

MER Ruimtelijke kwaliteit

Entree Zoetermeer

Versie	2.0
Kenmerk	20210325
Bijlagen	1

Inhoudsopgave

Inleiding	3
1 Beleid en toetsingskader Ruimtelijke kwaliteit	4
1.1 Stedelijk landschap	4
1.2 Cultuurhistorie	5
1.3 Archeologie	8
1.4 Recreatieve betekenis	11
2 Huidige situatie en autonome ontwikkeling	12
2.1 Referentiesituatie Stedelijk landschap	12
2.1.1 Ruimtelijke structuur	13
2.1.2 Ruimtelijk beeld	13
2.2 Referentiesituatie Cultuurhistorie	16
2.2.1 Historische geografie en Landschap	16
2.2.2 Conclusie Historische geografie (landschap)	18
2.2.3 Historische (steden)bouwkunde	18
2.2.4 Conclusie Historische (steden)bouwkunde	26
2.3 Referentiesituatie Archeologie	27
2.3.1 Conclusie Aantasting archeologische verwachting	28
2.3.2 Archeologische monumenten en terreinen	28
2.4 Referentiesituatie Recreatieve betekenis	29
3 Beoordelingskader	29
3.1 Beoordelingskader Stedelijk landschap	29
3.1.1 Ruimtelijke structuur	29
3.1.2 Ruimtelijk beeld	30
3.2 Beoordelingskader Cultuurhistorie	31
3.2.1 Historische geografie (landschap)	32
3.2.2 Historische (steden)bouwkunde	32
3.3 Beoordelingskader Archeologie	33
3.3.1 Aantasting archeologische verwachting	33
3.3.2 Verstoring/doorsnijding archeologische monumenten en terreinen	34
3.4 Beoordelingskader Recreatieve betekenis	34
3.4.1 Mate waarin Entree uitnodigt om te bezoeken en te recreëren	34

4	Effectbeschrijving en -beoordeling.....	35
4.1	Effectbeschrijving en -beoordeling Stedelijk landschap.....	35
4.1.1	Ruimtelijke structuur	35
4.1.2	Conclusie	36
4.1.3	Ruimtelijk beeld.....	37
4.1.4	Conclusie	39
4.2	Effectbeschrijving en -beoordeling Cultuurhistorie	39
4.2.1	Historische geografie (landschap)	39
4.2.2	Historische (steden)bouwkunde.....	39
4.3	Effectbeschrijving en -beoordeling Archeologie.....	41
4.3.1	Aantasting archeologische verwachting.....	41
4.3.2	Verstoring/doorsnijding archeologische monumenten en terreinen.....	41
4.4	Effectbeschrijving en -beoordeling Recreatieve betekenis	41
4.5	Overzicht effectbeoordeling Ruimtelijke kwaliteit.....	43
5	Mitigerende en compenserende maatregelen.....	43
6	Leemten in kennis	44
7	Samenvatting	44
	Bijlage 1 Cultuurhistorische inventarisatie en waardestelling	45

Inleiding

In dit rapport zijn de volgende MER-onderzoeken gebundeld:

- Stedelijk landschap
- Cultuurhistorie
- Archeologie
- Recreatieve betekenis

1 Beleid en toetsingskader Ruimtelijke kwaliteit

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van het beleid en toetsingskader.

1.1 Stedelijk landschap

Schaalniveau	Beleid	Relevantie voor MER
Nationaal	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) (2012)	In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. In dit document wordt de definitie van ruimtelijke kwaliteit geformuleerd als de mate waarin een plek voorziet in de behoefte van mensen: gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde
	Omgevingswet	Met de Omgevingswet wil de overheid de regels voor ruimtelijke ontwikkeling vereenvoudigen en samenvoegen. Zodat het straks bijvoorbeeld makkelijker is om bouwprojecten te starten. Naar verwachting treedt de Omgevingswet op 1 januari 2022 in werking.
	Ladder Duurzame Verstedelijking (2017)	De Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder) is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik. Het bevoegd gezag moet voldoen aan een motiveringsvereiste als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt.
	Ontwerp Nationale omgevingsvisie (NOVI)	In de Nationale Omgevingsvisie, de NOVI, heeft het Rijk een langetermijnvisie opgenomen op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland.
Provinciaal/regionaal	Visie Ruimte en mobiliteit (provincie Zuid-Holland, versie 30 mei 2018)	De Visie Ruimte en Mobiliteit is een Provinciale structuurvisie die uitgangspunten benoemt en aanbevelingen doet voor ruimtelijke kwaliteit bij stedelijke ontwikkeling in de provincie Zuid-Holland. Uitgangspunt is zowel behoud van bestaande kwaliteit als het creëren van nieuwe kwaliteit. De ruimtelijke kwaliteit wordt uitgesplitst in de begrippen toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarde. Per begrip worden deelaspecten genoemd die onder meer van belang zijn voor de ontwikkeling van Entree. Het beleid voor

Schaalniveau	Beleid	Relevantie voor MER
		ruimte en mobiliteit bevat geen eindbeeld, maar wel ambities en doelen die de provincie samen met anderen wil realiseren.
	Provinciale Verordening Ruimte (PVR), Provincie Zuid-Holland (2014)	De Provinciale Verordening Ruimte 2014 (PVR) bevat algemene regels die overheden (waaronder gemeenten) in acht moeten nemen bij het opstellen van hun ruimtelijke plannen. Relevant is het uitgangspunt dat woningbouw in aansluiting op het stedelijk gebied moeten plaatsvinden.
Gemeentelijk	Visie Entreegebied Zoetermeer	In de Visie Entreegebied Zoetermeer is vastgelegd dat Entree een nieuw gemengd stedelijk gebied wordt met een mix van wonen, werken en voorzieningen. Een programma dat voldoet aan de behoeften binnen de zuidelijke Randstad, de regio en de stad.
	Stadsvisie 2030	Hier heeft de gemeente Zoetermeer een langetermijnvisie opgenomen voor de ontwikkeling van de stad.
	Masterplan Entree	Dit document beschrijft de stedelijke duurzame ontwikkeling – ambities gerelateerd aan een gezonde en duurzame stad en aan de ruimere stedenbouwkundige context – en vertaalt dit naar concrete randvoorwaarden voor Entree
	Uitspraak van de Raad van State uit 2006 (ECLI:NL:RVS:2006:AV3865)	30 graden regel en maximale bouwhoogten

1.2 Cultuurhistorie

Schaalniveau	Beleid	Relevantie voor MER
Europees	Europees Landschapsverdrag (2000)	Verdrag waarin in het thema landschap integraal behandeld wordt. Belangrijke doelen van dit verdrag zijn bescherming, beheer en inrichting van landschappen.
	Verdrag van Faro (2005)	Het Europese Verdrag van Faro benadrukt de maatschappelijke en verbindende waarde van erfgoed en het belang van deelname door de samenleving. Cultureel erfgoed kan als middel worden gebruikt om maatschappelijke doelen te verwezenlijken. Centraal in het Verdrag van Faro staan burgerinitiatief en -participatie.

Schaalniveau	Beleid	Relevantie voor MER
Nationaal	Erfgoedwet (2017)	De Erfgoedwet is het belangrijkste sectorale instrument voor de bescherming van cultureel erfgoed en vervangt zes verschillende wetten en een regeling waarin voorheen het behoud en beheer van het Nederlands erfgoed was geregeld ¹ . De wet borgt de bescherming van onroerend en roerend cultureel erfgoed en omvat zowel de bescherming van gebouwen (Rijks- of gemeentelijke monumenten), Stads- of Dorpsgezichten en van elementen/ensembles van de (Voorlopige) Werelderfgoedlijst. In de Erfgoedwet is vastgelegd dat gemeenten verantwoordelijk zijn om de belangen van de archeologische monumentenzorg in hun bestemmingsplannen te verankeren. In het deel van de Voorweg dat binnen het plangebied van Entree valt, liggen een paar Rijksmonumenten.
	Overgangsrecht Monumentenwet Omgevingswet (2017)	Op dit moment is er sprake van Overgangsrecht van de Monumentenwet 1988 naar de Omgevingswet. Per 1 juli 2016 is een deel van de wet overgegaan naar de Erfgoedwet (zie hierboven). Het deel van de Monumentenwet 1988 dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over de naar de toekomstige Omgevingswet (invoering gepland op 01-01-2021). Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn de volgende artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet die ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is: - vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten; - verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie; - bescherming van stads- en dorpsgezichten.
	Besluit ruimtelijke ordening (Bro) (2008)	De generieke borging van cultuurhistorie in de ruimtelijke afwegingsprocessen is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (art. 3.1.6.). De overheid die een bestemmingsplan, projectbesluit of beheersverordening opstelt, is verplicht rekening te houden met cultuurhistorische waarden in en boven de grond. Hierbij gaat het zowel om beschermde als niet-beschermde objecten, structuren en gebieden. Dit betekent dat zij een analyse maakt van de cultuurhistorische waarden in een plangebied en vervolgens motiveert welke conclusies zij daaraan verbindt voor het plan. Het benoemen van waardevol erfgoed betekent dat overheden duidelijk maken welke cultuurhistorische waarden zij van publiek belang vinden. Ter versterking van het

¹ Monumentenwet 1988, Wet verzelfstandiging rijks museale diensten, Wet tot behoud van cultuurbezit, Wet tot teruggave cultuurgoederen uit bezet gebied, Uitvoeringswet UNESCO-verdrag 1970 inzake onrechtmatige invoer, uitvoer of eigendomsoverdracht van cultuurgoederen en de regeling materieel beheer museale voorwerpen.

Schaalniveau	Beleid	Relevantie voor MER
Provincie	Erfgoed Telt (2018)	sectorale instrumentarium van de monumentenzorg, is het instrument structuurvisie (Wet ruimtelijke ordening) daarvoor geschikt. In een structuurvisie kunnen gebiedsgericht erfgoedwaarden worden benoemd en kunnen keuzes worden gemaakt over de omgang met die waarden in relatie tot andere ruimtelijke belangen. Voor de realisatie van een structuurvisie kunnen algemene regels worden opgesteld, met verplichtingen voor derden.
	Verkenning Post 65 (2019)	De beleidsbrief Erfgoed Telt van het rijk schetst de ontwikkelingen voor de komende jaren in de Nederlandse Erfgoedzorg. Erfgoed is van belang voor het ontwerp voor de leefomgeving. Het rijk wil, behalve beschermen en ontwikkelen, erfgoed benutten voor actuele ruimtelijke opgaven, zoals de energietransitie, klimaatadaptatie, de bouw van nieuwe woningen in steden en in krimpgebieden. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) heeft verkennend onderzoek uitgevoerd naar onroerend erfgoed in Nederland uit de periode van 1965 tot 1990. Deze periode kende belangrijke maatschappelijke, ruimtelijke en sociaaleconomische ontwikkelingen met een weerslag op de fysieke leefomgeving. Zoetermeer is als groeikern één van de grootste exponenten uit deze periode. De rapportage is door de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap op 05-11-2019 naar de Tweede Kamer gestuurd. Hier zal de Verkenning Post 65 in april 2020 inhoudelijk worden behandeld. Entree is ontwikkeld in de periode 1965-1990 en valt binnen het onderzoeksgebied van de Post 65. Voor Meerzicht, waarbinnen een deel van de Entree valt, heeft een stadslab in het kader van deze verkenning plaats gevonden in 2019.
	Cultuurhistorische Atlas Provincie Zuid-Holland	De (digitale) Cultuurhistorische Atlas van de Provincie Zuid-Holland (CHAT) presenteert de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie van de prehistorie tot heden. De CHAT is ingedeeld op beleidsspeerpunt (buitenplaatsen, militair erfgoed, agrarisch cultuurlandschap en archeologie). Op de kaart staan cultuurhistorische gebieden en zones die behouden en verbeterd dienen te worden.
	Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (2003)	De Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland bevat een overzicht van de hoofdlijnen van het Zuid-Hollandse erfgoed zoals waardevolle cultuurlandschappen, historische verdedigingslinies, zones met archeologische verwachtingen of monumentale boerderijlinten. De gebieden en zones die zijn aangegeven op de Cultuurhistorische Atlas dienen te worden behouden c.q. verbeterd.
	Visie Ruimte en Mobiliteit (2019)	In de Visie Ruimte en Mobiliteit heeft de provincie Zuid-Holland zijn visie/perspectief over de gewenste ontwikkeling van de provincie als geheel. Een van de rode draden is het

Schaalniveau	Beleid	Relevantie voor MER
	Beleidsvisie Cultureel Erfgoed en Basisvoorzieningen Cultuur 2017-2020	verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Er zijn paragrafen over erfgoed (3.5) en archeologie (4.3.5.) in opgenomen. Met het ruimtelijk erfgoedbeleid wil de Provincie bijdragen aan het behouden, versterken en leefbaar maken van cultuurhistorie in de provincie Zuid-Holland. Provinciaal belang is benoemd: behoud van de kwaliteit van de cultuurhistorische structuur en steven naar betere beleefbaarheid ervan.
Gemeentelijk	Erfgoedverordening gemeente Zoetermeer (2010)	In de verordening zijn gemeentelijke gebouwde monumenten, archeologische monumenten en beschermde stadsgezichten opgenomen. De verordening regelt de voorbescherming, aanwijzing, instandhouding en vergunningverlening omtrent gemeentelijke monumenten.
	Lijst van gemeentelijke monumenten	De gemeente Zoetermeer heeft een lijst van gemeentelijke monumenten. Deze monumenten zijn beschermd via de Erfgoedverordening 2010. Aan de Voorweg liggen verschillende gemeentelijke monumenten.
	Lijst van gemeentelijk beschermde stadsgezichten	De gemeente Zoetermeer heeft vijf beschermde stadsgezichten aangewezen, te weten: Dorpstraat e.o., Voorweg, Meerpolder, Wilhelminapark en Koepelwoningen. Het noordelijke deel van Entree valt binnen het gemeentelijk beschermd stadsgezicht Voorweg.
	Inventarisatie- en selectieproject naoorlogs erfgoed Zoetermeer 1945-1990 (2020)	Op verzoek van de gemeenteraad heeft het college opdracht gegeven tot een inventarisatie- en selectieproject naoorlogs erfgoed 1945-1990. Het project is in januari 2020 gestart en omvat de geschiedenis van de groeikern Zoetermeer. Doel is objecten, complexen, structuren en gebieden te inventariseren en selecteren die een beschermde status zullen krijgen. Entree ligt binnen het onderzoeksgebied van het project.

