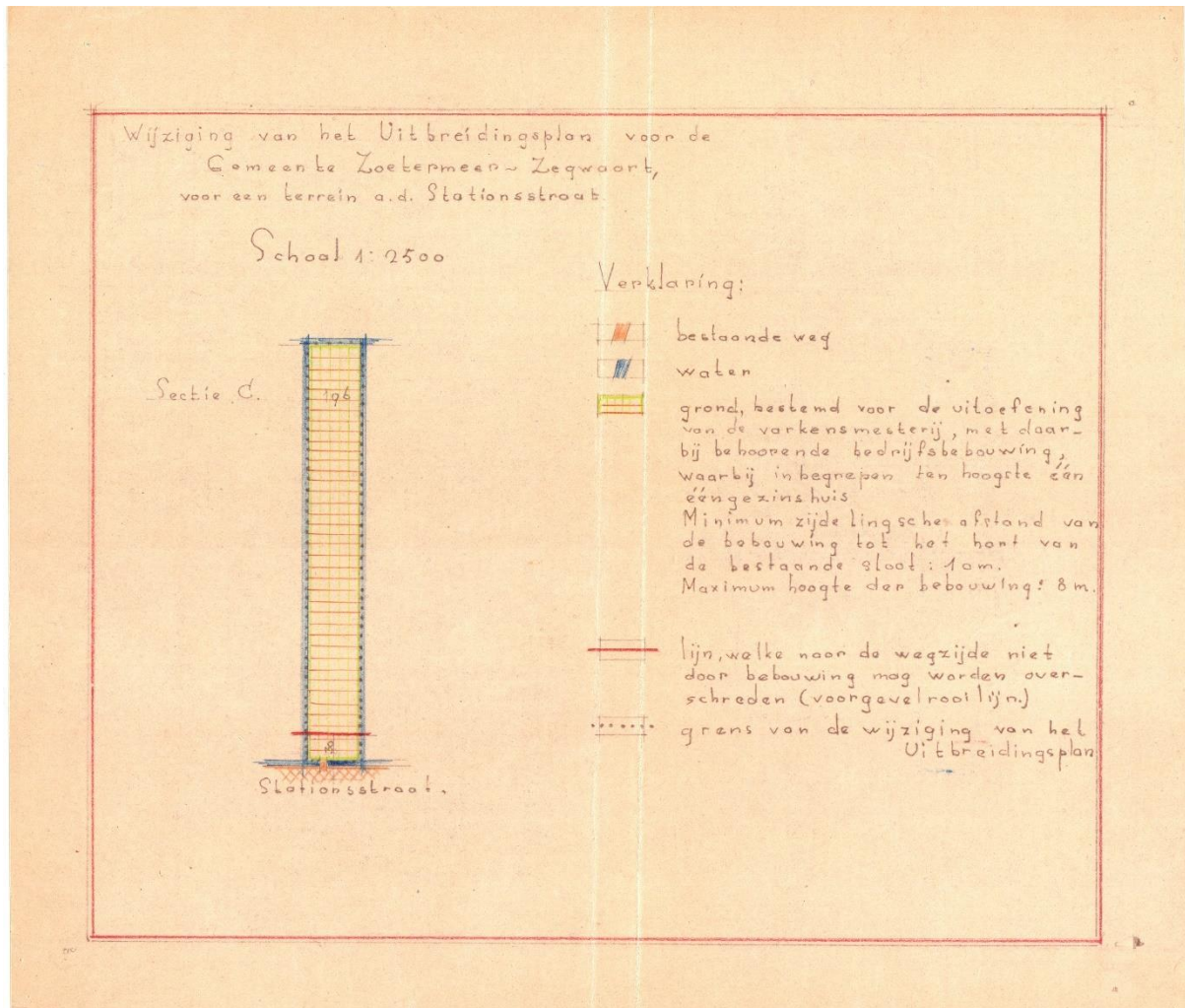


<https://hdl.handle.net/21.12138/25064560>

Het besluit wordt door de Raad op 13 april 1938 vastgesteld, goedkeuring GS volgt op 2 augustus 1938.



1939 Wijziging Uitbreidingsplan in hoofdzaak (Stationsstraat) SAZ 120-68

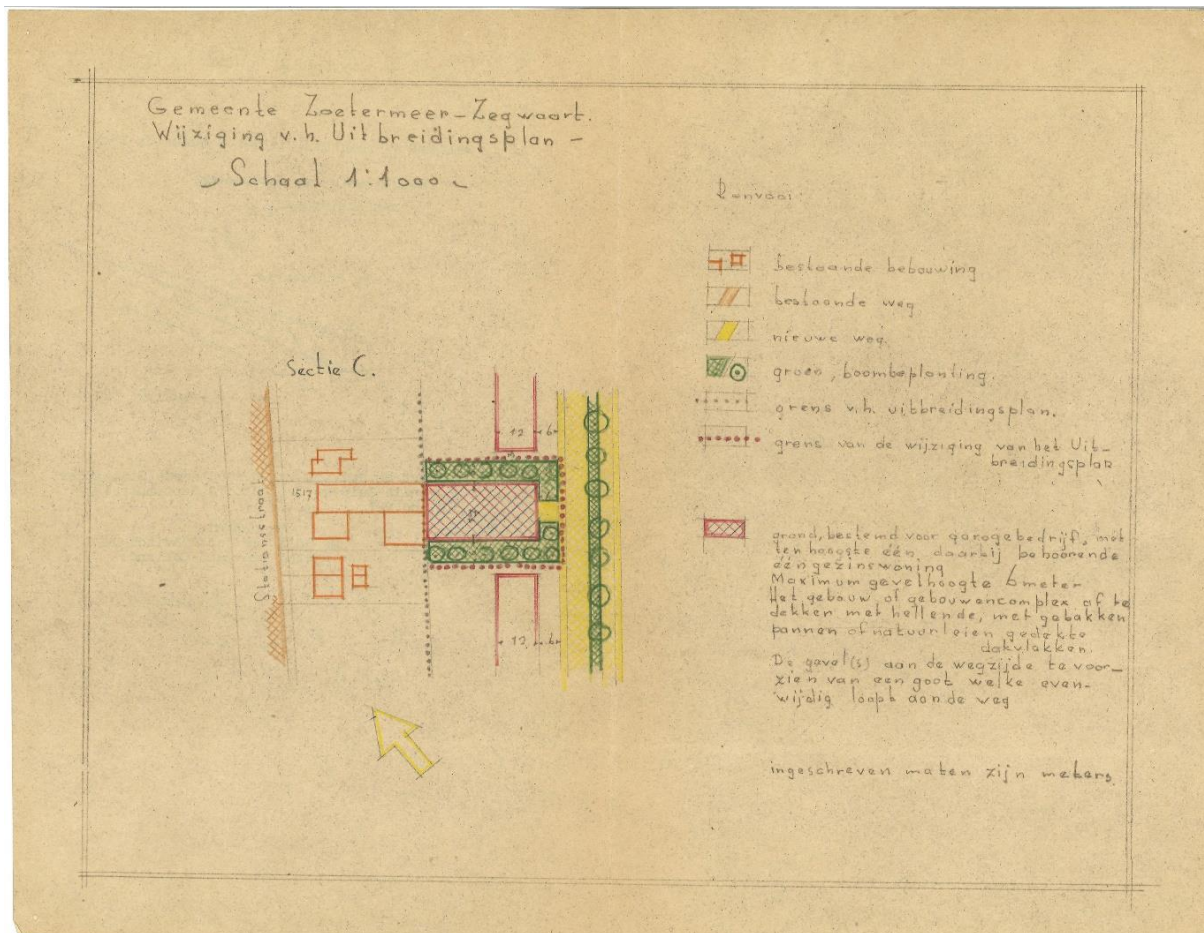


<https://hdl.handle.net/21.12138/25086559>

Voor varkensmesterij J.Th. Barbier, Stationsstraat, strijdig met landelijke bebouwing want minder dan 75 meter af gelegen van het naastgelegen gebouw.

Raad 9 augustus 1939. GS akkoord 29 augustus.

1939 Wijziging Uitbreidingsplan in onderdelen) SAZ 120-69



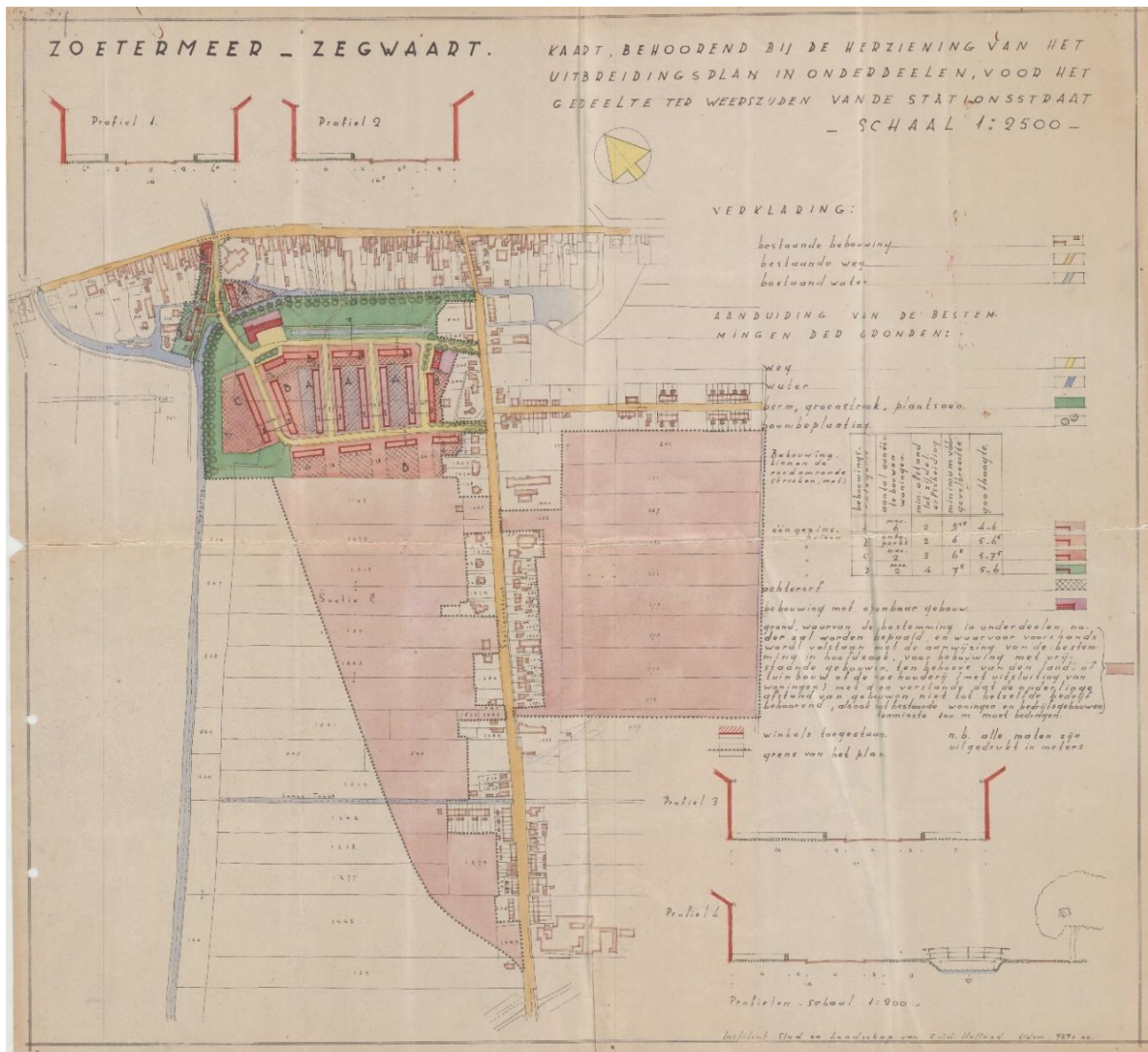
<https://hdl.handle.net/21.12138/21817276>

Vestiging nieuw busstation voor Citosa aan de Stationsstraat.

Raad 9 augustus 1939, GS akkoord 12 september.



1940 Herziening Uitbreidingsplan in onderdelen, ten westen van de Stationsstraat  
SAZ 005-549



<https://hdl.handle.net/21.12138/21252906>

Herziening omdat voorgaande plan (1935) niet tot uitvoering kwam.

Gemeente heeft gronden aangekocht in noordelijke plandeel ten westen van de Stationsstraat. (Grondaankopen: SAZ 005-37, 42, 47)

Vastgesteld door Raad 7 mei, goedkeuring GS 5 augustus.

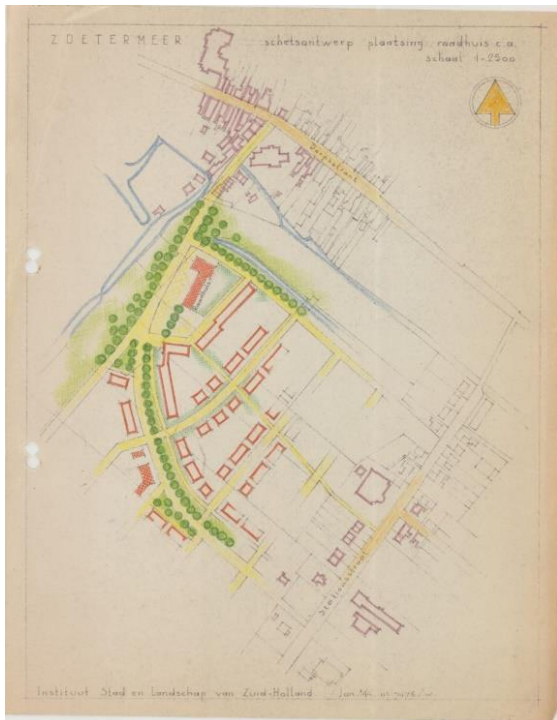
Toelichting d.d. 11 april 1940, tevens ontwerp-voorschriften

1944 Herziening Uitbreidingsplan in onderdelen SAZ 005-549

NB Gemeenteraad is ontbonden, alleen-regerende burgemeester.

20 juni 1944, concept van *Stad en Landschap*, met nieuw Raadhuis, niet vastgesteld.

Alleen illustraties bekend



<https://hdl.handle.net/21.12138/21253027>

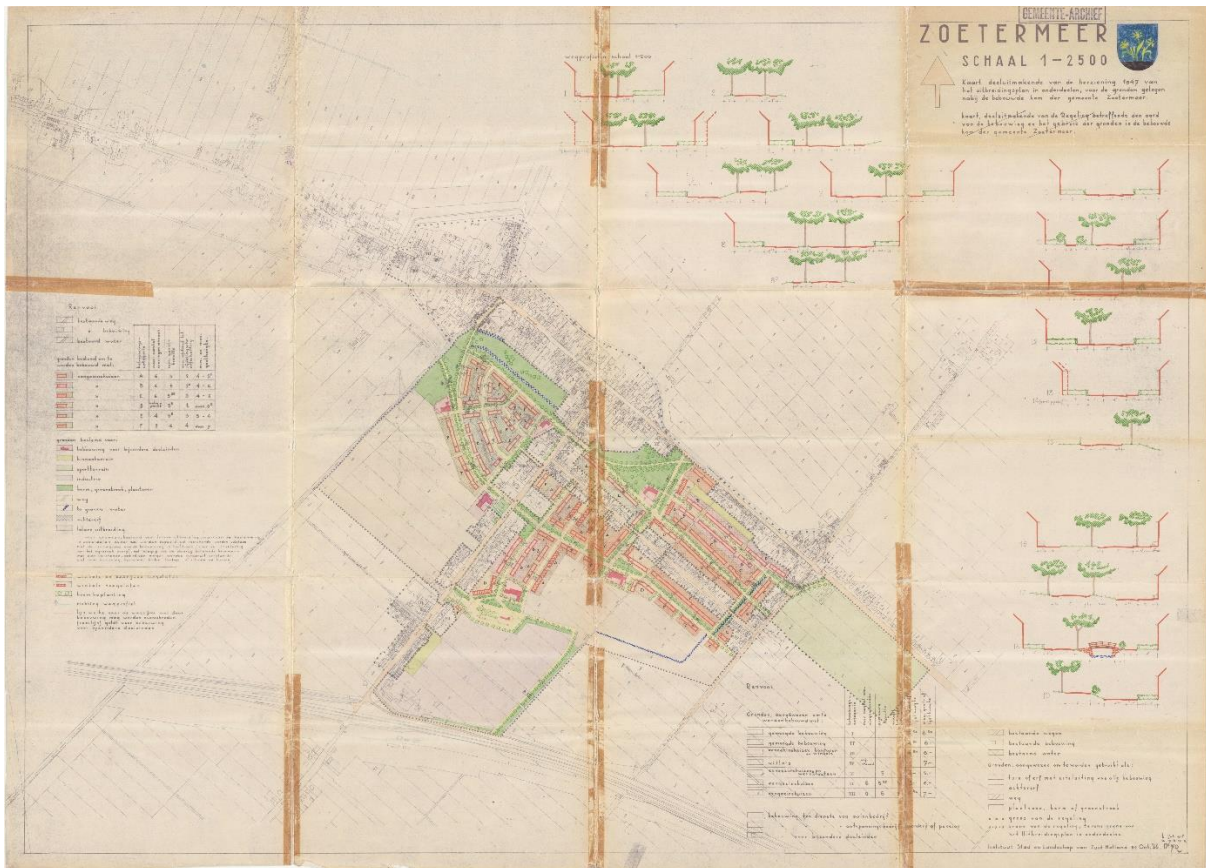
1945

Noodgemeenteraad (benoemd).

1946

Gekozen gemeenteraad, 4 september.

# 1946 Herziening Uitbreidingsplan in onderdelen SAZ 005-550, 120-65



<https://hdl.handle.net/21.12138/21253258>

30 mei 1947 Raadsbesluit.

Uitgebreide toelichting met prognoses.



# 1947 Herziening Uitbreidingsplan in hoofdzaak SAZ 005-548, 005-550



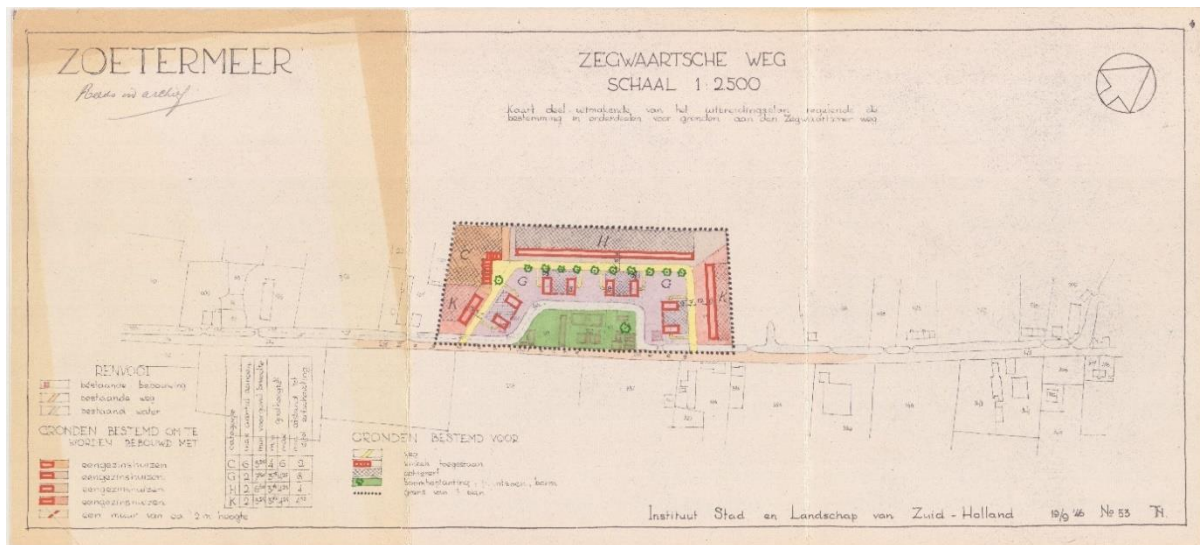
<https://hdl.handle.net/21.12138/22503162>

Fragment Dorp (links plankaart, rechts schema uit de Toelichting)



Raadsbesluit 30 maart 1947, goedkeuring GS 27 april 1948 (behalve onderdeel glastuinbouw).

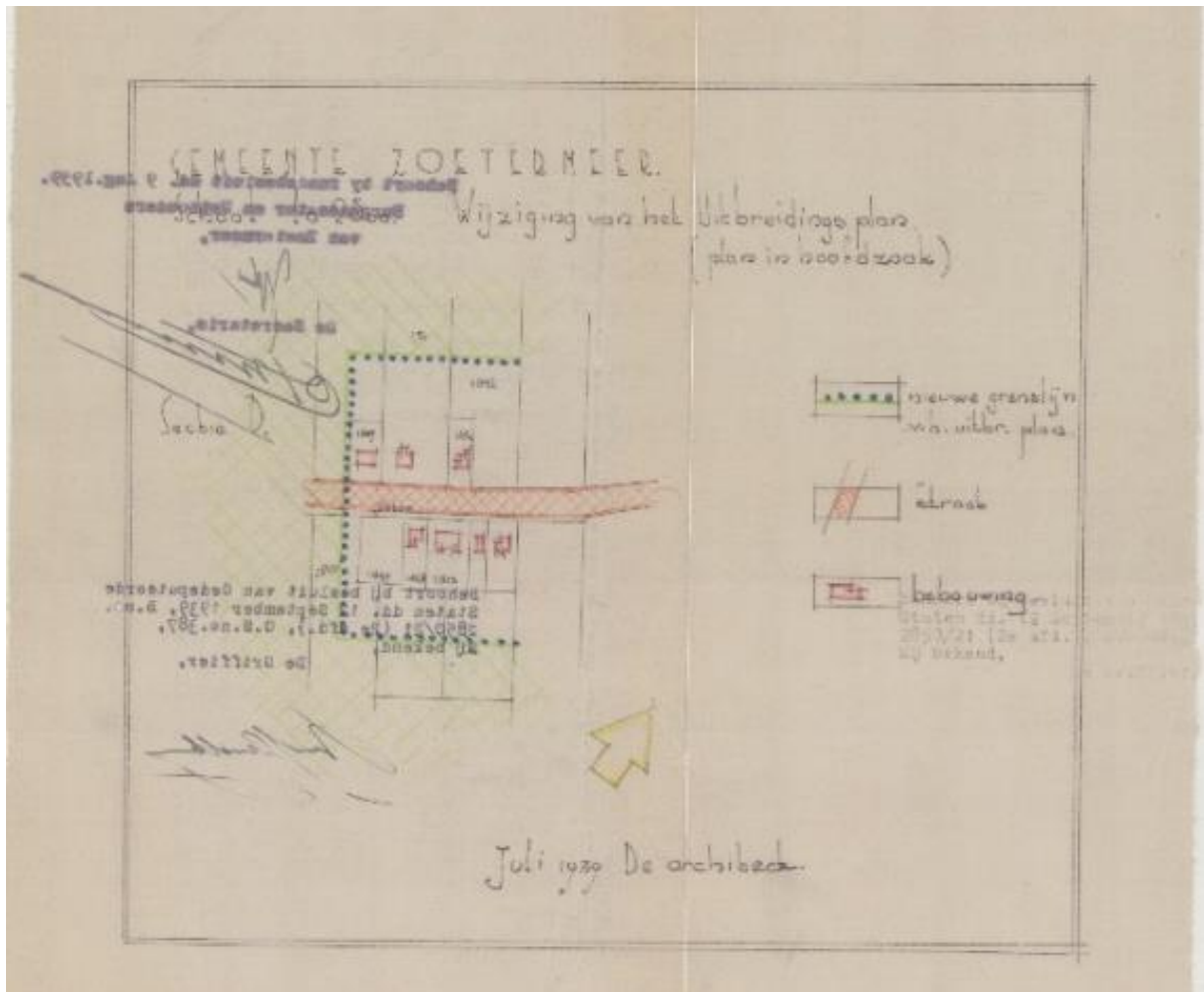
1946-1947 Zegwaartseweg SAZ 005-549



<https://hdl.handle.net/21.12138/25086831>

Ontwerpplan in hoofdzaak bevat een onderdeel met arbeiderswoningen. In het vastgestelde plan van 1947 is dat vervallen.

1939/1947 Wijziging Uitbreidingsplan in hoofdzaak SAZ 005-548



<https://hdl.handle.net/21.12138/21252753>

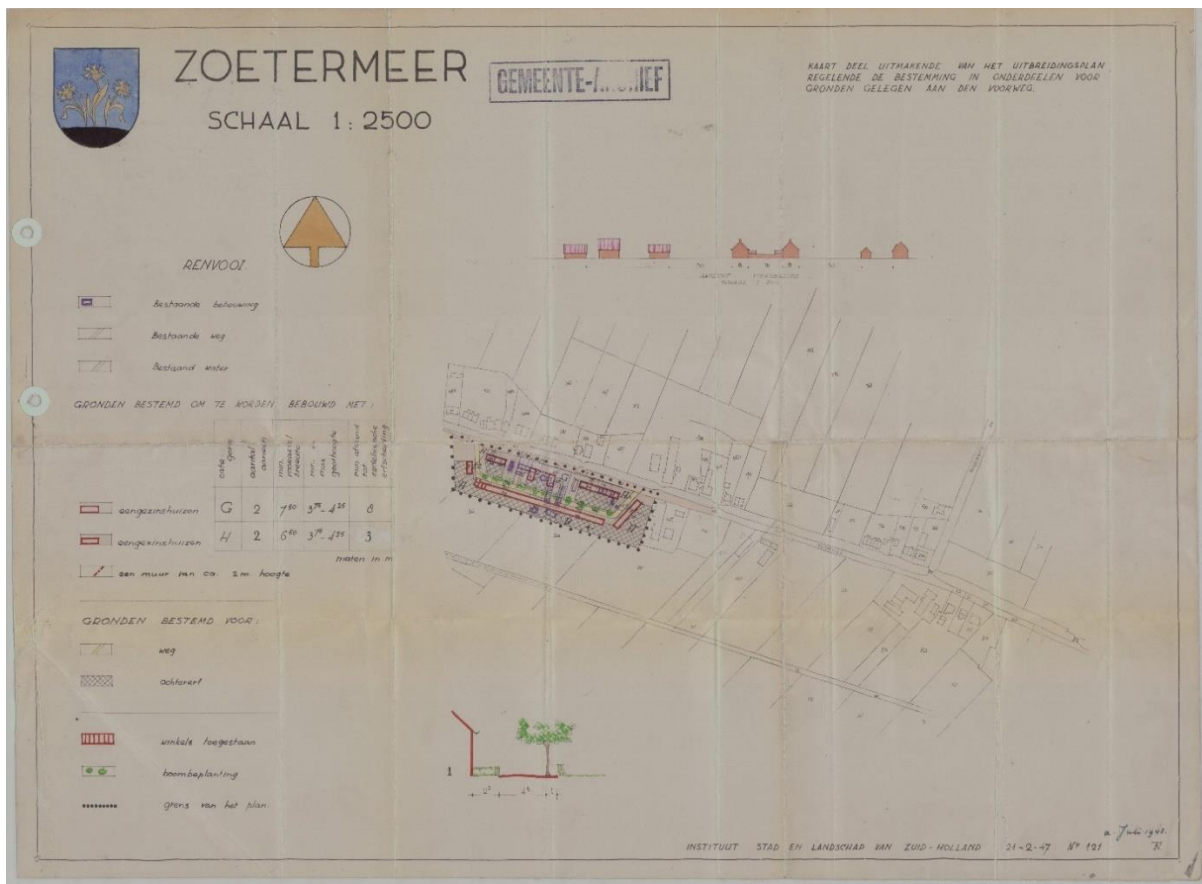
Betreft zuidelijk deel Stationsstraat, opgenomen in herziening 1947.



Fragment herziening 1947: Wijzigingsplan 1939 past in gele vlakje Stationsstraat.



1947 Uitbreidingsplan in onderdelen Voorweg SAZ 005-550



<https://hdl.handle.net/21.12138/21253130>

Apart plan om in voormalig Zoetermeer ook uitbreidingsmogelijkheden scheppen.

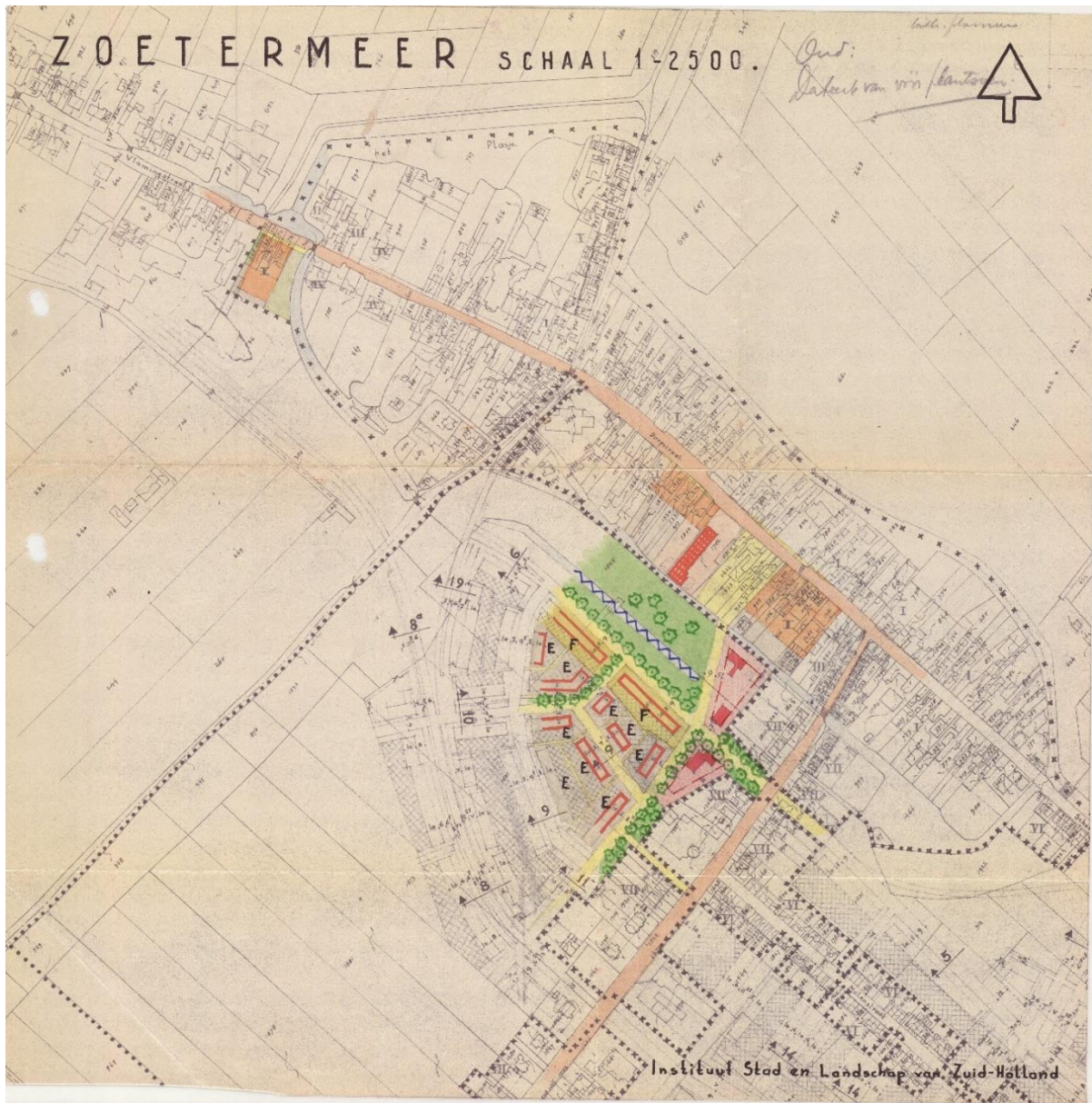
Sanering 'Oude fabriek' (voormalige melkfabriek, in gebruik als woonruimte).

Raadsbesluit 30 juli 1947, goedkeuring GS 14 mei 1948

Fragment:



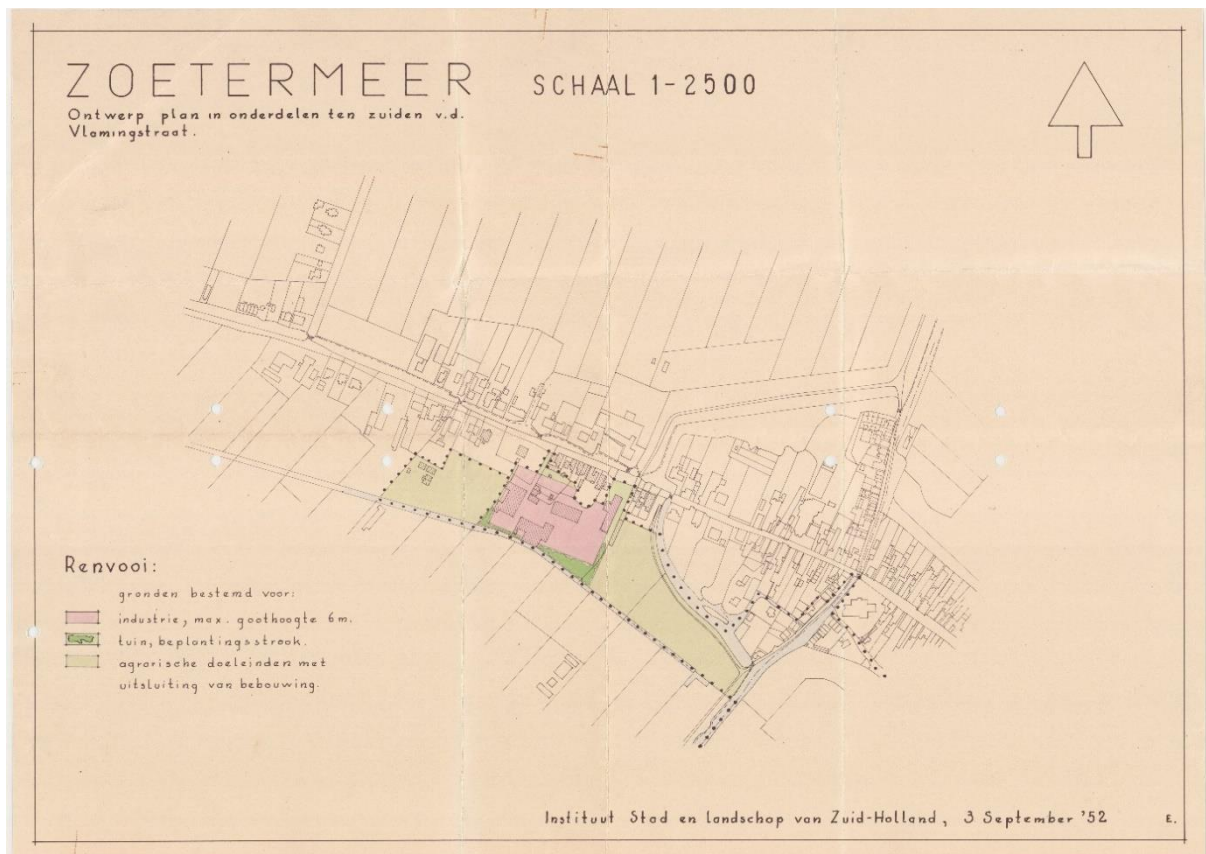
1951 Herziening uitbreidingsplan in onderdelen (niet doorgegaan) SAZ 005-558



<https://hdl.handle.net/21.12138/25109312>



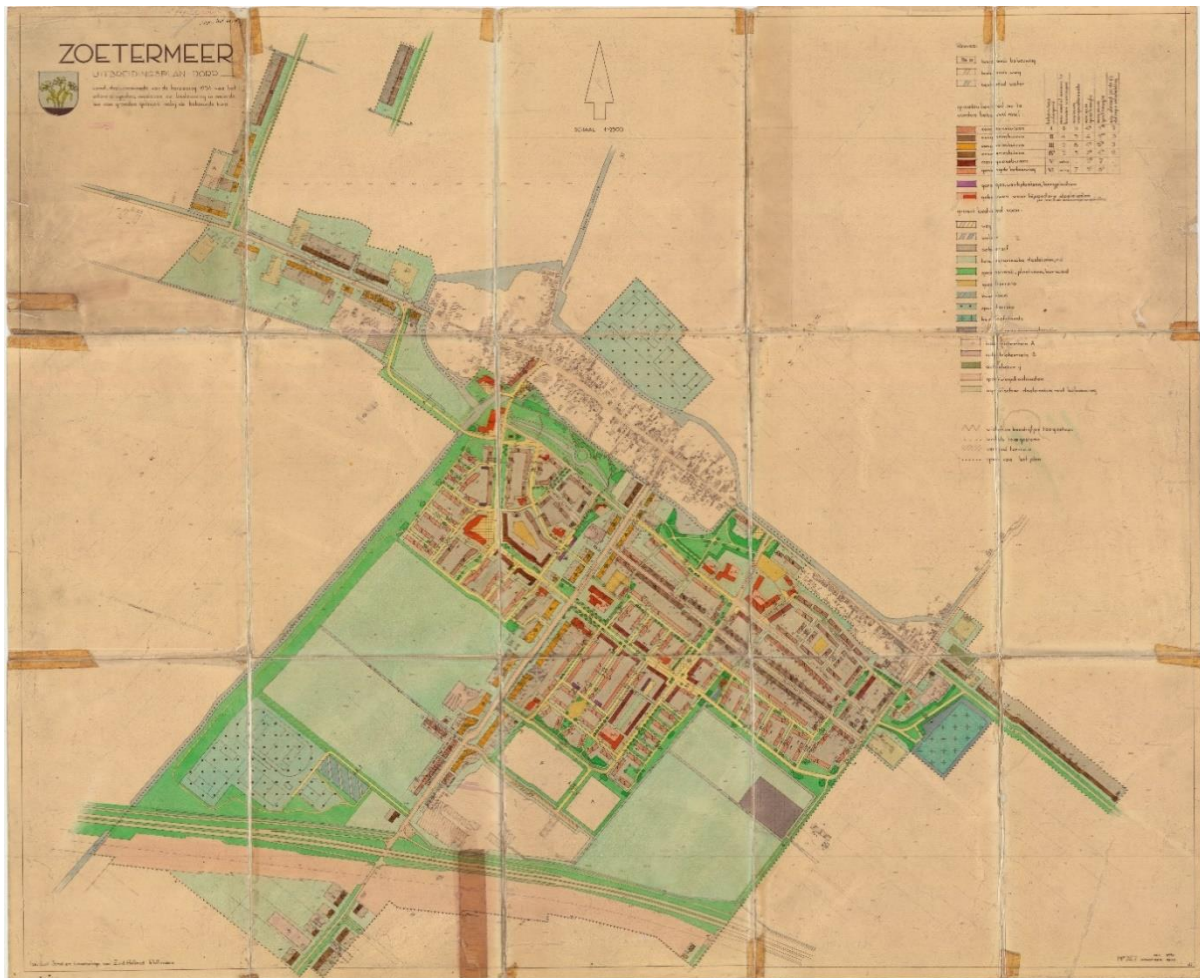
1952 Uitbreidingsplan in onderdelen Vlamingstraat (niet doorgegaan) SAZ 005-558



<https://hdl.handle.net/21.12138/25126093>

Betreft terrein van Brinkers.

1954 Herziening Uitbreidingsplan in onderdelen SAZ 005-551, 120-64

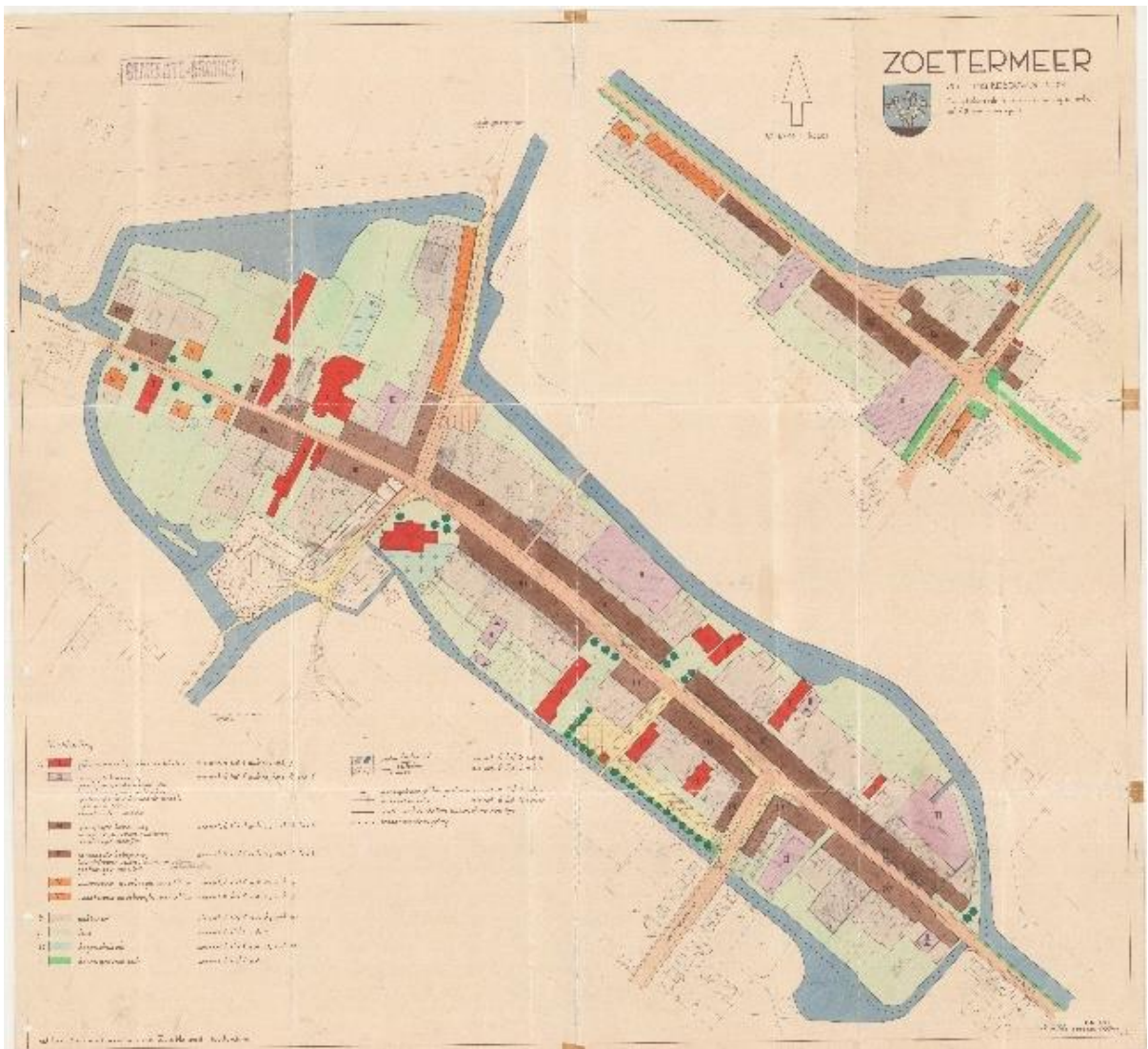


<https://hdl.handle.net/21.12138/21253377>

Woningbouw begint op gang te komen (Rijkscontingenten). Buurt na buurt wordt ontwikkeld.

Raadsbesluit 30 juli 1954, goedkeuring GS voor Uitbreidingsplan in onderdelen 15 februari 1955.

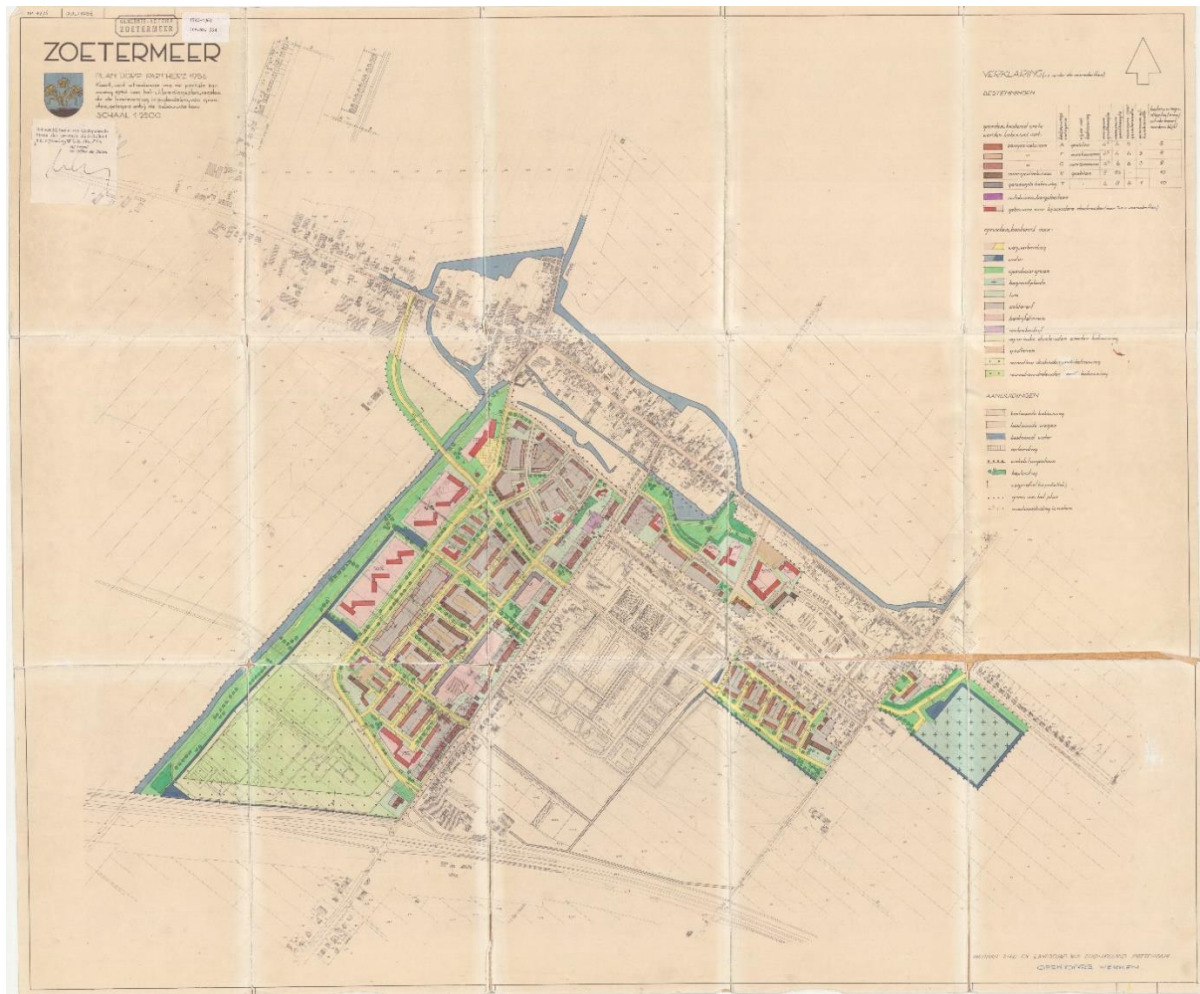
1954 Regeling bebouwde kom (niet vastgesteld) SAZ 005-558



<https://hdl.handle.net/21.12138/25125933>



## 1956 Partiële herziening Plan in onderdelen SAZ 005-554



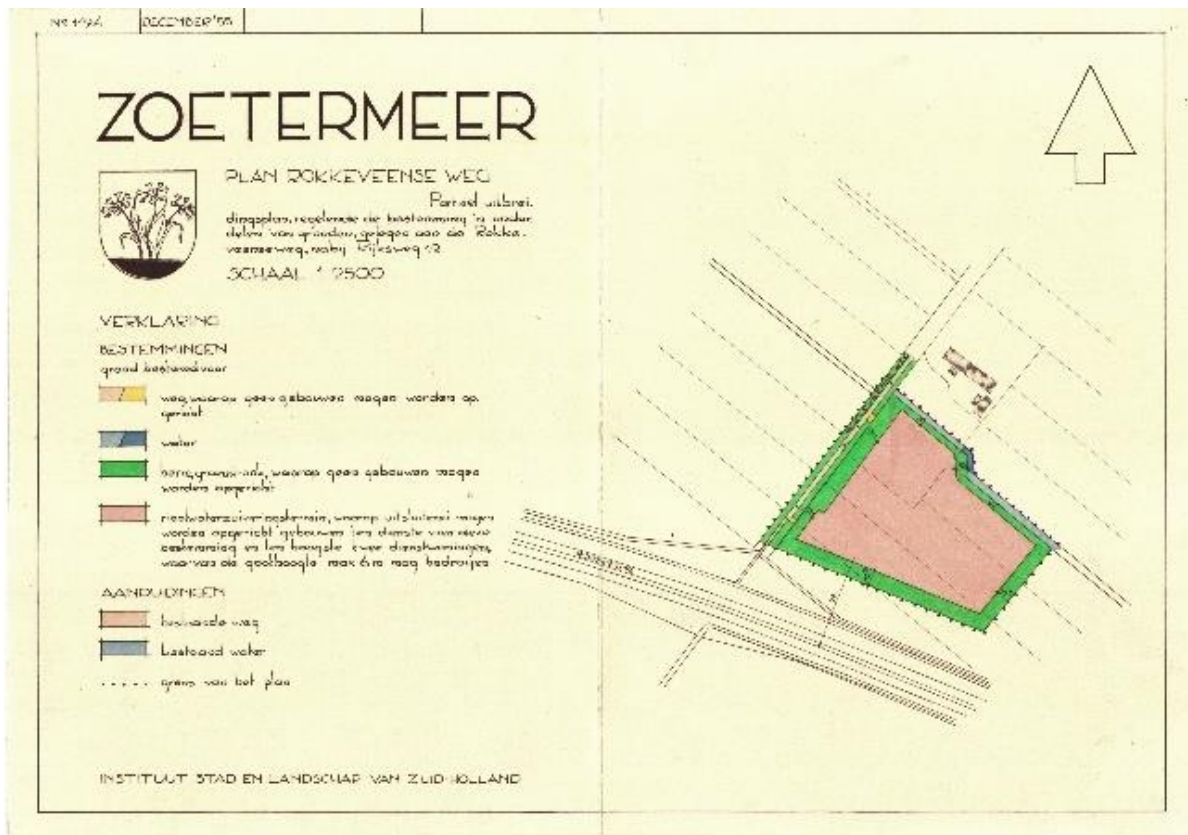
<https://hdl.handle.net/21.12138/21253460>

De Oorlogsheldenbuurt is al grotendeels gebouwd, Zeeheldenbuurt en Schildersbuurt zijn in aanbouw.

Herziening i.v.m. nieuw Raadhuis, aparte scholenstrook wegens stijgende behoefte aan scholen, en nieuwe hoofdroute Julianalaan/Karel Doormanlaan met verlenging naar het westen (Vlamingstraat/Leiden).

Goedgekeurd door GS 27 mei 1957. Met toelichting.

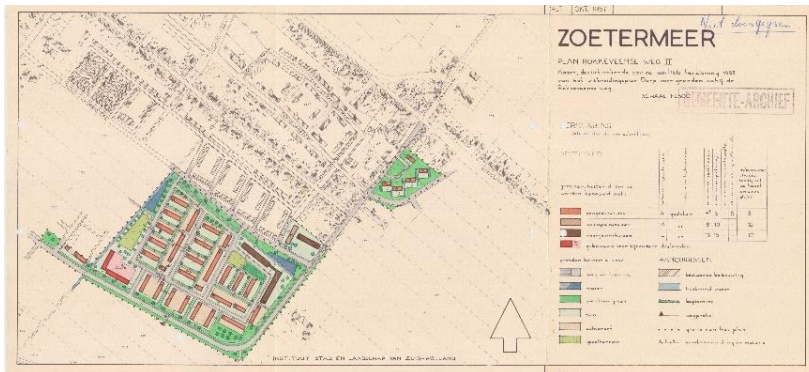
1956 Partieel plan Rokkeveenseweg SAZ 005-554, 120-62



<https://hdl.handle.net/21.12138/25087913>

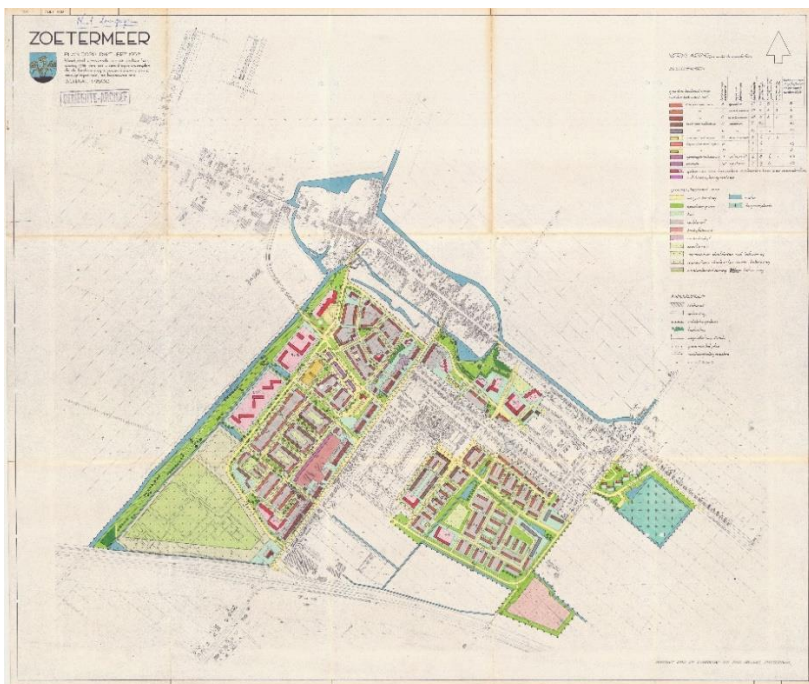
Betreft rioolwaterzuivering. Raad 3 januari 1956, GS 1 mei 1956. Met Toelichting.

## 1957-1958 Partiële herzieningen Dorp (niet vastgesteld) SAZ 005-558



1957

Herziening voor bebouwing terrein Nutricia aan Rokkeveenseweg waarvoor Nutricia geen concrete plannen heeft. Nutricia weigert de grond te verkopen.



<https://hdl.handle.net/21.12138/25126257>

1958

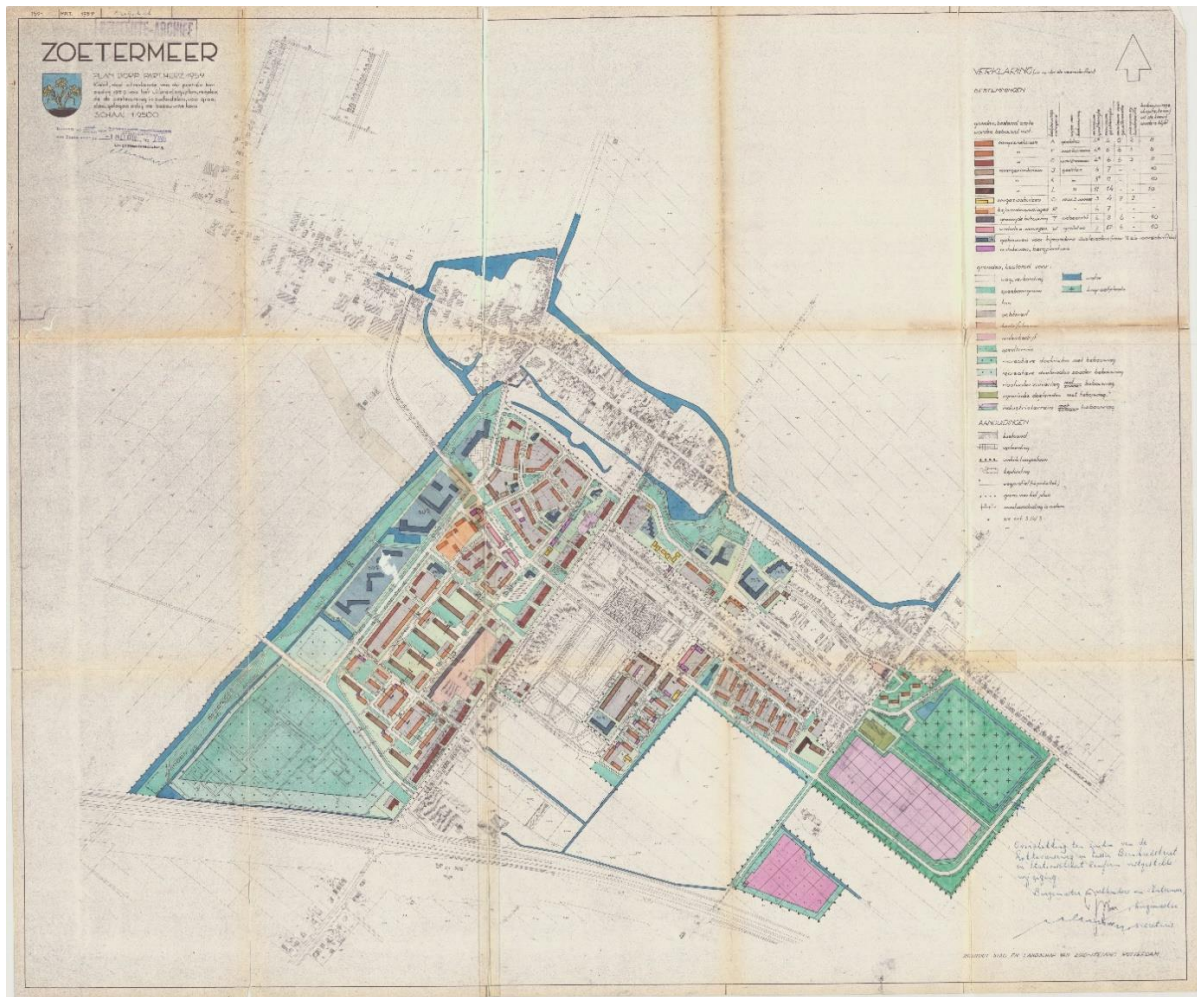
Idem.

In 1960 wordt de strook tussen Karel Doormanlaan en nieuw terrein alsnog verkocht door Nutricia (zie blz. 34).

Het hier bedoelde terrein wordt later toch aan de gemeente verkocht en is anno 2023 bebouwd met eengezinswoningen en appartementen.



## 1959 Partiële herziening Plan in onderdelen SAZ 005-555



<https://hdl.handle.net/21.12138/21253545>

Plan i.v.m. nieuw bedrijventerrein (Industrieweg/Rokkehage). Tevens verwerking plan rioolwaterzuivering van 1956.

Raadsbesluit 1 mei 1959, goedkeuring GS 28 december 1959.









Wordt ook wel 'Plan West' genoemd. Is uitwerking van Plan 4 voor de lobby.



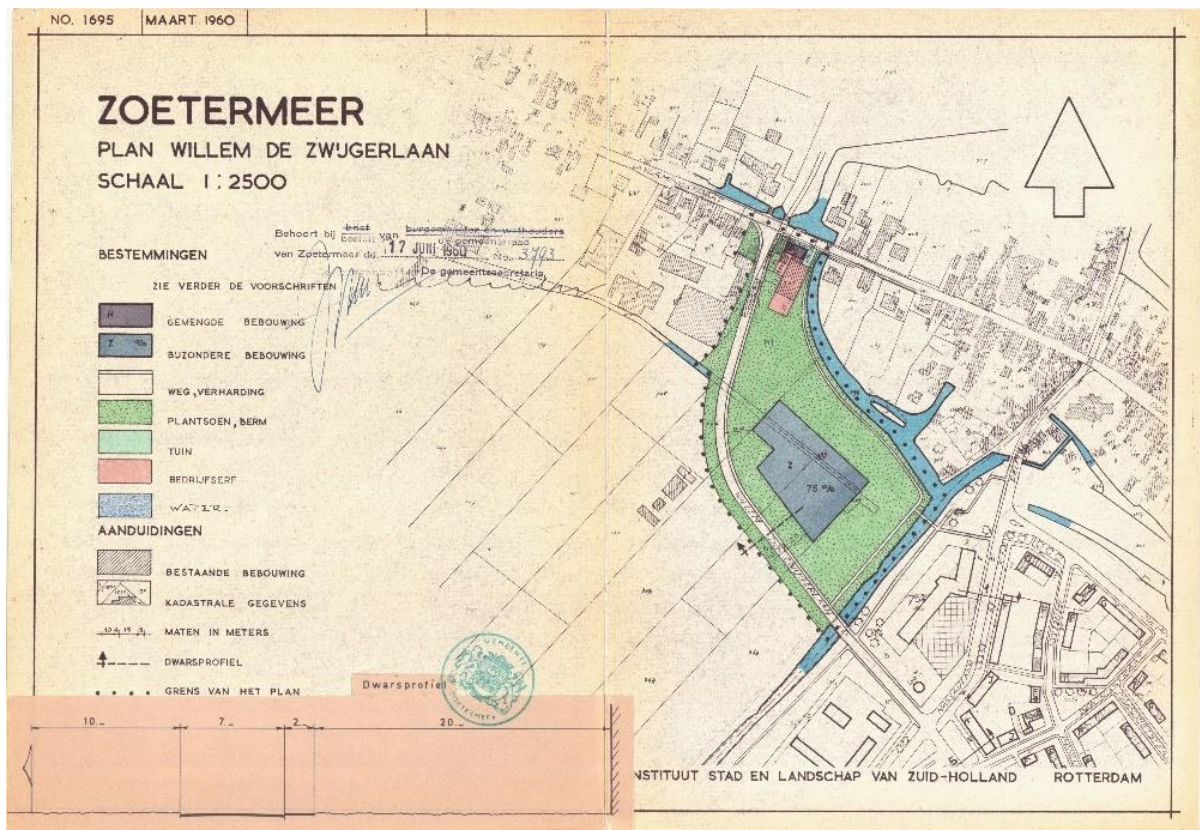
*Plan 4 voor de lobby*

B&W 9 juni 1958, 25 november 1958 besproken met provincie.

Inclusief toelichting en exploitatieopzet. Voor 1.061 woningen.

Door provincie afgewezen wegens verkeer en te veel groen. Is voorloper van plan Willem de Zwijgerlaan (blz. 37).

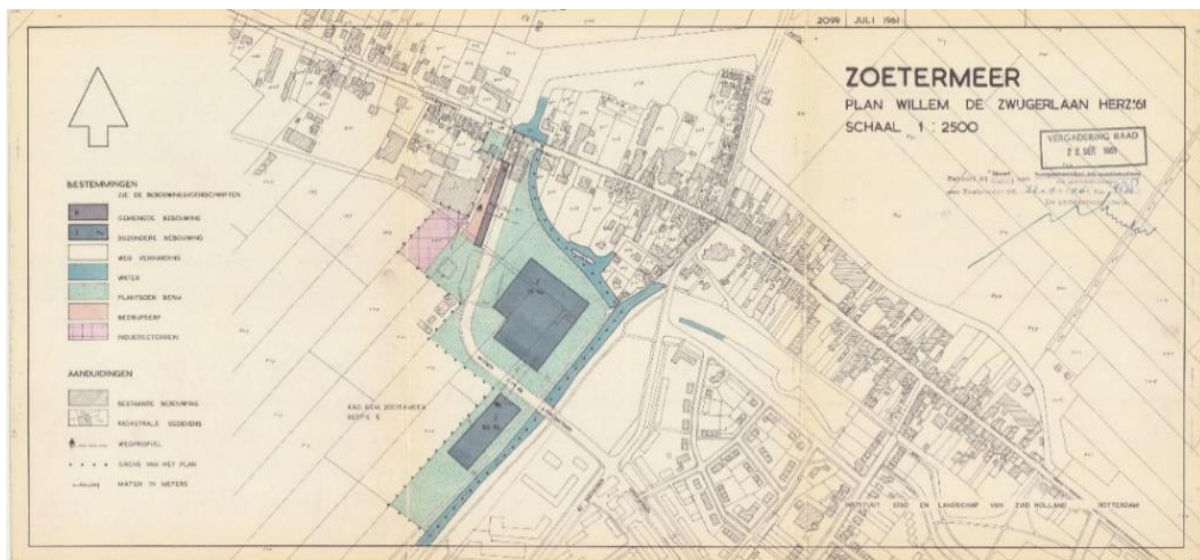
## 1960 Uitbreidingsplan in onderdelen Willem de Zwijgerlaan SAZ 005-556



<https://hdl.handle.net/21.12138/25088664>

Raadsbesluit 17 juni 1960

## 1961 Herziening Uitbreidingsplan in onderdelen Willem de Zwijgerlaan SAZ 005-557, 120-56

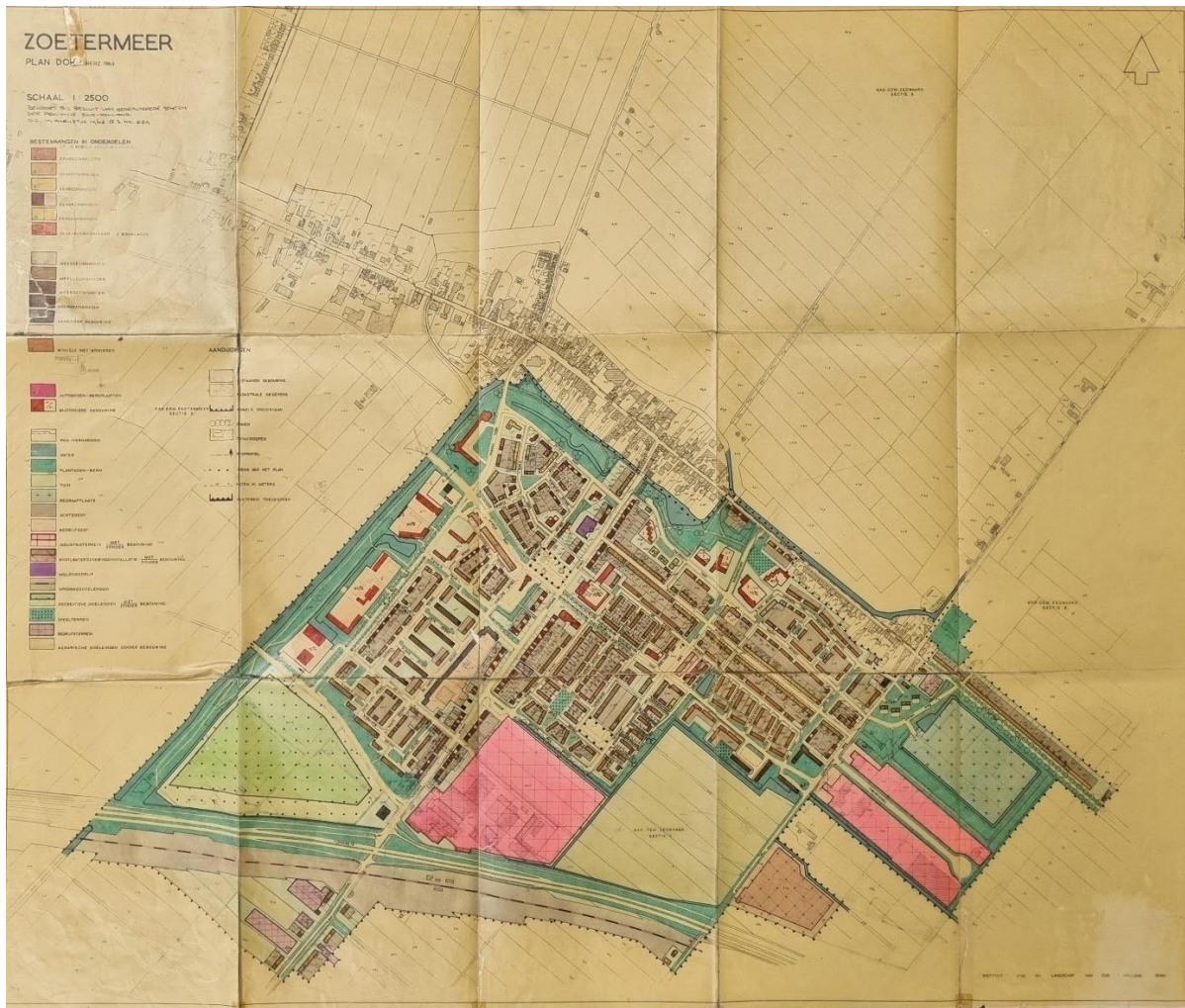


<https://hdl.handle.net/21.12138/21253876>

Raadsbesluit 22 september 1961, goedgekeurd door GS op 12 februari 1962.  
Toelichting. Gemeente heeft meer grond gekocht. Handhaving Franx.