1.3 Archeologie

Schaalniveau	Beleid	Relevantie voor MER
Europees	Europees Landschapsverdrag (2000)	Verdrag waarin in het thema landschap integraal behandeld wordt. Belangrijke doelen van dit verdrag zijn bescherming, beheer en inrichting van landschappen.
	Verdrag van Malta (1992)	Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Het streven is het behouden van archeologisch erfgoed in de bodem, "behoud in situ" (artikel 4, tweede lid). Als dat niet mogelijk is, dan wordt overgegaan tot behoud ex situ (opgraven en bewaren in

Schaalniveau	Beleid	Relevantie voor MER
		een depot). Indien mogelijk kan ook voortijdig onderzoek naar archeologische waarden worden gedaan, en daar door middel van planaanpassing rekening mee houden (artikel 5). De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor de kosten van het archeologisch onderzoek en de uitwerking van de resultaten (artikel 6). De ruimtelijke ontwikkelingen van Entree kunnen ertoe leiden dat bij de bouw of aanleg van bebouwing en infrastructuur archeologische waarden in de (diepe) ondergrond worden aangetast door toenemende druk op de bodemlagen (compressie) of bijvoorbeeld heiwerkzaamheden.
Nationaal	Erfgoedwet (2017) Overgangsrecht Monumentenwet Omgevingswet (2017) Besluit ruimtelijke ordening (Bro) (2008)	De Erfgoedwet is het belangrijkste sectorale instrument voor de bescherming van cultureel erfgoed en vervangt zes verschillende wetten en een regeling waarin voorheen het behoud en beheer van het Nederlands erfgoed was geregeld². De wet borgt de bescherming van onroerend en roerend cultureel erfgoed en omvat zowel de bescherming van gebouwen (Rijks- of gemeentelijke monumenten), Stads- of Dorpsgezichten en van elementen/ensembles van de (Voorlopige) Werelderfgoedlijst. In de Erfgoedwet is vastgelegd dat gemeenten verantwoordelijk zijn om de belangen van de archeologische monumentenzorg in hun bestemmingsplannen te verankeren. Op dit moment is er sprake van Overgangsrecht van de Monumentenwet 1988 naar de Omgevingswet. Per 1 juli 2016 is een deel van de wet overgegaan naar de Erfgoedwet (zie hierboven). Het deel van de Monumentenwet 1988 dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over de naar de toekomstige Omgevingswet (invoering gepland op 01-01-2021). Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn de volgende artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet die ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is: - vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten; - verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie; - bescherming van stads- en dorpsgezichten. De generieke borging van cultuurhistorie in de ruimtelijke afwegingsprocessen is vastgelegd in het

² Monumentenwet 1988, Wet verzelfstandiging rijks museale diensten, Wet tot behoud van cultuurbezit, Wet tot teruggave cultuurgoederen uit bezet gebied, Uitvoeringswet UNESCO-verdrag 1970 inzake onrechtmatige invoer, uitvoer of eigendomsoverdracht van cultuurgoederen en de regeling materieel beheer museale voorwerpen.

Schaalniveau	Beleid	Relevantie voor MER
		Besluit ruimtelijke ordening (art. 3.1.6.). De overheid die een bestemmingsplan, projectbesluit of beheersverordening opstelt, is verplicht rekening te houden met cultuurhistorische waarden in en boven de grond. Hierbij gaat het zowel om beschermde als niet-beschermde objecten, structuren en gebieden. Dit betekent dat zij een analyse maakt van de cultuurhistorische waarden in een plangebied en vervolgens motiveert welke conclusies zij daaraan verbindt voor het plan. Het benoemen van waardevol erfgoed betekent dat overheden duidelijk maken welke cultuurhistorische waarden zij van publiek belang vinden. Ter versterking van het sectorale instrumentarium van de monumentenzorg, is het instrument structuurvisie (Wet ruimtelijke ordening) daarvoor geschikt. In een structuurvisie kunnen gebiedsgericht erfgoedwaarden worden benoemd en kunnen keuzes worden gemaakt over de omgang met die waarden in relatie tot andere ruimtelijke belangen. Voor de realisatie van een structuurvisie kunnen algemene regels worden opgesteld, met verplichtingen voor derden.
	Cultuurhistorische Atlas Provincie Zuid-Holland	De (digitale) Cultuurhistorische Atlas van de Provincie Zuid-Holland (CHAT) presenteert de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie van de prehistorie tot heden. De CHAT is ingedeeld op beleidsspeerpunt (buitenplaatsen, militair erfgoed, agrarisch cultuurlandschap en archeologie). Op de kaart staan cultuurhistorische gebieden en zones die behouden en verbeterd dienen te worden.
	Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (2003)	De Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland bevat een overzicht van de hoofdlijnen van het Zuid-Hollandse erfgoed zoals waardevolle cultuurlandschappen, historische verdedigingslijnen, zones met archeologische verwachtingen of monumentale boerderijlinten. De gebieden en zones die zijn aangegeven op de Cultuurhistorische Atlas dienen te worden behouden c.q. verbeterd.
	Visie Ruimte en Mobiliteit (2019)	In de Visie Ruimte en Mobiliteit heeft de provincie Zuid-Holland zijn visie/perspectief over de gewenste ontwikkeling van de provincie als geheel. Een van de rode draden is het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Er zijn paragrafen over erfgoed (3.5) en archeologie (4.3.5.) in opgenomen.
	Beleidsvisie Cultureel Erfgoed en Basisvoorzieningen Cultuur 2017-2020	Met het ruimtelijk erfgoedbeleid wil de Provincie bijdragen aan het behouden, versterken en leefbaar maken van cultuurhistorie in de provincie Zuid-Holland. Provinciaal belang is benoemd: behoud van de kwaliteit

Schaalniveau	Beleid	Relevantie voor MER
Gemeentelijk	Erfgoedverordening gemeente Zoetermeer (2010) De archeologie van Zoetermeer. Bureauonderzoek (2015) Beleidskaart archeologische monumenten Zoetermeer (2015)	van de cultuurhistorische structuur en steven naar betere beleefbaarheid ervan. In de verordening zijn gemeentelijke gebouwde monumenten, archeologische monumenten en beschermde stadsgezichten opgenomen. De verordening regelt de voorbescherming, aanwijzing, instandhouding en vergunningverlening omtrent gemeentelijke monumenten. Bureauonderzoek naar de prehistorie en de 14 archeologische monumenten in Zoetermeer. Het rapport biedt het kader voor de onderzoeksagenda voor archeologie in Zoetermeer. Op de beleidskaart zijn door de gemeente Zoetermeer 14 gebieden als archeologisch waardevol aangewezen. In de beschermde gebieden moet bij bouwplannen archeologisch onderzoek worden verricht. Het gaat daarbij om grotere ingrepen, die een oppervlak van meer dan 50 m² beslaan en een diepte hebben van meer dan 30 cm onder maaiveld. Entree ligt niet in een van de 14 archeologische monumenten.

1.4 Recreatieve betekenis

Schaalniveau	Beleid	Relevantie voor MER
Provinciaal	Toerisme Zuid-Holland 2030 (2018)	Deze context schetst de kansen en uitdagingen voor Zuid-Holland waar het gaat om toerisme.
Gemeentelijk	Programma Duurzaam en Groen Zoetermeer (2020)	Het Programma Duurzaam en Groen Zoetermeer richt zich op het verder doorontwikkelen van met name het regionale groen en de biodiversiteit in Zoetermeer.

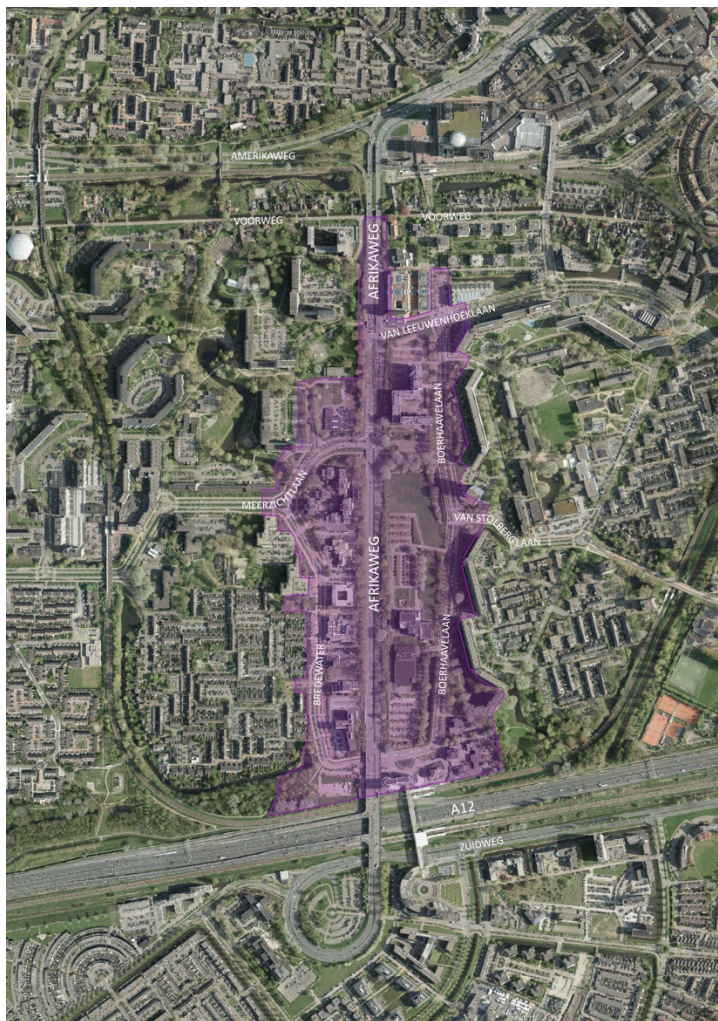
2 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

2.1 Referentiesituatie Stedelijk landschap

Voor het aspect Stedelijk landschap wordt onderzocht in hoeverre het Stedelijk landschap van Entree en de omgeving wordt beïnvloed door de voorgenomen transformatie van het plangebied. De ruimtelijke kwaliteit van het stedelijk landschap heeft betrekking op de mate waarin de plek voorziet in de behoefte van mensen, uitgesplitst in de begrippen toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarde. Deze begrippen spelen in meer of mindere mate een rol bij zowel het beoordelen van de ruimtelijke structuur (vooral toekomstwaarde en gebruikswaarde) en het ruimtelijk beeld (vooral belevingswaarde en gebruikswaarde). De ruimtelijke structuur en het ruimtelijk beeld van Entree worden kwalitatief en in samenhang met de omgeving beoordeeld.

Afbeelding 1

Luchtfoto huidige situatie met Bestemmingsplangebied aangegeven.



2.1.1 Ruimtelijke structuur

Entree is centraal in de stad gelegen, tussen station en binnenstad en tussen de woonwijken Meerzicht en Driemanspolder. In N-Z richting is de grootschalige infrastructuur dominant: de Afrikaweg is onderdeel van de stedelijke auto-hoofdstructuur, ingericht op snel rijden, en loopt volledig autonoom door het gebied, bebouwing is slechts op afstand zichtbaar en niet op de weg georiënteerd. Entree is met de Afrikaweg verbonden via de Meerzichtlaan en de van Leeuwenhoeklaan. Vandaar zijn de Boerhaavelaan en Bredewater bereikbaar die het gebied omzomen en ontsluiten en bij elkaar komen bij het stationsplein aan de voet van de Mandelabrug.

Boerhaavelaan en Bredewater hebben een (zeer) breed profiel met aan weerszijden voetpaden, fietspaden en (vooral langs de Boerhaavelaan) brede groene bermen. De voet- en fietspaden langs Boerhaavelaan en Bredewater zorgen voor de verbinding tussen binnenstad en station en de wijk Rokkeveen. De Mandelabrug is onderdeel van deze fietsroute maar de roltrappen en liften vormen een obstakel wat de bereikbaarheid van het station niet ten goede komt.

Vanaf Boerhaavelaan en Bredewater worden de kantoren in het gebied ontsloten. Deze kantoren zijn solitaire gebouwen, elk met een eigen inrit en omringd door parkeerterreinen. De woningen in Meerzicht en Driemanspolder zijn niet met hun entrees georiënteerd op Boerhaavelaan en Bredewater. In O-W richting kan langzaam verkeer via een aantal fietstunnels de Afrikaweg kruisen. De maaswijdte van deze verbindingen is veel groter dan het aansluitende netwerk in de omringende wijken. De gebruikswaarde van het gebied binnen de ruimtelijke structuur is hierdoor beperkt.