## 1963 Herziening Uitbreidingsplan in onderdelen Dorp SAZ 005-894



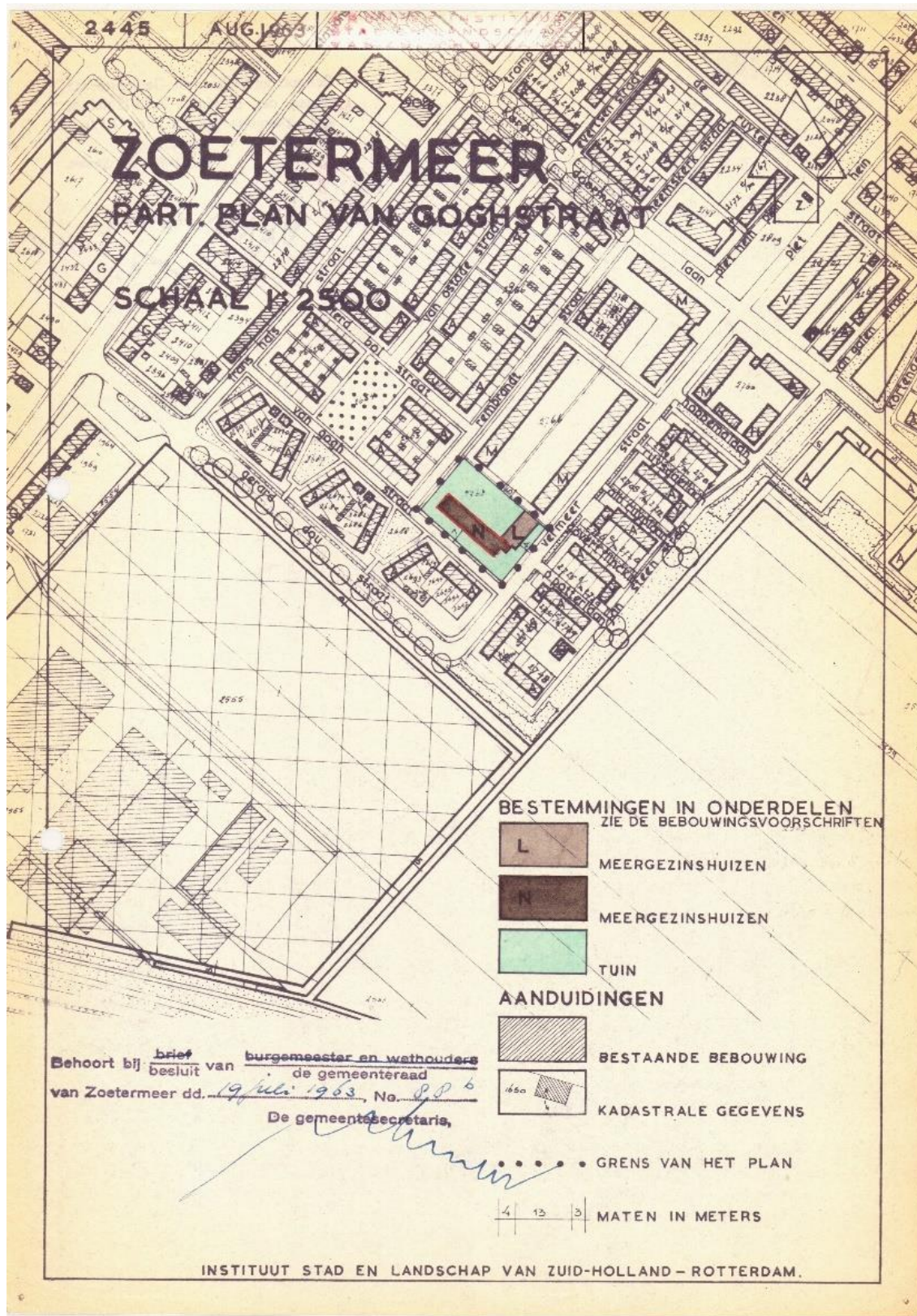
Toelichting: Verzamelplan wegens eerdere aanpassingen, vrijwel eindtoestand uitbreiding Dorp.

Bezwaren leidden tot drie plannen:

- a. UP ten zuiden van Dorpsstraat (dit plan)
- b. UP hoek Vermeerstraat-Van Goghstraat-Rembrandtstraat (1963, zie blz. 29),
- c. UP hoek Stationsstraat-Oranjelaan-Bernhardtstraat (1964, zie blz. 31).

Vastgesteld Raad 19 juli 1963. GS 14 augustus 1964 akkoord met uitzondering van deel Oranjelaan-Stationsstraat.



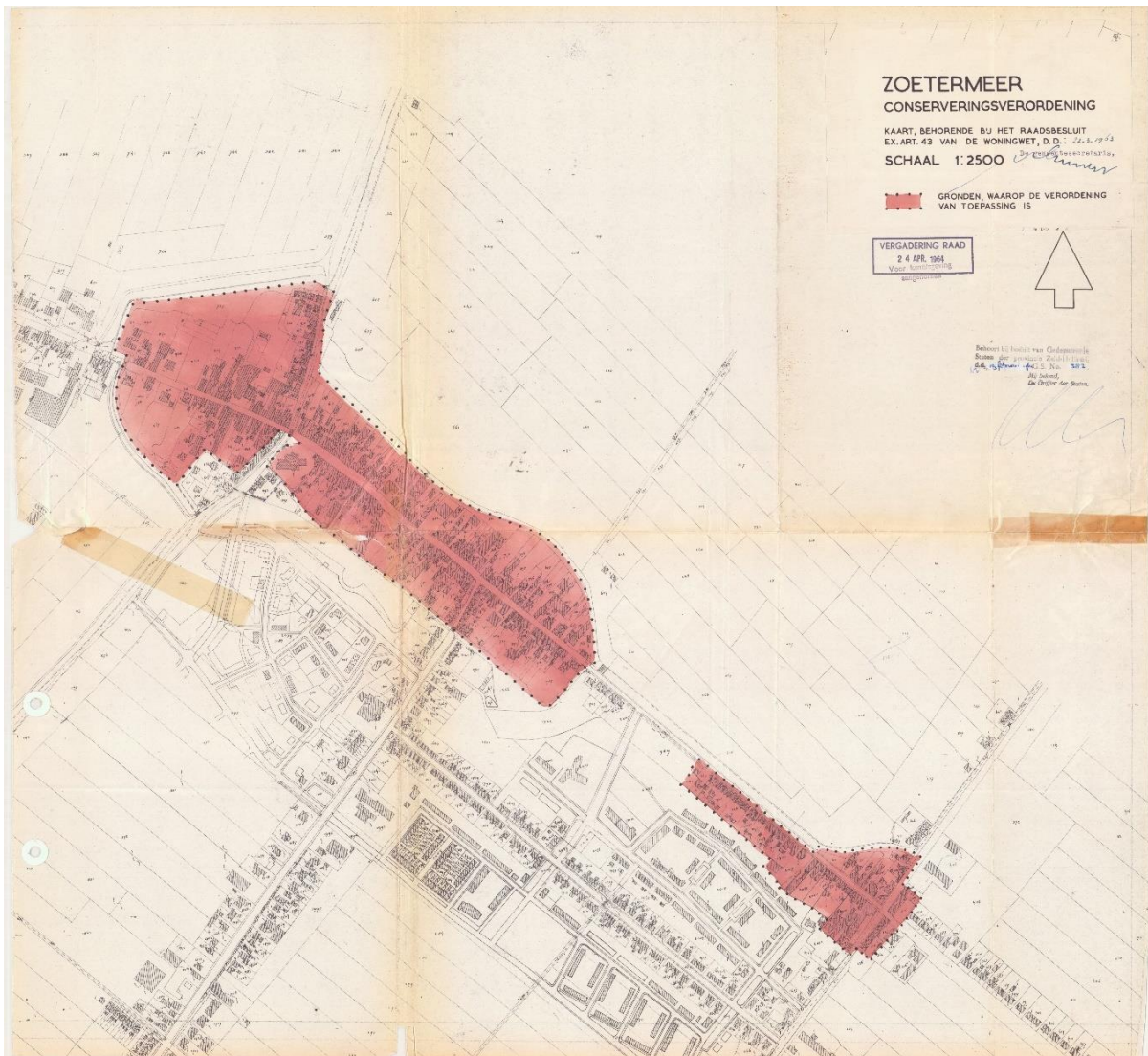


<https://hdl.handle.net/21.12138/25088854>

Vastgesteld Raad 19 juli 1963. GS 14 augustus 1964 akkoord.



## 1963 Conserveringsverordening Dorpsstraat (ingetrokken) SAZ 050-1150



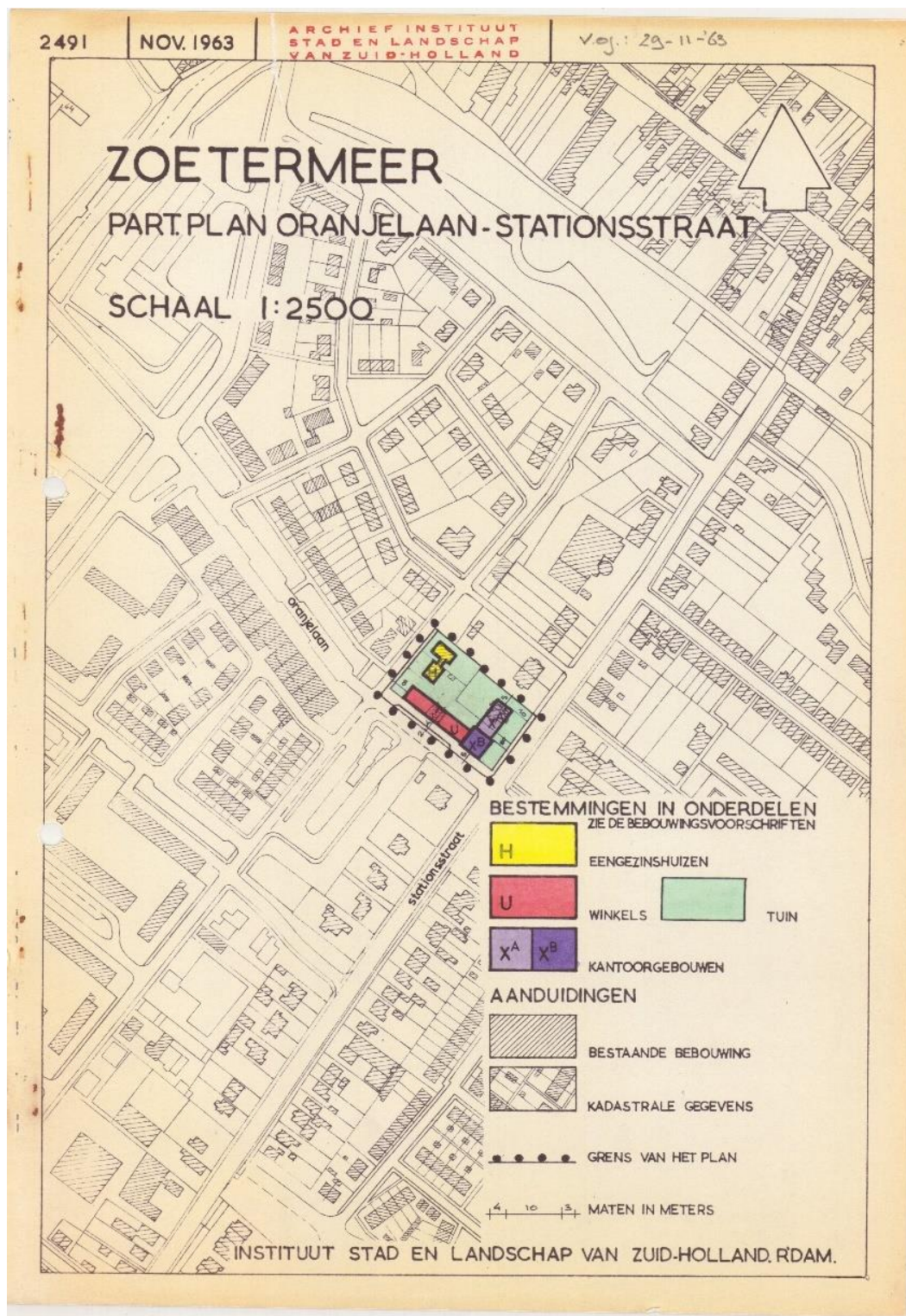
<https://hdl.handle.net/21.12138/25098209>

Stop op bouwplannen in afwachting plan voor stadscentrum i.v.m. uitgroei gemeente.

Raad 22 maart 1963. GS 19 februari 1964 goedgekeurd. 26 oktober 1965 koninklijke goedkeuring. 20 maart 1970 ingetrokken (na vaststelling Bestemmingsplan Dorpsstraat).



1964 Uitbreidingsplan Dorp Partieel Plan Oranjelaan Stationsstraat SAZ 050-893, 120-2

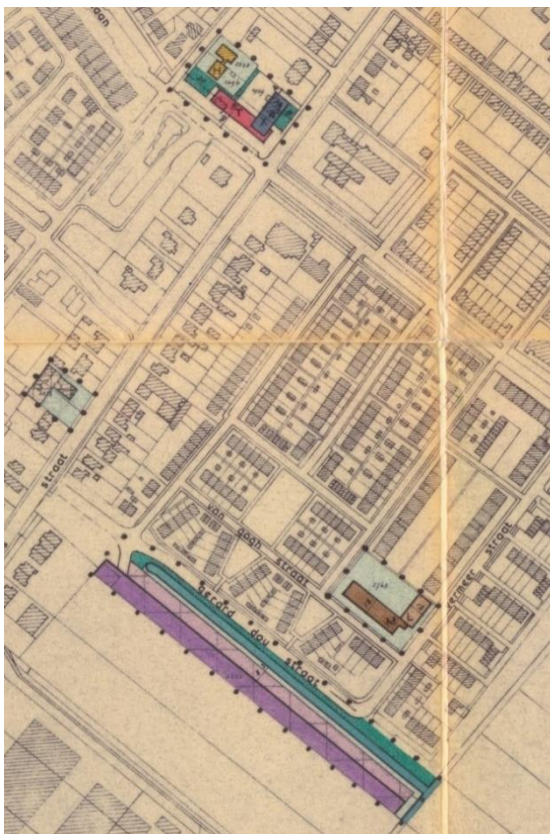
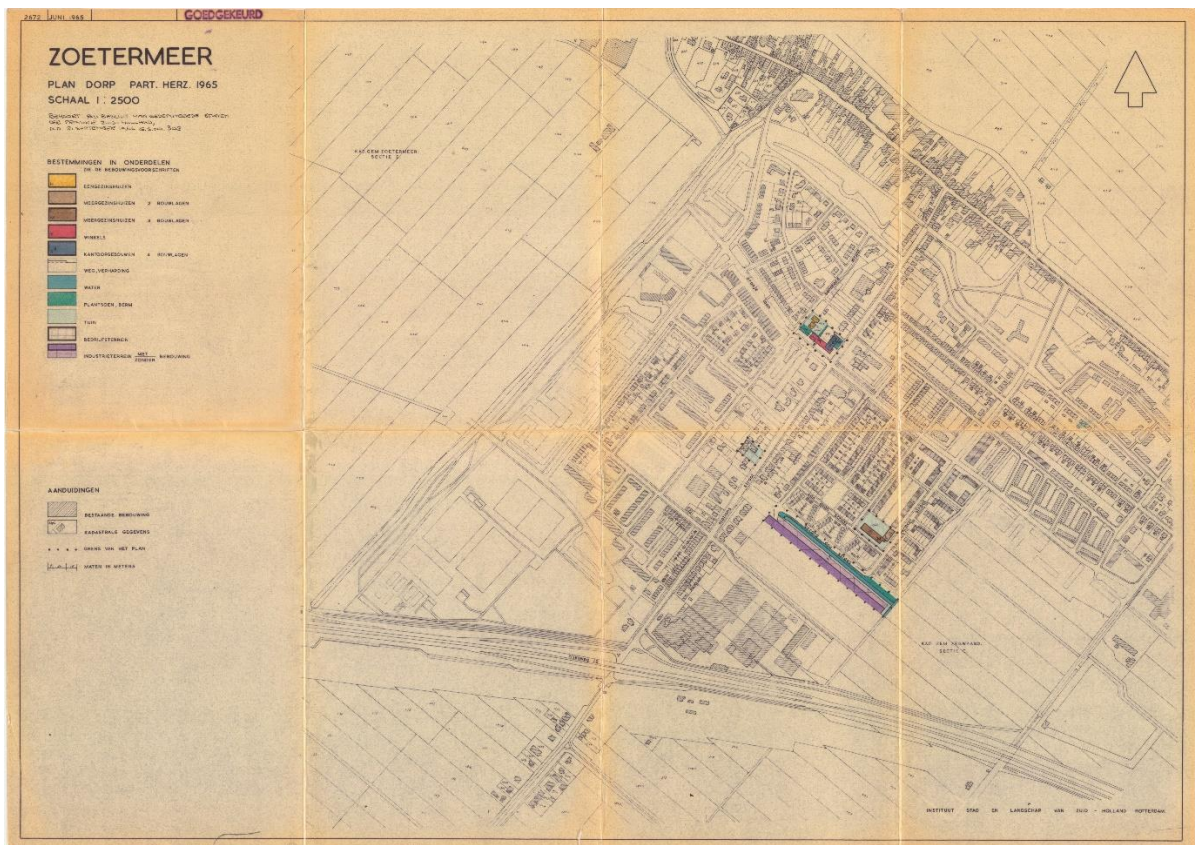


<https://hdl.handle.net/21.12138/25098674>

19 augustus 1964 GS: hoogte Van Goghstraat terug naar 11m. Goedkeuring onthouden. Raad gaat niet in beroep. Nieuwe oplossing in Herziening 1965.



## 1965 Partiële Herziening Uitbreidingsplan Dorp SAZ 005-982



Reparatieplan ten opzichte van het plan van 1963:

- Nutricia (Gerard Doustraat)
- 2x Stationsstraat
- Van Goghstraat.

Zie fragmentkaart links.

27 augustus 1965 Raad, GS 21 september 1966 goedgekeurd (valt onder overgangsrecht WRO)

<https://hdl.handle.net/21.12138/25098762>

## **Hoofdstuk 2. Uitbreidingsplan in hoofdzaak vanaf 1954**

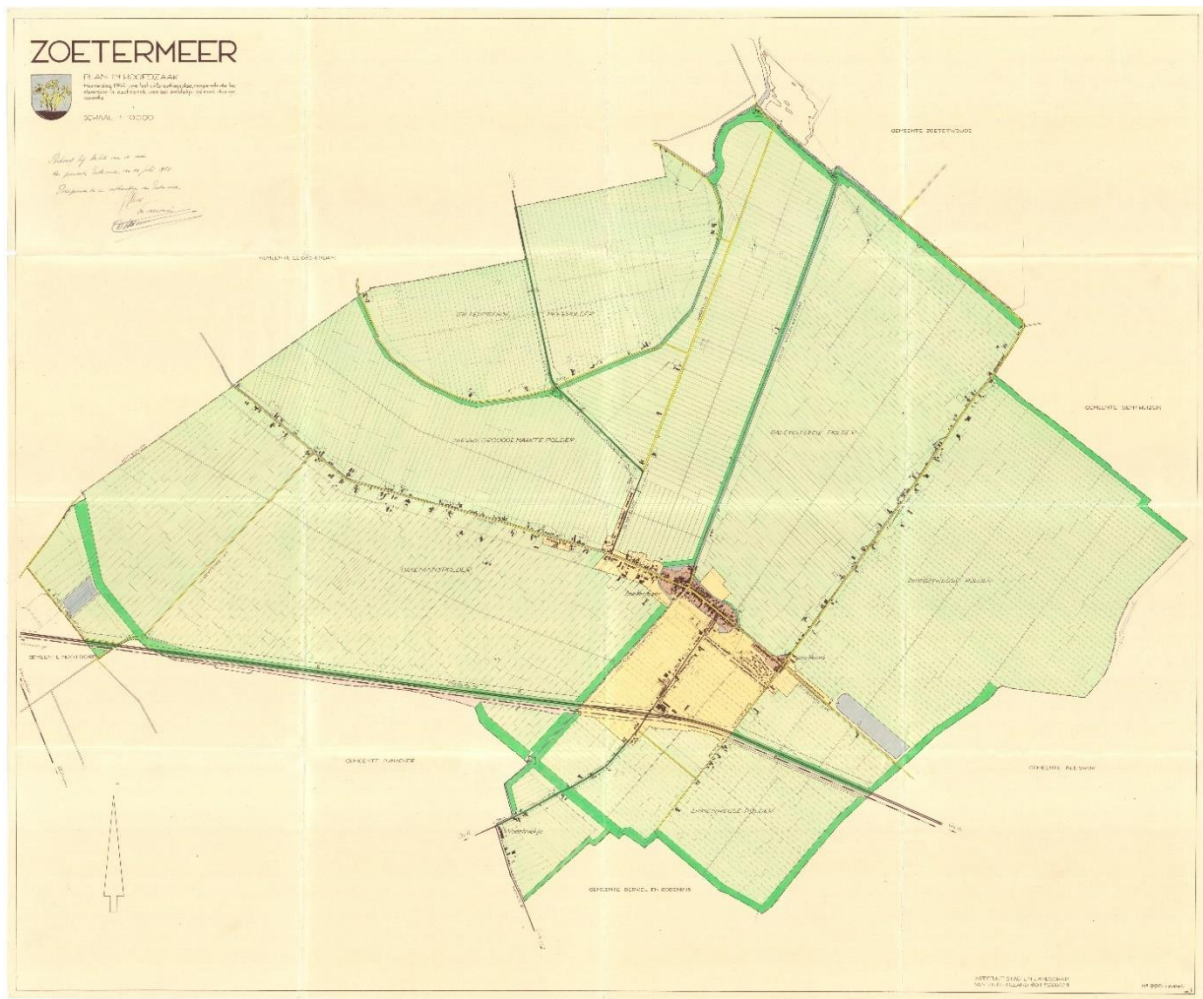
In 1935 is het eerste Uitbreidingsplan in hoofdzaak door GS goedgekeurd, maar dat wordt door de Kroon in 1936 afgekeurd op grond van een bezwaar van de Amsterdamse Ballastmaatschappij (eigenaar Plas van Poot en omgeving) die woningen wil kunnen bouwen. Omdat het Uitbreidingsplan in onderdelen wel geldt is er geen groot probleem.

Dan breekt de oorlog uit. In 1947 wordt opnieuw door de gemeente een plan in hoofdzaak vastgesteld, en dat wordt voor een deel (bestemming C1, agrarische bedrijven met kassen) niet goedgekeurd. Zie vorige hoofdstuk.

In 1954 maakt de gemeente een nieuw Uitbreidingsplan in hoofdzaak dat opnieuw, net als in 1948, door GS wordt afgekeurd, behalve voor het deel voor de Meerpolder en het Lange Land (waar kassen wel zijn uitgesloten). Daardoor geldt het plan van 1936 nog steeds voor de rest van de gemeente.

Omdat de Raad niet tijdig, d.w.z. binnen een jaar volgens art. 40 Woningwet, met een nieuw voorstel komt, moet de provincie (GS) een herziening vaststellen. Daarmee ontstaat een ingewikkeld proces tussen gemeente en provincie.

1954 Uitbreidingsplan in hoofdzaak SAZ 005-551, 120-63



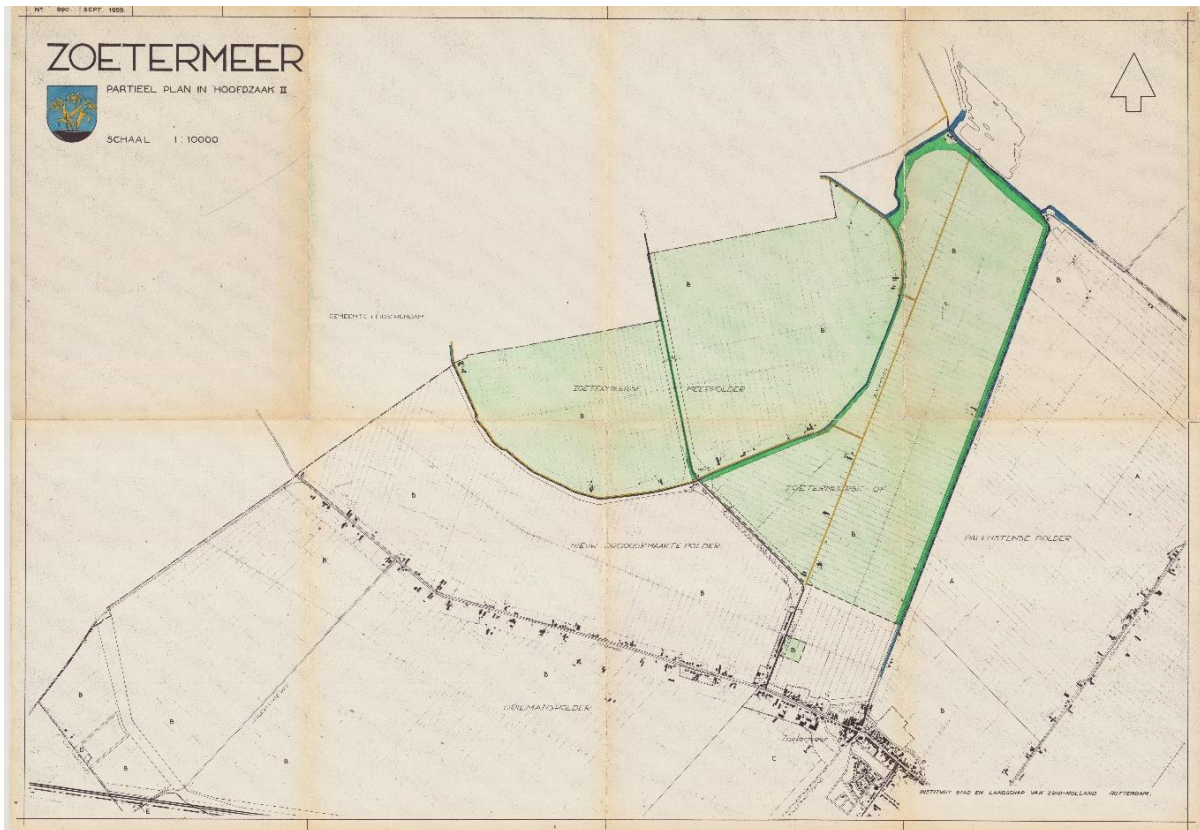
<https://hdl.handle.net/21.12138/25109451>

Nieuw uitbreidingsplan, wegens afkeuring plan 1947. Met toelichting.

Raad 30 juli 1954. Door provincie afgekeurd, behalve deel Meerpolder-Palensteijnse Polder, 15 februari 1955.



1959 Partieel plan in hoofdzaak II SAZ 120-1 no. 2



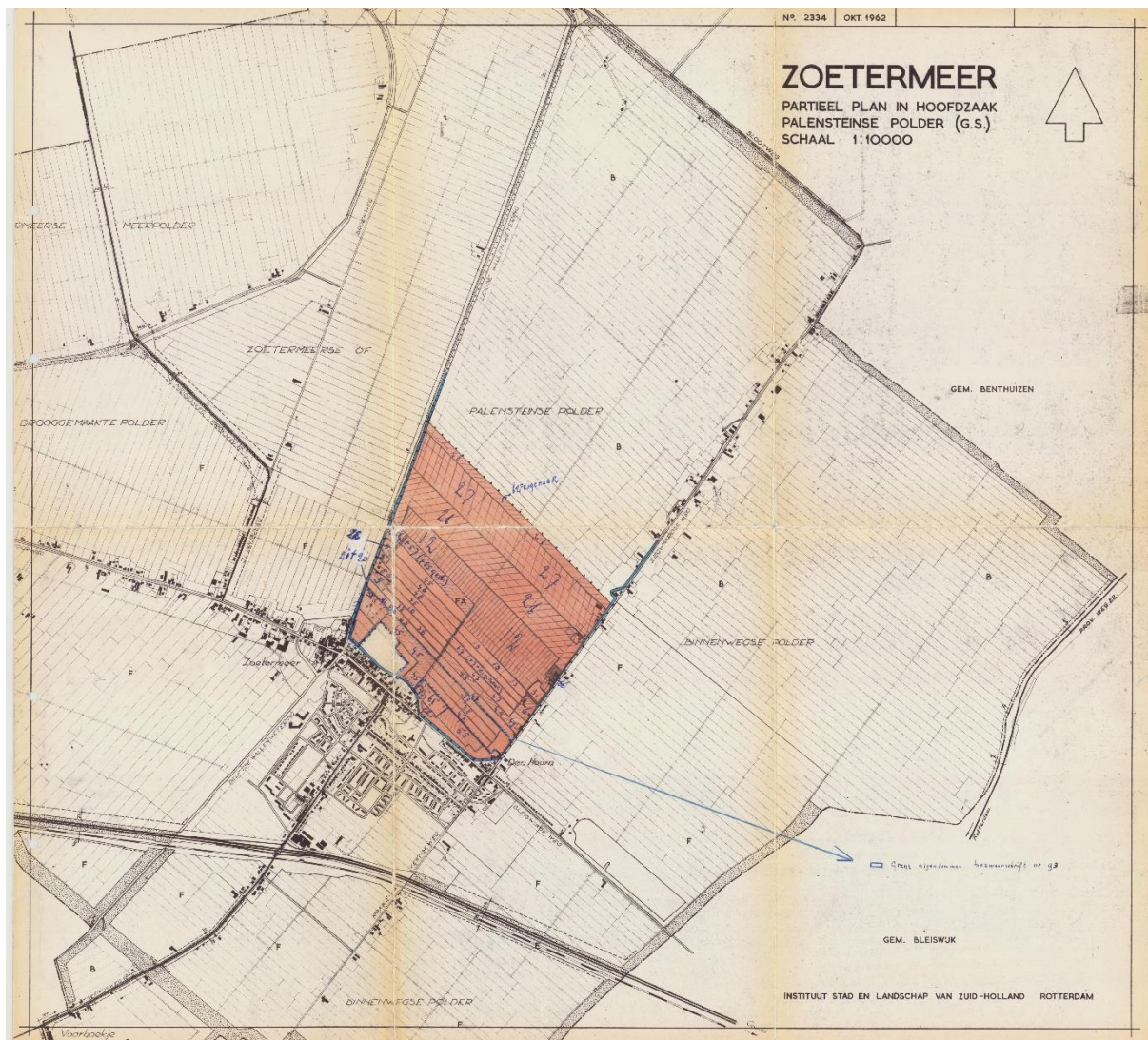
<https://hdl.handle.net/21.12138/25099325>

De gemeente stelt het in 1948 goedgekeurde plandeel opnieuw vast, want GS hebben daar, bij het herziene plan, in 1954 geen uitspraak over gedaan.