Entree als kantorengedrag in de stad functioneert slecht. De kantoren zijn verouderd en staan voor een groot deel leeg. Gezien de staat en leeftijd van de gebouwen en het overaanbod aan kantoren ligt het niet in de lijn der verwachting dat deze leegstand zal verminderen. De hierbij optredende effecten zoals minimaal onderhoudsniveau en gesloten hekken om vandalisme en brandstichting te voorkomen leiden ertoe dat Entree steeds meer een niemandsland in het stedelijk weefsel dreigt te worden dat daardoor ook voor passanten onaantrekkelijk is. De toekomstwaarde van het gebied staat hiermee onder druk.

Aan de kant van de Boerhaavelaan is aan de noordoostzijde volgens het vigerend bestemmingsplan nieuwbouw mogelijk. Deze plannen gaan uit van woningbouw in een campusachtige opzet die vooral intern georiënteerd is en geen relatie met de omgeving heeft, de ruimtelijke structuur van het gebied wordt hiervoor niet aangepast en de gebruikswaarde zal dus niet verbeteren. Naast woningbouw zijn ook kantoor en hotel bestemmingen opgenomen, het is gezien de lage aantrekkelijkheid van het gebied en bestaande overcapaciteit in de omgeving niet te verwachten dat deze kantoor- en hotelbestemmingen gerealiseerd gaan worden.

Entree is een gebied dat ondanks de centrale ligging in de stad meer scheidend dan verbindend werkt. De Afrikaweg schiet er als autonome "snelweg" in N-Z richting overheen, in O-W richting zijn er alleen fietstunnels en in het gebied zelf staan solitaire kantoorpanden die worden geplaagd door leegstand. De omringende wijken staan met hun rug naar het gebied. Alleen de aanwezigheid van het station (NS en RandstadRail) en de route tussen Rokkeveen en Stadshart zorgen voor wat schaarse passanten in dit weinig uitnodigend gebied.

Er is geen reden om aan te nemen dat de bestaande structuur in een situatie van autonome ontwikkeling zal veranderen of verbeteren. De Boerhaavelaan en het Bredewater en de ruimte langs beide wegen zijn gemeentelijk eigendom en zullen onderhouden worden, maar een aanpak die de relatie met omliggende wijken verbetert of versterkt is niet voorzien. De toekomstwaarde van de ruimtelijke structuur in het gebied is hiermee hooguit gelijk aan de huidige waarde, waarbij waardevermindering door toename in leegstand (en dus verminderd gebruik) waarschijnlijk is.

2.1.2 Ruimtelijk beeld

De gebruikswaarde van het gebied kenmerkt zich door de dominante rol van het autoverkeer. De Afrikaweg is onderdeel van de stedelijke hoofdstructuur voor auto's. De weg is gericht op

doorstroming met deels een maximumsnelheid van 70 km/h. De weg wordt begrensd door lage geluidswallen met beplanting. De achterliggende kantoorgebouwen zijn slechts op afstand waarneembaar en niet vanaf de weg toegankelijk. Daardoor heeft de Afrikaweg als belangrijke entree van de stad vooral het karakter van “passeren” in plaats van “arriveren”.

Omdat er veel leegstand is in de kantoren en niet alle kavels volledig zijn bebouwd is de verkeersintensiteit op de Boerhaavelaan zeer gering. Desondanks heeft de weg een overmaats profiel met lange rechtstanden wat uitnodigt tot hard rijden.

De belevingswaarde van het gebied wordt ook bepaald door autoverkeer dat zo snel mogelijk door het gebied verplaatst, geen relatie met het gebied aan gaat en een bestemming heeft op afstand van het gebied. Zelfs de bestemmingen in of aan het gebied hebben geen voorkanten die zich markant in het ruimtelijk beeld presenteren. De kantoren staan op afstand van de weg, deels verborgen achter hekken en begroeiing zodat passanten het gevoel hebben door een niemandsland te gaan waar ze niets hebben te zoeken. Voetgangers en fietsers ervaren het gebied als onaangenaam en sociaal onveilig. De galerijflats van de wijk Driemanspolder zijn niet toegankelijk vanaf de Boerhaavelaan, entrees zijn aan de andere zijde gesitueerd. Ook dit draagt bij aan het desolate karakter van de Boerhaavelaan.

Het Bredewater is wat smaller dan de Boerhaavelaan. Ook hier is de woningbouw (van de wijk Meerzicht) niet gericht op de straat. Daardoor heeft ook het Bredewater het karakter van een doorgangsroute die geen connectie heeft met de omgeving.

De tunnels voor langzaam verkeer onder de Afrikaweg worden als onprettig en sociaal onveilig ervaren, de route gaat door niemandsland of langs de achterkant van kantoorgebouwen.

De stationsomgeving is vooral een winderige plek met een zeer lage verblijfskwaliteit. Voetgangers en fietsers bereiken de ca. 9 meter hoger gelegen Mandelabrug via liften of roltrappen.

Aan de kant van de Boerhaavelaan is volgens het vigerend bestemmingsplan nieuwbouw mogelijk. Deze plannen gaan uit van woningbouw in een campusachtige opzet die vooral intern georiënteerd is en geen relatie met de omgeving heeft. Het is aannemelijk dat dit resulteert in een soort woonenclave in een gebied dat verder wordt gedomineerd door infrastructuur en leegstaande kantoren. De toevoeging van woningen kan leiden tot iets meer bewegingen en dus ook sociale controle op de Boerhaavelaan. Dit kan een geringe positieve invloed hebben op het gebruik van het gebied, hoewel de huidige inrichting die bestaat uit veel en breed asfalt met rijbaanbreedtes die uitnodigen tot te hard rijden, geflankeerd door smalle fietspaden en gemankeerde voetpaden niet uitnodigt tot recreatief gebruik, verblijven of ontmoeten en waar de auto als dominant vervoersmiddel aanwezig blijft. Naast woningbouw zijn in het huidige bestemmingsplan ook kantoor en hotel bestemmingen opgenomen, het is gezien de lage aantrekkelijkheid van het gebied en bestaande overcapaciteit in de omgeving niet te verwachten dat deze bestemmingen gerealiseerd gaan worden.

De leegstand in de kantoren heeft het gevaar in zich van een verder verval van het gebied waardoor de beleving langs de routes door het gebied nog verder kan verslechteren.

De belevingswaarde van de routes door het gebied is in de huidige situatie ronduit slecht. Het gebied wordt ervaren als een niemandsland. In de autonome ontwikkeling kan de bouw van woningen plaatselijk tot een geringe verbetering leiden, maar de geïsoleerde positie van deze woningbouwenclave ten opzichte van de omgeving is zeker niet positief te waarderen. Het is ook niet de verwachting dat de gebruikswaarde van het gebied verbeterd wanneer de inrichting blijft zoals deze is en zich laat beschrijven als een op de auto georiënteerd doorgangsgebied zonder voorkanten.





2.2 Referentiesituatie Cultuurhistorie

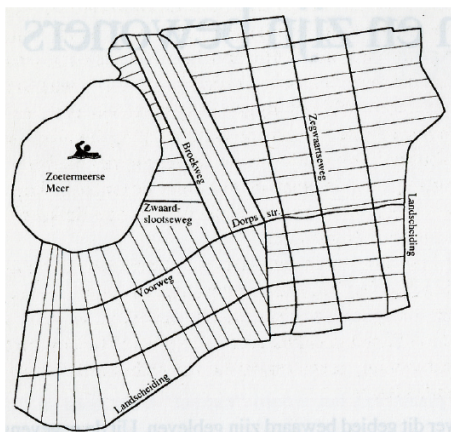
2.2.1 Historische geografie en Landschap

Veenontginningen

Het plangebied ligt niet in een door het Rijk of provincie beschermd cultuurlandschap. Het landschap van Zoetermeer kan worden gekenmerkt als een laagveenlandschap met veenontginningen en inpolderingen. Vanaf 2500 voor Christus ontstond in het Zuid Hollandse kweldergebied een hoogveenvlakte waarvan het hoogtepunt in Zoetermeer lag. Midden in dit veengebied lag het Zoetermeerse Meer. Tot de 11^{de} eeuw na Christus bleef dit veengebied onaantast. Hierna werd het hoogveen in drie fases vanaf het Zoetermeer en haar afwateringsriviertje de Zwiet (= zoet) ontgonnen in zuidoostelijke richting. Ongeveer ter hoogte van het huidige station De Leyens ontstond Zwietermeer (de naam is later verbasterd tot Zoetermeer) vermoedelijk als een ontginningsnederzetting van akkerbouwers en vissers. In de 11^{de} en 12^{de} eeuw versnelde de Zwietermeerse ontginning en werd deze naar het westen uitgebreid. De zuidgrens van de ontginning, de huidige Voorweg, vormde de basis voor deze tweede ontginningsfase. De akkers lagen in eerste instantie aan de noordzijde tussen de Voorweg en het Zoetermeerse meer, de huidige Zoetermeerse Meerpolder. Al in de 12^{de} eeuw werd als volgende ontginningsfase meer zuidoostelijk het Rutkenvene, de latere Rokkeveensepolder ontgonnen. In het verlengde hiervan ontstond een noordelijke ontginning: Zegwaart. De ontginningsassen Voorweg en Rokkeveenseweg/Zegwaartseweg zijn als historische linten nog steeds herkenbaar in de stedenbouwkundige structuur van Zoetermeer.

Afbeelding 2

De ontginningsfasen van Zoetermeer (Koopmans et al. 1993)



Het natte veen was ongeschikt voor landbouw en werd gebruikt voor de winning van turf. Door de omliggende steden Delft, Leiden en later Den Haag was een grote vraag voor deze brandstof. Van de 13^{de} tot en met de 17^{de} eeuw werd het hoogveen geheel afgegraven. Door het turfsteken en door het baggeren van dikke lagen grond, soms tot 4 meter diep, ontstonden rondom het dorp Zoetermeer uitgestrekte waterplassen. De Landscheidingsdijk en het resterende land werden vaak bedreigd door het water en de situatie werd penibel.

Inpolderingen

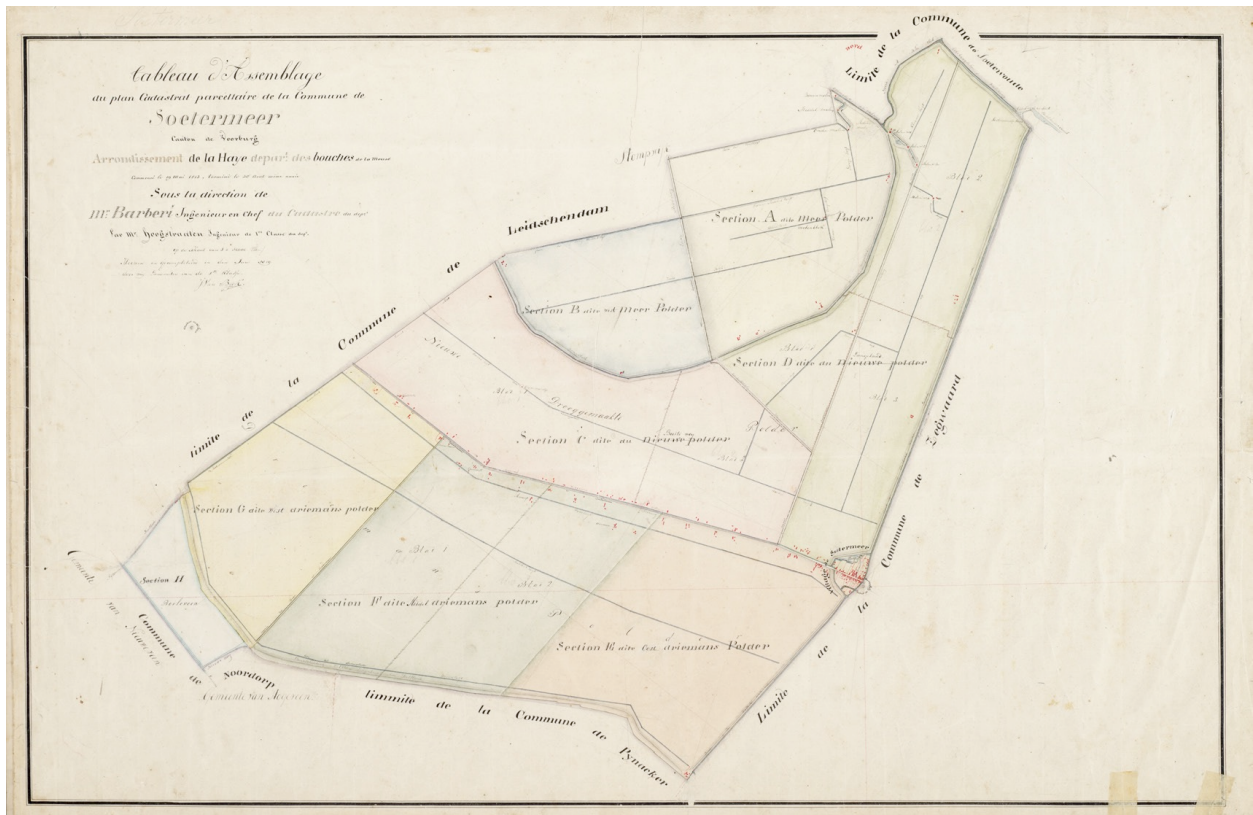
Dit probleem deed zich niet alleen rond Zoetermeer voor, maar op veel locaties in het laaggelegen Hollandse veenlandschap. De introductie van de vijzelmolen, een vinding uit het midden van de 17^{de} eeuw, die water wel 4 tot 5 meter op kon voeren, maakte droogmalen mogelijk. Bij Zoetermeer vormde met name het Zoetermeerse Meer een probleem en in navolging van de eerste grote Nederlandse inpoldering van de Beemster (1612) werd deze in vier jaar na toestemming van de Staten van Holland en Westfriesland drooggemalen. De Zoetermeerse Meerpolder was in 1616 een feit. In één eeuw tijd volgden de andere Zoetermeerse droogmakerijen. De Driemanspolder (1672-1675), de polder waarin o.a. de wijken Driemanspolder en Meerzicht en de Afrikaweg zich bevinden, kwam in de periode 1672-1675 tot stand. In de periode 1701-1706 volgde de Binnenwegse Polder, globaal het gebied van het huidige Oosterheem-Van Tuijlpark. De Palensteinse polder, globaal in het gebied van de huidige wijken Palenstein, Seghwaert en Noordhove, werd in de periode 1759-1763 drooggemalen en de Nieuwe Drooggemaakte polder, globaal tussen Voorweg, Zoetermeerse Meerpolder en Leidsewallenwetering, volgde in 1771. De Nieuwe of Drooggemaakte Polder in het gebied van Pijnacker, aan de Zuidzijde van de Landscheidingsdijk, ter plaatse van het huidige gebied van Balijbos, Rokkeveen en de zuidzijde van station Zoetermeer, volgde in 1789. Het gebied rond Entree blijft tot 1966 maagdelijk poldergebied. In 1962 krijgt Zoetermeer de status van groeikern om de woningnood van Den Haag op te vangen. In rap tempo worden in de jaren zestig en zeventig woonwijken uit de grond gestampt. In de jaren 1966-1977 wordt de Driemanspolder geheel volgebouwd met de wijken Driemanspolder in het oosten en Meerzicht in het westen. Het oorspronkelijk polderlandschap is hierbij geheel verloren gegaan.