1962 Partieel Plan in hoofdzaak Palensteitse Polder (GS) SAZ 050-891, 120-1 no. 2



<https://hdl.handle.net/21.12138/25099823>

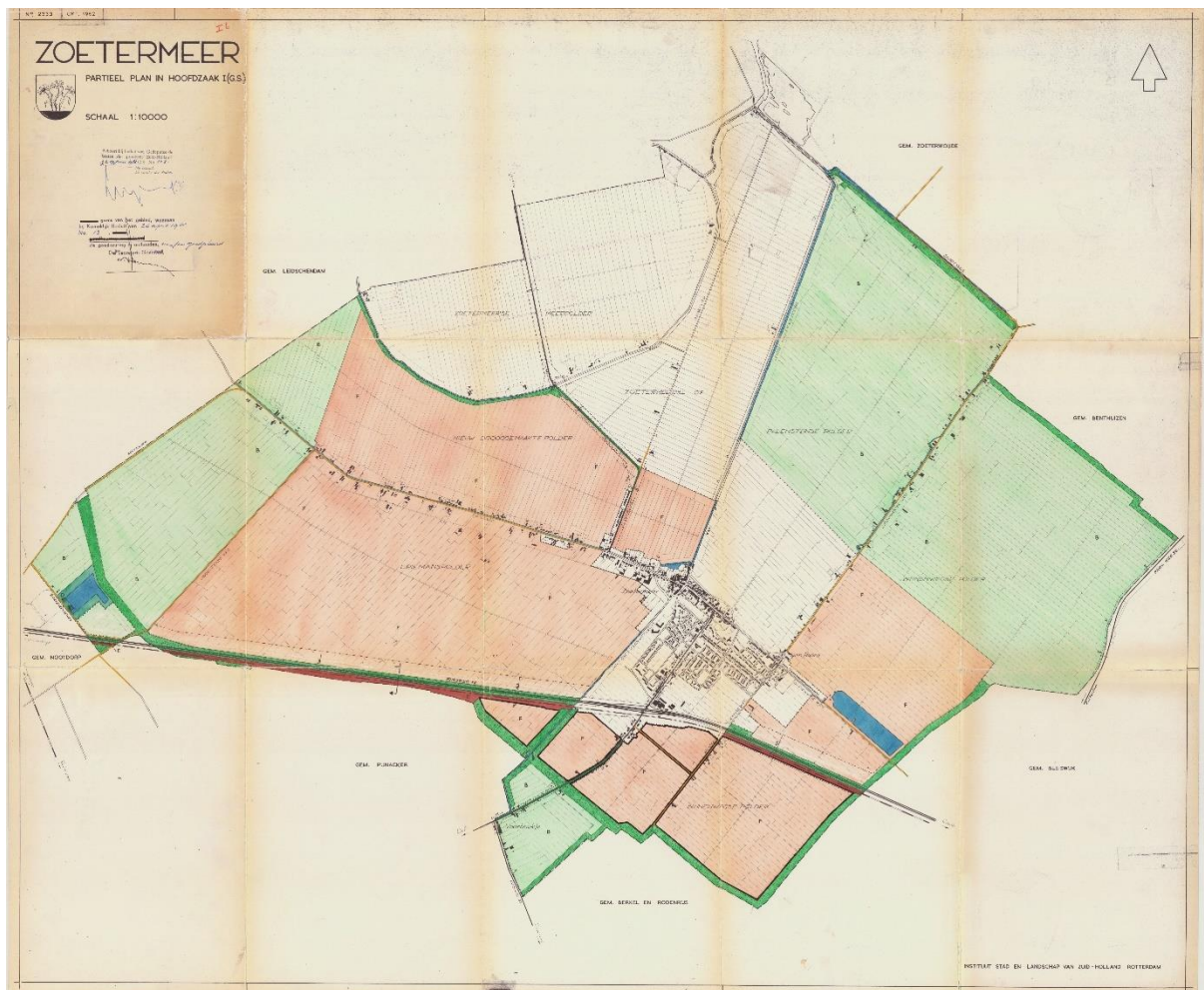
Een deel (120 hectare) van de Palensteitse Polder valt buiten het plan in hoofdzaak (wit op de voorgaande kaart). Om de woningbouw te bespoedigen stelt GS een ontwerp-partieel uitbreidingsplan in hoofdzaak voor deze polder op 21 november 1962 vast. Met voorschriften.

Bezwaarschriften van de fam. Osy en alle boeren.

19 juni 1963 vastgesteld door GS. Goedkeuring KB 26 april 1965.



## 1963 Partieel Plan in hoofdzaak I (GS) SAZ 120-1 no. 1

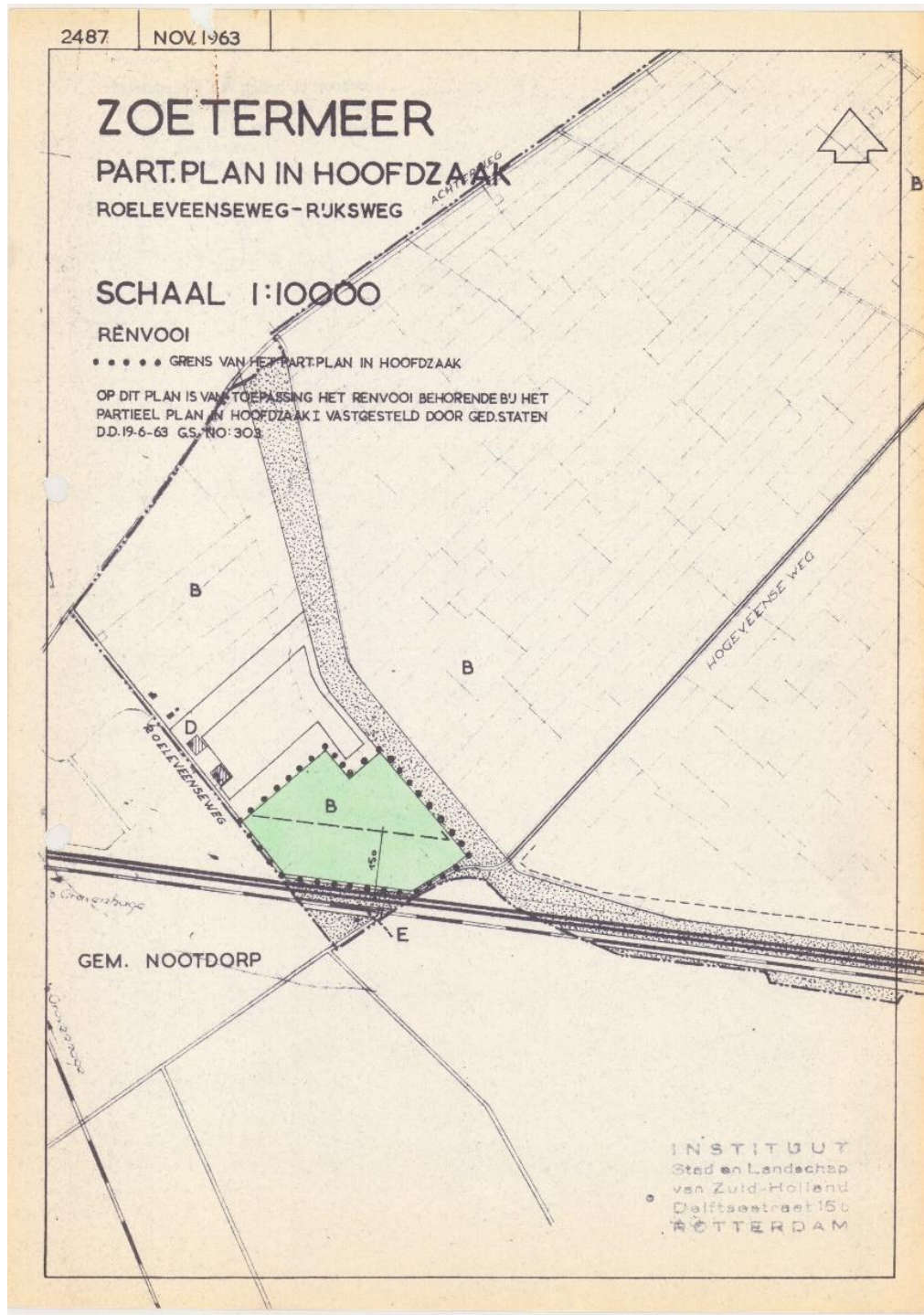


<https://hdl.handle.net/21.12138/25099464>

Het nieuwe plan - met uitsluiting van glastuinbouw - wordt op 19 juni 1963 vastgesteld, en met versneld Kroonberoep op 26 april 1965 goedgekeurd.

Daarmee is het stedelijke gebied dat voor de uitgroei volgens het nieuwe Structuurplan nodig is (rode kleur), met een zeer ruime marge veilig gesteld.

1964 Partieel plan in hoofdzaak Roeleveenseweg SAZ 050-892



<https://hdl.handle.net/21.12138/25098434>

Aanpassing nodig i.v.m. rooilijnverbreding naar 150 m van Rijksweg 12. Hoort bij plan GS I. Voorschriften.

5 juli 1964 vastgesteld GS, KB 24 februari 1965

### **Hoofdstuk 3. Structuurplannen 1957-1962**

Vanaf 1957 maakt het *Instituut voor Stad en Landschap van Zuid-Holland* een reeks plannen die vorm geven aan de reactie van de gemeente op de plannen van het Rijk, gemeente Den Haag en de provincie voor het ontwikkelen van een 'overloopkern' voor de Haagse agglomeratie. Het Haagse voorstel heet 'Wilsveen'. Geen van die lobbyplannen is vastgesteld door de gemeenteraad maar men was er vaak wel mee bekend.

Tot in 1962, als Zoetermeer al heeft aanvaard om uit te groeien tot een stad van tenminste 40.000 inwoners, heeft Stad & Landschap plannen gemaakt. De laatste plannen, voor 100.000 inwoners, dienen in 1962 als inbreng in het overleg met de provincie over het nieuwe Streekplan Haagse Agglomeratie.

In totaal zijn elf plannen bewaard gebleven, oplopend van 15.000 inwoners, via 40.000 naar 100.000. Ze zitten in archief 005-545.







Plan 2 - 23 mei 1958

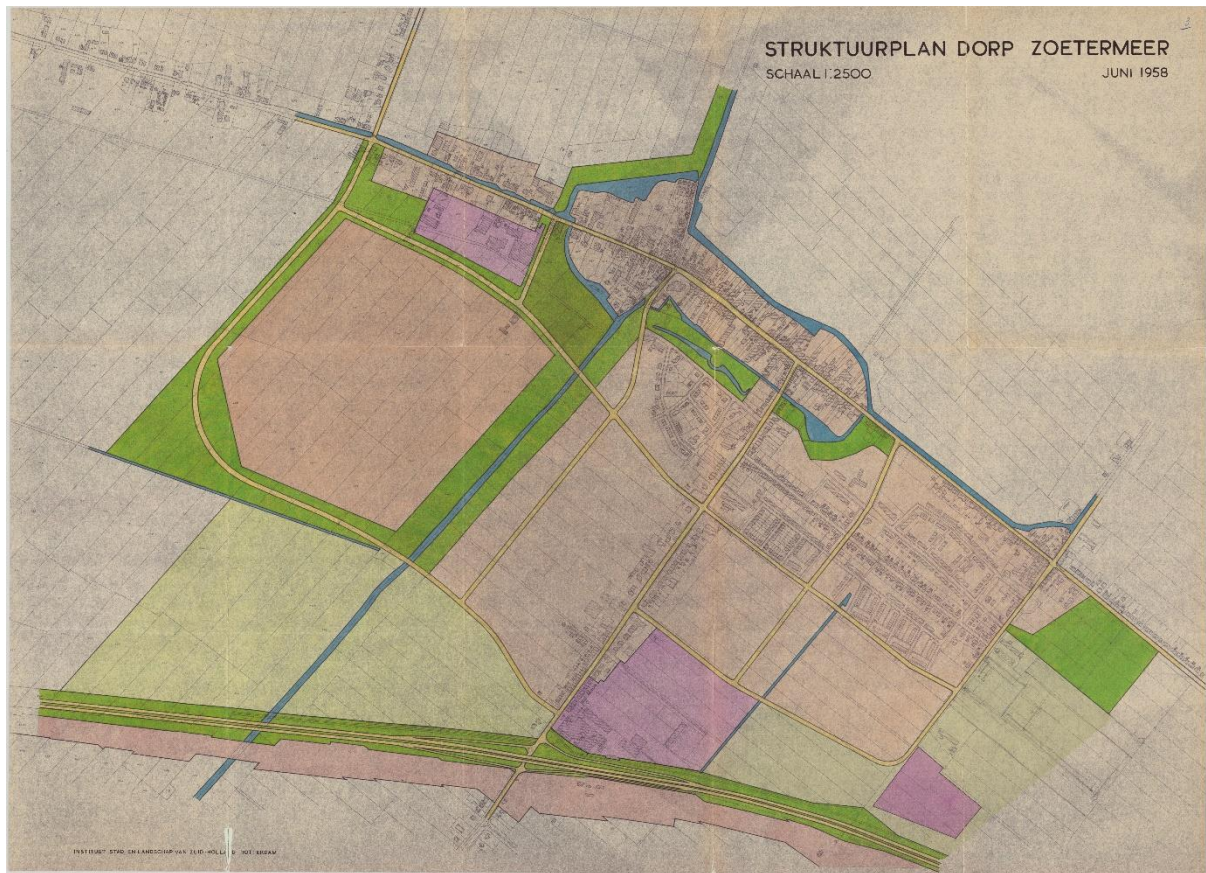


<https://hdl.handle.net/21.12138/21237480>

Vier tracés voor een westelijke omleidingsweg bieden ruimte voor 1.000 woningen. B&W kiest tracé II-a en wil er een formeel Uitbreidingsplan in onderdelen ('Plan West') voor laten maken. Zie Plan 4.



## Plan 3 - 27 oktober 1958

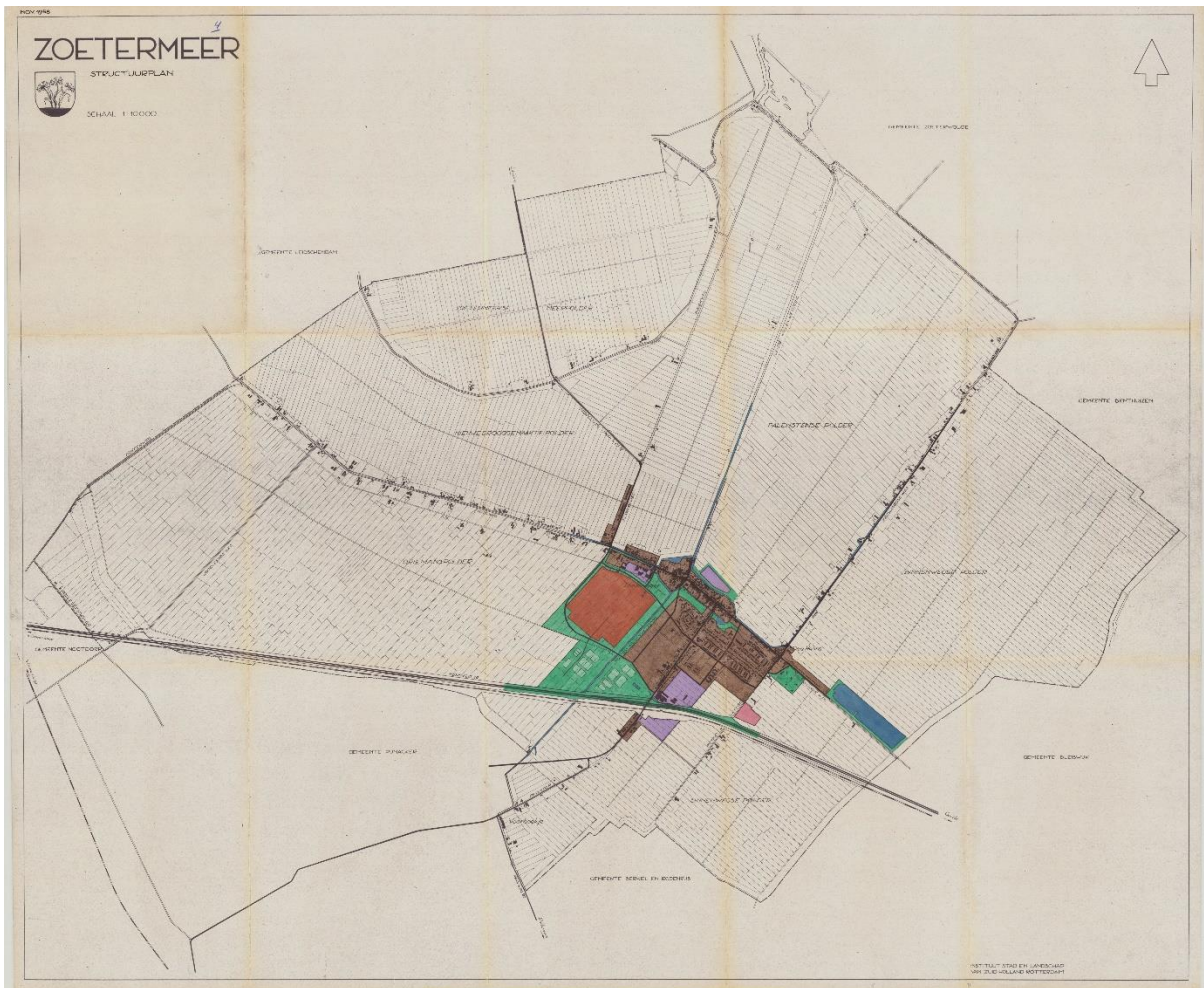


<https://hdl.handle.net/21.12138/21216801>

Variant op plan no. 2. Opgemerkt wordt dat er ook aan de noordkant een locatie kan komen, zodat er in totaal 2.6000 woningen bij kunnen komen. Toekomstig woongebied moet van kassen vrij worden gehouden.



## Plan 4 - 25 november 1958

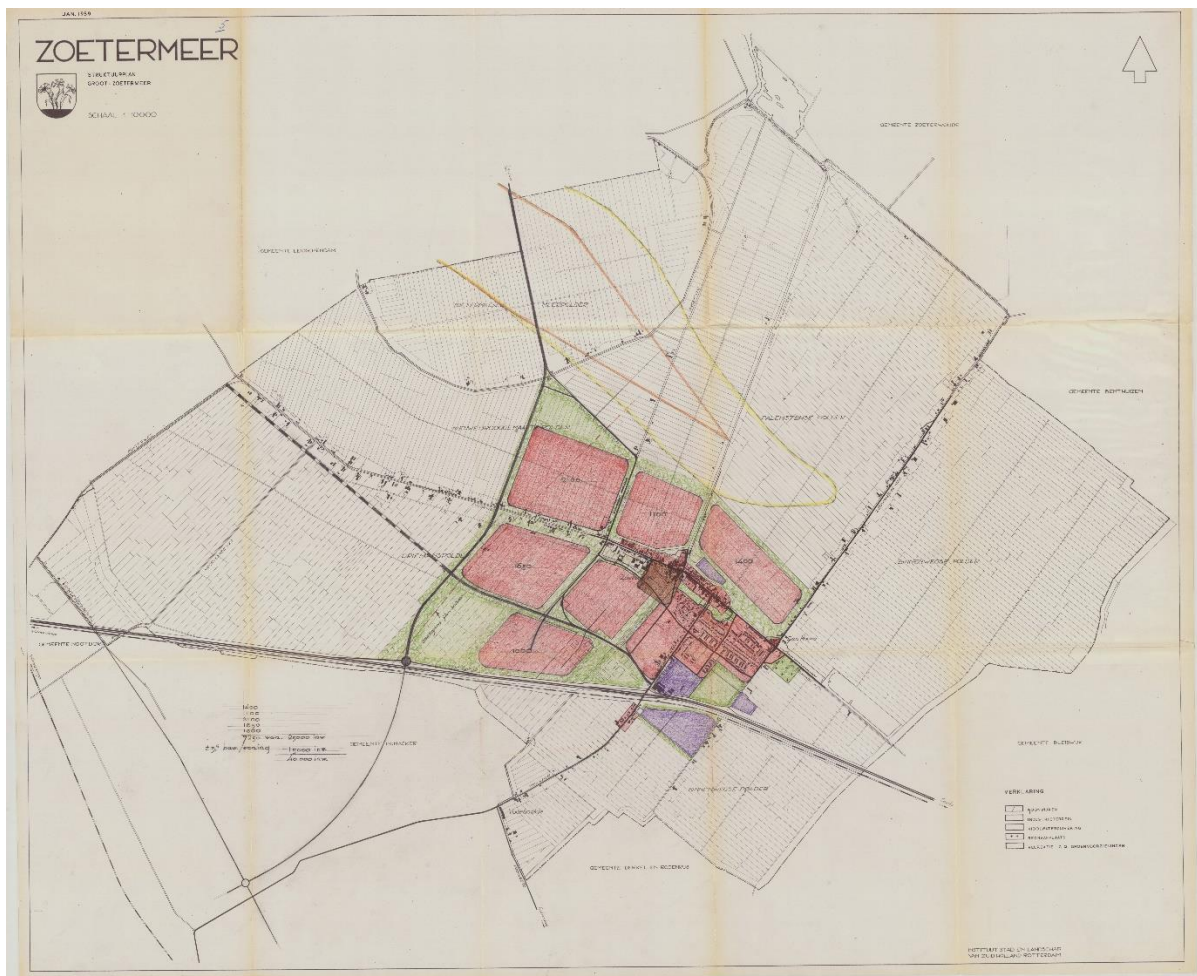


<https://hdl.handle.net/21.12138/21217204>

Dit is een variant op no. 2 en 3, zonder noordelijke wijk. Bestemd voor overleg met de provinciale Commissie voor de uitbreidingsplannen.

Basis voor 'Plan West' (zie blz. 26).

## Plan 5 - januari 1959



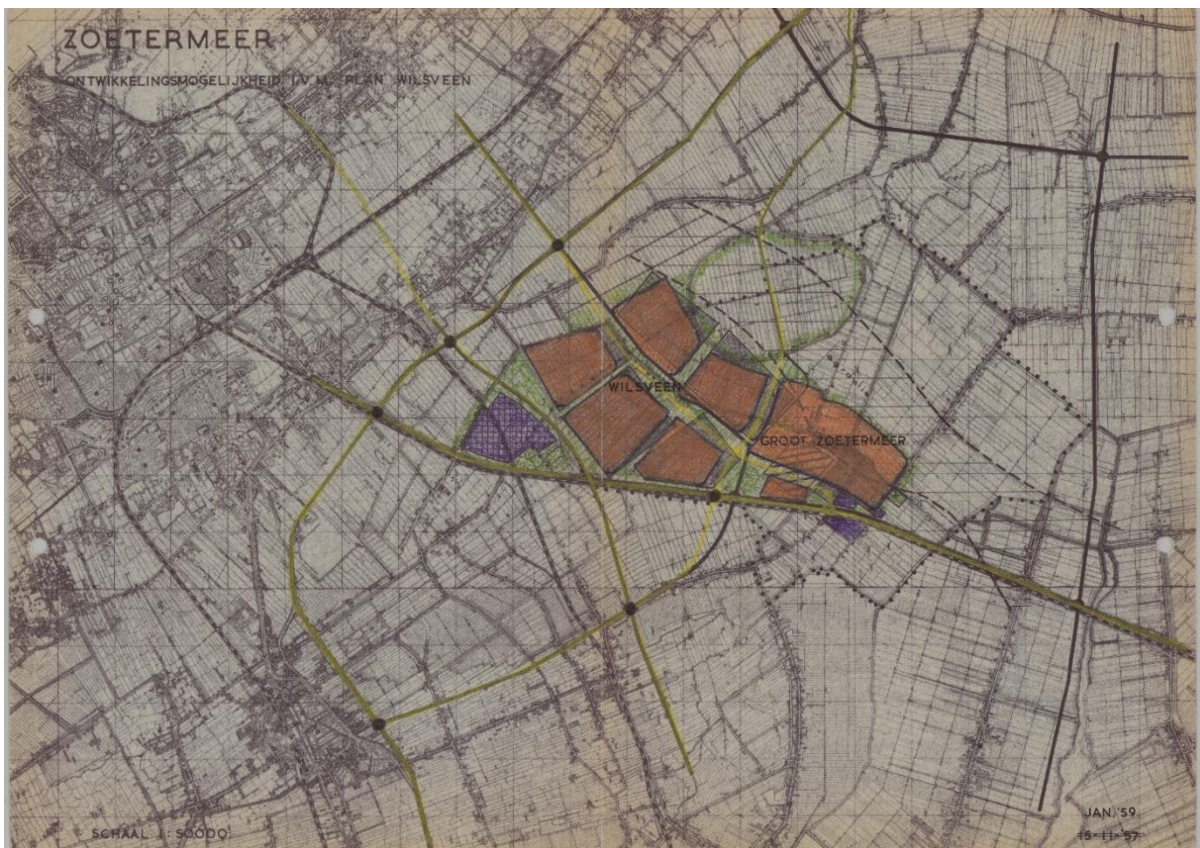
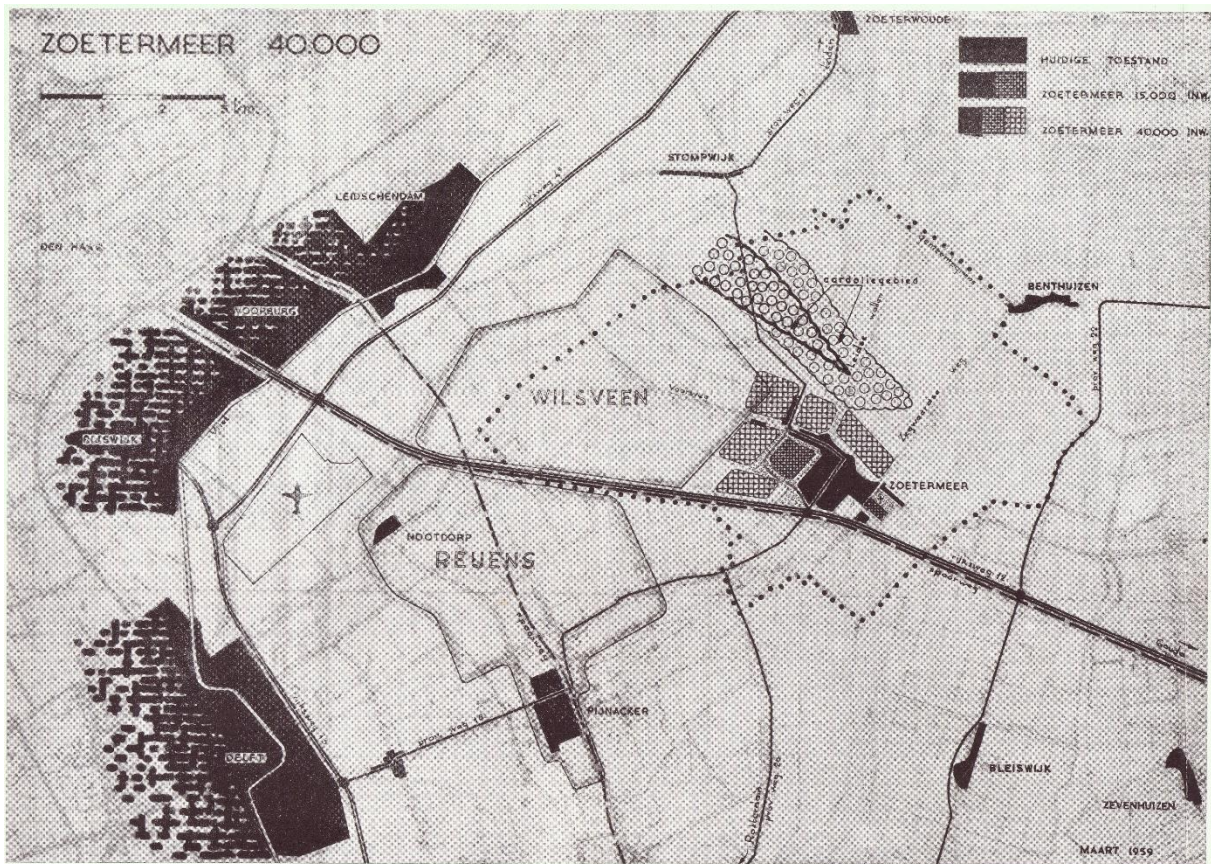
<https://hdl.handle.net/21.12138/21216959>

Plan voor 40.000 inwoners. In bruin de grens van de recente olieconcessie van de NAM.

Dit plan is gebruikt voor adres aan de Tweede Kamer, 20 maart 1959. SAZ 005-544

Een extra kaart laat zien hoe dicht Zoetermeer en 'Wilsveen' bij elkaar zouden komen. SAZ 005-545





<https://hdl.handle.net/21.12138/21217715>



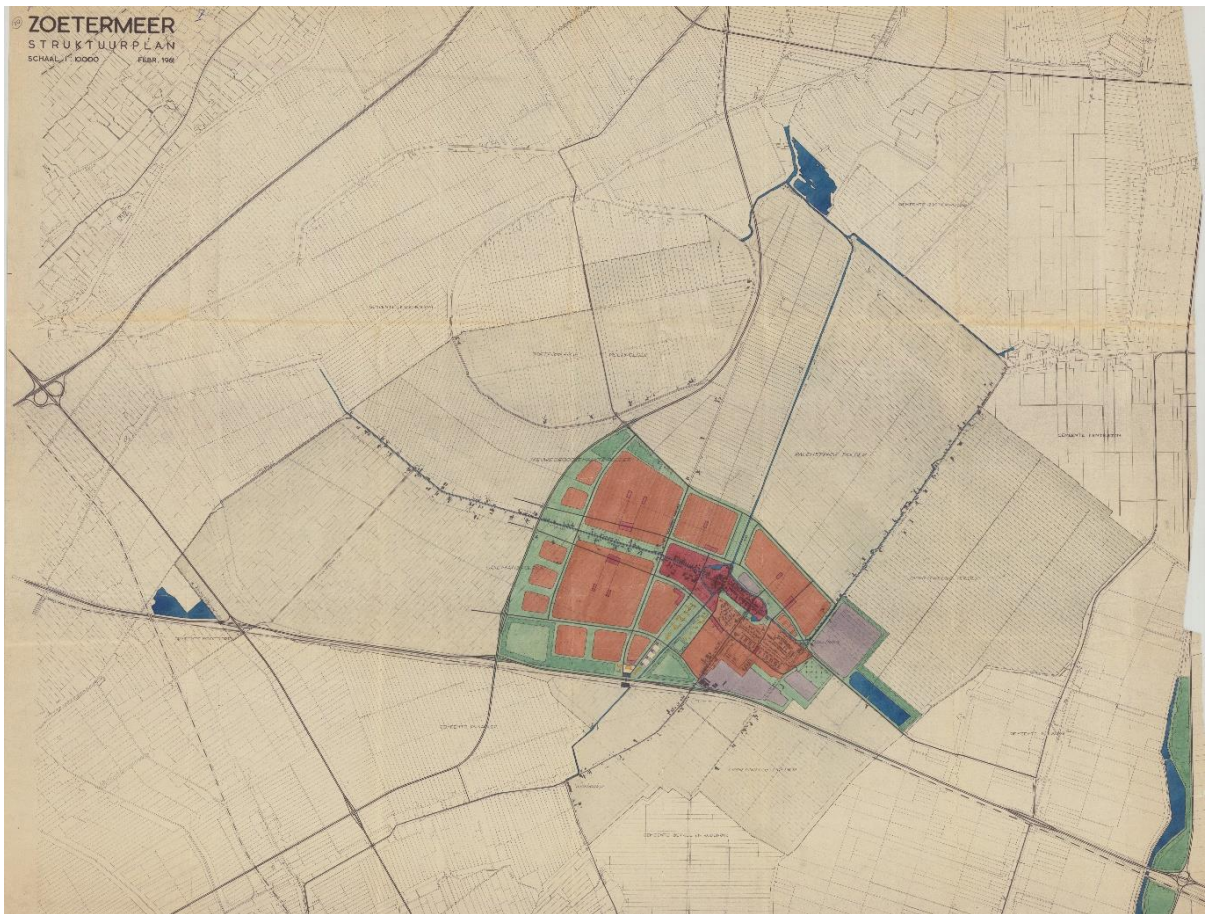
Plan 6 - december 1959



<https://hdl.handle.net/21.12138/25099899>

Geen toelichting.

## Plan 7 - februari 1961



<https://hdl.handle.net/21.12138/21217911>

Geen toelichting.



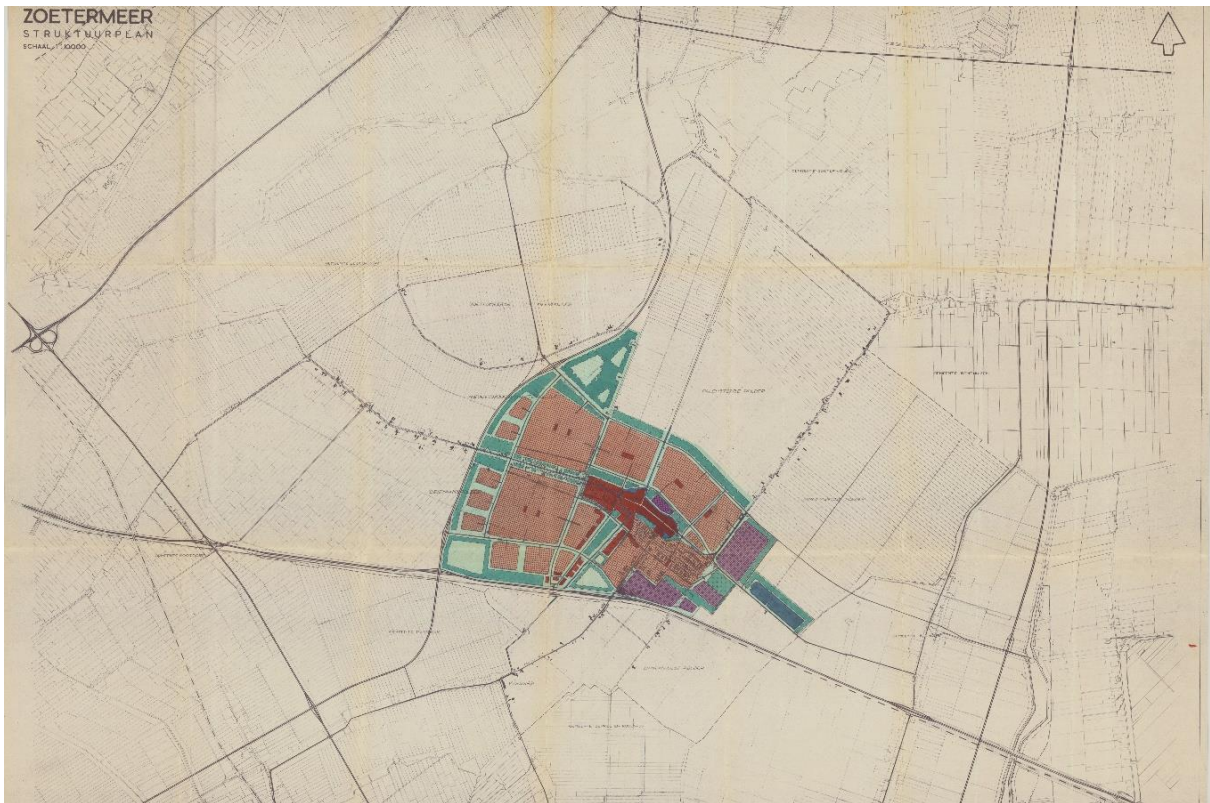
## Plan 8 - maart 1961



<https://hdl.handle.net/21.12138/21223555>

Alleen in zwart-wit aangetroffen. Plan lijkt op no. 7. De toelichting spreekt van 8.570 woningen voor 40.000 inwoners.

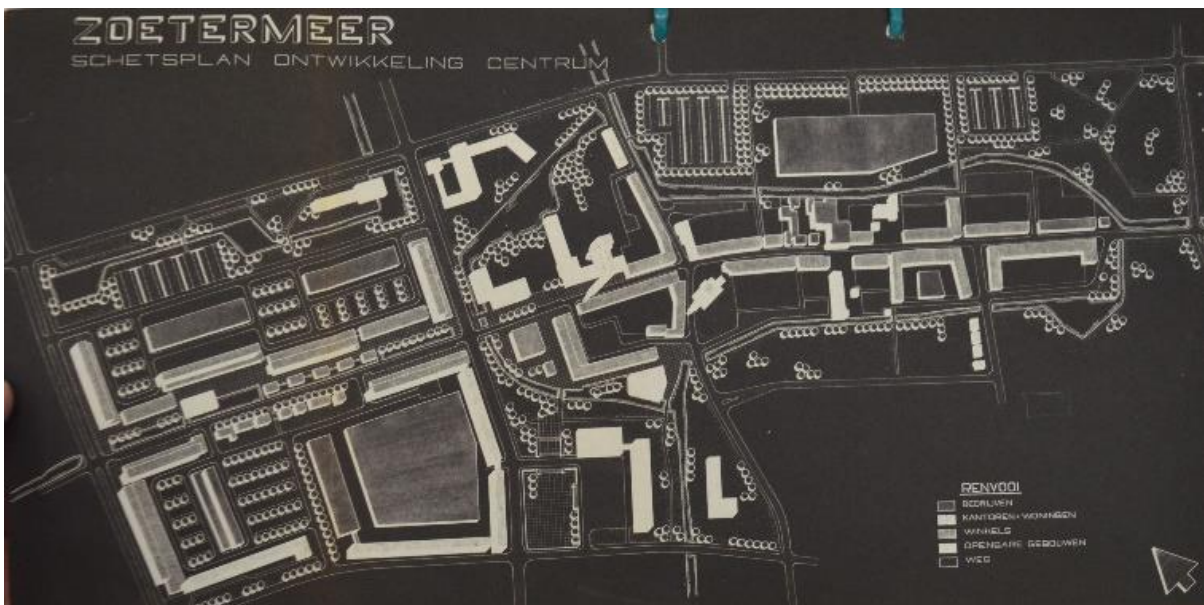
## Plan 9 - 12 januari 1962



<https://hdl.handle.net/21.12138/21223655>

Toelichting van 19 december 1961 met handmatige correcties ivm. brief Minister Binnenlandse Zaken van 11 januari 1962. Plan voor 40.000 inwoners, met Dorp als stadscentrum.

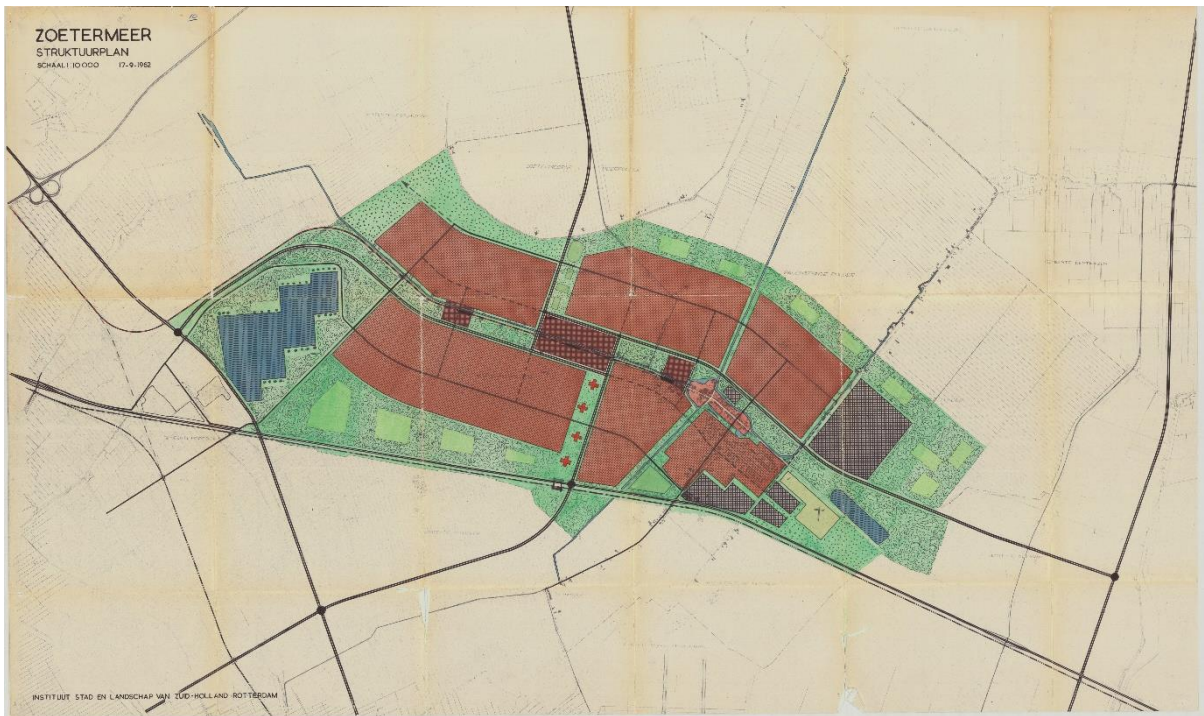
Voor het nieuwe stadscentrum is er een zwart-wit kaart met een moderniserings- en uitbreidingsplan voor 40.000 inwoners (Dorpsstraat en Vlamingstraat).



<https://hdl.handle.net/21.12138/25033427>



## Plan 10 - 17 september 1962



<https://hdl.handle.net/21.12138/21224052>

Dit is een plan voor 100.000 inwoners, als inbreng in het overleg over het nieuwe streekplan. Compleet plan met toelichting over verkeer, fasering, prognoses, nieuw stadscentrum, en een grondexploitatie voor een deelgebied.

## Plan 11 - november 1962



<https://hdl.handle.net/21.12138/21224465>

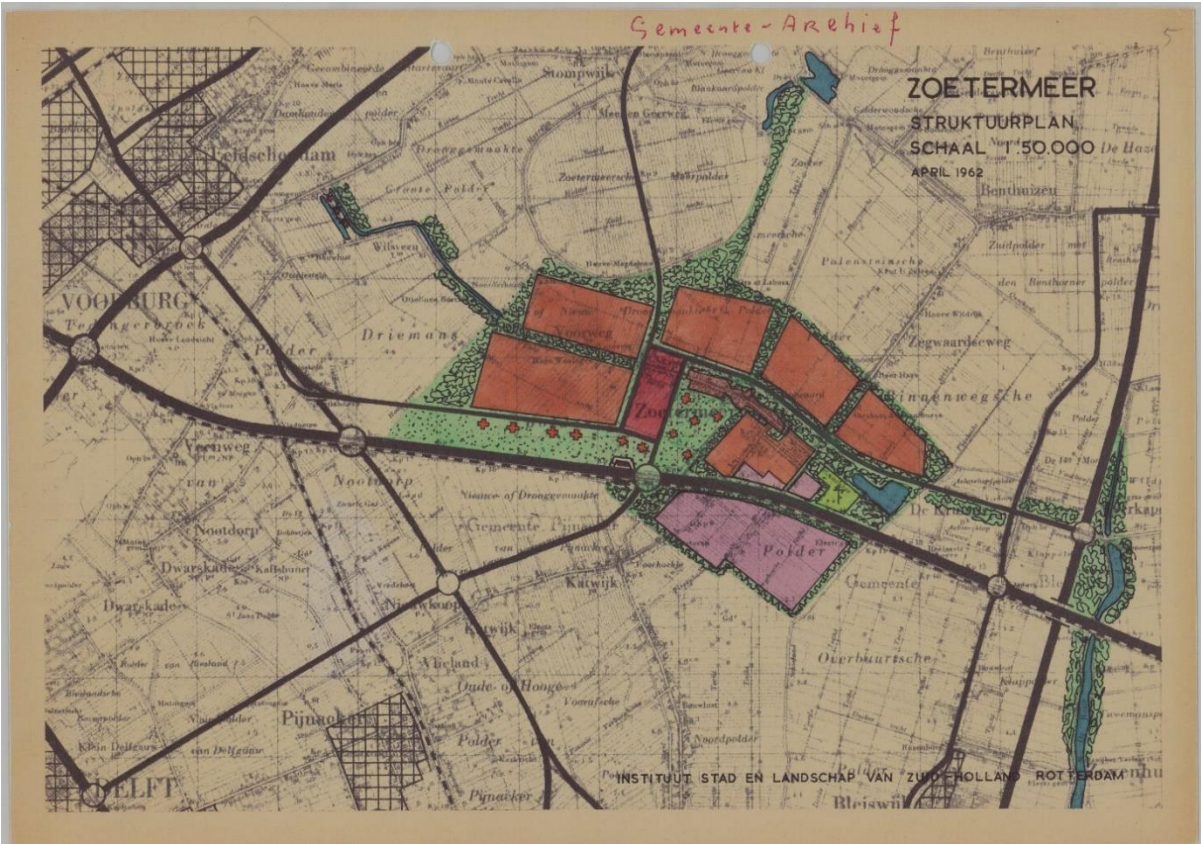
Laatste plan van *Stad en Landschap*. Als no. 10. Nu met industrieterrein ten zuiden van de A12.

Plan 11 is in het eerste concept-streekplan (1962) opgenomen. NA 3.02.43-575





Met toelichtende kaart.



<https://hdl.handle.net/21.12138/21237675>

## **Bijlage 1**

### **Geselecteerde plandoelstellingen:**

- **Uitbreidingsplannen 1930, 1935, 1947, 1954, 1956, 1959, 1962**
- **Structuurplannen 1, 8, 10**



71.50/11/20  
Omschrijving behoorende by het uitbreidingsplan der Gemeente Zegwaart.

-----oO-----

De z.g. van Reeuwijkstraat is bestemd voor gesloten bebouwing tot aan het eerste kruispunt, verder is een open bebouwing aangegeven.

By een gesloten bebouwing mogen de huizen tegen elkaar gebouwd worden en mogen geen voortuintjes worden aangebracht.

Onder open bebouwing wordt verstaan bouwblokken van ten hoogste vier woningen met naast elke eindgevel een onbebouwde ruimte van 2.5 m, zoodat tusschen elk blok of perceel een onbebouwde strook blijft van 5.- meter breed.

De voortuintjes moeten een diepte hebben van 4.00 m. De open ruimte moet van de weg afgescheiden zyn door een hek ten genoege van Burgemeester en Wethouders.

De afwatering van het gedeelte polder ingesloten door Schenkelweg, Molenweg, van Reeuwijkstraat en geprojecteerde dwarsweg geschiedt door een duiker, gelegen onder de van Reeuwijkstraat door, in de Binnenwegsche Polder.

De afwatering van het gedeelte polder ingesloten door Schenkelweg, Molenweg, Rokkeveensche weg, verlengde van Reeuwijkstraat en geprojecteerde dwarsweg, geschiedt door een duiker gelegen in de Dwarstocht onder de verlengde van Reeuwijkstraat door, in de Binnenwegsche Polder.

In de beide dwarswegen moet een rioleering aangebracht worden, welke buiten het hemelwater ook de faecaliën op moet nemen. Deze rioleering moet in verbinding staan met de Schenkelvaart, zoodat ze op gezette tyden kan doorgespoeld worden.



*Archief*  
Beschrijving, behorende bij het plan in hoofdzaak voor de Gemeenten Z O E T E R M E E R en Z E G W A A R T. 3<sup>c</sup>

De bebouwing van deze twee gemeenten heeft zich in de loop der tijden op zoodanige wijze rond een, juist op de grens van beide gemeente gelegen, knooppunt van wegen ontwikkeld, dat de twee gemeenten tezamen één kom gevormd hebben. Vanuit deze gecombineerde kom loopen lange streken zeer intensieve lintbebouwing langs de wegen; in de richting van 's-GRAVENHAGE langs de Voorweg, in de richting van BENTHUIZEN langs de Zegwaartscheweg, in de richting van DELFT langs de Stationsstraat. Deze strooken vormen met de bebouwde kom één samenhangend geheel.

De volkomen aaneengebouwde kom en het gebruik, dat van de verbindingswegen met omliggende plaatsen als woonstraat gemaakt werd, wijzen op een relatief groote behoefte aan bouwgelegenheid en in verband daarmee te geringe bouwmogelijkheid.

Hier en daar heeft het tekort aan bouwgrond reeds tot minder gewenste toestanden geleid.

Het scheppen van nieuwe bouwgelegenheid is dan ook ten zeerste noodig.

Een uitbreidingsplan in onderdeelen is daarom het aangewezen middel.

Zien wij de loop der bevolking, dan valt het op dat Zegwaart met ruim 3000 zielen een sterke stijging vertoont, terwijl Zoetermeer met bijna 1900 zielen tot voor korten tijd constant is gebleven.

De ligging van een plan in onderdeelen in de gemeente Zegwaart ligt dus voor de hand.

Daarbij komt dat de neiging bestaat zich in het complex dezer gemeenten zoo mogelijk te vestigen tusschen Schenkelweg-Dorpsstraat spoorbaan met daaraan evenwijdig nieuw aan te leggen Rijksweg.

De grondgesteldheid tusschen genoemde twee lijnen is voorts gunstig voor exploitatie als bouwgrond.

Gezien de loop der bevolking van Zoetermeer en Zegwaart als centrum van de polder, de gunstige ligging ten opzichte van 's-GRAVENHAGE, ROTTERDAM, ALPHEN, BOSKOOP, GOUDA, ROTTERDAM en DELFT, die alle in een cirkel van 15 à 20 km. rond de kom dezer gemeenten gelegen zijn, de gunstige ligging ten opzichte van trein-, water- en landwegen ligt de verwachting voor de hand dat in de toekomst een aanmerkelijke ontwikkeling zal ontstaan.

Gelet op de gunstige ligging en de groei, die vanaf 1927 te Zegwaart in steeds toenemende mate inzette, werd het plan in onderdeelen tamelijk ruim bepaald.

Oorspronkelijk bestond dit uit twee deelen, één links en één rechts van de Stationsstraat. Beide deelen zijn ± 11 ha. groot. Zij bieden respectievelijk gemiddeld plaats voor 750 en 1400 inwoners, in totaal dus ± 2100 inw..

Indien de groei der gemeente Zegwaart zich in een normale lijn blijft bewegen beteekent dit dat in 10 jaren op een aanwas van 1900 zielen gerekend kan worden. Gezien de progressieve groei en in verband



met de verbeterde en de te verbeteren verbindingen met Zegwaart (Nieuwe Rijksweg, verbeterde Provinciale wegen) is de kans geenszins uitgesloten dat deze schatting te laag is.

*aangelegde*  
Aan het plan in onderdeelen is nog een derde toegevoegd na de bespreking in de Commissie van Advies voor de Uitbreidingsplannen (Commissie van Boeyen), zulks in verband met de reeds grootendeels Molenstraat en eenige reeds voorbereide plannen tot bouwrijp maken van een strook grond, gelegen tusschen Molenstraat en Schenkelweg. Dit toegevoegde stuk is  $\pm 8$  ha. groot.

In verband met het feit dat de gemeenten Zoetermeer en Zegwaart géén eenheid vormen leek het gewenscht ook in de gemeente Zoetermeer eenige gelegenheid tot georganiseerde uitbreiding te geven, ditte meer waar het plan in hoofdzaken het bouwen aan bestaande wegen buiten de bebouwde kom beperkt, hetgeen in de gemeente Zegwaart wordt gecompenseerd door een uitbreidingsplan in onderdeelen, dat echter in Zoetermeer ontbreekt.

Teneinde hieraan tegemoet te komen zijn in Zoetermeer eenige weggedeelten aangewezen voor intensieve bebouwing, onmiddellijk in aansluiting met de kom gelegen.

Aangezien de loop der bevolking in Zoetermeer slechts langzaam stijgt, lijkt dit voorloopig voldoende.

Gezien de gunstige centrale ligging der gemeenten: de spoorverbinding met Den HAAG en GAUDA in beide richtingen op slechts 15 km. afstand, de nieuwe Rijksweg, die de verbindingen ook voor auto's zoveel gunstiger maakt, lijkt het niet ongewenscht een terrein voor vestiging van industrieën te reserveeren. In dit verband wijzen wij op het groote bedrijf van "Nutricia", dat reeds hier gevestigd is.

Gelet op deze bestaande fabriek en de wenschelijkheid eventueel andere industrieën in de onmiddellijke omgeving van het treinen<sup>p</sup>lacement en de nieuwe Rijksweg te houden, bestond er aanleiding tot bestemming van het industrieterrein, overeenkomstig de kaart. Detailleering van dit terrein lijkt, zonder nadere gegevens omtrant aard en omvang eener fabriek, wel haast niet mogelijk.

In verband met overheerschende Westelijke winden, kan de ligging van het industrieterrein ook niet ~~gunstig~~ genoemd worden.

Aangezien zich in de gemeente Zegwaart een sterke behoefte doet gevoelen aan een nieuwe begraafplaats, moest ~~uitgezien~~ worden naar een daarvoor gunstig terrein.

Bestemming van een voldoende groot terrein ter Oost of Noordoostzijde der bebouwing zou daarom het aantrekkelijkst zijn. Aan de Noord Oostzijde is echter geen geschikt terrein, de polder is diep en laag gelegen achter den inspringenden hoek van de Schenkelvaart, zoodat



Vervolgblad 2.

een terrein links of rechts van de Rokkeveensche weg daarom het gunstigst blijft.

In de onmiddellijke nabijheid van het nieuwe uitbreidingsplan leek de ligging minder aantrekkelijk, mede met het oog op eventueele latere uitbreiding van woongebieden in aansluiting met het thans voorliggende uitbreidingsplan.

Waar het niet waarschijnlijk is, dat de groei der gemeenten in de toekomst bevorderd zou worden tegen de nieuwe Rijksweg aan en het verder ook weinig aanbeveling zou verdienen aan de Oost-zuid-Oostzijde van het industrieterrein in de toekomst bebouwing te projecteeren, (het industrieterrein zou dan in de bebouwing komen te liggen) leek een gebied in den hoek tusschen Rijksweg en Rokkeveensche weg het meest aannemelijk voor een later voor begraafplaats aan te koop en terrein.

Aangezien op dit oogenblik de gemeente nog geen definitieve voorstellen tot aankoop doet, valt een gepreciseerde ligging van het terrein en de omvang daarvan niet aan te geven.

Een bestemming van het gebied tusschen industrieterrein en Rokkeveensche weg tot "gebied voor plantsoen, waarin opgenomen begraafplaats" was in verband met deze onzekerheid gewenscht.

Is de centrale ligging der gemeentegunstig, zoo was de toestand en het verloop der wegen naar de verschillende omliggende gemeenten in het algemeen onvoldoende.

Reeds werd gewezen op de intensieve lintbebouwing langs Voorweg in de richting DEN HAAG, die langs de Zegwaartsche weg in de richting BENTHUIZEN, BOSKOOP, ALPHEN en die hoewel, in mindere mate in de richting ROTTERDAM en DELFT langs de Stationsstraat.

De nieuwe Rijksweg en de reeds verbeterde en nog te verbeteren Provinciale wegen zullen daar echter een groote verbetering in brengen, wat de interlocale verbinding betreft.

Het plan in onderdeelen, uitgevoerd zijnde, zal belangrijke verbeteringen van locale beteekenis geven. In het stelsel der interlocale wegen is de Rijksweg 's-GRAVENHAGE, GOUDA en verder (Rijksweg No.12) verreweg de belangrijkste.

Het kostbare viaduct, dat voor de Stationsstraat gemaakt is, teneinde kruisingen à niveau te voorkomen, bewijst wel, hoe groote waarde aan een zelfstandige beteekenis van deze weg toegekend moet worden. Wil dit viaduct (met aansluitingen) aan zijn doel beantwoorden, dan dienen andere aansluitingen à niveau van eenigszins druk gebruikte wegen vermeden te worden.

Voor zoover wegen à niveau aansluiten en nog niet veel verkeer hebben doch die gunstig zouden zijn voor exploitatie als woonstraat en daarmee hinder zou kunnen gaan veroorzaken voor het verkeer op de Rijksweg, dienen of bepalingen gemaakt te worden, die bebouwing langs deze wegen tot het ~~maximum~~ <sup>minimum</sup> beperken, of dienen geleid te worden naar één centraal punt, waar aansluiting op de Rijksweg gedacht is, n.l. naar de ~~open~~ afrit-



afritten van het uitgevoerde viaduct.

In dit verband wijzen wij op de Rokkeveenscheweg, die ten Noorden van de Rijksstraatweg voor het bebouwde gebied aan de Zegwaartscheweg weg een gunstige gelegenheid voor het bereiken van de Rijksweg biedt, die voorts gedeeltelijk reeds bebouwd is en in de toekomst, zonder bepalingen langs deze weg, meer intensief bebouwd zou kunnen worden en daarmee een gevaar voor de belangen van de Rijksweg zouden kunnen gaan vormen.

Ook aan het ten zuiden van den Rijksweg gelegen deel der Rokkeveenscheweg is uitbreiding der bebouwing naast de reeds bestaande, zonder nadere bepalingen, te verwachten.

Voor het Noordelijk deel is in het plan daarom opgenomen een "nieuw aan te leggen weg", die de verbinding vormt tusschen Rokkeveenscheweg en de Stationsweg (vanwaar de op- en afritten van den Rijksweg bereikt kunnen worden, dan wel onder het viaduct door, verbinding geven met de ten zuiden van den Rijksweg gelegen wegen) en verder verbonden gedacht is op een andere "nieuw aan te leggen weg", die ten doel heeft het uit het Noorden en Westen komende verkeer te leiden naar hetzelfde kruispunt Rijksweg en Stationsweg, met vermindering van de eigenlijke dorpskern.

Voor het zuidelijke deel der Rokkeveenscheweg heeft de Rijkswaterstaat zelf een parallelweg evenwijdig aan de spoorbaan en aan de zuidzijde daarvan gelegen, ontworpen, eveneens verbinding gevende met het kruispunt met viaduct.

Zouden deze beide aftakkingen van de Rokkeveenscheweg tot uitvoering kunnen komen, dan zou overwogen kunnen worden de overgang van de Rokkeveenscheweg via Rijksweg af te sluiten.

Zoals reeds opgemerkt werd, is het verkeer uit Noordelijke en Westelijke richting opgevangen door een andere "nieuw aan te leggen weg" (profielen 4 en 4a op de kaart), die het mogelijk maakt de eigenlijke kom der gemeenten te vermijden. Zulks is onontbeerlijk, omdat bij eenige toename van het verkeer Dorpsstraat en Stationstraat en het kruispunt daarvan in het bijzonder, ten eenenmale onvoldoende zijn.

Beide "nieuw aan te leggen wegen" zijn geprojecteerd langs het plan in onderdeelen, zij moesten in het plan opgenomen worden, teneinde te voorkomen, dat de aansluiting van deze wegen op het bestaande wegstelsel door bebouwing verstoep zouden geraken en teneinde het plan in onderdeelen een juiste begrenzing te geven.

Wat de locale verbindingen betreft, zij opgemerkt, dat de gelegenheden voor zoover zy nog bestonden om de links en rechts van de Stationstraat gelegen gedeelten met elkaar te verbinden, gebruik moesten worden, wilde een samenhangend geheel tot stand komen.

De dicht bebouwde Stationstraat bood daartoe nog slechts twee gelegenheden. De zuidelijke daarvan dient tevens als verbinding tusschen de hierboven genoemde "nieuw aan te leggen wegen."

Een directe verbinding van beide deelen met de Dorpstraat kan evenmin uitblijven, omdat het reeds genoemde kruispunt Dorpstraat en Stationsstraat voor het verkeer vrijwel onbruikbaar is en zonder aanmerkelijke kosten niet te verbeteren valt.

De hoop is gerechtvaardigd, dat de uitbreiding van de gelegenheid, om verschillende deelen van het bebouwde gedeelte te bereiken, een ontlasting van bovengenoemd kruispunt zal beteekenen.

Op verzoek van het Gemeentebestuur werd tenslotte in het rechtergedeelte een speelveld opgenomen.

In verband met de omstandigheden dat aan de zijde der Stationstraat een meer intensieve bebouwing gedacht is, (in verband met grondprijzen, vestiging van een arbeidersbevolking in de omgeving van de Molensstraat, de ligging van het industriegebied aan deze zijde) en in verband met het feit, dat in het complex dezer twee gemeenten geen behoorlijk speelveld gelegen is, kwam ons deze wensch volkomen gerechtvaardigd voor.

Behoort bij schrijven van Gedeputeerde Staten der  
Provincie Zuid-Holland d.d. 17 December 1935 G.S.No.384/2.

Mij bekend,  
De Griffier der Provinciale  
Staten van Zuid-Holland,





AANVULLING BESCHRIJVING PLAN IN HOOFDZAKEN

-----  
gemeenten Zoetermeer en Zegwaart.  
-----

- 1) Bij een bespreking met het Gemeentebestuur rezen bezwaren ten aanzien van de toegestane bebouwingsdichtheid langs de Zegwaartscheweg. Deze weg is in onderhoud bij den Pălensteinschen polder. Het bestuur dezer polder meende dat de beperking der bebouwing langs de Zegwaartscheweg onredelijk was en eenige exploitatie-mogelijkheid niet gemist kan worden ten behoeve van het onderhoud van dezen weg.

In verband daarmede werd een strookje intensieve bebouwing, in de onmiddellijke nabijheid van de kom der gemeente Benthuisen, mogelijk gemaakt. Stedebouwkundig achten wij dit onjuist, meer speciaal omdat indien ter plaatse bebouwing tot stand zou komen, deze één geheel met Benthuisen vormt en niet met de Gemeente Zegwaart.

- 2) Het werd onbillijk geacht dat eenige intensieve bebouwing langs de Voorweg in Zoetermeer werd toegestaan terwijl in Zegwaart aan het begin van den Bleiswijkschen weg ook reeds een soortgelijke bebouwing bestaat, de gelegenheid tot het afmaken dezer bebouwing ontbrak.

Hoewel de bebouwing langs de Voorweg zuiver ten doel had in de gemeente Zoetermeer, vóór de vereeniging met de gemeente Zegwaart, eenige gelegenheid tot bouwen te geven, welke gelegenheid in Zegwaart niet gegeven behoefde te worden, omdat daar het uitbreidingsplan in de behoefte zou kunnen voorzien, zoo meenden wij toch dat er geen overmatig klemmende redenen waren om de bebouwing, die nog plaats zou kunnen vinden, op de enkele vakken tusschen de bestaande lintbebouwing in te weren.

De lengte waarover deze bebouwing langs de Bleiswijksche weg nog mogelijk gemaakt wordt, is gekozen in overeenstemming met de bestaande toestand.

Uit gelijke overwegingen heeft de Raad zich ermede kunnen vereenigen, dat alsnog bebouwing wordt toegestaan langs de Stationsstraat, aan de Zuidzijde van den Spoorwegovergang, van de tusschen de bestaande intensieve bebouwing gelegen open perceelen.

*1) die raion  
is dus nu  
parallel*

INSTITUUT  
STAD EN LANDSCHAP  
VAN ZUID-HOLLAND.

<sup>S</sup>  
Overeenvloet.

1947.

TOELICHTING

behoorende bij de herziening  
van het uitbreidingsplan re-  
gelende de bestemming in hoofd-  
zaak van de gronden, gelegen  
in het landelijk gebied der ge-  
meente ZOETERMEER.

Rotterdam, 9232.45/II



Zoetermeer, met zijn ligging als een spin in het web, midden tusschen de groote plaatsen Den Haag, Delft, Rotterdam, Gouda en Leiden in, behoefde dringend herziening van het vigeerende plan in hoofdzaken om de volgende redenen:

1. In de eerste plaats vroegen nadere regeling de in dit plan met een blauwe rand omgeven strooken.
2. Dient de mogelijkheid te worden geschapen tot het vestigen van industrie.
3. Acuat werd de vraag, waar het groote busbedrijf "Citosa", dat door zijn centrale ligging in Zoetermeer een groot overstapcentrum met bijbehorende bedrijfsruimten voor ca 40 autobussen en een toekomstig touringcarbedrijf van nog eens dienzelfden omvang behoeft, moest worden gevestigd.
4. De tuinbouw vereischt nadere bepalingen, aangezien de gemeente niet zonder meer het landelijk gebied bij stukjes en beetjes aan de onaesthetische glascultuur wenscht te zien prijs gegeven.

Demografische gegevens.

Om te komen tot een begrenzing van het gebied nabij de bebouwde kom, dat voor toekomstige uitbreiding der bebouwing moet worden gereserveerd, is noodzakelijk een globale becijfering van de toekomstige bevolkingsgrootte, van de te verwachten gezinsomvang, van de woon- en sportbehoefte en van de verdeling der bevolking over het platteland en de kom der gemeente. Onder verwijzing naar de uitvoerige prognose in de toelichting bij de herziening van het plan in onderdeelen, wordt hier volstaan met het memoreeren van de resultaten. Men zie hiervoor bijlage 1 en onderstaande tabel.

Schatting bevolking in 1970.

De resultaten van een uitgewerkte prognose, opgenomen in de toelichting bij de herziening 1946 van het plan in Onderdeelen zijn als volgt:

In 1970	aantal inwoners	aantal nieuwe woningen		
		totaal	buiten de kern	in de kern
maximaal	10000	1500	80	1420
minimaal	9100	1200	40	1160
gemiddeld	9550	1350	60	1290

Hierbij is rekening gehouden met een vermoedelijke verplaatsing van 20 à 50 burgerwoningen uit het landelijk gebied naar de kern.

Aan gronden, voorshands bestemd in hoofdzaak, doch nader in onderdeelen te regelen, moest nabij de bebouwde kom derhalve worden uitgetrokken een oppervlakte van ca 50 ha (22,0 + 26,4). De oppervlakte, vereischt voor de beoefening van sport bedraagt naar schatting ca 4 ha.



Aan begraafplaatsruimte dient, wanneer men uitgaat van een bevolkingscijfer van 9600 inwoners, in 1970 en een vereischte oppervlakte per inwoner van 2 m<sup>2</sup>, ruim 1,9 ha te worden gereserveerd.

#### De blauw omlinjnde gebieden.

Om aan het begrip "bebouwde kom" een zoo duidelijk mogelijke realiteit te doen beantwoorden, is het gedeelte Vlamingstraat in het nieuwe ontwerp op dezelfde wijze behandeld als de overige gronden langs dezen weg. Langs den Broekweg W.Z. moest met het oog op de vrij jonge bebouwing aldaar een concessie worden gedaan, eveneens langs den Bleiswijkschenweg en de Stationsstraat ten Zuiden van den spoorbaan.

De blauw omlinjnde gedeelten ten Oosten van den Broekweg en van den Geerweg nabij Benthuisen, zijn evenals de Vlamingstraatstrook met de overige agrarische bebouwing over één kam geschoren. De bedoeling van deze nieuwe bepaling is duidelijk: ongewenschte lintbebouwing in het landelijk gebied dient zooveel mogelijk te worden ongedaan gemaakt en maakt althans geen aanspraak op bescherming, laat staan bevordering.

Een gedeelte van de Vlamingstraat, in het vigeerrende plan in hoofdzaken als bebouwde kom aangegeven, draagt dat karakter bepaald niet en verdient derhalve een afwijkende bestemming. Het onderging een behandeling als de Broekweg e.d.

#### Wegen.

Het verkeersvraagstuk speelt in Zoetermeer een groote rol. Het vrachtautovoer Rotterdam-Leiden nl. kiest bij voorkeur de route Stationsstraat-Dorpsstraat-Vlamingstraat-Broekweg, waarvoor de nauwe uitmonding van de Stationsstraat en het traject Dorpsstraat-Vlamingstraat een totaal onvoldoende profiel bezitten, terwijl ook de scherpe bocht over een brug naar den Broekweg zeer ongunstig is. De bijlagen 2 en 3 geven een indruk van de zwaarte van het verkeer medio 1938 op de wegen, welke door de dorpskom der Gemeente voeren. Zelfs de aanleg van den Rijksweg Den Haag-Gouda beteekent in wezen geen ontlasting van dit verkeer. Naar een definitieve oplossing is gezocht op een wijze als schematisch voorgesteld in bijlage 4. Hierin geeft beeld A de absolute cijfers van de dagtonnage op de hoofdwegen. Afbeelding B geeft in schema weer hoe deze verkeersstroomen elkaar beïnvloeden. Afbeelding C demonstreert het resultaat van de voorgestelde oplossing door een omleiding om de oude kom, terwijl afbeelding D het effect toont van een omleiding in bovenbedoelden zin, waarbij evenwel één-richting-verkeer door de Dorpsstraat nog is toegelaten. Dit effect is zeer gering en deze oplossing kan als bovendien weinig fraai niet in aanmerking komen.

Bijlage 5 geeft een meer gedetailleerd beeld van de toekomstige gedaante van Zoetermeer naar zijn hoofdstructuur van wegen en van gebieden voor woningen en ontspanning.

Langs de verschillende wegen in de gemeente zijn op de gebruikelijke wijze strenge bepalingen gemaakt wat betreft afstand tot den weg en tot naaste bebouwing.