De droogmakerijen werden gekenmerkt door een regelmatig en ruimer polderslotenpatroon dan de oude polders. Dankzij de uitstekende kwaliteit van de bodem van de nieuwe polders hoefde in de jaren '60 van de 20^{ste} eeuw, bij het bouwrijp maken van de gronden voor de aanleg van Groot-Zoetermeer, de grond nergens structureel met zand te worden opgehoogd. De droogmakerijen lagen zo'n drie meter onder het niveau van de Wallenwetering en de Voorwegwetering. Deze twee zijn mede hierdoor nog steeds duidelijk herkenbare historische structuren in de Zoetermeerse topografie. De Voorweg groeide tijdens de 17^{de} en begin 18^{de} eeuw uit tot een geliefde plek voor rijke burgers uit de stad om hun buitenplaats te bouwen. De Hofstede Meerzigt (1677), westelijk gelegen van het plangebied van Entree en rijksmonument, is hiervan nog steeds een fraai voorbeeld. Vanaf de tweede helft van de 18^{de} eeuw kregen deze buitenplaatsen geleidelijk aan weer de functie van boerderij of werden afgebroken. In het plangebied van Entree is geen sprake geweest van een buitenplaats: langs de Voorweg lagen alleen boerderijen en woonhuizen.

Zonder wijzigingen van het bestemmingsplan en het huidig gemeentelijk beleid zal het landschap van het plangebied van Entree hetzelfde blijven als de hierboven beschreven situatie. Het historisch gegroeide landschap behoudt het huidige karakter van een verstedelijkt polderlandschap met daarin het historisch lint van de Voorweg gelegen dat een van gemeentewege beschermd stadsgezicht is. Bij het bouwen langs de Voorweg kan wel sprake zijn van inklinking, zoals dat nu al het geval is bij de bestaande bebouwing, wat een negatief effect op het nog overgebleven polderlandschap kan hebben. Maar in de voormalige Driemanspolder is dat waarschijnlijk niet het geval. Bij de bouwactiviteiten in de jaren 60 is hiervan geen hinder ondervonden.

Afbeelding 3

Kadastrale minuut uit 1881 met daarop o.a. de Zoetermeerse Meerpolder en de Driemanspolder.
(Bron: beeldbank cultureelerfgoed.nl)



2.2.2 Conclusie Historische geografie (landschap)

Het plangebied van Entree ligt in de Driemanspolder die in de periode 1672-1675 is drooggemaakt. Deze polder maakt onderdeel uit van het Zuid-Hollandse laagveenlandschap en heeft geen beschermde status. Aan de noordzijde van het plangebied ligt één van de oude ontginningsassen van Zoetermeer, de Voorweg, dat de status van gemeentelijk beschermd stadsgezicht heeft. Het is niet waarschijnlijk dat er in het landschap van Entree tot 2040 autonome ontwikkelingen plaatsvinden, behalve eventuele inklinking.

2.2.3 Historische (steden)bouwkunde

In het plangebied ligt aan de noordzijde het gemeentelijk beschermd stadsgezicht Voorweg, waaraan enkele gemeentelijke en rijksmonumenten gelegen zijn. Verder zijn er in het plangebied geen panden, structuren of gebieden met een juridisch beschermde status.

Afbeelding 4

Beschermd stadsgezicht Voorweg (roze) aan de noordzijde van Entree.



Tabel 5

Overzicht monumenten De Entree

Adres	type monument
Voorweg 37	gemeentelijk monument
Voorweg 50	gemeentelijk monument
Voorweg 52	gemeentelijk monument
Voorweg 54	gemeentelijk monument
Voorweg 93	rijksmonument
Voorweg 100	gemeentelijk monument
Voorweg 109	rijksmonument
Voorweg 112	gemeentelijk monument

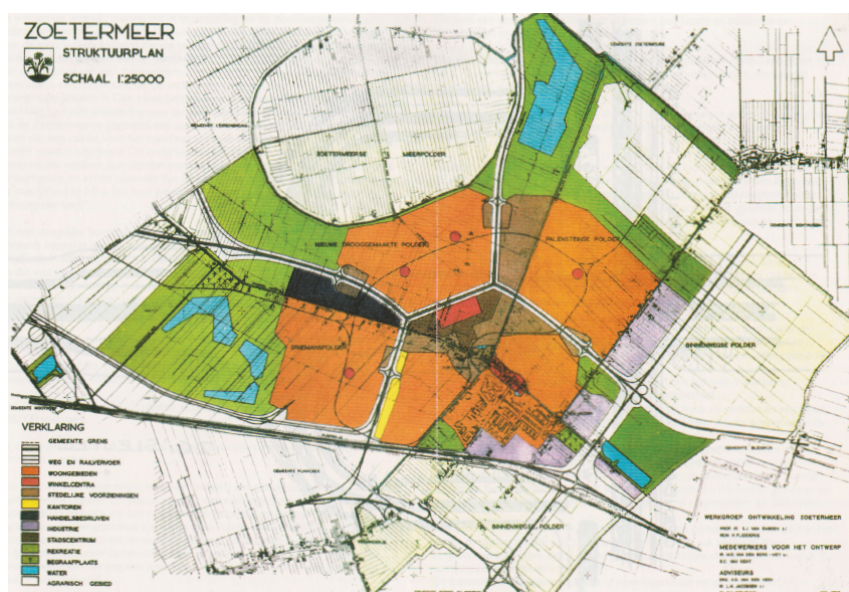
Groeikern Zoetermeer

De 19^{de} en vroeg 20^{ste} eeuw werden in Nederland gekenmerkt door introductie van infrastructuur, industrialisatie, bevolkingsgroei en groeiend ondernemerschap. Werd het tweelingdorp voorheen gekenmerkt door een agrarisch karakter met graanteelt en veehouderij, nu ontstonden specifiek Zoetermeerse ondernemingen. In 1870 werd de spoorlijn Den Haag-Gouda gerealiseerd met een station Zoetermeer-Zegwaard op de locatie van het huidige station Zoetermeer Oost. In 1937 zou de Rijksweg Den Haag-Gouda-Utrecht, de eerste Nederlandse snelweg, volgen. De centrale ligging in het zich snel ontwikkelende wegen- en sporennetwerk in combinatie met het grote landbouwareaal bood het kleine Zoetermeer gunstige economische vooruitzichten. De firma's Brinkers Margarinefabriek, kruidenierswinkelketen De Spar en stoomzuivelfabriek Wilhelmina, later Nutricia, kwamen tot bloei. In de jaren '30 kreeg Zoetermeer bijgevolg de bijnaam 'het Boterdorp'. De snelgroeiende werkgelegenheid deed het inwonertal van de gemeente stijgen. Hoewel in de jaren '30 de eerste stedenbouwkundige plannen voor verdere uitbreiding van het dorp tot stand kwamen, zou het echter tot na de Tweede Wereldoorlog duren voordat het dorp op systematische wijze werd uitgebreid.

De jaren '50 en '60 stonden in het teken van de wederopbouw van de samenleving. De bevolking groeide snel, met name in het westen van het land. In 1958 verscheen de Nota het Westen des Lands, waarin het idee van de Randstad ontstond. Om de dreigende wildgroei van steden te beperken werd voorgesteld om meer woningen te stapelen en dus hoger te bouwen.

In de jaren '50 zag al een aantal plannen voor een nieuwe satellietstad ten oosten van Den Haag het licht. In vervolg hierop werd Zoetermeer in 1962 officieel aangewezen als wat toen nog een 'overloopkern' heette voor inwoners van Den Haag. Het dorp Zoetermeer telde toen slechts 8.000 inwoners en beschikte over een klein bestuur. Voor de opgave om in korte tijd een stad voor 100.000 inwoners te bouwen werd de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer opgezet, bestaande uit de stedenbouwkundigen W.F. Schut, S.J. Van Embden, H. Fledderus en hun medewerkers. De laatste twee waren betrokken geweest bij het Basisplan voor de binnenstad van Rotterdam.

Afbeelding 6
Struktuurplan 1968



De Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer had nieuwe, compacte wijken voor ogen met hoge dichtheden (50-60 woningen per hectare). Het Struktuurplan 1968 vormde de uiteindelijke onderlegger. Hierin was sprake van een H-structuur van 70 km-hoofdwegen, waarvan de afzonderlijke wegen als onderdeel van een provinciaal wegenstructuur gericht waren op Den Haag, Delft, Rotterdam en Leiden. De H-structuur kende geen vierarmige kruispunten, maar de toen veel veiliger geachte, driearmige kruispunten. Doelstelling van de H-structuur was verder het vrijwaren van de woonwijken van doorgaand verkeer door middel van ongelijkvloerse kruisingen van voet- en fietspaden met de H-structuur. De vier hoofdwegen werden deels begeleid door zones met niet-woonbestemmingen, zoals kantoren, bedrijven en stedelijke voorzieningen. De nog te vormen Afrikaweg werd met een viaduct over de A12 heen opgevat als één van de hoofdwegen, richting Delft. Ook het openbaar vervoer vormde onderdeel van de plannen. In het Struktuurplan 1968 was een tweede spoorrailverbinding Den Haag-Zoetermeer opgenomen. Deze werd uiteindelijk in een lus vormgegeven, de zogenaamde Zoetermeerlijn. Aan de zuidzijde raakte de lus aan de A12. Men koos er nadrukkelijk voor de railinfra niet te combineren met die van de hoofdwegen van de H-structuur.



De H-structuur was bepalend voor de volledige opzet van het toen gedachte Zoetermeer. Het toekomstig Stadscentrum werd aan de centrale as hiervan gesitueerd. Rondom het nieuwe stadscentrum werd een structuur met een viertal woonwijkkwadranten gepland, waarvan het Dorp/ Palenstein/Driemanspolder de eerste vormde. De drie delen van het eerste kwadrant werden gezien als wijken met ca. 25.000 inwoners met een eigen winkel- en voorzieningencentrum. Hierbij was sprake van een verhouding tussen hoogbouw-laagbouw van 70%-30%. Driemanspolder en Palenstein werden

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

Voor de andere drie kwadranten die zouden volgen, had de werkgroep ook duidelijke uitgangspunten. Iedere wijk kreeg een eigen hoofdontsluitingsweg. De randen van de wijken zouden richting stadscentrum en H-structuur gekenmerkt worden door hoogbouwzones. Laagbouw zou zich bevinden aan de landelijke, open zijde. In het geometrische midden van de wijken wenste men de halte van het OV-tracé met wijkcentrum dat werd omgeven door een wijkpark. Deze opzet is nog steeds in te herkennen in Palenstein, Driemanspolder en Meerzicht.

Het plangebied van Entree bestaat uit drie zones, te weten de westelijke rand van Driemanspolder, de oostelijke rand van Meerzicht en de Afrikaweg. Hieronder volgt een beschrijving van deze deelgebieden.