#### Agrarische bestemming.

Met inachtneming van eischen van minimale oppervlakte, vereischt bij elke bedrijfswoning, is het overgrootste gedeelte



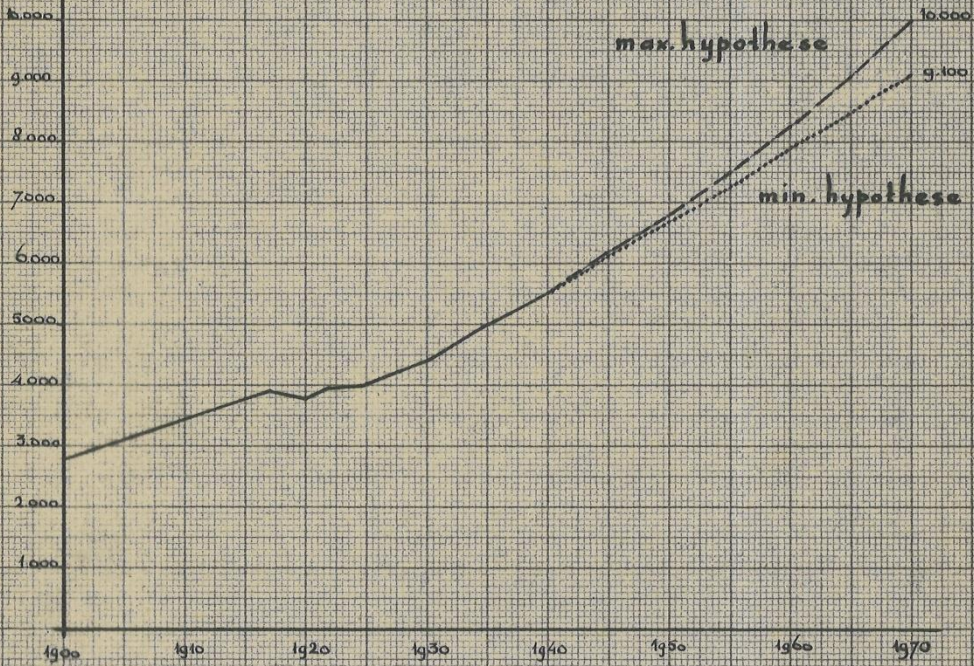




# Zoetermeer

# Bijlage 1

inwoners



Geschatte bevolkingstoename



# Zoetermeer

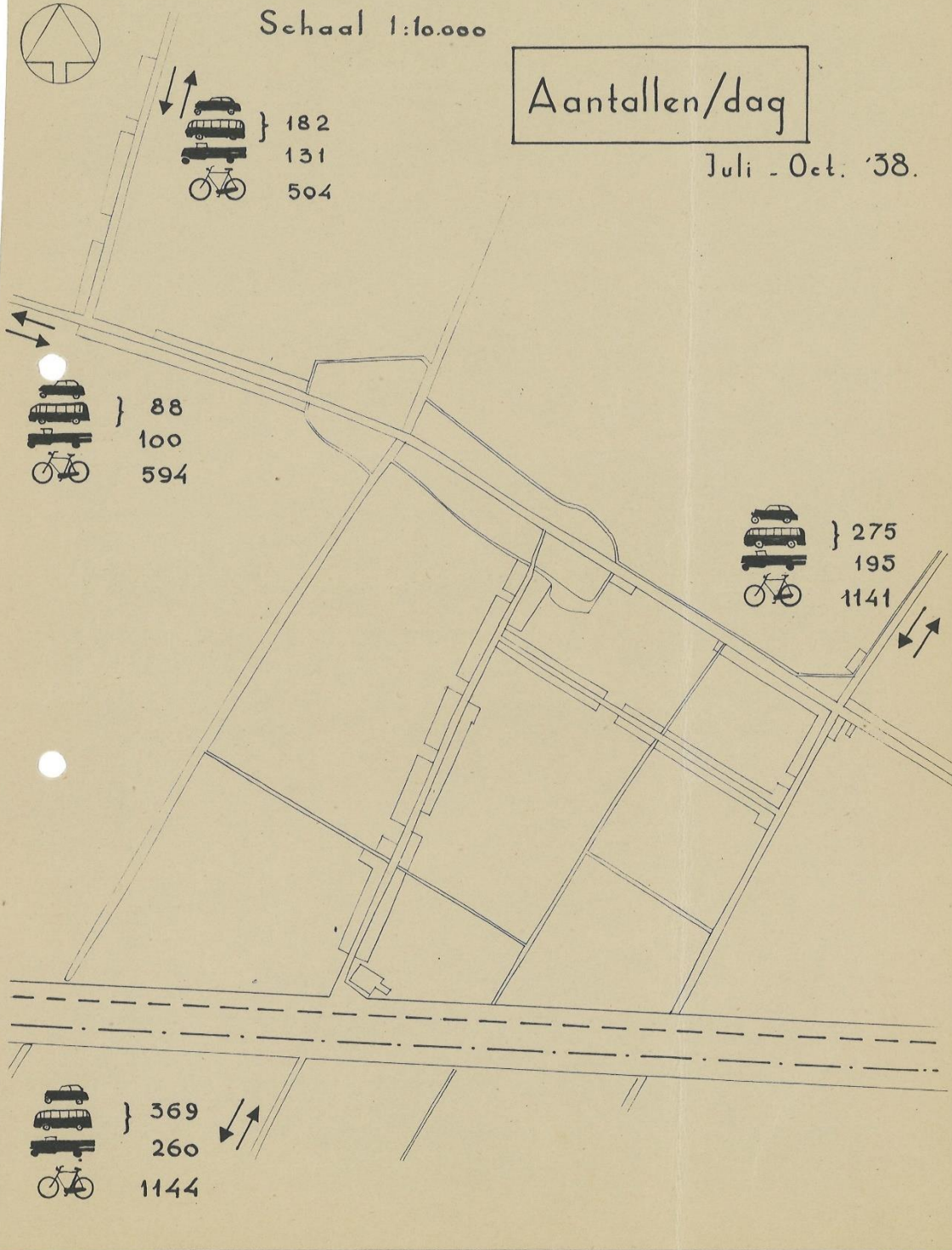
Bijlage 2

Schaal 1:10.000



Aantallen/dag

Juli - Oct. '38.



# Zoetermeer

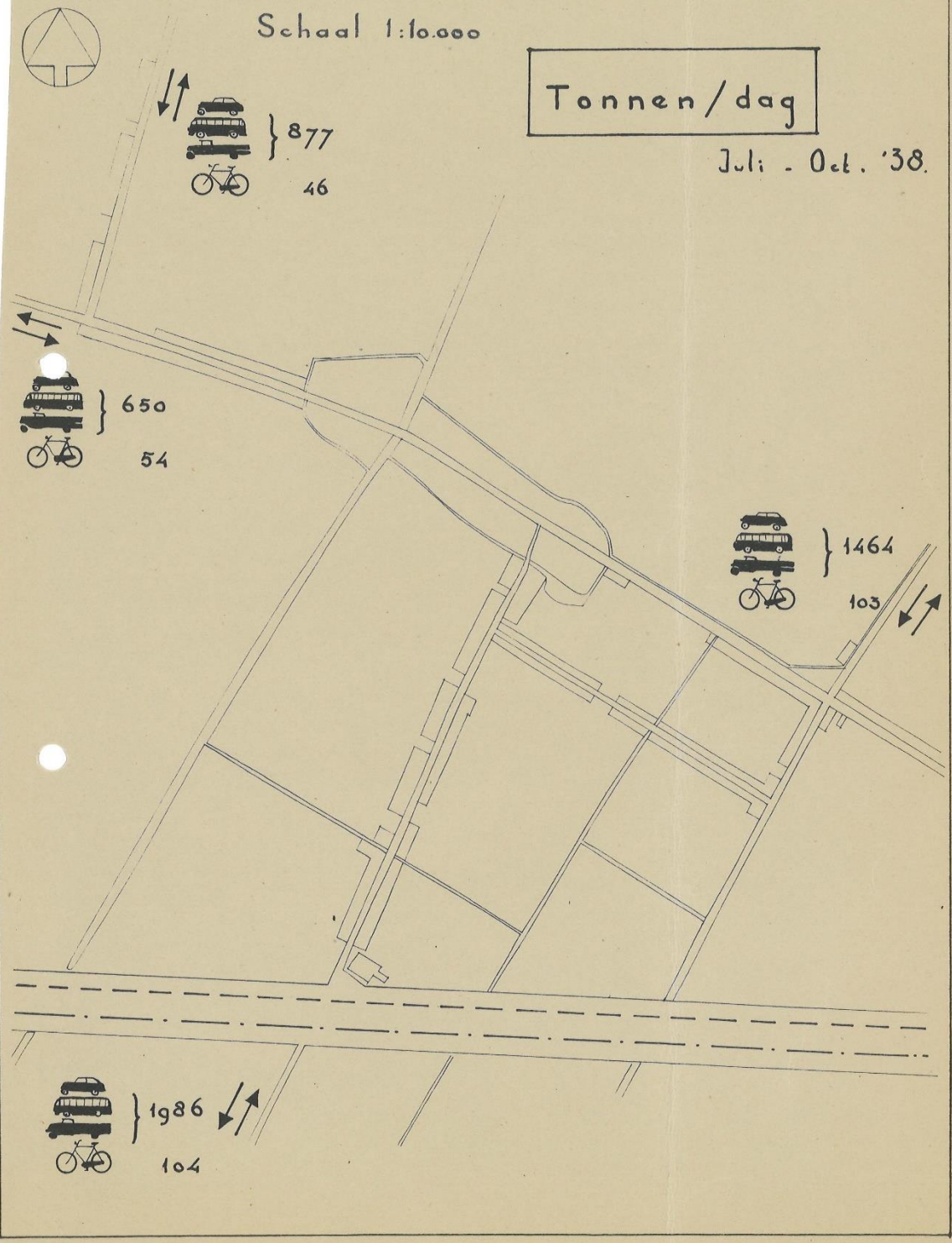
Bijlage 3

Schaal 1:10.000



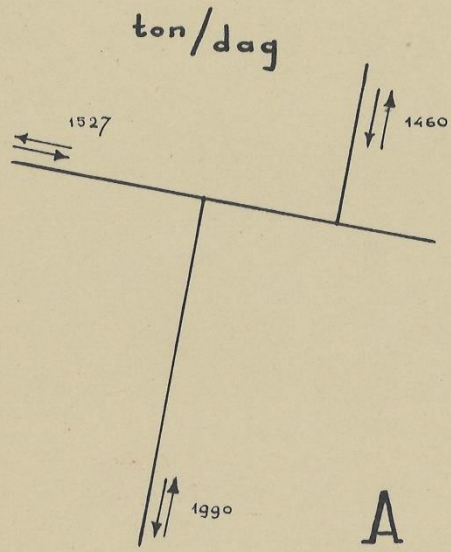
Tonnen/dag

Juli - Oct. '38.

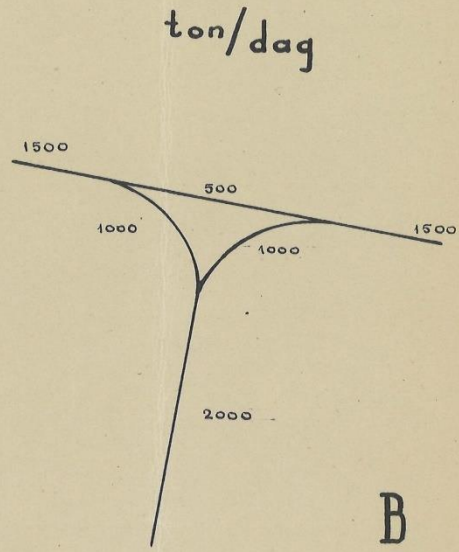




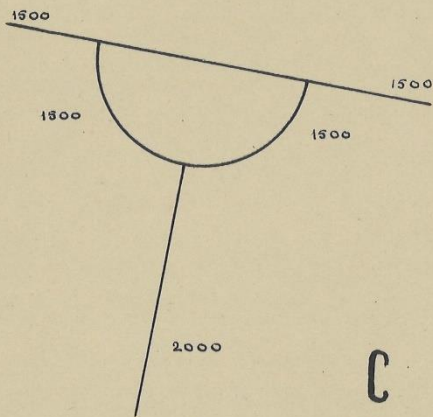
Zoetermeer



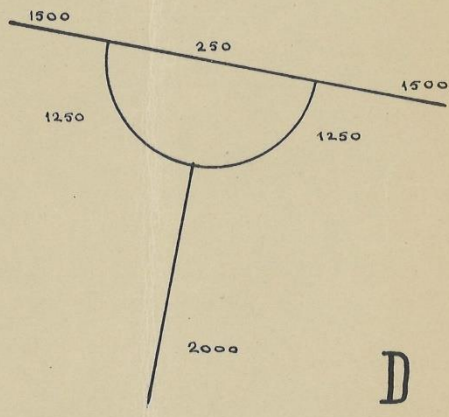
Bijlage 4



ton/dag



ton/dag

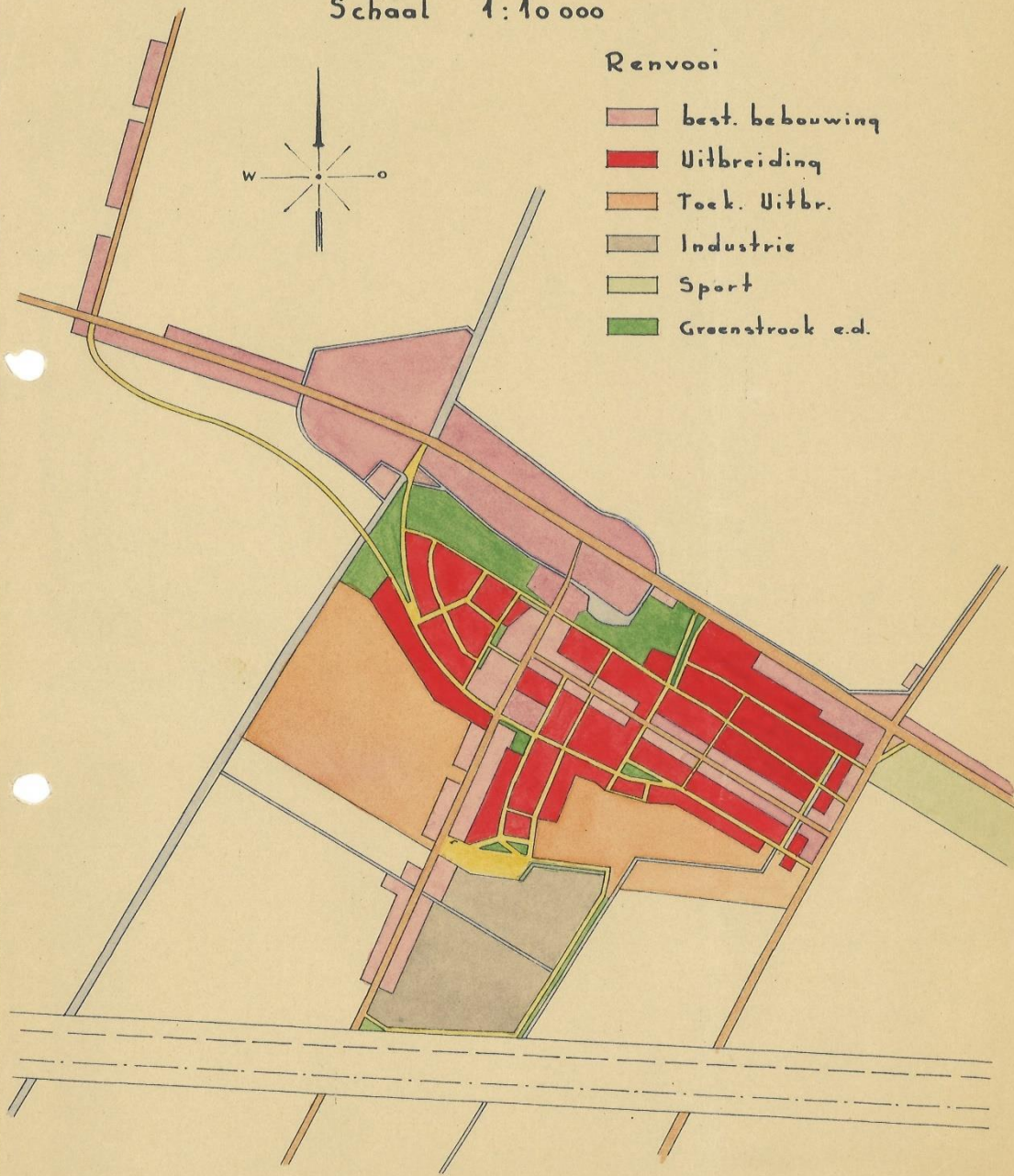


Ontlasting van de dorpskom van interlocaal verkeer  
(tellingen 1938)

Zoetermeer

Bijlage 5

Schaal 1:10 000



Schema der gedachte ontwikkeling.

Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland

B



1948 Reactie PPD op uitbreidingsplannen in hoofdzaak en in onderdelen

610-5


BUREAU VAN DEN  
STEDEBOUWKUNDIGEN DIENST  
IN ZUID-HOLLAND.

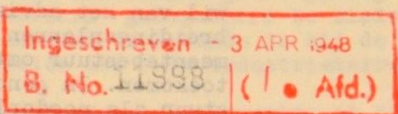
's-GRAVENHAGE, den 2 April 1948.

No 4100.

BERICHT op kantbrief dd.  
20 September 1947,  
B no.29656 (1e afd.).

ONDERWERP:  
Uitbreidingsplannen  
Zoetermeer.





BIJLAGEN { TERUG 35, w.o. 6 kaarten  
NIEUWE 1 concept.

Naar aanleiding van nevenvermelde kantbrief, waarbij in mijn handen werden gesteld de besluiten van de Raad der gemeente Zoetermeer dd. 30 Mei 1947 tot vaststelling van:

- a. een plan tot herziening van het uitbreidingsplan in hoofdzaak;
- b. twee plannen tot herziening resp. aanvulling van het uitbreidingsplan in onderdelen (resp. voor gronden nabij de bebouwde kom en aan de Voorweg);
- c. bij de onder b genoemde plannen behorende bebouwingsvoorschriften,

heb ik de eer Uw College het volgende te berichten.

Plan in hoofdzaak. Herziening van het plan in hoofdzaak werd noodzakelijk geacht, omdat het vigerende plan in verschillende opzichten niet meer aan zijn doel beantwoordt. Onder meer werd n.l. behoefte gevoeld, het bepaalde ten aanzien van bebouwing op de stroken grond, bedoeld in art. 26, lid 8 van de gemeentelijke bouwverordening te herzien, en wel in dier voege, dat deze (op een bij de bouwverordening behorende kaart met blauwe lijn omrande) gebieden voortaan in het plan in hoofdzaak zullen vallen, tengevolge waarvan zij tevens een differentiatie in hun bestemming ondergaan. Zo werd aan de genoemde stroken grond, welke ten oosten van de Broekweg en ten oosten van de Zegwaartseweg nabij Benthuizen liggen, en voorts aan het met blauw omrande gebied ter weerszijden van de Voorweg (laatstgenoemd gebied voor ongeveer  $\frac{3}{4}$  gedeelte) een agrarische bestemming gegeven. Men beoogt hiermede lintbebouwing te weren, of voor zover zij thans reeds aanwezig is, op de duur te doen verdwijnen.

Een deel van de gronden langs de Vlamingstraat, in het vigerende plan in hoofdzaak als bebouwde kom aangegeven, verdient deze bestemming uit hoofde van haar landelijk gebleven karakter - niet; -

AAN  
het College van Gedeputeerde Staten  
van Zuid-Holland  
's-GRAVENHAGE.



niet; deze gronden zijn daarom binnen de invloed van het onderhavige plan in hoofdzaak gebracht.

Voorts werd het plan in hoofdzaak herzien met betrekking tot het gebruik van gronden voor agrarische doeleinden. Het gemeentebestuur ziet het gevaar in, dat vestiging van kleine tuinbouwbedrijven met glascultuur, ontsiering van het landschap ten gevolge zal hebben, reden waarom het in de Zoetermeerse Polder door middel van de onderhavige herziening glascultuur geheel onmogelijk maakt. In het overige deel van het landelijk gebied laat het gewijzigde plan echter onverminderd de mogelijkheid tot vestiging van bedrijven met glascultuur open, in weerwil van het advies, dat de Commissie van Advies voor de Uitbreidingsplannen bij brief no. 2946, dd. 23 Januari 1947 het gemeentebestuur omtrent het ontwerp van het onderhavige plan deed toekomen. In genoemd advies heeft de Commissie het gemeentebestuur als noodoplossing namelijk in overweging gegeven slechts in een beperkt gebied enige vrijheid voor aanleg van nieuwe tuinderijen te geven, terwijl voor het overige gebied tuinbouw zou moeten worden uitgesloten. De Commissie had hierbij mede op het oog de onzekere toekomst van de tuinbouw en het feit dat niet alle grond voor tuinbouw geschikt is. In dit verband zij nogmaals gewezen op het belang van het bodemkundig onderzoek geleid door Prof. Edelman. Zonder deze bodemkartering blijft het leggen van agrarische bestemmingen een slag in de lucht. Blijkens het onderwerpelijke plan is met de door de Commissie aangegeven noodoplossing geen rekening gehouden.

Ten aanzien van de oplossing van verkeersproblemen in de gemeente Zoetermeer, speciaal met betrekking tot het verkeer tussen de twee punten Rotterdam en Leiden, zij opgemerkt, dat rekening is gehouden met een toekomstige omlegging van dit verkeer buiten de dorpskom, met aansluiting op de provinciale wegen nrs. 18 en 20 enerzijds en nr. 17 (het begin van de Broekweg) aan de andere zijde. De aanduiding: "grond, bestemd voor provinciale weg", welke in het renvooi van het onderhavige plan in hoofdzaak voorkomt, moet echter, behalve voorbarig, ook ongebruikelijk worden genoemd. Deze aanduiding ware daarom te wijzigen in: "grond, bestemd voor weg".

onderdelen. Met betrekking tot het plan in onderdelen merk ik het volgende op.

Als resultaat van een zeer uitvoerige survey komt de ontwerper tot de slotsom, dat tot het jaar 1970 moet worden gerekend op een behoefte aan vergroting van de woningvoorraad van maximaal 1500 woningen. Men rekent er op, dat van deze 1500 woningen er 1420 in het gebied nabij de bebouwde kom zullen worden gebouwd, terwijl de overige 80 woningen in het landelijk gebied dienen te verrijzen. Teneinde de ontwikkeling van de gemeente in de naaste toekomst te kunnen overzien en de resultaten van de survey aan de praktische uitkomsten te kunnen toetsen en zo nodig te redresseren, is in het onderhavige plan in onderdelen ruimte gelaten voor het bouwen van 682 nieuwe woningen, terwijl een 20-tal winkels een verzorgende taak in dit plan is toebedeeld. Bovendien is een aantal kleine bedrijven toegelaten.

- Het -



Het plan biedt voorts gelegenheid tot het bouwen van een nieuw Raadhuis, een kerk, een landbouwschool, een Groene-Kruisgebouw, een verenigingsgebouw (eventueel clubhuis of wijkgebouw) en een café-restaurant.

Werd in de gemeente Zoetermeer het ontbreken van gronden met bestemming tot vestiging van nieuwe industrieën reeds lange tijd als een gemis gevoeld, dwingender nog was de noodzaak om het bestaande autobusbedrijf "Citosa" in de gelegenheid te stellen zijn bedrijf uit te breiden. Weliswaar is ook reeds in het vigerende plan in hoofdzaak ten noorden van de spoorlijn Den Haag - Gouda een industrieterrein geprojecteerd, maar de oppervlakte van dit gebied kan nauwelijks groot genoeg zijn om de bestaande fabriek "Nutricia" gelegenheid te bieden zich te ontplooiën. In verband met het voorgaande is bij de herziening van het plan in onderdelen een ruim industrieterrein ontworpen.

Ten aanzien van het verkeersvraagstuk merkte ik hierboven met betrekking tot de herziening van het plan in hoofdzaak reeds op, dat rekening is gehouden met verbinding buiten de dorpskom om, van de provinciale wegen nrs. 18 en 20 met de provinciale weg nr. 17 (eerste gedeelte van de Broekweg). Het wil mij aanvankelijk voorkomen, dat het gebouw, hetwelk op de hoek van de eerder genoemde verbindingsweg en de Stationsstraat is geprojecteerd, het uitzicht op deze wegen zal belemmeren, reden waarom ik Uw College zou willen adviseren, het gemeentebestuur een nadere bestudering van dit punt in overweging te geven.

Plan - Voorweg. Met betrekking tot het uitbreidingsplan in onderdelen "Voorweg" kan het volgende worden medegedeeld.

De bestaande behoefte aan uitbreiding voor de bouw van woningen voor arbeiders, die werkzaam zijn in het agrarisch gebied in de onmiddellijke omgeving van de Voorweg, was aanleiding om in aansluiting op het reeds bestaande kerntje, de bouw van een klein aantal nieuwe woningen mogelijk te maken.

In overeenstemming met het gevoelen van de Commissie van Advies voor de Uitbreidingsplannen, wier oordeel ik te dezer zake heb gevraagd, ben ik van mening, dat er geen aanleiding bestaat om Uw goedkeuring van bovengenoemde plannen te onthouden, voor zover het de regeling der bebouwing in onderdelen betreft.

Evenwel meen ik, dat te dien aanzien voorbehoud dient te worden gemaakt voor zover de bestemming in het plan in hoofdzaak is geregeld voor gronden, waar tuinbouw is toegelaten. Ik moge U daarom in overweging geven, Uw goedkeuring aan de herzieningen te hechten met uitzondering van het gebied, hetwelk blijkens het bepaalde onder C<sup>1</sup> van het renvooi der kaart van het plan in hoofdzaak is bestemd voor het agrarisch bedrijf met inbegrip van tuinbouw. Een logische indeling van het agrarische gebied is, zoals gezegd, slechts mogelijk op grond van bodemkartering. Een concept-brief aan het gemeentebestuur gaat hierbij.

DE DIRECTEUR,

*A. A. van der Waal*



VERGADERING RAAD  
11

GEMEENTE



ZOETERMEER

De Raad der gemeente Zoetermeer;

Overwegende, dat het wenselijk is over te gaan tot herziening van het bij raadsbesluit d.d.30 Mei 1947, goedgekeurd bij besluit van Gedeputeerde Staten dd.27 April 1948 vastgesteld plan van uitbreiding in onderdelen;

dat het ontwerp-plan met kaart en bebouwingsvoorschriften ter secretarie dezer gemeente voor een ieder ter insage hebben gelegen van 25 Mei 1954 tot en met 21 Juni 1954 waarvan bekendmaking is geschied op de wijze als voorgeschreven in artikel 37 sub 4 der Woningwet;

dat tegen het ontwerp-plan binnen de daarvoor gestelde termijn bezwaren zijn ingebracht door:

- a.de Fa.Gebrs.Huurman namens T.Kinkel, wonende Molenstraat 26 alhier;
- b.de Fa.Gebrs.Huurman namens D.Franx, wonende J.L.v.Rijweg 5 alhier;
- c.de Wed.A.C.C.van der Meer van der Burg, wonende Stationsstraat 185 alhier;
- d.de Fa.Gebrs.Huurman te Zoetermeer;
- e.de Fa.Post en Huurman te Zoetermeer;
- f.Brinkers Margarine Fabrieken N.V.te Zoetermeer;
- g.de Fa.Gebrs van der Spek Stationsstraat 208 te Zoetermeer;
- h.A.J.Reeuwijk Rokkeveenseweg 34 te Zoetermeer; en N.V.Nutricia alhier;
- i.de Fa.D.Groenheijde Vlamingstraat 30-32 te Zoetermeer;
- j.A.G.de Groot en A.L.de Groot te Zoetermeer;
- k.N.V.Nutricia te Zoetermeer;
- l.J.M.Wooning te Zoetermeer
- m.Chr.G.Noordam te Zoetermeer;

Gezien het advies van het Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland d.d.29 Juni 1954;

overwegende, dat aan de bezwaren van Adressanten genoemd sub a tot en met j is tegemoet gekomen door de aangebrachte wijzigingen op de kaart aangegeven;

dat door N.V.Nutricia zijn ingetrokken de bezwaren tot uiting gebracht in het schrijven dd.19 Juni 1954 voor zover deze betreffen het terrein gelegen tegenover de fabriek, hetwelk thans als speelterrein in gebruik is dat aan de overige door N.V.Nutricia gemaakte bezwaren gedeeltelijk is te gemoetgekomen als op de kaart aangegeven, doch dat aan de overige door N.V.Nutricia gemaakte bezwaren niet kan worden tegemoet gekomen, omdat het niet aangast op bestaande woonhuizen, die geen eigendom van reclamante zijn de bestemming van industrieterrein te leggen, tenzij daartoe een werkelijk dringende noodzaak bestaat;

dat aan het bezwaar van J.M.Wooning op grond van een goede stedenbouwkundige ontwikkeling geen gevolg kan worden gegeven;

dat het beschikken over voldoende recreatieterrein voor een groeiende gemeente als Zoetermeer noodzakelijk is en er geen betere plaats voor deze terreinen gevonden kan worden dan in het plan geprojecteerd zodat aan het

bezwaarschrift van Chr.G.Noordam niet kan worden tegemoet gekomen; gelet op de bepalingen der Woningwet;

**B e s l u i t:**

vast te stellen het bij dit besluit behorend gewaarmerkt plan tot herziening van het Uitbreidingsplan in onderdelen vastgesteld bij raadsbesluit dd.30 Mei 1947, goedgekeurd bij besluit van Gedeputeerde Staten d.d.27 April 1948 no.453 regelende de bestemming in onderdelen van gronden, gelegen nabij de bebouwde kom in de gemeente Zoetermeer, alsmede de bij dit besluit behorende gewaarmerkte "Bebouwingsvoorschriften Herziening 1954 uitbreidingsplan Dorp, gemeente Zoetermeer.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad, op 30 Juli 1954.

B

*[Handwritten signature]*  
De Secretaris,

De Voorzitter, *[Handwritten signature]*

2.22



behorende bij de herziening 1954 van het uitbreidingsplan, regelende de bestemming in onderdelen van gronden, gelegen nabij de bebouwde kom der gemeente ZOETERMEER

T.747/5.54/U.S.

Herziening van het uitbreidingsplan in onderdelen van Zoetermeer was gewenst omdat bepaalde elementen, die van belang waren bij de herziening 1946 moesten vervallen of gewijzigd worden en daarentegen nieuwe wensen en behoeften naar voren waren gekomen, waarmee indertijd nog niet kon worden gerekend. Zo heeft bv. het Citosa autobusbedrijf, waarvoor in het plan 1946 een belangrijke plaats was ingeruimd, zich elders gevestigd.

Het ontworpen tracé voor een doorgaande verbinding tussen de provinciale wegen 18 met 20 enerzijds en 17 anderzijds, bevredigde niet.

De behoefte aan openbare gebouwen was sterker dan voorzien. Voor een aantal scholen, kerken, een rusthuis, een badhuis en een telefooncentrale moest nog een plaats worden gevonden. Ook de ligging van een nieuwe begraafplaats moest opnieuw onder ogen worden gezien.

Bovendien brachten de wenselijke veranderingen weer andere als noodzakelijk gevolg mee. Daarnaast speelde bij de herziening een rol het streven om het nieuwe Zoetermeer een duidelijke begrenzing te geven.

De omvang van het plan is gebaseerd op de verwachting voor 1980.

Om tot een schatting van het toekomstige bevolkingscijfer van de gemeente Zoetermeer te komen, is uitgegaan van de veronderstelling, dat de stijgende lijn, die de bevolkingsontwikkeling sinds omstreeks 1900 vertoont, zich zal blijven voortzetten. De juistheid hiervan lijkt aanvaardbaar, gezien het grote geboorte-overschot gepaard aan de bestaande tendens tot vestiging van industrieën ter plaatse, de mogelijkheid tot intensivering van de landbouw door overgang op de tuinbouwcultuur en vooral de voor handel en verkeer gunstige centrale ligging van Zoetermeer in het midden-Zuidhollandse droogmakerijen-gebied.

In 1980 is aldus met enige zekerheid een getal van omstreeks 9000 inwoners te verwachten (1 Januari 1954 was dit cijfer 6695). Het gemiddelde aantal bewoners per woning was 5.2 in 1920, in 1930 was het 5,08 en bij de woningtelling van 1947 was het weer gestegen tot 5.25. Maar, indien de samenwonenden en in noodwoningen verblijvenden over een eigen huis beschikt hadden, zou dit cijfer 4,73 hebben bedragen. In verband met de algemeen optredende neiging tot verminderen van de woningbezetting is het aantal bewoners per woning voor 1980 op 4,3 geschat. Uitgaande van dit cijfer, bij een bevolking van 9000 inwoners zou in het jaar 1980 de gemeente Zoetermeer over 2100 woningen moeten beschikken.

Op 31 Mei 1947 waren 1158 woningen aanwezig en sindsdien zijn er omstreeks 160 bijgebouwd, zodat het totaal thans omstreeks 1320 bedraagt. Tot 1980 zullen er dus 780 woningen moeten worden opgericht, waarbij nog komt een aantal van omstreeks 100, die moeten worden gebouwd ter vervanging van wegens onbevoensbaarheid of om andere redenen te slopen huizen, welke niet op dezelfde plaats herbouwd kunnen worden. Het uitbreidingsplan moet dus ruimte bieden voor in totaal omstreeks 880 woningen.



Het wegensstelsel van het plan komt in hoofdtrekken overeen met dat van de herziening 1946. Zoveel mogelijk is er naar gestreefd de bestaande bebouwde kom te ontlasten.

Zoals de toestand thans is, moet het verkeer, dat over de provinciale weg van Leiden naar Zoetermeer komt, om Rijksweg no. 12 en de provinciale wegen van Delft en Berkel te bereiken, de moeilijke route Vlamingstraat-Dorpsstraat-Stationstraat volgen.

Teneinde dit vraagstuk ten behoeve van het doorgaande verkeer afdoende op te lossen zou het noodzakelijk zijn een verbindingsweg tussen de provinciale wegen met een grote boog ten westen van de bebouwde kom langs te voeren. Het doorgaande verkeer maakt echter slechts een gedeelte uit van het totale verkeer. Zoals bekend is Zoetermeer een gemeente met een relatief zeer groot aantal auto's. Het ligt daarom voor de hand in de eerste plaats naar betere wegen voor het plaatselijk verkeer te streven. De mogelijkheid voor een verbinding buiten de kom langs is echter open gehouden.

De inmiddels aangelegde Julianalaan, die bij de Delftse Wallen op de Dorpsstraat uitkomt draagt er reeds toe bij het verkeer in een deel van de Dorpsstraat te ontlasten. Vooral voor het verkeer uit het zuiden is dit van belang. Het verkeer uit het noorden en westen moet echter nog een smal gedeelte van de Dorpsstraat volgen en bij de Delftse Wallen een scherpe hoek nemen om de Julianalaan te bereiken. Om hierin verbetering te brengen is een parallelweg ontworpen ten zuiden van de Vlamingstraat. Deze weg kruist de Delftse Wallenwetering en sluit aan op de Julianalaan. Een tweede koppeling tussen de Vlamingstraat en deze nieuwe weg is geprojecteerd ten oosten van de fabrieken van de firma Brinkers.

Tot de belangrijkste hoofdwegen binnen het uitbreidingsplan behoort de weg, die begint aan de Delftse Wallen (bij de Ned. Herv. Kerk) vervolgens bij de Geref. Kerk de Stationsstraat kruist en zich voortzet langs de Rokkeveense weg.

Volgens het vorige plan was in de hoek van Bleiswijkse en Rokkeveense weg een afsnijding ontworpen. Deze afsnijding heeft thans een ruimer tracé verkregen, zodanig dat hij uitkomt tegenover de Jan Hoornstraat. Op deze wijze kan een doorgaande route ontstaan van de Bleiswijkse weg, ten zuiden van de kom langs, naar de Delftse Wallen, in aansluiting aan de parallelweg langs de Vlamingstraat.

Voor het verkeer, dat komende van het viaduct onder de Rijksweg in de wijk ten oosten van de Stationsstraat of verder oostelijk moet zijn, bestaat de mogelijkheid reeds bij de boerderij Ruimzicht de Stationsstraat te verlaten.

Het uitbreidingsplan kan gesplitst worden in drie delen. Ten eerste de wijk tussen Schenkelweg en Molenstraat, ten tweede het plangedeelte tussen de Stationsstraat en de Delftse Wallen en ten derde ten oosten van de Stationsstraat de wijk achter de boerderij Habij. In aansluiting met deze laatste wijk ligt het ontworpen industrieterrein op het land van de boerderij Ruimzicht.

Molenstraat/Schenkelweg. De herziening van het plan voor deze wijk, die reeds in 1950 werd ontworpen, was een uitvloeisel van de behoefte om plaatsruimte te vinden voor een aantal scholen. Deze zijn geconcentreerd gedacht bij de oprit naar de Schenkelweg. Ten westen van deze oprit kan een tweetal scholen voor landbouwonderwijs komen, en ten oosten ervan één school voor l.o. en één voor u.l.o. met gymnastieklokaal. Ten noorden ervan is plaats voor een kleuterschool en eventueel een b.l.o. school. Om tevens in de behoefte aan een badhuis in Zoetermeer te kunnen voorzien is tot dit doel een situatie aangewezen ten oosten van deze scholen.

De parallelstraat langs de oprit, die nodig was ten behoeve van de oorspronkelijk ontworpen woningen, kan nu vervallen. Dit bracht met zich mede, dat de noordelijke hoofdweg van de wijk moest uitmonden op de zuidelijke.



Verder zijn, teneinde het geheel een meer afwisselende indeling te geven, de hoofdstraten door twee korte dwarsstraatjes verbonden en speelveldjes ontworpen op de binnenterreinen.

Dit plangedeelte is voor een belangrijk stuk reeds tot uitvoering gekomen. Het biedt plaats voor 230 woningen, waarvan er intussen omstreeks 150 zijn gebouwd. De totale oppervlakte is 8,5 ha, het openbare groen dat geprojecteerd is op de taluds aan de westzijde van het plan neemt hiervan 1,5 ha in beslag.

De plaats voor een nieuw raadhuis, waarvoor bij de herziening 1946 een terrein dicht bij de Stationsstraat was gekozen, is in de nabijheid van de oude kern gebracht, Immers, hoewel de bebouwing overwegend naar het oosten uitbreidt, zal toch het zwaartepunt van Zoetermeer blijven liggen in het oude gedeelte, waar zich de belangrijkste winkelstraat bevindt. Verplaatsing van het centrum zou zelfs niet wenselijk zijn. Het raadhuis is daarom thans geprojecteerd aan de Delftse Wallen nabij de kruising van verschillende hoofdwegen. Onmiddellijk ten noorden ervan, nog in de oude kern, is een situatie voor een gebouw van gemeentewerken.

Verder is er in het plan Delftse Wallen gelegenheid voor het bouwen van een postgebouwtje voor de rijkspolitie (ten noorden van de molen), een telefooncentrale (achter de molen), twee kerkjes, een kleuterschool e.d.

In het centrum van de wijk is een plein geprojecteerd, waarbij plaats is gereserveerd voor een belangrijk openbaar gebouw, hetzij voor culture, sociale of onderwijsdoeleinden, waaraan een plaats als Zoetermeer, met in de toekomst tegen de 9000 inwoners, zeer zeker behoefte zal gaan gevoelen.

Deze wijk, die in zekere mate een middenstands karakter zal krijgen heeft een oppervlakte van 10 ha. Er zullen omstreeks 300 woningen gebouwd kunnen worden.

De wijk achter de bebouwing Nabij zal, als de uitbreiding tussen Molenstraat en Schenkelweg is voltooid, moeten dienen voor de bouw van woningwoningen. De oppervlakte bedraagt  $\pm$  15 ha, het aantal te bouwen woningen ruim 500. Gerekend is met een viertal openbare gebouwen.

Rondom is een beplantingsrand gedacht, in het zuiden met het doel de woonwijk te scheiden van het industrieterrein en in het oosten als beëindiging van de bebouwing. In dit groen, en verspreid tussen de bouwstroken, zijn enige speelvelden geprojecteerd.

De vorm van het industrieterrein is veranderd, mede in verband met het feit, dat het Citosabedrijf hier geen behoefte meer had aan plaatsruimte. De beschikbare oppervlakte bedraagt 4 ha, niet meegerekend hetgeen tot het Nutriaciabedrijf behoort.

Langs de Rokkeveense weg zijn enige gronden bestemd voor de rioolwaterzuivering.

Aan een nieuwe algemene begraafplaats bestaat in Zoetermeer grote behoefte. In dit plan is daarvoor een situatie aangewezen in de hoek van de Bleiswijkse en de Rokkeveense weg. Op deze wijze kan, als het terrein goed wordt beplant, een fraaie afsluiting van de bebouwde kom naar het oosten verkregen worden. De in deze hoek geprojecteerde afsnijding dient tevens als toegangsweg tot de begraafplaats.

De bestaande voetbalvelden en de ijsbaan ten noorden van de kern hebben de bestemming van sportterrein verkregen. Aangezien de oppervlakte nog niet voldoende is voor de huidige behoefte is een nieuw sportveldcomplex geprojecteerd op de gronden in de hoek tussen Delftse Wallenwetering en Rijksweg 12. Er is



4.  
plaats gereserveerd voor een wedstrijdveld, een oefenveld en tennisbaan,  
nog een klein veldje en parkeerterrein. Daarnaast is een deel van deze gronden  
speciaal bestemd voor zwembad.

Aan de zijde van de Rijksweg is een strook grond, waarop een de sportvel-  
den afscherpende beplanting zal worden aangebracht. Deze beplantingsrand kan  
tevens een aardigewandelgelegenheid opleveren.

Het gehele uitbreidingsplan biedt, zonder de 160 woningen, die reeds tot  
stand gekomen zijn, plaats voor ruim 900 woningen. Dit aantal komt ongeveer  
overeen met de geschatte woningbehoefte tot 1980. De wenselijkheid om tot een  
afgeronde vorm te komen is echter mede van invloed geweest op de omvang van het  
ontwerp.

Behoort bij besluit van Gedeputeerde  
Staten der provincie Zuid-Holland,  
d.d. ~~Februari~~ 1955 G.S. No. 187.

Mij bekend,  
De Griffier der Staten,





I N S T I T U U T  
S T A D E N L A N D S C H A P  
V A N Z U I D - H O L L A N D  
R O T T E R D A M

T O E L I C H T I N G

behorende bij de partiële herziening 1956 van het uitbreidingsplan, regelende de bestemming in onderdelen van gronden, gelegen nabij de bebouwde kom in de gemeente ZOETERMEER.

T.1274/7.56/U.Br.

Plan Dorp Partiële Herziening 1956

De snelle groei van de bevolking van de gemeente Zoetermeer (1950: 6392 inwoners; 1956: 7033 inwoners) en de grote behoefte aan bijzondere gebouwen maken het noodzakelijk reeds thans een wijziging van het enige jaren geleden vastgestelde plan voor te bereiden.

Werd bij de opstelling van het vigerende plan uitgegaan van een bevolking van 9000 inwoners in 1980, thans kan men redelijkerwijze een cijfer van 10.000 inwoners verwachten. Hierbij is de natuurlijke groei van de bevolking aangehouden. Een vestiging op enigszins grote schaal van mensen, die hun werk in de randstand Holland hebben, is buiten beschouwing gelaten.

De voornaamste punten, waarop deze herziening verschilt van het geldende plan zijn de volgende:

1. Langs de westelijke rand (Delftse Wallen) is een omstreeks 70 m brede strook gereserveerd voor openbare gebouwen. Hier kunnen de verschillende scholen, waarvoor plannen bestaan, worden ondergebracht zonder dat een al te starre plaatsbepaling reeds thans noodzakelijk is.
2. De ruimte voor het nieuwe raadhuis werd met het oog op de te verwachten groei van de gemeente te beperkt geacht. Thans is een ruim plein geprojecteerd, dat zeker in een behoefte zal voorzien van het gehele dorp. De doorgaande verbinding van de Rokkeveenseweg naar de Vlamingstraat, die in het oude plan over de Julianalaan gedacht is, zal over de Karel Doormanstraat lopen. Nu de Julianalaan als doorgaande weg minder betekenis krijgt is het niet meer noodzakelijk, dat de Meidoornlaan daar rechtstreeks op aansluit. Een fraaiere oplossing bestaat wanneer de uitmonding op de Stationsstraat wordt afgebogen en de ten noorden van de weg gelegen grond bij het geprojecteerde park wordt getrokken.
3. Het sportcomplex aan de zijde van de Rijksweg is gewijzigd en vergroot in overeenstemming met de in voorbereiding zijnde plannen.
4. Nu reeds in zo belangrijke mate voor scholen en sportvelden het terrein ten westen van de Stationsstraat in de uitgewerkte plannen moest worden betrokken, bestaat er alle aanleiding toe deze gronden geheel te detailleren. Hier kunnen  $\pm$  300 woningen, ten dele meergezinshuizen, worden ondergebracht. Als gevolg van de wijzigingen ten behoeve van de bijzondere gebouwen moeten  $\pm$  80 woningen vervallen. Het plan zal derhalve 220 woningen meer bevatten. De woningbehoefte in 1980 is te stellen op 2300 woningen. Er zijn thans naar schatting 1450 woningen. Met inbegrip van 100 te saneren woningen moet het uitbreidingsplan plaats bieden voor 950 woningen. In feite is er ruimte in het plan voor circa 1000 nieuw te bouwen woningen.



GEMEENTE  ZOETERMEER

*apl*

Gemeentehuis: Telefoon 3330 en 3331 (01790) - Postrekening 145091

*in duplo  
Muz*

A a n:  
het college van gedeputeerde staten  
in de provincie Zuid-Holland  
te  
's-Gravenhage.

Uw kenmerk:

Uw brief van:

Ons kenmerk:

nr *2902*

ZOETERMEER,

7 oktober 1959.

Onderwerp:

herziening uitbreidingsplan in hoofdzaak.

Bij beantwoording ons kenmerk  
en de dagtekening vermelden.

Op grond van artikel 40 lid 1 der woningwet is de verplichting tot vaststelling van een herziening van een groot deel van het uitbreidingsplan in hoofdzaak op Uw college overgegaan.

(Verwezen zij naar hiernevensgaand plan en tekening, beide gemerkt 1302).

Voor een ander deel van het plan in hoofdzaak is de bevoegdheid tot wijzigen bij de raad gebleven.

(Verwezen zij naar hiernevensgaand plan en tekening, beide gemerkt 990).

Nu dezerzijds - overeenkomstig Uw schrijven d.d.6/12 oktober 1955 B no.47043 (1e afd.) G.S. no.103 - in overleg met het bureau van de planologische dienst herzieningen van het gehele plan in hoofdzaak zijn voorbereid zouden wij het toejuichen indien beide herzieningen (dus zowel de door Uw college als de door de gemeenteraad vast te stellen herziening) op korte termijn en tegelijkertijd aan de orde gesteld konden worden.

I.v.m. het feit dat juist de laatste maanden verschillende bouw-aanvragen zijn ingediend voor het oprichten van glasopstallen in het gebied ten oosten van de J.L.van Rijweg achten wij een tervisielegging van ontwerp-wijzigingsplannen een eerste vereiste.

Deze noodzakelijkheid klemt temeer nu de gemeenteraad een voorbereidingsbesluit ex artikel 36 lid 4 der woningwet heeft genomen (raadsbesluit 1 mei 1959); als gevolg van dit besluit kan momenteel geen enkele bouwvergunning verleend worden voor objecten in het gebied dat door het geldende plan in hoofdzaak wordt omvat.

Wij menen dat een redelijke wetstoepassing met zich brengt dat dezerzijds wel vergunningen verleend kunnen worden indien de ontwerpen ter inzage zijn gelegd en de bouwaanvragen niet strijdig zijn met het vigerende plan en het nieuwe ontwerp. De ingediende bouwaanvragen hebben voornamelijk betrekking op het gebied ten oosten van de J.L.van Rijweg.

Wij zijn van oordeel dat o.a. voor laatstgenoemd gebied een bestemming, op het renvooi aangeduid als categorie B moet worden gegeven.

- Slechts -

Bijlagen:

Typ.: *K/Ko.* Coll.:

De secretarie is alle werkdagen geopend van 9.00-12.00 uur.



Slechts een uitbreiding van 15 % van de met glasopstallen bezette oppervlakte is onder bepaalde omstandigheden toegestaan.

Wij verwijzen U naar het renvooi behorende bij part. plan in hoofdzaak I G.S. no.1302.

Wij achten het uit<sup>een</sup> oogpunt van rechtszekerheid t.o.v. de tuinders, die verlangens koesteren in uitbreiding van hun bedrijven, gewenst dat zij zo spoedig mogelijk weten dat een vergroting van hun bedrijf met meer dan 15 % niet toelaatbaar is, aangenomen dat Uw college onze mening dien-aangaande deelt.

Niet uit het oog mag worden verloren dat een onbeperkte uitbreiding van tuindersbedrijven desastreuze financiële gevolgen voor de gemeente Zoetermeer zou kunnen hebben.

In dit opzicht doelen wij op de mogelijke gevolgen van de aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal gezonden nota inzake de ontwikkeling van Zoetermeer tot een plaats van 40.000 inwoners.

Wat de bestemming categorie C betreft (zie renvooi) merken wij op dat voor een gedeelte van dit gebied - liggende ten westen van het vigerende uitbreidingsplan in onderdelen - een ontwerp voor een uitbreidingsplan regelende de bestemming in onderdelen is ontworpen.

Wij achten het van het allergrootste belang dat U hiernevensgaande plannen in hoofdzaak aan een beoordeling onderwerpt. Ons ervan overtuigd houdend dat de door Uw college te nemen besluiten niet tevens beslissingen behelzen die de realisatie van de bestaande, U bekende, plannen Wilsveen, Reijens of groot Zoetermeer kunnen beïnvloeden verzoeken wij U met klem een spoedige beoordeling der plannen te bevorderen.

Wij zien Uw berichten met grote belangstelling tegemoet.

Burgemeester en wethouders van Zoetermeer,



, burgemeester.



, secretaris.

INSTITUUT STAD EN LANDSCHAP VAN ZUID-HOLLAND - ROTTERDAM

ZOETERMEER

Partieel plan in hoofdzaak  
Palensteinse Polder (G.S.)

no. 2334- november 1962-C.

RENVOOI

..... Grens van het plan.

Bestemmingen

FA

1. Gronden bestemd voor woonwijk, welke mogen bevatten eengezinshuizen, meergezinshuizen, bijzondere gebouwen, zoals kerken en scholen alsmede andere gebouwen ter voorziening in de maatschappelijke en individuele behoeften van de bewoners van de woonwijk, zoals winkels, café-restaurants, buurthuizen e.d.
2. Het percentage te bouwen eengezinshuizen mag ten hoogste bedragen 60% van het totaal aantal te bouwen woningen.
3. Elke woonwijk moet ten minste bevatten een bruto dichtheid van 35 woningen per ha.

Algemene bepalingen

Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd ontheffing te verlenen van de bepalingen van het plan voor het oprichten van niet voor bewoning bestemde gebouwtjes van openbaar nut, zoals transformatorhuisjes, gemealgebouwtjes, wachthuisjes, e.d.

Overgangsbepalingen

1. Gebouwen, welke bij het van kracht worden van het plan reeds bestonden (waaronder mede te verstaan die, welke ingevolge een verleende of op een reeds ingediende bouwaanvraag nog te verlenen vergunning kunnen worden opgericht), doch in enig opzicht niet voldoen aan de bepalingen van dit renvooi, mogen gedeeltelijk worden vernieuwd of gedeeltelijk worden veranderd, mits de bestaande afwijkingen niet worden vergroot.
2. De in het eerste lid genoemde gebouwen mogen, behoudens onteigening overeenkomstig de wet, in geval van verwoesting door een calamiteit, in afwijking van het in dat lid bepaalde, geheel worden vernieuwd of veranderd, met dien verstande, dat de voor de verwoesting bestaande afwijkingen van dit renvooi niet mogen worden vergroot.

R. o. x.



ZOETERMEER

Partiëel plan in hoofdzaak  
Palensteinse Polder (G.S.)

Nr. 2334 - november 1962 - R.

TOELICHTING

---

Bij besluit van 27 april 1948, G.S. no. 453 hebben Gedeputeerde Staten aan het d.d. 30 mei 1947 bij besluit van de raad der gemeente Zoetermeer vastgestelde uitbreidingsplan in hoofdzaak goedkeuring onthouden, voor zover betreft het blijkens het bepaalde onder C1 van het Renvooi van de plankkaart voor agrarische bedrijven e.a. bestemde gebied en het plan voor het overige goedgekeurd.

Ingevolge artikel 38, tweede lid der Woningwet was de gemeenteraad gehouden binnen 12 maanden voor dit gebied een nieuw plan, vastgesteld met inachtneming van bedoelde beslissing, aan de goedkeuring van Gedeputeerde Staten te onderwerpen.

Door het verstrijken van de betreffende termijn zonder dat een zodanig plan was ingezonden, rust thans ingevolge artikel 40, eerste lid, der Woningwet op Gedeputeerde Staten de verplichting om, onder goedkeuring van de Kroon, dit plan vast te stellen.

Het onderhavige partiële plan in hoofdzaak omvat een 130 ha groot gedeelte van de Palensteinse polder, dat ten noorden van de dorpskern is gelegen.

Aangezien deze gronden op korte termijn voor bebouwing in aanmerking komen, is hierop de bestemming gelegd van toekomstige woonwijk. (categorie FA).

INSTITUUT  
STADENLANDSCHAP  
VAN ZUID-HOLLAND  
WESTERSINGEL 46  
ROTTERDAM-C.  
TELEFOON 21886

No. 696.57/U.S.

ONDERWERP:  
structuurplan  
BIJLAGEN:

1

Gemeente  
ZOETERMEER  
INGEKOMEN  
29 APR. 1957  
No.: 435 ✓ BAN

ROTTERDAM, 26 april 1957

Aan het gemeentebestuur  
van

~~ZOETERMEER~~  
VERG  
- 8. MEI 1957

zie tek. 7

Teneinde de problemen ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van uw gemeente in groter verband te kunnen bezien blijkt het gewenst om een structuurplan op te stellen.

In onze bespreking van 30 maart jl. hebben wij u reeds een voorlopige schets hiervoor kunnen tonen. Thans zenden wij u een nader uitgewerkte tekening.

De volgende uitgangspunten liggen aan het plan ten grondslag.

1. Er is niet gerekend met de uitgroei van Zoetermeer tot satellietstad, en evenmin met de stichting van een satellietstad in de onmiddellijke nabijheid.
2. Industrievestiging zal slechts in beperkte mate bevorderd worden.
3. Enige tuinbouwontwikkeling is gewenst.
4. De vestiging van forensen, werkzaam in de randstad, is op beperkte schaal aanbevelenswaardig. Nader dient bepaald te worden van welke omvang deze vestiging zal kunnen zijn.

De gemeente telde op 1 januari 1957 7176 inwoners.

Wanneer de bevolkingsgroei zich blijft voortzetten, zoals dit de laatste jaren is geweest, zal Zoetermeer in 1980 10 à 11.000 inwoners tellen.

De uitbreidingsplannen van de gemeente, die thans bestaan tussen de Delftse Wallen en de Rokkeveense weg, maken een uitgroei mogelijk tot bijna 10.000 inwoners.

Als gevolg van de grote behoefte aan woningen die in de omringende steden (Den Haag, Delft, Rotterdam) bestaat zal de vestiging van woonforensen in de gemeente toenemen. Aangezien deze behoefte tot op zekere hoogte onbeperkt is, heeft het geen zin te berekenen hoeveel personen zich in de gemeente zouden wensen te vestigen. Het vraagstuk dient van de andere zijde benaderd te worden, nl. welke mogelijkheden Zoetermeer in dit opzicht biedt zonder dat het karakter van het dorp te zeer wordt gewijzigd en de ruimte van het midden-zuidhollandse polderlandschap te zeer wordt aangetast.

Wanneer men nagaat waar uitbreiding mogelijk is, komt het eerst in aanmerking het gebied tussen Delftse Wallenwetering, Vlamingstraat en westelijke omleidingweg (op de kaart met I aangeduid). Hier kunnen ruim 600 woningen worden gebouwd.



INSTITUUT  
STADENLANDSCHAP  
VAN ZUID-HOLLAND  
WESTERSINGEL 46  
ROTTERDAM-C.

TELEFOON 21886

No. 696.57/U.S.

ONDERWERP:  
structuurplan  
BIJLAGEN:

ROTTERDAM, 26 april 1957

Aan het gemeentebestuur

van

ZOETERMEER

- 2 -

Groei van het dorp in deze richting zal het evenwicht in de dorpsopbouw kunnen herstellen, aangezien tot dusver steeds in oostelijke richting is gewerkt. Dat deze terreinen, die door de geprojecteerde verkeersweg worden afgesneden, bebouwd worden ligt voor de hand. Gedeputeerde staten houden hiermede in hun aan u gericht schrijven van 11 februari 1957 no. 188 ook reeds rekening.

In een verdere toekomst valt te overwegen om ook het gebied ten noorden van de Vlamingstraat bij het dorp te betrekken (uitbreiding II). Een logische inpassing in het geheel is mogelijk. Hier kunnen bijna 1100 woningen een plaats vinden.

In beide uitbreidingen tezamen kunnen dus 1700 woningen worden gebouwd. Het totale bevolkingscijfer van de gemeente zou hierdoor groeien tot 16.000 inwoners. Het aantal forensen, dat Zoetermeer zou kunnen opnemen, kan derhalve op ongeveer 6.000 worden gesteld.

Ter ontsluiting van het toekomstig tuinbouwgebied in de Palensteinse polder zijn wegen geprojecteerd met een toegang van de Schenkelweg. In een later stadium is deze toegangsweg door te trekken over de Leidse Wallen. Aangezien een diepte van 200 m voor intensieve tuinbouwbedrijven reeds aan de hoge kant is, hebben wij in het breedste terrein gedeelte twee evenwijdige wegen geprojecteerd.


De ontsluitingsweg ten noorden van het dorp biedt gelegenheid om ter plaatse van de hier gelegen ijsbaan en sportterreinen uitbreidingsmogelijkheid (terrein B 2,2 ha) te scheppen voor de fabrieken van de firma Brinkers. Op deze wijze zou een einde kunnen worden gemaakt aan het voortwoekeren van fabrieksbebouwing langs de Dorpsstraat.

Om in de behoefte aan terreinen voor andere bedrijven te voorzien, is een terrein aangewezen ten zuiden van de spoorweg (terrein C 3,7 ha). Ten noorden van de spoorweg is nog uitsluitend gelegenheid voor uitbreiding van Nutricia.

Volgens de vigerende plannen is terrein A hiervoor aangewezen, terwijl in de toekomst terrein D hiervoor bovendien nog kan dienen.

Gaarne zullen wij vernemen of u in principe met dit structuurplan kunt instemmen.

Met de meeste hoogachting,  
namens de directeur,

  
(Ir. R.G. den Uyl)

I N S T I T U U T  
 S T A D E N L A N D S C H A P  
 V A N Z U I D - H O L L A N D  
 R O T T E R D A M

ZOETERMEER  
 Structuurplan

T. /3.61/B.C.

T O E L I C H T I N G

Bij het ontwerpen van het structuurplan voor de gemeente Zoetermeer is uitgegaan van een toekomstig inwonertal van 40.000 zielen. Dit betekent, dat naast de in de reeds bestaande plannen voorziene 10.000 inwoners, nog ruimte voor 30.000 personen moet worden gevonden. Bij de uitbreiding van de kern Zoetermeer is aan de westzijde de mogelijkheid opengehouden voor de stichting van een dubbelstad. Als scheiding tussen de twee steden is een recreatief groen element gedacht, dat via een parkachtige strook langs de Voorweg tot aan het centrum van Zoetermeer binnendringt. In deze groene zoom zijn enkele bungalows en laagbouwrijwijken opgenomen, benevens een provinciale weg tussen Delft en Leiden. Voor de afwikkeling van het in- en uitgaande verkeer dienen de twee aansluitingen op de provinciale weg resp. van de noordelijke randweg en de zuidelijke randweg, de reeds bestaande aansluiting op rijksweg 12 en de weg naar het oosten, die op de provinciale weg bij Bleiswijk uitmondt.

De zuidelijke randweg is doorgedacht tot in de westelijke dubbelstad, zodat het verkeer van die stad naar het oosten van de aansluiting via de provinciale weg op de rijksweg gebruik kan maken. Bij de noordelijke randweg werd dit niet nodig geoordeeld, daar het verkeer vanuit de dubbelstad met Leiden zich ongetwijfeld via rijksweg 4a zal afwickelen.

Het interne contact met de dubbelstad wordt gewaarborgd door de noordelijke en zuidelijke binnenweg, die beide een steriele kruising met de provinciale weg verkrijgen. Hierdoor wordt het mogelijk de Voorweg ook ongelijkvloers te kruisen, zij het dat hier slechts aan recreatief verkeer in de vorm van fietsen en personenauto's is gedacht en dus met een geringere doorrijhoogte kan worden volstaan.

Tussen de randwegen en de binnenwegen liggen de belangrijkste woonwijken, die een stedelijk karakter zullen krijgen. Tussen de binnenwegen ligt, behalve de groenstrook, het centrum waarin de oude kern is opgenomen. Door de unieke situatie aan het water, waarlangs aan de ene zijde de Voorweg loopt, kan een aantrekkelijk en afwisselend centrum ontstaan, dat gedeeltelijk voetgangersdomein en gedeeltelijk voor personenauto's etc. toegankelijk is. De bediening zal van onderaf via de binnenwegen kunnen geschieden, wat ook voor de bedrijfsvoering der winkels voordelen biedt.

Daar het waarschijnlijk is dat de forensen bij toenemende parkeermoeilijkheden in Den Haag meer gebruik zullen maken van de trein, is een nieuw station in het plan opgenomen. Over de stichting hiervan is reeds een inleidende bespreking met de Nederlandse Spoorwegen gevoerd, waarbij bleek dat deze hier in beginsel niet afwijzend tegenover stonden. Bij het station zal waarschijnlijk een nevencentrum van bijzonder



karakter ontstaan. Behalve parkeerterreinen en rijwielstallingen zal men hier ook autoservice-bedrijven, reparatiewerkplaatsen etc. vestigen, benevens een aantal dagwinkels voor dagelijkse levensbehoeften. Tussen het centrale winkelcentrum en het stationscentrum is een strook bestemd voor sociale voorzieningen voor de gehele stad.

De gunstige ligging ten opzichte van het station maakte het wenselijk het woongebied langs de zuidelijke randweg te versterken. Er is echter voor gewaakt, de rijksweg niet met te hoge compacte bebouwing te naderen. Als bebouwingstype voor deze wijken is een open bebouwing in eengezinshuizen en bungalows gedacht.

Aan de oostzijde van de Zegwaartseweg is een bedrijfsterrein voorzien ten behoeve van een beperkte plaatselijke industriële ontwikkeling.

Inventarisatie Zoetermeer

Huidige plannen                    ± 10.000 personen  
Gevraagde bevolkingsgrootte    40.000 personen  
Nog te plaatsen                    30.000 personen

Bij een gemiddelde woningbezetting van 3,5 pers. per woning, zijn dus  
± 8600 woningen nodig.

Wij onderscheiden twee bebouwingstypen:

- A. Stedelijke wijken met meergezinshuizen met een dichtheid van 40 won./ha.
- B. Bungalow- en laagbouwwijkjes van 20 won/ha.

Inventarisatie nieuwe plannen

Type A

N-0- wijk	38 ha		
N-Middenwijk	25 ha		
N-W- wijk	60 ha		
Z-W- wijk	60 ha		
Z-Middenwijk	10 ha		
	<hr/>		
	193 ha	à 40 won./ha =	7720 won.

Type B

Noordelijk deel + westrand	7,7 ha		
Zuidelijk deel westrand	13,6 ha		
Zuidelijke rand	21,- ha		
	<hr/>		
	42,3 ha	à 20 won./ha =	850 won.
			<hr/>
	Totaal aantal woningen		8570 won.

Uitbreiding centrum gebied	15 ha
Uitbreiding algemene sociale voorzieningen	5 ha
Uitbreiding industriegebied	30 ha



I N S T I T U U T  
S T A D E N L A N D S C H A P  
V A N Z U I D - H O L L A N D  
R O T T E R D A M

ZOETERMEER

Berekening omslagkosten structuurplan  
40.000 inwoners

Riolering zuiveringsinstallatie	f. 3.500.000.-	
Bruggen 9 x f. 175.000	f. 1.575.000.-	
Wijkverbindingswegen 20,8 ha x f. 25.-	f. 5.200.000.-	
Riolering wijkverbindingswegen 1,3 ha x f. 90.-	f. 1.170.000.-	
Wijkgroen opp. 130 ha x f. 6.-	f. 7.800.000.-	
		f. 19.245.000.-
Renteverlies		f. 1.755.000.-
		<u>f. 21.000.000.-</u>
Per ha bruto bouwterrein: f. 21.000.000.-		
woongebieden	252 ha	f. 83.340.-

Berekening plan Noord.

Aangenomen:			
grondaankoop	29,3 ha x f. 3.-	f. 88.000.-	
grondwerken	29,3 ha x f. 3.-	f. 88.000.-	
straatverharding	5 ha x f. 13.-	f. 650.000.-	
groenvoorziening	7,2 ha x f. 3.-	f. 216.000.-	
riolering	6000 m <sup>2</sup> x f. 60.-	f. 360.000.-	f. 1.402.000.-
			<u>f. 1.402.000.-</u>
Risico, toezicht	f. 1.402.000.-		
grondaankoop	f. 88.000.-		
	<u>f. 1.314.000.-</u>	10 %	f. 131.400.-
Omslagkosten:			
straatverlichting	f. 200.000.-		
stedebouwkundig werk	f. 29.200.-		
			<u>f. 229.200.-</u>
	Totaal		<u>f. 1.762.000.-</u>
Per m <sup>2</sup> uit te geven grond	<u>f. 1.762.000</u>	f. 10,80	
	16,3 ha		
Renteverlies		f. 2,50	
		<u>f. 13,30</u>	
Bijdrage in de algemene		f. 13,82	
29,3 ha x f. 83.340.-		<u>f. 27,12 per m<sup>2</sup></u>	
16,3 ha		afgerond f. 28.-	

Opbrengsten: per woning/eenheid.

Aangenomen:

meergezinshuizen	402 x f. 2200.-	f. 884.400.-
winkels	18 à f. 10.000.-	f. 180.000.-
bungalows	51 à f. 10.000.-	f. 510.000.-
bijzondere bebouwing		
75 % f. 27.52 x 2.6272 ha		f. 551.712.-
		<hr/>
		f. 2.126.112.-

Totale kosten plan:

16,3 ha x f. 28.00.-	f. 4.564.000.-
	f. 2.126.112.-
	<hr/>
	f. 2.437.888.-

Eengezinshuizen	f. 2.437.888.-	f. 4063.14
	<hr/>	
	600.-	afgerond f. 4100.-

Investeringskosten per m2 bruto bouwterrein.

per ha " "

bouwrijpmaken	f. 5,10
risico	f. 0,46
omslagkosten	f. 0,78
	<hr/>
	f. 6,34
bijdrage algemene exploitatiekosten	f. 8,33
rente-verlies	f. 1,63
	<hr/>
	f. 16,30 per m2 f. 163.000.- per ha



ZOETERMEER

Strukturplan

nr. 1973 - aug. 1962 - B.R.