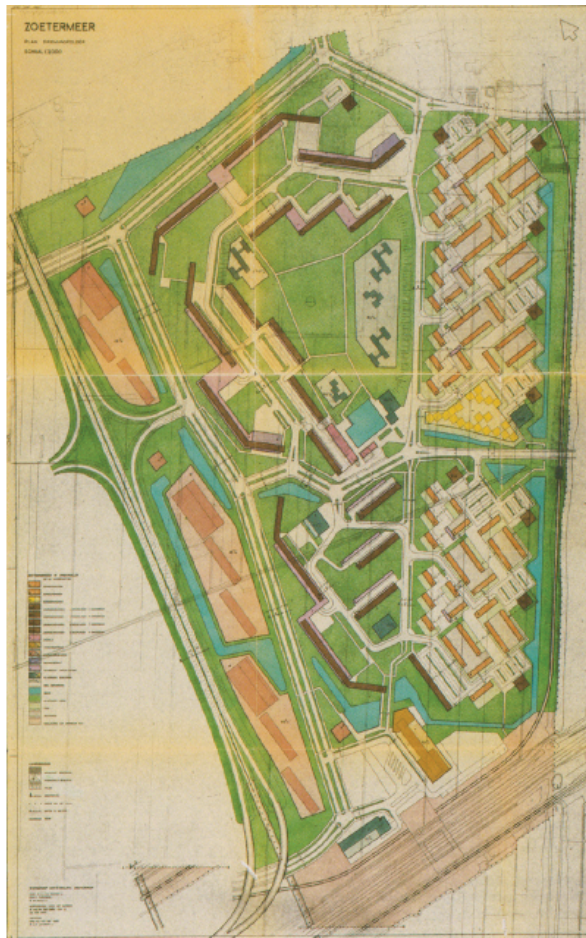
Driemanspolder

In 1966 werd het bestemmingsplan Driemanspolder vastgesteld en er werd onmiddellijk begonnen met de laagbouw. De wijk onderscheidde zich door het grote aantal woningen in de premiesector in tegenstelling tot de andere nieuwbouwwijk Palenstein, waar sprake was van grote aantallen woningwetwoningen. Het langgerekte plangebied langs de Delftsewallenwetering aan de oostzijde werd gereserveerd voor de eerste laagbouwphase op basis van een stedenbouwkundig plan van mevrouw Van den Berg-Mey. Aan de noord- en oostflank van Driemanspolder kwamen vervolgens hoge galerijflats tot stand die een scherm vormden rondom een groot groen middengebied, het Willem Alexanderplantsoen, met ten zuiden hiervan het winkelcentrum. Vanaf de Afrikaweg gezien resulteerde de opbouw van Driemanspolder in lange wanden langs de Boerhaavelaan met slechts één doorgang en wijkontsluiting ter plaatse van de Van Stolberglaan die geflankeerd werd door de hoogste flat van de wijk: toren de Blankaard, met 21 verdiepingen naar een ontwerp van E.F. Groosman.

De Boerhaavelaan had in het bestemmingsplan Driemanspolder een prominente positie. De weg had, zolang de Afrikaweg nog niet aangelegd was, de functie van hoofdontsluitingsstructuur en werd gezien als toekomstige ontsluiting van de kantorenstrook langs de Afrikaweg. Door allerlei wijzigingen kreeg de Boerhaavelaan een veel minder prominente positie en dient nu als ontsluitingsweg voor de bedrijfsbebouwing aan de oostzijde van de Afrikaweg.

Afbeelding 7

Bestemmingsplan Driemanspolder (1966) met de Afrikaweg aan de westzijde.



Meerzicht

De ontwikkeling van Meerzicht verliep minder rechtlijnig dan die van de Driemanspolder.

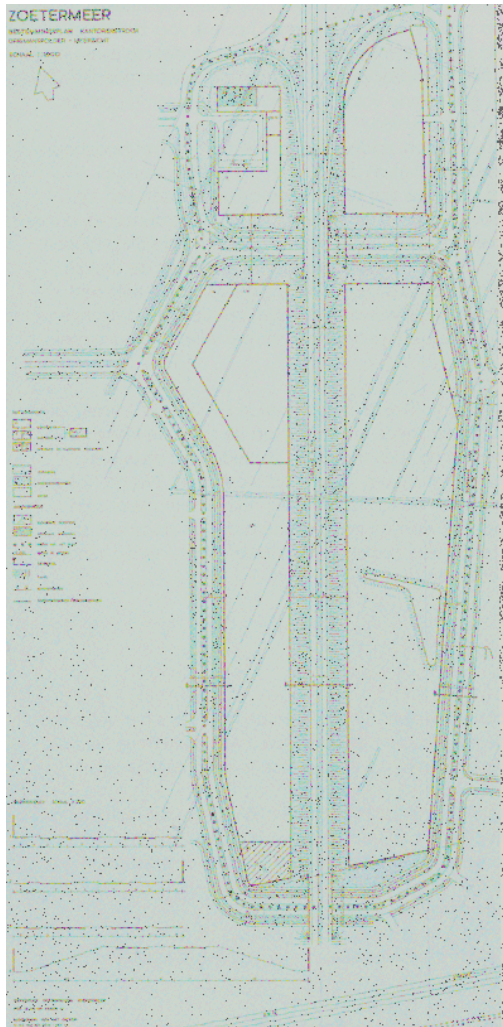
Meerzicht kwam uiteindelijk in de periode 1970-1977 op basis van een zeer globaal bestemmingsplan tot stand. In de oorspronkelijke plannen was het hoogbouwgebied met name geconcentreerd in het noordoostelijk kwartier, overeenkomstig de uitgangspunten zoals gedacht door de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer, en was de wijk Meerzicht over het historische lint langs de Voorweg geprojecteerd. Er rezen echter protesten tegen de hoogbouw en het uitwissen van de historische lintstructuur van de Voorweg. Uiteindelijk werd ervoor gekozen de wijkgrens naar het zuiden op te schuiven en het historische lint van de Voorweg te sparen. Ook werd het percentage hoogbouw in Meerzicht onder maatschappelijke druk teruggebracht tot 59%, waardoor er ruimte ontstond voor experimentele laagbouw.

Meerzicht werd een wijk opgedeeld in lobben. De onderscheidenlijke delen werden met architectenteams verder uitgewerkt zonder een dwingend overkoepelend stedenbouwkundig plan. De hoogbouw die uiteindelijk in het noordoosten van de nieuwe wijk tot stand kwam, veranderde ook van karakter. Men stapte af van het concept van aaneensluitende 'wijkkruggen' met lange flatwanden en koos voor meer 'losgeknipte' hoogbouwvormen. In de noordoosthoek werd een afwisseling in hoofdvormen gebracht met een viertal complexen met haakflats (11 lagen maximaal), langs o.a. de Afrikaweg. In 1974 werd daar de laatste hoogbouwflat gerealiseerd. Het gebied rondom de flats werd ingericht als park in naoorlogse, verstrakte landschapstijl op basis van plannen van de gemeentelijke tuin- en landschapsarchitect Jan Harberts. Al voordat de laatste hoogbouwflat in Meerzicht opgeleverd werd,

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

Afbeelding 8

Bestemmingsplan Kantorenstrook Driemanspolder-Meerzicht (1971).



Afrikaweg

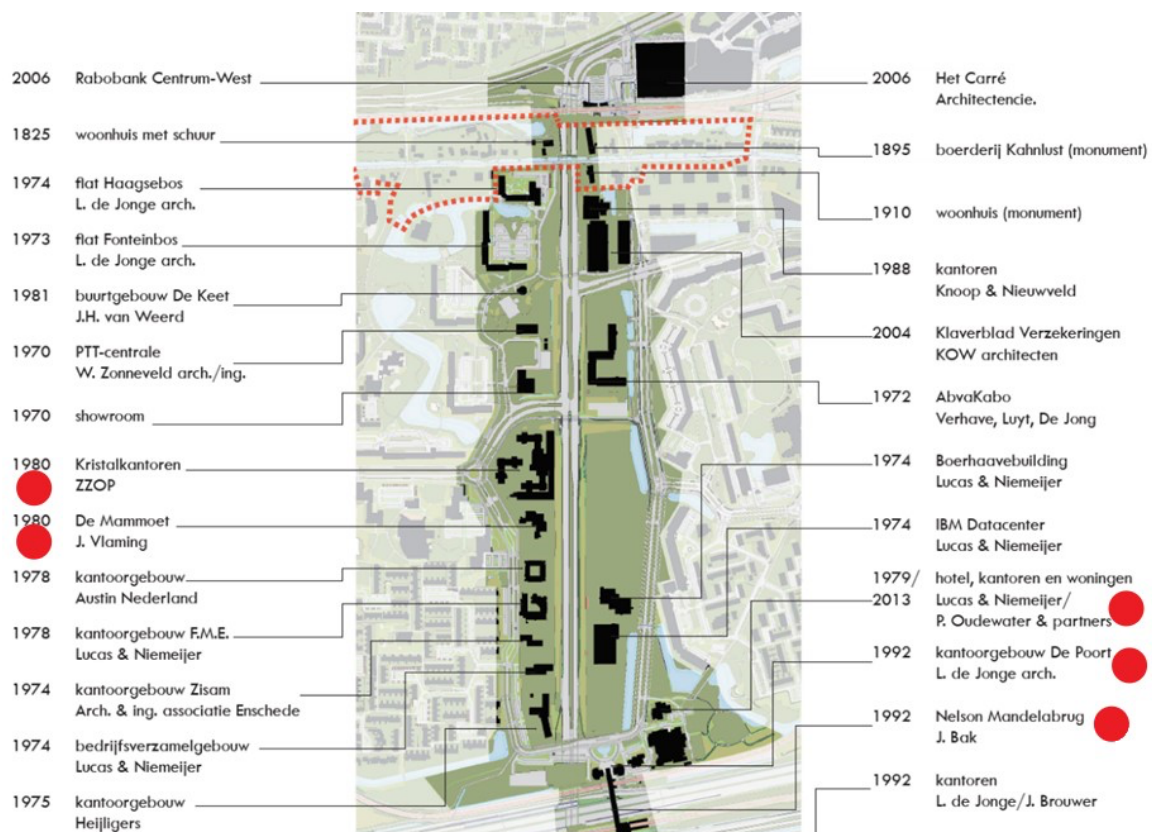
De Afrikaweg is onderdeel van de H-structuur van Zoetermeer en is aangelegd als de verbinding voor forenzen automobilisten naar Den Haag en Delft. Tot aan de jaren '90 zijn de uitgangspunten voor de H-structuur geweest de bebouwing van de naastliggende wijken niet aan de weg te koppelen en de verkeerssoorten te scheiden. De oplossingen waren echter verschillend. Terwijl er bij de Afrika- en Australiëweg voor gekozen werd de autorijbaan op een 6 meter hoog talud te leggen en de fietsers en voetgangers hier met tunnels onderdoor te voeren, was op de Azië- en Amerikaweg sprake van een autorijbaan op maaiveld met fietsers- en voetgangersbruggen eroverheen.

Het wegprofiel bestaat uit een groene middenberm en gescheiden rijbanen voor de verschillende rijrichtingen. De randinvullingen van de weg zijn aanhoudend groen, met grote struiken en bomen. De Afrikaweg heeft het karakter van een parkway: een brede weg aan beide zijden voorzien van een groenstructuur met forse bomen en hoge onderbegroeiing. Door de dichtheid van het groen en het gebrek aan doorzichten naar de omgeving is de stad vanaf de weg veelal niet zichtbaar.

Al voor de aanleg van het Afrikawegtalud in de jaren 1973-1976 was het gebied ten westen ervan al aan het woongebied onttrokken ten behoeve van de werkgelegenheid met kantoorfuncties. Het bestemmingsplan Kantorenstrook Driemanspolder-Meerzicht (1971) maakte dit mogelijk. Aan de oostzijde werden begin jaren '70 kantoorgebouwen gerealiseerd. Op de grote plots kwamen kantoorgebouwen met een eenvoudige hoofdvorm tot stand. De locaties werden gekenmerkt door forse parkeerterreinen. De eerste firma die zich op de meest zuidelijke plot vestigde was het bedrijf IBM. Tot sterke groei van het bedrijf kwam het niet, waardoor een groot deel van het terrein uiteindelijk niet bebouwd werd. Aan de kant van Meerzicht kwamen in de periode 1975-1980 aan het Bredewater kantoren van een ander type tot stand. Opvallende complexen hierin vormen de Kristalkantoren aan het Bredewater 4-14 (1976, architecten Zandstra, De Clercq, Zubill, Van den Oever & Partners, kortweg ZZOP) en het kantoorgebouw Bredewater 16 (1979, architect J. Vlaming). Beide gebouwcomplexen hebben een enigszins clusterachtige opbouw. Deze panden hebben een redelijk hoge monumentale waarde, maar nog geen beschermde status als gemeentelijk monument. Dit is afhankelijk van de uitkomsten van *het Inventarisatie- en selectieproject naoorlogs erfgoed 1945-1990* dat in opdracht van de gemeenteraad wordt uitgevoerd.

Afbeelding 9

Bebouwing in Entree. Uit: Entree Zoetermeer. Cultuurhistorische inventarisatie en waardenstelling, 2019. De panden met de rode stippen zijn potentiële gemeentelijke monumenten uit de periode 1945-1990.



De Afrikaweg wordt in het zuiden begrensd door het noordelijk stationsgebied. Ten gevolge van de aanleg van de Zoetermeerlijn met het station Driemanspolder werd een voetgangersbrug over de A12 gelegd om dit station te koppelen aan een nieuwe stopplaats voor de trein op de hoofdspoorlijn Den Haag -Gouda. In 1992 is deze voetgangersbrug vervangen door de Nelson Mandelabrug, ontworpen door J. Bok en van redelijke hoge monumentale waarde. Ten noorden van halte Driemanspolder werd

vervolgens in de tweede helft van de jaren '70 een klein stationsplein op de kop van de Boerhaavelaan gerealiseerd. Bij het stationsplein werd in 1977-1979 aan het Kinderen van Versteeghplein een door architectenbureau Lucas en Niemeijer ontworpen complex bestaande uit woningen, winkels, kantoren en een hotel gebouwd. Het complex is opgebouwd uit een drietal torentjes en twee meer amorse torenvolumes op een laagbouwplint en is in de loop der tijd verbouwd, waardoor het een gemiddelde tot redelijk hoge monumentale waarde heeft. Vanaf 1977 werd het tijdelijke viaduct over de A12 vervangen door een definitieve betonnen viaduct die aan de zuidzijde een tijdelijke verbinding met de Katwijkerlaan kreeg, in afwachting van verdere plannen. Met de op- en afrit naar de A12 richting Den Haag verviel het tijdelijke viaduct en werd de Afrikaweg de stedelijke verkeersbundel die het tot op de dag van vandaag is. Het stationsgebied werd in 1992 gecomplementeerd met het Poortgebouw van architect Leo de Jonge dat het noordelijk uiteinde van de Mandelabrug, ontwerp J. Bak, omsluit. Het complex aan het Kinderen van Versteeghplein, het Poortgebouw en de Mandelabrug hebben een redelijk hoge monumentale waarde, maar nog geen beschermde status als gemeentelijk monument. Dit is afhankelijk van de uitkomsten van *het Inventarisatie- en selectieproject naoorlogs erfgoed 1945-1990* dat in opdracht van de gemeenteraad wordt uitgevoerd.