TOELICHTING

---

INLEIDING

In het kader van de problemen rond de ontwikkeling van de Haagse agglomeratie heeft Zoetermeer de taak op zich genomen een bijdrage te leveren tot het oplossen van de ruimtenood van Den Haag. Dit ruimtegebrek omvat naast het verschaffen van huisvestingsmogelijkheden aan grote aantallen werknemers van Den Haag ook het bieden van vestigingsmogelijkheden voor uit die stad verdreven industrieën.

Prognoses wijzen uit dat voor Zoetermeer een toekomstig inwonertal van  $\pm$  100.000 zielen mag worden verwacht. Het sterk eenzijdig op Den Haag gerichte forensisme (50 % van het totaal aantal werknemers) van Zoetermeer scheidt echter grote afhankelijkheid tussen de uitgroei van Zoetermeer en de ontwikkeling van de werkgelegenheid in Den Haag. Een zekere elasticiteit in de plannen van Zoetermeer lijkt dan ook geboden.



HET EXTERNE OPENBAAR VERVOER

Bij het ontwerpen van het structuurplan trad de verkeersspanning tussen Den Haag en Zoetermeer als sterk vormbepalend element naar voren. Globale berekeningen wezen uit dat op een verkeersaanbod van 16.000 personen gedurende het avondspitsuur dient te worden gerekend. Het aandeel van het openbaar vervoer bij dit personen-transport zal van 25 % tot 75 % kunnen variëren. Het overige transport zal vrijwel geheel per personenauto geschieden. Zou het vóór Zoetermeer nog mogelijk zijn ruime verkeersvoorzieningen te scheppen voor het verwerken van grote stromen personenauto's, bij Den Haag zal de afwikkeling van dit verkeer zowel als het parkeren van deze voertuigen op grote moeilijkheden stuiten. Uit dien hoofde dient het dan ook betreurd te worden indien vele forensen hun personenauto als transportmiddel zouden kiezen. Men zal deze keuze slechts kunnen beïnvloeden met service van het openbaar vervoer die aan de allerhoogste eisen voldoet. Deze eisen zijn als volgt te formuleren:

- 1°. een korte reistijd;
- 2°. een hoge frequentie;
- 3°. een ongebroken vervoersbediening op loopafstand van de woning.

De grote aantallen reizigers maken een bediening met autonoom railvervoer noodzakelijk terwijl de eis der korte reistijd aanleiding geeft de oplossing te zoeken in de sfeer van het transport met hoge snelheden i.c. de N.S., of een sneltram. Door de aanwezigheid van twee bestaande spoorwegen in de omgeving van Zoetermeer leek een oplossing via de N.S.-bediening het meest waarschijnlijk. Een oplossing in deze geest is dan ook uitgangspunt van dit structuurplan geworden.

Zou men, met een station in de lijn Den Haag-Gouda, aan de eerste twee eisen kunnen voldoen, de excentrische ligging van deze aansluiting maakt een vervulling van de laatste eis vrijwel onmogelijk. Een uitbreiding van de bestaande busdienst op Den Haag zou hierin enig soulaas kunnen bieden, doch hierbij zal nooit van massa-vervoer sprake kunnen zijn. Bij een oplossing in deze geest is dus geen groot aandeel van het treinverkeer in de totale vervoersbehoefte te verwachten. Ook bij een betrekkelijk laag percentage treinreizigers zouden echter reeds aanzienlijke investeringen



voor stalling en parkeren van particuliere transportmiddelen en voor intern openbaar stadsverkeer noodzakelijk zijn.

Al deze overwegingen hebben er toe geleid dat is gezocht naar een beter aan de eisen tegemoet komende oplossing. Het ongebroken vervoer met bediening op loopafstand van de woning (max. looptijd 15 min.) maakt een langgerekte stadsstructuur met een centraal gelegen vervoerslijn gewenst. De bediening zal niet met een enkel station doch via diverse haltes dienen te geschieden.

Opgenomen in het structuurplan van Zoetermeer resulteerde dit uitgangspunt in een bandvormige in westelijke richting ontwikkelde stad met een aan de zuidelijke voet van de Voorwegwatering gelegen vervoerslijn en een bediening via drie stations op ongelijke afstanden van 1200 m. De ligging aan de Voorwegwatering maakt een combinatie tussen de overbruggingen van dit boezemwater en de kruising van de vervoerslijn mogelijk, waardoor met betrekkelijk weinig extra kosten kruisingsvrije overgangen tussen weg en spoorbaan kunnen worden verkregen.

Bij realisatie van deze oplossing lijkt een groot aandeel van het openbaar vervoer in de totale transportbehoefte waarschijnlijk. Een aandeel van 62,5 % van deze transportbehoefte (10.000 reizigers per uur) zal een treinfrequentie van 3 min. bij een gemiddelde treinbezetting van 500 personen/trein vragen. Deze hoge frequentie maakt echter een aanhaken van deze lijn aan een van de twee in de omgeving van Zoetermeer aanwezige N.S.-banen weinig aannemelijk. Bij een samenvoeging van de lijn naar Gouda en de Hofpleinlijn zou echter wel een afzonderlijke baan voor het voorstadsverkeer op Zoetermeer beschikbaar komen.

Van de twee openstaande mogelijkheden leek ons een vrijmaking van de Hofpleinlijn uit het oogpunt van kosten het beste realiseerbaar. Deze oplossing werd dan ook als uitgangspunt van dit structuurplan gekozen. Behalve deze voorstadsvervoerslijn zal ook een voorziening voor het interlokale verkeer in oostelijke richting noodzakelijk zijn. Een station in de lijn Gouda-Staatsspoor zal hiervoor gewenst zijn. De vraag of het niet juister zou zijn als eindhalte van de Zoetermeerlijn station Staatsspoor te kiezen inplaats van het station Hollandse Spoor is.

hier buiten beschouwing gelaten daar hierover slechts aan de hand van een studie van de ligging en intensiteit van de Haagse werkgebieden kan worden besloten. In ieder geval zal voor werkers in de directe omgeving van het Staatsspoor-station een goede verbinding, via de N.S.-lijn Gouda, beschikbaar zijn.



### STEDENBOUWKUNDIGE CONCEPTIE

Naast de hoofdvorm van de stad, wordt ook de stadsstructuur in sterke mate door de vervoerslijn beïnvloed. Zo zal de loopafstand tot de stations de maximale afmeting van de wijken bepalen, terwijl de stations zelf als knooppunten van verkeer de aanleiding zullen vormen voor de vestiging van kernpunten van stedelijke activiteit, te weten: de centra.

Ook de fasering van het plan doet haar invloed op de vormgeving gelden. Uitgangspunt van de ontwikkeling van Zoetermeer is een realisatie in twee fasen. Een eerste fase, die een snelle uitgroei van de gemeente mogelijk moet maken, terwijl gedurende de tweede fase een langzamer afronding van de stad moet kunnen plaats vinden.

Voor de woonwijken zal deze opgave nauwelijks moeilijkheden met zich brengen, doch voor de centrale middenstrook levert deze premisse verre-gaande consequenties. Enerzijds immers moet genoeg ruimte voor reali-satie van een stadscentrum voor 100.000 inwoners worden gereserveerd, anderzijds mag deze reserve niet resulteren in grote complexen braak-liggende grond. Een tijdelijke combinatie van het stadscentrum met een der wijkcentra zou een oplossing voor dit probleem kunnen bieden. Een grotere ruimtelijke reserve zou hierdoor overbodig worden, terwijl reeds in de beginperiode een maximale levendigheid van dit centrum wordt gegarandeerd. De uitbouw van het stadscentrum gedurende de tweede fase zou geleidelijk kunnen plaatsvinden doordat de wijkwinkels via kwaliteitsverbetering en assortimentsvergroting het karakter van centrumwinkels gaan aannemen. Daar gedurende de eerste fase de afstand tussen woning en stadscentrum de afstand die normaliter tot een wijk-centrum wordt geaccepteerd (500-700 m) niet mag overschrijden, impli-ceert deze opzet een fasering in de opbouw van de wijken. Deze centrum-vorming geeft ons eveneens enig houvast bij de bepaling van het minimale aantal inwoners van de gemeente na voltooiing van de eerste fase. Dit inwoneraantal moet de vestiging van drie volwaardige wijkcentra rond de drie voorstadsvervoersstations mogelijk maken.

Stellen wij dat per wijkcentrum een voorzieningsareaal van  $\pm$  20.000 personen aanwezig dient te zijn, dan zal de eerste fase van de uitgroei van Zoetermeer een inwonertal van  $\pm$  60.000 inwoners moeten omvatten. Eerst in de tweede fase kan tot voltooiing van de wijken worden overge-gaan. Deze worden daarmee groot genoeg om een eigen wijkcentrum be-staansrecht te verlenen. In deze nieuwe wijkcentra kunnen dan de uit het stadscentrum "verdreven" wijkwinkels en wijkvoorzieningen



een onderkomen vinden.

Deze ontwikkeling sluit enigszins aan bij het natuurlijke groei-proces van een normale stad. Ook voor andere sectoren van de bedrijvigheid verdient het aanbeveling dit stedelijk ontwikkelingspatroon te volgen. Indien bijv. reeds gedurende de eerste fase de bebouwing van het centrum zou worden afgerond met een groot kwantum woningen zouden deze later naar behoefte tot kantoorruimte t.b.v. stadsverzorgende kantoren kunnen worden omgebouwd. Indien reeds bij het ontwerpen der woningen met deze ontwikkeling rekening wordt gehouden, zou de kostenverhoging bij deze bouwwijze waarschijnlijk ruimschoots tegen het renteverlies van braakliggende gronden in het centrum opwegen.

Naast de voorwaarde omtrent de fasering werd tevens de eis gesteld dat de ontwikkeling van Zoetermeer vanuit het oude dorp moest kunnen geschieden. Daarbij diende de levensvatbaarheid van het bestaande winkelapparaat in het kader van "Groot Zoetermeer" te worden gegarandeerd. Noch in afmeting, en outillage noch in allure zou deze kern echter ooit aan de eisen en de schaal van een stadscentrum voor 100.000 inwoners kunnen voldoen. Situering van een nieuw stadscentrum tegen het bestaande dorp aan maakt de kans op afsterven van deze laatste geenszins denkbeeldig. Door haar allure en assortiment zal immers het nieuwe centrum zoveel kopers tot zich trekken, dat er voor het oude winkelapparaat geen eigen functie overblijft. Deze afroming van de bedrijvigheid zal verpaupering en afsterven in de hand werken.

Wil de levensvatbaarheid van de oude kern binnen "Groot Zoetermeer" gewaarborgd blijven dan dient zij een eigen taak, afzonderlijk van het stadscentrum, te vervullen.

Is uit dien hoofde reeds een gesepareerde ligging van het stadscentrum t.o.v. de huidige kern wenselijk, ook voor de stadsstructuur moet een centrale ligging van het hoofdcentrum worden geprefereerd. Een situatie rond het tweede voorstadsvervoerstation schept deze mogelijkheid. De oude kern zowel als het gebied rond het derde station zouden in deze conceptie de functie van wijkcentrum kunnen vervullen.

Bij een ontwikkeling, waarbij de uitbreiding van Zoetermeer vanuit het oosten, aansluitend aan het bestaande dorp ter hand zal worden



genomen, zullen de diverse reeds bestaande sociale en culturele instellingen als kiemcel voor een verdere ontwikkeling kunnen dienen. De aanzet van deze uitgroei zou in de huidige outillage kunnen geschieden en eerst wanneer deze behuizing niet meer aan de eisen van de sterk gegroeide activiteiten kan voldoen, zal onder invloed van de nieuwe wijken rond het tweede en derde station een nieuwe huisvesting in het stadscentrum kunnen worden betrokken. De reeds bestaande outillage in de oude kern zal dan als wijkvoorziening een functie in het oostelijke wijkcentrum kunnen blijven vervullen.

De centrale voorzieningen die geen ligging in het winkelcentrum vereisen zullen een plaats kunnen vinden in de twee centraal gelegen voorzieningstroken. Het ligt in de bedoeling deze gronden met een eenvoudige beplanting een parkachtig karakter te verlenen. Naar behoefte zullen dan de sociale en culturele instellingen er hun plaatsen kunnen innemen, het parkachtige karakter van deze stroken dient echter gehandhaafd te worden.

Eenzelfde aanpak werd voor de beide uit het noorden en het zuiden op het centrum aanlopende groenstroken voorzien. De noordelijke parkstrook zou plaats kunnen bieden aan diverse sportvoorzieningen, die een ligging in de nabijheid van het centrum vragen. De zuidelijke parkstrook dient gereserveerd te worden voor de vestiging van grote uit Den Haag verdreven kantoorinstellingen. De ligging tussen voorstadsspoorstation en N.S.-station maakt deze zone voor een dergelijke functie bijzonder geschikt.

De vraag naar grond voor industriële doeleinden is op dit moment zeer moeilijk te ramen. Allereerst dient voldoende ruimte aanwezig te zijn om verplaatsingen van bedrijven van uit de oude kern op te vangen. Daarnaast zal een redelijke reserve moeten worden ingecalculeerd om aan uit Haagse saneringsgebieden verdreven bedrijven een nieuwe vestigingsplaats te kunnen bieden. Vooral deze laatste groep vormt een zeer ongewisse en moeilijk te schatten factor. Zij maakt een betrouwbare kwantitatieve benadering van de terreinbehoefte voor industriële doeleinden vrijwel onmogelijk. Een grote elasticiteit in de afmetingen van het bedrijfsterrein lijkt dan ook geboden. In de omgeving van het bestaande bedrijfsterrein komen drie gebieden in aanmerking voor industrievestigingen, te weten:



- 1e. Het terrein ten Zuiden van de Spoorlijn Den Haag-Gouda;
  - 2e. Het gebied gelegen tussen Rijksweg 12 en de Bleiswijkse weg;
  - 3e. Het gebied gelegen ten oosten van de Zegwaardse weg en ten noorden van de Bleiswijkse weg.
- Ad. 1. Bij het gebied ten zuiden van de Spoorlijn is een voldoende ruimtelijke reserve aanwezig. Nadeel van deze oplossing is echter dat zij voor al het industrieverkeer een kruising met de N.S.-lijn Den Haag-Gouda nodig maakt. Geschiedt deze kruising door een beveiligde overweg à niveau, dan zal deze een onaantrekkelijk obstakel voor het verkeer opleveren. Bij grote kwanta verkeer en een hogere treinfrequentie zal deze voorziening bovendien onvoldoende blijken waardoor een vervanging door een ongelijkvloerse kruising noodzakelijk wordt. De exploitatie-mogelijkheden van een industrieterrein op deze plaats zullen door deze hoge investering ongunstig worden beïnvloed.
- Ad. 2. Het onder twee genoemde terrein, gelegen tussen Rijksweg 12 en de Bleiswijkse weg, roept deze bezwaren niet op. De ligging langs Rijksweg 12 zal echter een goede afscherming van dit terrein ~~zijn~~ vragen. De toch al geringe terrein-oppervlakte van maximaal 24 ha zal door een dergelijk groenscherm nog worden ingekrompen. Voldoende ruimtelijke reserve is bij deze oplossing niet aanwezig, zodat aan de eis van elasticiteit niet kan worden voldaan.
- Ad. 3. Van de drie mogelijkheden zal het terrein ten oosten van de Bleiswijkse weg het beste aan de hier gestelde eisen kunnen voldoen. Voor de ontsluiting van dit terrein zijn geen extra dure investeringen noodzakelijk. Enerzijds is hier een voldoende marge aanwezig om een plotselinge stijging in de vraag naar bedrijfsterrein te kunnen opvangen, anderzijds zal zelfs een slechte partiële realisatie aan de stadsstructuur geen afbreuk doen. Deze laatste oplossing is daarom als uitgangspunt voor dit structuurplan gekozen. Weliswaar houdt dit tevens in, dat ter plaatse de mogelijkheid van het stichten van nog een woonwijk zou vervallen, doch een dergelijke wijk zou in zijn geheel buiten de gewenste loopafstand van het meest oostelijke station zijn gelegen.



De n.o. en z.w.-rand van de stad zijn beide met een brede groen-gordel omgeven. Deze dienen behalve als windscherm ook als vestigings-plaats voor sportcomplexen en volkstuinten. Aansluitend aan de zuid-westrand is een groot recreatieplan geprojecteerd waarin een watersportcentrum is opgenomen. Het hiervoor benodigde water zal ontstaan indien de zandwinning nodig voor de Zoetermeerse uitbreidingen in dit gebied plaats vindt. Ook het gevraagde nazuiverings-bassin voor de rioolwaterzuivering zal in dit gebied een plaats kunnen vinden.

### HET WEGENSYSTEEM

Het wegensysteem van Zoetermeer is opgebouwd uit een stelsel van vier hoofdinvalswegen ten behoeve van het externe verkeer en een ringweg ten behoeve van het interne verkeer tussen de wijken. De vier hoofdwegen geven de verbinding met:

Leiden	via Provinciale Weg 17
Rotterdam en Amsterdam	via Rijksweg 16.
Delft	via Provinciale Weg 18
Den Haag	via de Landscheidingsweg.

De mogelijkheid tot het maken van een separate verbinding tussen Zoetermeer en Den Haag is hierbij opengehouden. De oostelijke en westelijke invalsweg liggen resp. 200 m ten noorden en ten zuiden van de Voorwegwatering. De afstand tot de watering wordt bepaald door de lengte van de op- en afritten van de kruisingen met dit boezemwater.

Ook tussen de Provinciale weg 17 en 18 is een bajonetvormige aansluiting gemaakt. Het slechts uiterst geringe percentage doorgaand verkeer dat wij op deze verbinding mogen verwachten rechtvaardigt deze, voor de stadsstructuur wenselijke, vormgeving. Van een grote verkeersspanning Delft-Leiden via deze route zal immers geen sprake zijn daar de verbinding via Rijksweg 4 a en Rijksweg 13 een geringer aantal wegkilometers vergt en buiten bestaande kommen blijft-

Te samen vormen de vier genoemde hoofdwegen het centrumcircuit, dat het centraal gelegen stadscentrum omsluit.

Voor de vlotte afwikkeling van het inkomend verkeer tot het centrum is zorg gedragen. Op de invalsroutes zijn slechts om de 700 of 800 m kruisingen met wijkverbindingswegen geprojecteerd. Het synchroniseren van de stoplichten tot een zgn. groene golf wordt hierdoor mogelijk. Eerst bij het centrum zullen kruisingen op geringere afstand worden geaccepteerd.

Bij dimensionering van deze kruispunten bleek, dat de verkeersspanning gedurende het avondspitsuur knooppuntsprofielen met meer dan vier afrijvakken noodzakelijk maakt. Daar, door



hun barrière-werking, deze bredere uitvoering uit stedenbouwkundig oogpunt bepaald ongewenst moest worden geacht, is gestreefd naar ontlasting van het centrumcircuit. Door het verkeer t.g.v. het forensisme reeds direkt bij binnenkomst in Zoetermeer af te leiden naar de woonwijken kan de benogde reductie ontstaan. Deze typisch op de woning gerichte verkeersspanning leende zich uiteraard het beste voor afwikkeling buiten het centrum om.

Door het combineren van deze verkeersstromen en de stromen t.g.v. het interne verkeer tussen de wijken onderling is de ringweg ontstaan. Deze opende tevens de mogelijkheid tot het reserveren van een derde ontsluitingsroute met de Haagse agglomeratie. Via Leidschendam zou deze noordelijke verbinding aansluiting moeten geven op de n-z. gerichte hoofdverkeersaders van Den Haag. Berekeningen betreffende de verkeersspanning in het avondspitsuur wezen uit dat gedurende de eerste fase nog geen behoefte aan deze ringweg zal bestaan.

Wanneer bij het ontwikkelingsschema van de getrapte wijkopbouw zal worden uitgegaan, zal eerst gedurende de tweede fase met de uitvoering van deze weg een aanvang dienen te worden gemaakt.

INVENTARISATIE VAN HET STRUKTUURPLAN

Bij de berekening van het aantal inwoners van het structuurplan is gerekend met een bruto woning-dichtheid van 40 woningen per ha. Als gemiddelde woningbezetting werd 3,5 inwoners per woning gerekend. Dit komt overeen met een dichtheid van 140 inwoners per ha. De hoge woningbezetting is gebaseerd op de waarschijnlijk relatief jonge bevolking, die de nieuwe wijken zal bewonen. Hierdoor zal het aantal oude gezinnen zonder kinderen aanzienlijk geringer zijn dan bij een homogene stadsopbouw kan worden verwacht. Voor wonen in het centrum en andere niet als wijken bestemde gedeelten is geen extra inwonertal gerekend. Dit surplus zal eventueel in de wijken te verwachten verlies, (N.A.M., veroudering in later stadium, etc.) kunnen compenseren.

Overzicht

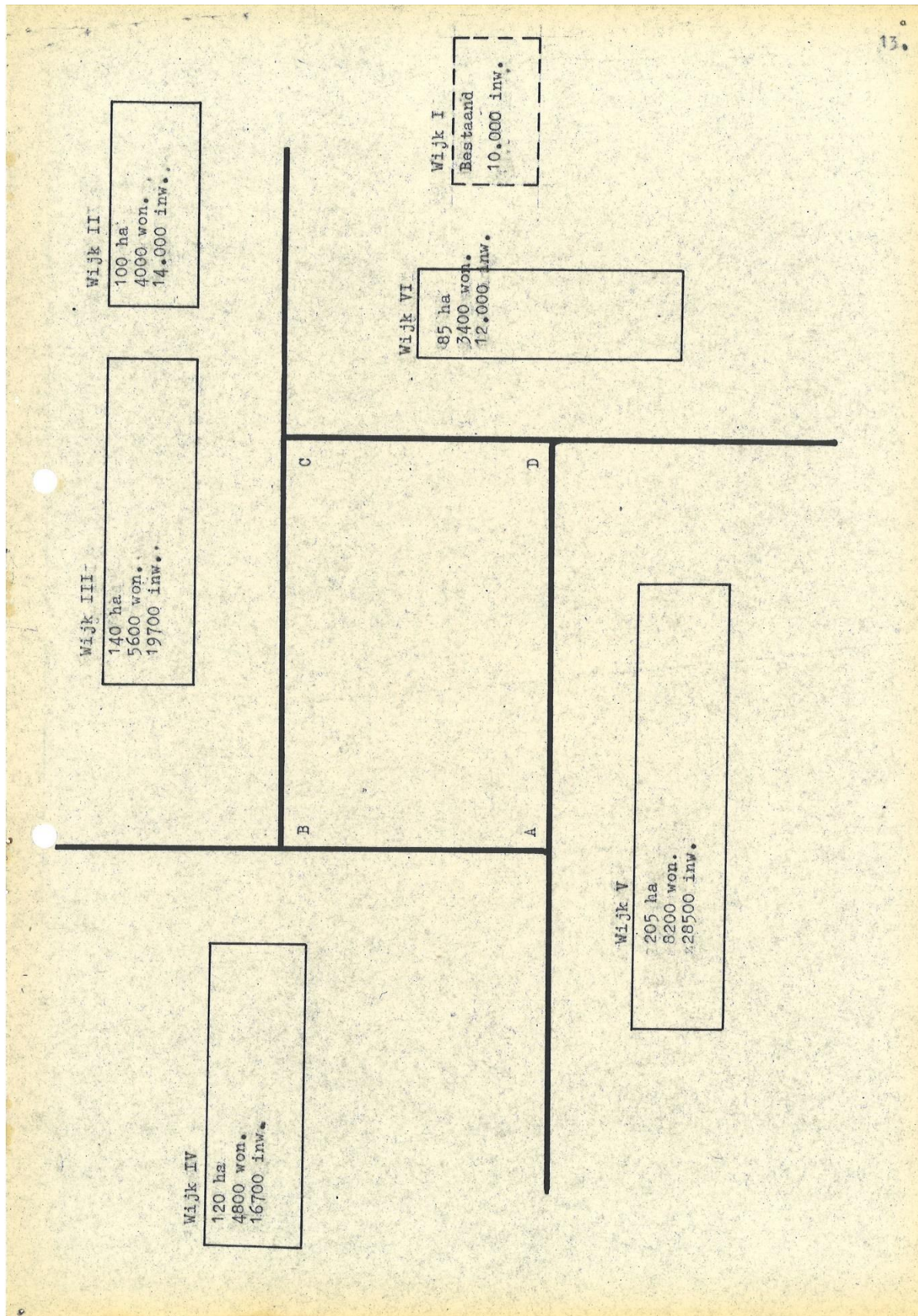
	opp.	won.	inw.
Eerste fase	400 ha	16.000 won.	66.000 inw.
Tweede fase	250 ha	10.000 won.	35.000 inw.
<b>Totale plan</b>	<b>650 ha</b>	<b>26.000 won.</b>	<b>101.000 inw.</b>

(exclusief wonen in centrum-gebieden)

Stadscentrum	30 ha	
Centrale voorzieningen	25 ha	(stroken tot wijkcentra)
Centrale sportvoorz.	10 ha	+ stadion
Kantoren-zône	22 ha	
Noord-oost industriegebied.	60 ha	(variabel)

Wijk no.	eerste fase			tweede fase			totaal		
	ha.	won.	inw.	ha.	won.	inw.	ha.	won.	inw.
I bestaand			10.000						10.000
II	55	2200	7.700	45	1800	6.300	100	4000	14.000
III	85	3400	12.000	55	2200	7.700	140	5600	19.700
IV	90	3600	12.500	30	1200	4.200	120	4800	16.700
V	115	4600	16.000	90	3600	12.500	205	8200	28.500
VI	55	2200	7.700	30	1200	4.200	85	3400	11.900
<b>totaal</b>	<b>400</b>	<b>16000</b>	<b>65.900</b>	<b>250</b>	<b>10000</b>	<b>34.900</b>	<b>650</b>	<b>26000</b>	<b>100.800</b>





## Bijlage 2

### Literatuur

A.J. van der Burg, 'Strukturplan Zoetermeer 1968 - een icoon van de Tweede Schaalsprong', *'t Seghen Waert*, 2018, blz. 18-39

A.J. van der Burg, 'Hoe Zoetermeer het heft in eigen handen nam - voorspel van de groeistad', *'t Seghen Waert*, 2022, blz. 2-13

### Geraadpleegde archieven

#### Nationaal Archief (NA)

*3.02.43 Provinciale Planologische Dienst Zuid-Holland 1945-1986*

Inventaris no. 575 Haagse agglomeratie voorbereiding streekplan

#### Stadsarchief Zoetermeer (SAZ)

*003 Plaatselijk bestuur van Zegwaard 1813-1935*

Inventarisatienummers:

005 Notulen gemeenteraad 1928-1935

941 Stukken betreffende het stratenplan in verband met de uitbreiding der gemeente, 1927-1934

941a Rooilijnvoorschriften, 1931-1932

941b Uitbreidingsplan (tekening). 1934

*004 Plaatselijk bestuur van Zoetermeer 1813-1939 (2003)*

Inventarisnummers:

007 Notulen van de gemeenteraad, 1932-1938

1482 Correspondentie betreffende het uitbreidingsplan van de voormalige gemeente Zegwaard, 1930-1938

1483 Stukken betreffende uitbreidingsplannen Zoetermeer-Zegwaard, 1930-1937

1484 Correspondentie betreffende wijziging van het uitbreidingsplan en rooilijnen, 1934-1939



*005 Gemeentebestuur van Zoetermeer (1934) 1940-1961 (1964)*

Inventarisnummers:

39 Kaart met aankoopnummers, waarop is aangegeven de voor de uitbreiding van de gemeente tussen 1940 en 1959 verworven gronden

42 Dossier inzake aankoop grond gelegen tussen de Molenstraat en de Schinkelweg van A. van Beek te Schipluiden, 1941-1947

47 Dossier inzake aankoop grond, gelegen tussen de Molenstraat en de Schinkelweg, van A. van Beek te Schipluiden en J. Karens Mnz., 1950

545 Stukken betreffende verrichte studies door het Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland inzake structuurplannen in verband met een toekomstige uitgroei van de gemeente, 1957-1962.

547 Stukken betreffende de herziening van het Uitbreidingsplan in hoofdzaak, 1936

548 Stukken betreffende de herziening van het Uitbreidingsplan in hoofdzaak 1947 (landelijk gebied), 1939-1962

549 Stukken betreffende de herziening Uitbreidingsplan in onderdelen en het Uitbreidingsplan in hoofdzaak, 1940-1948

550 Stukken betreffende de herziening van het Uitbreidingsplan in onderdelen 1947 alsmede het uitbreidingsplan voor gronden gelegen aan de Voorweg, 1947-1958

551 Stukken betreffende de herziening van het Uitbreidingsplan in onderdelen 1954, 1952-1955

554-555 Stukken betreffende de herziening van het uitbreidingsplan in onderdelen Dorp, 1955-1963

556 Stukken betreffende partiële herziening van het uitbreidingsplan in onderdelen Dorp; plan Willem de Zwijgerlaan en plan Karel Doormanlaan, 1958-1961

557 Stukken betreffende herziening van het uitbreidingsplan in onderdelen: plan Willem de Zwijgerlaan, 1961-1962

558 Stukken betreffende uitbreidingsplannen, welke niet zijn doorgestaan, 1950-1960

*050 Gemeente Zoetermeer 1962-1975*

Inventarisnummers:

891 Bebouwingsvoorschriften met tekeningen van het partieel plan in hoofdzaak I en partieel plan in hoofdzaak Palensteinse polder, 1963

892 Stukken betreffende de vaststelling en de goedkeuring van het partieel plan in hoofdzaak Roeleveenseweg Rijksweg krachtens art. 40 van de Woningwet, 1964

893 Stukken betreffende de herziening van het uitbreidingsplan in onderdelen Dorp, genaamd Plan Oranjelaan Stationsstraat. Met bezwaarschriften tegen het plan. N.B. Onthouding goedkeuring door G.S. van Zuid-Holland, 1963-2004.

894 Stukken betreffende de vaststelling en de gedeeltelijke goedkeuring van de herziening van het uitbreidingsplan in onderdelen Plan Dorp herziening 1963 en van het Partieel plan Van Goghstraat en betreffende de behandeling van de bezwaren tegen deze plannen, 1963-1981.

982 Stukken betreffende de vaststelling en de goedkeuring van het uitbreidingsplan

1150 Stukken betreffende de voorbereiding, de vaststelling, de goedkeuring en de intrekking van de Verordening regelende de aard en het gebruik van de bebouwing en het gebruik van gronden in de bebouwde kom (Conserveringsverordening), betreffende bezwaarschriften tegen de verordening en betreffende ontheffingen van de verordening, 1961-1970

### *120 Bestemmingsplannen van Gedeputeerde Staten 1930-1975*

Inventarisnummers:

1 Stukken betreffende de partiële herziening van het uitbreidingsplan in hoofdzaak I (ingetrokken) en de voorgenomen goedkeuring van de uitbreidingsplannen partieel plan in hoofdzaak I (landelijk gebied) en partieel plan in hoofdzaak Palensteinse Polder, alsmede de daartegen ingediende bezwaarschriften, 1954-1964 no. 1 en no. 2

2 Stukken betreffende de goedkeuring van het partiële uitbreidingsplan in onderdelen 'partieel plan Van Goghstraat' en de daartegen ingediende bezwaarschriften, 1963-1964

12 Stukken betreffende de goedkeuring van het uitbreidingsplan in onderdelen, betreffende de goedkeuring van de uitbreidingsplannen van de voormalige gemeente Zegwaart en betreffende het Kroonberoep tegen het besluit tot goedkeuring van de uitbreidingsplannen van de voormalige gemeente Zegwaart, 1930-1936, 1 dossier

56 Stukken betreffende het uitbreidingsplan in onderdelen Karel Doormanlaan en de goedkeuring door GS van de herziening van het uitbreidingsplan in onderdelen Willem de Zwijgerlaan, 1960-1962

62 Stukken betreffende de goedkeuring door GS van het partieel uitbreidingsplan in onderdelen Rokkeveenseweg, 1955-1956

63 Stukken betreffende het onthouden van goedkeuring door GS aan de herziening van het uitbreidingsplan in hoofdzaak voor het landelijk gebied en het verzoek om een nieuw uitbreidingsplan voor te bereiden, 1954-1955

64 Stukken betreffende de goedkeuring door GS van de herziening van het uitbreidingsplan in onderdelen voor gronden gelegen nabij de bebouwde kom, 1954-1955

65 Stukken betreffende de goedkeuring door GS van de herziening van het uitbreidingsplan in hoofdzaak voor het landelijk gebied en herziening resp. aanvulling der uitbreidingsplannen in onderdelen voor de gronden nabij de bebouwde kom en de Voorweg en de uitvoering van het uitbreidingsplan (plaatsen



fabriek C.V. Zephyr zonder mogelijkheid aanleg afscherpende groenstrook), 1954-1955

68 Stukken betreffende de goedkeuring door GS van het gewijzigde uitbreidingsplan in hoofdzaak, 1939

69 Stukken betreffende de goedkeuring door GS van wijzigingen in het uitbreidingsplan in onderdelen, 1939

70 Stukken betreffende de goedkeuring door GS van een wijziging in het uitbreidingsplan in hoofdzaak en de herziening van het uitbreidingsplan in onderdelen ten westen van de Stationsstraat, 1939

72 Stukken betreffende de goedkeuring door GS van de uitbreidingsplannen van de gemeente Zoetermeer, 1937

73 Stukken betreffende de goedkeuring door GS van de uitbreidingsplannen in hoofdzaak en in onderdelen met bijbehorende bouwvoorschriften en het besluit van de voormalige gemeente Zegwaart tot intrekking van het aangevuld plan in onderdelen, 1936-1937