Aan de noordkant van de Afrikaweg was vanzelfsprekend een verbinding naar andere delen van de H-structuur van groot belang. Deze kwam dan ook in de jaren '70 tot stand. Met de aanleg van de Europaweg en het grote verkeersplein ten noorden van de kruising met de Voorweg en sprinter werd een eerste aanzet gegeven voor de ontwikkeling van Stadshart. In het noordelijk gebied zijn recentelijk op de kruising van Leeuwenhoeklaan-Ierland twee grote projecten gerealiseerd: het Futura woongebouw van Klunder Architecten (2011-2013) en het kantoorgebouw van Klaverbladverzekeringen van KOW Architecten (2004).

Zonder wijzigingen van het bestemmingsplan en het huidige gemeentelijk beleid zal het plangebied van Entree ongeveer hetzelfde blijven als de hierboven beschreven situatie. De woonwijken Meerzicht en Driemanspolder behouden hun huidige ruimtelijke opzet en karakter, maar er zal wel een energietransitie gaan plaatsvinden, waardoor het uiterlijk van de gebouwen zou kunnen wijzigen. De Afrikaweg zal zijn huidige karakter als parkway behouden met aan weerszijden kantoorgebouwen. Op de open kavels tussen Afrikaweg en Boerhavelaan zouden nog kantoorpanden kunnen worden gebouwd. Maar dat is niet waarschijnlijk, omdat er nu al sprake is van leegstand van kantoorpanden in het gebied. Deze leegstaande kantoorpanden zouden kunnen worden getransformeerd tot bedrijfsverzamelgebouwen, zoals dat nu al het geval is bij Bredewater 16. Mocht transformatie uitblijven, dan zal de huidige leegstand bij kantoorpanden toenemen en leiden tot verval in de zones aan weerszijden van de Afrikaweg.

Op initiatief van de gemeenteraad vindt het *Inventarisatie- en selectieproject van naoorlogs erfgoed Zoetermeer 1945-1990* plaats. Een aantal panden, waaronder de kantoorpanden Bredewater 4-14 en 16, het complex Kinderen van Versteeghplein 6-70, het Poortgebouw (Boerhavelaan 40) en de Mandelabrug zullen worden geïnventariseerd als cultuurhistorisch waardevol pand en kunnen vervolgens worden aangewezen als gemeentelijk monument vanwege hun redelijk hoge monumentale waarde.

2.2.4 Conclusie Historische (steden)bouwkunde

De huidige historische stedenbouwkundige structuur en bebouwing van het plangebied van Entree is tot stand gekomen vanaf 1966 en is exemplarisch voor de eerste fase van de groeikern Zoetermeer. De Afrikaweg maakt onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur van de Zoetermeer, de zogenoemde H-structuur, en heeft een karakteristiek breed en groen profiel. De ruimtelijke structuur heeft een hoge mate van gaafheid en een redelijke hoge cultuurhistorische waarde. De panden Bredewater 4-14 en Bredewater 16 en de Mandelabrug hebben een redelijk hoge monumentale waarde. Het complex Kinderen van Versteeghplein en het Poortgebouw hebben een redelijk gemiddelde monumentale waarde. Alle genoemde panden hebben nog geen beschermde status als gemeentelijk monument.

2.3 Referentiesituatie Archeologie

In het plangebied van Entree zijn geen gebieden aanwezig die zijn opgenomen op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) of de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW).

Tot de laatste ijstijd van het Weichselien bestond de ondergrond van Zoetermeer uit dekzand en een zandige rivierafzetting van de Rijn. Vanaf 9.500 voor Christus steeg de zeespiegel waardoor er dik pallet aan veenmoeras ontstond. In dit veenmoeras drongen getijdegeulen steeds verder het land in, zodat rond 4.800 voor Christus ter plaatse van het huidige Zoetermeer een breed getijdebekken vergelijkbaar met de Waddenzee is gevormd dat de Rijswijk-Zoetermeergeul wordt genoemd. Vanaf 4.000 voor Christus werd het Zoetermeerse kweldergebied door verlanding steeds zoeter en ontwikkelde zich een groot hoogveengebied dat afwaterde via riviertjes zoals de Vliet en de Rotte. In het midden van dit veengebied lag het Zoetermeer dat via de Zwiet afwaterde op de Oude Rijn.

Het natte veen was ongeschikt voor landbouw en bleef tot de 11^{de} eeuw onaangetast. Vanaf de 13^{de} eeuw werd het veen afgegraven voor de turfwinning. Turf was de brandstof voor de grote steden rondom Zoetermeer: Delft, Leiden en later Den Haag. Het hoogveen werd in drie fases vanaf het Zoetermeer en haar afwateringsriviertje de Zwiet (= zoet) ontgonnen in zuidoostelijke richting. Ongeveer ter hoogte van het huidige station De Leyens ontstond Zwietermeer (de naam is later verbasterd tot Zoetermeer) vermoedelijk als een ontginningsnederzetting van akkerbouwers en vissers. In de 11^{de} en 12^{de} eeuw versnelde de Zwietermeerse ontginning en werd deze naar het westen uitgebreid. De zuidgrens van de ontginning, de huidige Voorweg, vormde de basis voor deze tweede ontginningsfase. De akkers lagen in eerste instantie aan de noordzijde tussen de Voorweg en het Zoetermeerse meer, de huidige Zoetermeerse Meerpolder. Al in de 12^{de} eeuw werd als volgende ontginningsfase meer zuidoostelijk het Rutkenvene, de latere Rokkeveensepolder ontgonnen. In het verlengde hiervan ontstond een noordelijke ontginning: Zegwaart. De ontginningsassen Voorweg en Rokkeveenseweg/Zegwaartseweg zijn als historische linten nog steeds herkenbaar in de stedenbouwkundige structuur van Zoetermeer.

In de 17^{de} eeuw werd het hoogveen geheel afgegraven. Door het turfsteken en door het baggeren van dikke lagen grond, soms tot 4 meter diep, ontstonden rondom het dorp Zoetermeer uitgestrekte waterplassen. De Landscheidingsdijk en het resterende land werden vaak bedreigd door het water en de situatie werd penibel. Dit probleem deed zich niet alleen rond Zoetermeer voor, maar op veel locaties in het laaggelegen Hollandse veenlandschap. De introductie van de vijzelmolen, een vinding uit het midden van de 17^{de} eeuw, die water wel 4 tot 5 meter op kon voeren, maakte droogmalen mogelijk. Bij Zoetermeer vormde met name het Zoetermeerse Meer een probleem en in navolging van de eerste grote Nederlandse inpoldering van de Beemster (1612) werd deze in vier jaar na toestemming van de Staten van Holland en Westfriesland drooggemalen. De Zoetermeerse Meerpolder was in 1616 een feit. In één eeuw tijd volgden de andere Zoetermeerse droogmakerijen. De Driemanspolder (1672-1675), de polder waarin o.a. de wijken Driemanspolder en Meerzicht en de Afrikaweg zich bevinden, kwam in de periode 1672-1675 tot stand. In de periode 1701-1706 volgde de Binnenwegse Polder, globaal het gebied van het huidige Oosterheem-Van Tuijlpark. De Palensteinse polder, globaal in het gebied van de huidige wijken Palenstein, Seghwaert en Noordhove, werd in de periode 1759-1763 drooggemalen en de Nieuwe Drooggemaakte polder, globaal tussen Voorweg, Zoetermeerse Meerpolder en Leidsewallenwetering, volgde in 1771. De Nieuwe of Drooggemaakte Polder in het gebied van Pijnacker, aan de Zuidzijde van de Landscheidingsdijk, ter plaatse van het huidige gebied van Balijbos, Rokkeveen en de zuidzijde van station Zoetermeer, volgde in 1789.

Door de turfwinning en de inpolderingen is een groot deel van het bodemarchief verloren gegaan. Alleen in de oude bewoningslinten is er grotere archeologische verwachting. Geconcludeerd kan worden dat er in Zoetermeer geen relevante resten meer te verwachten zijn uit de perioden voor de

Late Middeleeuwen. Uit de periode van de middeleeuwse ontginningen vanaf het jaar 1000 kunnen wel nog talloze archeologische resten aanwezig zijn, evenals uit de jongere perioden, maar zeer waarschijnlijk niet in het plangebied van Entree. De resten van na het jaar 1700 worden in veel gevallen van minder groot belang geacht, omdat over deze periode veel archiefbronnen beschikbaar zijn. Omdat het plangebied, behalve de Voorweg dat een hoge archeologische verwachting heeft, geen archeologische verwachting heeft, is het vrijgegeven.

Afbeelding 10

Uitsnede Beleidskaart archeologische monumenten Zoetermeer.

De oranje gekleurde gebieden zijn gebieden met een hoge archeologische verwachting op basis van archeologisch bureauonderzoek.



2.3.1 Conclusie Aantasting archeologische verwachting

Het gebied van De Entree zal, wat archeologie betreft, nauwelijks worden aangetast. Het gebied is geen archeologisch monument, zowel niet door het Rijk als door de gemeente aangewezen. Op basis van het [archeologisch bureauonderzoek](#) heeft het plangebied lage tot geen archeologische verwachtingen. Er hoeft geen bureauonderzoek of ander vervolgonderzoek plaats te vinden bij bouwwerkzaamheden. Er zou alleen sprake kunnen zijn van een toevalsvondst.

2.3.2 Archeologische monumenten en terreinen

Omdat er geen archeologische monumenten en terreinen aanwezig zijn in het plangebied van Entree is er geen sprake van verstoringen of doorsnijdingen.

2.4 Referentiesituatie Recreatieve betekenis

Momenteel voorziet het plangebied in verschillende functies, waaronder kantoren, parkeren en groenstructuren. Door het plan lopen enkele fietsverbindingen. De aanwezige tunnels zijn met name in het donker onaantrekkelijk en sociaal onveilig. Door de aanwezigheid van kantoren, die deels leegstaan en die in de avond- en nachtelijke uren en in het weekend grotendeels gesloten zijn, is er weinig aantrekkelijkheid in het gebied. Het gebruik van het gebied is uitsluitend functioneel. In de omgeving van het gebied liggen enkele parken. Deze zijn slecht aangesloten op het gebied en op elkaar. Daarnaast is het gebied in gebruik als hondenuitlaatgebied. Er zijn geen functies in de toekomst voorzien, die aantrekkelijkheid voor recreatief gebruik inhouden.

3 Beoordelingskader

3.1 Beoordelingskader Stedelijk landschap

Voor het aspect Stedelijk landschap wordt onderzocht in hoeverre het Stedelijk landschap van Entree en de omgeving wordt beïnvloed door de voorgenomen transformatie van het plangebied. De ruimtelijke kwaliteit van het stedelijk landschap heeft betrekking op de mate waarin de plek voorziet in de behoefte van mensen, uitgesplitst in de begrippen toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarde. Deze begrippen spelen in meer of mindere mate een rol bij zowel het beoordelen van de ruimtelijke structuur (vooral toekomstwaarde en gebruikswaarde) en het ruimtelijk beeld (vooral belevingswaarde en gebruikswaarde). De ruimtelijke structuur en het ruimtelijk beeld van Entree worden kwalitatief en in samenhang met de omgeving beoordeeld.

De effecten voor het thema Stedelijk landschap worden bepaald op basis van de beoordelingscriteria uit onderstaande tabel. Onder de tabel volgt per criterium een toelichting op de beoordelingscriteria en gehanteerde methode.

Tabel 11
Beoordelingskader Stedelijk Landschap

Onderdeel	Beoordelingskader	Meeteenheid	Meetmethode
Ruimtelijke structuur	Mate waarin Entree in het stedelijk weefsel van Zoetermeer wordt geïntegreerd	Verandering van toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarde	Kwalitatief
Ruimtelijk beeld	Mate waarin Entree vanaf de hoofdroutes wordt beleefd	Verandering van belevingswaarde en gebruikswaarde	Kwalitatief

3.1.1 Ruimtelijke structuur

Het aspect ruimtelijke structuur beschrijft de mate waarin Entree in het stedelijk weefsel van Zoetermeer is geïntegreerd. De mate van integratie wordt onderzocht op twee aspecten en twee schalen: Het eerste aspect is de fysiek ruimtelijke structuur van de stad. Dat wil zeggen: het netwerk van bebouwing en openbare ruimte, het stadsontwerp. Dit wordt onderzocht op twee verschillende schaalniveaus:

- Het eerste schaalniveau is de positie van Entree in het geheel van omliggende wijken. Hierbij wordt gekeken naar kenmerken van de fysiek ruimtelijke structuur, zoals oriëntatie van de verschillende wijken en de richting van hoofdroutes.

- Het tweede schaalniveau beschrijft het gebied zelf en de interne organisatie en aanhechting aan de directe omgeving. Hierbij wordt gekeken naar de algemene oriëntatie van gebouwen en hoe deze in relatie staat met de omgeving; verkaveling en typologie. Beoordeeld zal worden wat de stedenbouwkundige waarde van het gebied is in het geheel van omliggende wijken en wat de waarde is op het niveau van het gebied zelf.

Het tweede aspect betreft de functioneel ruimtelijke structuur. Ook dit wordt onderzocht op twee schaalniveaus.

- Het eerste schaalniveau is de positie van Entree in het geheel van omliggende wijken. Hierbij wordt gekeken naar het functioneren van het gebied: wat zijn de functioneel ruimtelijke kenmerken van Entree en wat is de toekomstwaarde van het gebied?
- Het tweede schaalniveau beschrijft welke type functies en voorzieningen aanwezig zijn en wat de specifieke ruimtelijke kenmerken van deze functies zijn. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar functies met een uniek en gebied overstijgend karakter, dit zijn over het algemeen functies met een hoge gebruiks- en belevingswaarde. Het beoordelingskader voor het criterium ruimtelijke structuur is in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 12

Toelichting op klasse-indeling effectbeoordeling Ruimtelijke structuur

Waardering	Toelichting op klasse-indeling
++	Zeer positieve verandering (permanent/grootschalig/omvangrijk) van fysieke en/of functionele ruimtelijke structuur.
+	Beperkte positieve verandering (tijdelijk/lokaal/weinig omvangrijk) van fysieke en/of functionele ruimtelijke structuur.
0	Geen of zeer korte/zeer lokale/minimale verandering van fysieke en/of functionele ruimtelijke structuur.
-	Beperkte negatieve verandering (tijdelijk/lokaal/weinig omvangrijk) van fysieke en/of functionele ruimtelijke structuur.
--	Zeer negatieve verandering (permanent/grootschalig/omvangrijk) van fysieke en/of functionele ruimtelijke structuur.

3.1.2 Ruimtelijk beeld

Het aspect ruimtelijk beeld beschrijft de verandering die de transformatie van Entree mogelijk heeft op de beleving vanaf de hoofdroutes. Net als bij de ruimtelijke structuur wordt gekeken naar twee schaalniveaus.

- Het eerste schaalniveau beschrijft de positie van de hoofdroutes in het geheel van de omliggende wijken. De routes maken deel uit van een groter geheel, een netwerk van routes. Onderzocht wordt hoe de routes naar karakter (ruimtelijk concept) kunnen worden onderscheiden en wat de waarde is van dat karakter.
- Het tweede schaalniveau beschrijft de belevingswaarde van de hoofdroutes op de schaal van het transformatiegebied. Hierbij wordt gekeken naar de kwaliteit (het aanzien en de samenhang) van het stedelijk beeld (het geheel van bebouwing, beplanting en water) vanuit het straatprofiel van de hoofdroutes. Aspecten die worden onderzocht zijn: dichtheid en hoogte van bebouwing, oriëntatie en samenhang van bebouwing, groen- en waterstructuur, toegankelijkheid (positie en hoeveelheid van adressen/ingangen aan het straatprofiel).

Het aspect veiligheid wordt niet meegenomen in de belevingswaarde. Dit aspect komt aan de orde in het hoofdstuk Externe Veiligheid. Het beoordelingskader voor het criterium ruimtelijk beeld is in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 13

Toelichting op klasse-indeling effectbeoordeling Ruimtelijke Beeld

Waardering	Toelichting op klasse-indeling
++	Zeer positieve verandering (permanent/grootschalig/omvangrijk) van het ruimtelijk beeld.
+	Beperkte positieve verandering (tijdelijk/lokaal/weinig omvangrijk) van het ruimtelijk beeld.
0	Geen of zeer korte/zeer lokale/minimale verandering van het ruimtelijk beeld.
-	Beperkte negatieve verandering (tijdelijk/lokaal/weinig omvangrijk) van het ruimtelijk beeld.
--	Zeer negatieve verandering (permanent/grootschalig/omvangrijk) van het ruimtelijk beeld.

3.2 Beoordelingskader Cultuurhistorie

Voor het aspect Cultuurhistorie wordt onderzocht in hoeverre de Cultuurhistorische waarden in Entree en de omgeving wordt beïnvloed door de voorgenomen transformatie van het plangebied.

Cultuurhistorie heeft betrekking op landschappelijke en cultuurhistorische waarden: eenheden, patronen, structuren en elementen. De cultuurhistorie van Entree wordt kwalitatief beoordeeld.

De effecten voor het thema Cultuurhistorie worden bepaald op basis van de beoordelingscriteria uit onderstaande tabel. Onder de tabel volgt per criterium een toelichting op de beoordelingscriteria en gehanteerde methode.

Tabel 14

Beoordelingskader Cultuurhistorie

Onderdeel	Beoordelingskader	Meeteenheid	Meetmethode
Historische geografie (landschap)	Mate waarin de Fysieke kwaliteit (structuren, patronen en elementen) in Entree worden geïntegreerd	Mate van aantasting	Kwalitatief
	Mate waarin Entree voorziet in het beleven van de kwaliteit (functionele en visuele relatie en verblijfskwaliteit)	Mate van inpassing	Kwalitatief
Historische (steden) bouwkunde	Mate waarin aantasting plaatsvindt van statusgebieden: beschermde stadsgezichten en monumenten	Aard en aantal aantastingen	Kwantitatief
	De mate waarin de Fysieke kwaliteit (structuren, patronen en	Mate en aard van aantasting	Kwalitatief

Onderdeel	Beoordelingskader	Meeteenheid	Meetmethode
	elementen) in Entree worden geïntegreerd		

3.2.1 Historische geografie (landschap)

Het aspect Historische geografie beschrijft de mate waarin Landschappelijke en cultuurhistorische waarden: eenheden, patronen, structuren en elementen in Entree worden geïntegreerd. De mate van integratie wordt onderzocht op twee verschillende schaalniveaus:

- Het eerste schaalniveau is Fysieke kwaliteit (structuren, patronen en elementen). De aantasting van landschappelijke structuren, patronen en elementen betreft bijvoorbeeld aantasting van rivierlopen, verkavelingspatronen, bosbeplanting, houtwallen en lanen. Aantasting van deze elementen is altijd permanent.
- Het tweede schaalniveau beschrijft de Beleefde kwaliteit (functionele en visuele relatie en verblijfskwaliteit). Bij dit criterium wordt gekeken naar de ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling binnen de stedenbouwkundige en landschappelijke context. Hierbij speelt de functionele en visuele relatie tussen de stedelijke en de landschappelijke ingrepen, de verblijfskwaliteit (levendigheid, afwisselendheid, geborgenheid, herkenbaarheid enz.) en de zichtrelaties binnen het plangebied een rol.

Tabel 15

Toelichting op klasse-indeling effectbeoordeling Historische geografie

Waardering	Toelichting op klasse-indeling
++	Zeer hoge mate van versterkte/herstellende maatregelen (grootschalig/omvangrijk)
+	Beperkte mate van versterkte/herstellende maatregelen (lokaal/weinig omvangrijk)
0	Geen of zeer lokale/minimale verandering
-	Beperkte aantasting (lokaal/weinig omvangrijk)
--	Zeer hoge mate van aantasting (grootschalig/omvangrijk)

3.2.2 Historische (steden)bouwkunde

Het aspect historische (steden)bouwkunde beschrijft de verandering die de transformatie van Entree mogelijk heeft op statusgebieden en overige cultuurhistorisch waardevolle structuren. Net als bij de Historische geografie (landschap) wordt gekeken naar twee schaalniveaus.

- Het eerste schaalniveau betreft de cultuurhistorische aspecten, hierbij wordt gekeken naar de aantasting van de statusgebieden: beschermde stads- en dorpsgezichten en monumenten. Hierbij is gebruik gemaakt van respectievelijk de Kennisinfrastructuur Cultuurhistorie (KICH) en de lijst van Rijks- en gemeentelijke monumenten.
- Het tweede schaalniveau beschrijft de aantasting van overige cultuurhistorisch waardevolle structuren en elementen een criterium. Het betreft hier de bebouwing en heeft betrekking op de samenhang van structuren (oriëntatierichting, rooilijnen, bouwmassa, zichtlijnen, openheid/beslotenheid, objecten).

Het beoordelingskader voor het criterium Historische (steden)bouwkunde is in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 16

Toelichting op klasse-indeling effectbeoordeling Historische (steden)bouwkunde

Waardering	Toelichting op klasse-indeling
++	Zeer hoge mate van versterkte/herstellende maatregelen (grootschalig/omvangrijk)
+	Beperkte mate van versterkte/herstellende maatregelen (lokaal/weinig omvangrijk)
0	Geen of zeer lokale/minimale verandering
-	Beperkte aantasting (lokaal/weinig omvangrijk)
--	Zeer hoge mate van aantasting (grootschalig/omvangrijk)

3.3 Beoordelingskader Archeologie

Voor het aspect Archeologie wordt onderzocht in hoeverre de Archeologische waarden in Entree en de omgeving wordt beïnvloed door de voorgenomen transformatie van het plangebied. De Archeologie van Entree wordt kwalitatief beoordeeld.

De effecten voor het thema Archeologie worden bepaald op basis van de beoordelingscriteria uit onderstaande tabel. Onder de tabel volgt per criterium een toelichting op de beoordelingscriteria en gehanteerde methode.

Tabel 17

Beoordelingskader Archeologie

Onderdeel	Beoordelingskader	Meeteenheid	Meetmethode
Aantasting archeologische verwachting	Doorsnijding archeologische middelhoge en hoge waarde door Entree	Aantal vlakken en punten	Kwalitatief
Verstoring / doorsnijding archeologische monumenten en terreinen	Ruimtebeslag door Entree op AMK terreinen met hoge tot zeer hoge, beschermde waarde	Aantal m ²	Kwalitatief

3.3.1 Aantasting archeologische verwachting

Het aspect Aantasting archeologische verwachting beschrijft de verandering die de transformatie van Entree mogelijk heeft op archeologische verwachtingswaarden.

Hierbij wordt gebruik gemaakt van:

- indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW)
- de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van de provincie Zuid-Holland
- de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van het RACM
- het archeologische informatie systeem (ARCHIS II) voor archeologische waarnemingen in en om het plangebied
- de Beleidskaart archeologische monumenten Zoetermeer

Tabel 18

Toelichting op klasse-indeling effectbeoordeling Aantasting archeologische verwachting

Waardering	Toelichting op klasse-indeling
++	Zeer hoge mate van versterking (grootschalig/omvangrijk)
+	Beperkte mate van versterking (lokaal/weinig omvangrijk)

Waardering	Toelichting op klasse-indeling
0	Geen of zeer lokale/minimale verandering
-	Beperkte aantasting (lokaal/weinig omvangrijk)
--	Zeer hoge mate van aantasting (grootschalig/omvangrijk)

3.3.2 Verstoring/doorsnijding archeologische monumenten en terreinen

Er zijn geen archeologische monumenten en terreinen in het plangebied. Een effectbeoordeling Verstoring/doorsnijding archeologische monumenten en terreinen is daarom niet relevant.

3.4 Beoordelingskader Recreatieve betekenis

Recreatieve betekenis wordt beoordeeld in de mate waarin de openbare ruimte in Entree uitnodigt om te bezoeken en te recreëren.

De effecten voor het thema Recreatieve betekenis worden bepaald op basis van de beoordelingscriteria uit onderstaande tabellen. Onder de tabellen volgt een toelichting op de beoordelingscriteria en gehanteerde methode.

Tabel 19
Beoordelingskader Stedelijk Landschap

Onderdeel	Beoordelingskader	Meeteenheid
Recreatieve betekenis	Mate waarin Entree uitnodigt om te bezoeken en te recreëren	Kwalitatief

3.4.1 Mate waarin Entree uitnodigt om te bezoeken en te recreëren

De aantrekkelijkheid van het gebied neemt toe door de mogelijkheid tot ontspanning. Wanneer in Entree meer functies worden toegevoegd die specifiek gericht zijn op natuur & milieu, winkelen, horeca en kunst & cultuur wordt Entree een levendige en uitnodigende stadswijk. Dat wordt als positief gezien.

Wanneer Entree wordt ingericht zonder bijzondere aandacht voor recreatief gebruik, en met minimale voorzieningen worden aangelegd, uitsluitend conform normering, dan wordt Entree een stadswijk die slechts faciliteert voor de eigen bewoners en niet zozeer voor gebruiker elders uit Zoetermeer. Dat wordt beoordeeld als negatief.

Tabel 20
Toelichting op klasse-indeling effectbeoordeling indicator mate waarin Entree uitnodigt om te bezoeken en te recreëren

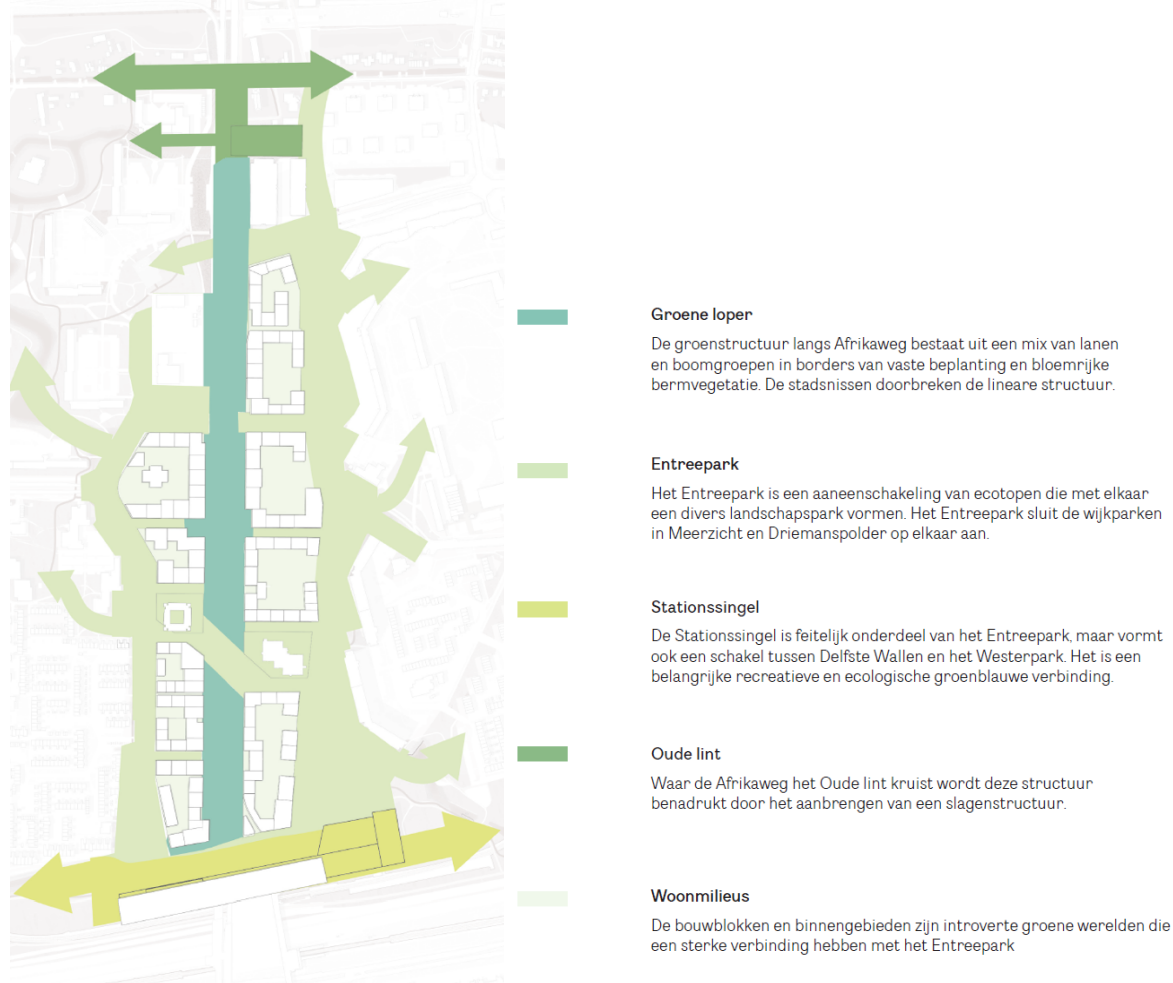
Waardering	Toelichting op klasse-indeling
++	Is zeer attractief om te bezoeken en te recreëren door gebruikers elders uit Zoetermeer
+	Is attractief om te bezoeken en te recreëren door gebruikers elders uit Zoetermeer
0	Is zeer attractief om te bezoeken en te recreëren door gebruikers elders uit Zoetermeer
-	Is niet attractief om te bezoeken en te recreëren door gebruikers elders uit Zoetermeer
--	Is in het geheel niet attractief om te bezoeken en te recreëren door gebruikers elders uit Zoetermeer

4 Effectbeschrijving en -beoordeling

4.1 Effectbeschrijving en -beoordeling Stedelijk landschap

Afbeelding 21

Ruimtelijke structuur na ontwikkeling Entree



4.1.1 Ruimtelijke structuur

De Afrikaweg, de A12, het spoor en de Zuidweg zorgen niet alleen voor de goede bereikbaarheid van de stad, maar het zijn ook barrières. De plannen voor Entree zetten deze barrières om in verbindingen. Entree wordt een gebied dat verschillende delen van Zoetermeer verbindt. Door de nieuwe routes en verbindingen wordt de gebruikswaarde van het gebied, zowel intern als extern sterk verbeterd.

De Afrikaweg wordt getransformeerd naar een stadsstraat met over de gehele lengte gebouwen langs de weg en voordeuren en publieksfuncties in de plint. Met brede trottoirs, fietspaden en ventwegen wordt de Afrikaweg onderdeel van de stad en een echte entree van Zoetermeer. Entree wordt naast

doorgaansgebied ook verblijfsgebied en heeft voor de levensvatbaarheid van voorzieningen en de gewenste levendige uitstraling behoefte aan bezoekers en bewoners. De belevingswaarde van het gebied wordt hierdoor drastisch verbeterd.

In alle drie de varianten wordt het station via het Entreegebied veel beter aangesloten op de stad. Dat gebeurt door betere verbindingen, een aantrekkelijk ingerichte omgeving en het situeren van woningen, werkgelegenheid en voorzieningen rondom het station.

In Noord-Zuid richting van Rokkeveen, via het station, langs de Afrikaweg naar de binnenstad wordt een logische en aangename verbinding voor langzaam verkeer gecreëerd die de verschillende gebieden aan elkaar knoopt met een prettig stedelijk weefsel. Deze verbinding bereikt de binnenstad langs de Afrikaweg en sluit logisch aan op de bestaande Spazio-bebouwing. Nieuwe bebouwing langs de Afrikaweg en heldere routing langs een voorplein waaraan ook de randstadrailhalte gelegen is moeten er voor zorgen dat Centrum-West de overgang van Entree naar binnenstad markeert. De binnenstad en het station worden zo beter op elkaar en hun omgeving aangehecht en komen minder geïsoleerd te liggen, een grote verbetering voor de gebruikswaarde van de ruimtelijke structuur van het gebied en de stad.

In Oost-West richting zullen Driemanspolder en Meerzicht via Entree eindelijk goed toegankelijk met elkaar worden verbonden. Voor deze twee wijken wordt Entree een verbinding (en een bestemming) in plaats van een barrière. Nieuwe gelijkvloerse oversteekplaatsen over de Afrikaweg (in aanvulling op de te handhaven en te verbeteren tunnels) zorgen voor een goede connectie tussen de oostzijde en de westzijde van de Afrikaweg en smeden het gebied aaneen. Behalve de routes die gecreëerd worden en het gebied toegankelijk maken worden langs de routes en in de binnengebieden van Entree ook plekken gemaakt die ontmoeten, spelen en bewegen stimuleren. Deze stedenbouwkundige opzet komt hierdoor zowel het sociale aspect als het fysieke aspect van gezondheid ten goede. Entree gaat in de vorm van de doorlopende groene kraag rondom de verbinding vormen tussen verschillende parken in de omgeving; Arianepark, Westerpark, park Meerzicht en Willem Alexanderplantsoen. Dit draagt bij aan een gezonde leefstijl waarin actief en sociaal gebruik van de openbare ruimte belangrijk is. Deze verandering betekent behalve een verbetering in gebruikswaarde door nieuwe routes ook een impuls voor de beleving doordat de ruimtelijke structuur verandert van een afgeschermd gebied met barrièrewerking naar een uitnodigend gebied. Dit alles draagt bij aan andere mobiliteit in Entree, waarbij het accent vooral ligt op lopen, fietsen, OV en nieuwe vormen van deelmobiliteit en minder op de (privé) auto. Deze mobiliteit past in een duurzamer toekomstbeeld en het inrichten van een gebied zodat het gebruik van deze mobiliteit gefaciliteerd en gestimuleerd wordt draagt bij aan de toekomstwaarde van het gebied.

4.1.2 Conclusie

De ruimtelijke structuur krijgt in alle varianten een enorme kwaliteitsimpuls, van barrière, leegte en naar binnen gekeerd gebied verandert Entree in een doorwaadbaar en verbindend gebied, een gebied bovendien dat naast doorgaansgebied ook bestemming is met woningen, werkgelegenheid en voorzieningen. Er is al in de voorgenomen activiteit sprake van een zeer positief effect (++). In de variant 'publiekstrekker' en 'maximale opnamecapaciteit' wordt de functionele ruimtelijke structuur nog verder verbeterd. Door een hogere concentratie van woningen en voorzieningen in deze varianten nemen de hoeveelheid publiek en/of bewoners en daarmee gepaard gaande hogere gebruiks- en belevingswaarde van Entree verder toe. Het betekent ook een toename van de rol die de wijk in de stad speelt omdat de routes die in het gebied worden toegevoegd meer programma ontsluiten en in beleving van passanten nog meer veranderen van een doorgaansgebied naar een gebied waar ook bestemmingen zijn. Entree wordt hierdoor nog meer een stadswijk.

4.1.3 Ruimtelijk beeld

Afbeelding 22

Doorsnede transformatie principe Afrikaweg van 'snelweg' naar stadsstraat



Het ruimtelijk beeld in het gebied gaat drastisch veranderen met de voorgenomen ontwikkeling. Het gebied wordt vanaf de Afrikaweg straks prominent zichtbaar en bereikbaar gemaakt in plaats van verstopt achter dichte groenstroken. De oriëntatie van de bebouwing verandert ingrijpend. De huidige bebouwing bestaat uit panden die solitair op de kavel staan omgeven door parkeerterreinen en bereikbaar vanaf Bredewater en Boerhaavelaan. In de voorgenomen activiteit vindt een omkering plaats: bouwblokken georganiseerd rond een binnentuin, met een oriëntatie op de stadsstraat en het parkeren uit het zicht onder de bebouwing. Het gaat hierbij om bebouwing in relatief hoge dichtheid. Deze maakt het mogelijk om van de Afrikaweg een stadsstraat te maken. Aan de stadsstraat komt een stevige bebouwing met een sterke oriëntatie op de weg met entrees en een plint met functies, voorzieningen en bewoners die zorgen voor sociale controle en een aantrekkelijk, levendig beeld. Een grote concentratie en menging van woningen en andere functies zorgt voor de levendigheid (bewoners, werknemers, passanten en

bezoekers), die passend is bij een stadsstraat. Essentieel is dat over de hele lengte van de weg de bebouwing het beeld en de functie van de stadsstraat ondersteunt: een aaneenschakeling van verschillende bouwvolumes met entrees direct aan de stadsstraat, een plint met voorzieningen en doorgangen tussen de bebouwing voor goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van het achterliggend gebied en de binnenterreinen vanaf de Afrikaweg.

De stationsomgeving wordt van een stenige wegwaaiplek zonder zichtbare bestemming getransformeerd tot een gebied met duidelijk zichtbare langzaam verkeer routes. Er ontstaat een plein met ruimte voor groen en zitgelegenheden omringd door gebouwen met voorzieningen in de plint. Dit levert een aantrekkelijk en uitnodigend plein op met een drastisch verhoogde belevingswaarde ten opzichte van de huidige situatie.

Ook Centrum-West zal door toevoeging van programma en prettig verblijfsgebied moeten transformeren van een stenige wegwaaiplek naar een duidelijke bestemming waar je door de inrichting en uitstraling wordt welkom geheten.

De Boerhaavelaan wordt ingericht tot een langgerekt parkachtig gebied met daarlangs woonbebouwing met voordeuren. In de parkzone komen verblijfs- en ontmoetingsplekken, de weg wordt versmald. De groene inrichting van deze parkzone levert een zeer aantrekkelijk beeld op, zowel voor passanten als voor de omwonenden in Entree en in Driemanspolder.

Het Bredewater houdt zijn huidige functies, maar krijgt een andere invulling. Het huidige stenige profiel zal zoveel als mogelijk vergroend worden. De nieuwe bebouwing krijgt een directe oriëntatie op de weg. Dit versterkt het gebruik, de sociale controle en het beeld van de omgeving van de Bredewater. Zowel binnengebieden van de nieuwe bebouwing als de ruimte langs het Bredewater en de Boerhaavelaan worden ingericht als aantrekkelijke verblijfsruimte, doordat nieuwe wandelpaden, zitgelegenheden en groeninrichting worden toegevoegd. Dit nodigt uit tot ontmoeten, spelen en bewegen. Hiermee komt de ontwikkeling van Entree het sociale aspect van gezondheid ten goede.

Er wordt een beeldkwaliteitsplan opgesteld waarin de beeldkwaliteit van de bebouwing en de relatie die de bebouwing met de omgeving aangaat wordt gewaarborgd. Het beeldkwaliteitsplan gaat ook in op duurzaamheidsaspecten voor gebouwen en de openbare ruimte. Groen en water wordt in Entree actief ingezet als onderdeel van de beeldkwaliteit en als kwalitatieve toevoeging aan de leefomgeving. Voor de beleving, voor klimaatadaptatie en voor gebruik. Dit is een sterke verbetering ten opzichte van de huidige situatie waar groen en water vooral als berm of buffer fungeren met een geringe belevingswaarde en gebruikswaarde.

Kopgebieden

De stationsomgeving op en ten zuiden van de A12 dient zo te worden ingericht dat een logische route voor fietsers en voetgangers ontstaat die aansluit op alle beschikbare OV modaliteiten en de Afrikaweg. Dit betekent naast toekomstige bebouwing, die voldoende volume zal moeten hebben om de stationsomgeving als OV-knooppunt te markeren, ook heldere langzaam verkeerstructuren gehandhaafd of verbeterd moeten worden die de Entree prettig aansluiten op de stationsomgeving en de achterliggende wijk Rokkeveen. Dit verhoogt de gebruiks- en belevingswaarde.

De varianten 'publiekstrekker' en 'Maximale opnamecapaciteit' leiden tot een nog beter resultaat dan de 'voorgenomen activiteit'. Toevoeging van een publiekstrekker zorgt voor een verbijzondering in programma ter plekke waardoor een levendige hotspot ontstaat die meer publiek trekt en de beleving van het gebied als geheel nog meer ten goede komt. Het toegevoegde programma, met aantrekkelijke voorkanten langs de hoofdstructuur levert een hogere belevingswaarde op.

Bovendien zorgt het er nog meer voor dat het gebied zich niet meer louter als doorgaansgebied maar ook als bestemming gaat fungeren, dit voegt bezoekers, wandelaars en fietsers toe en vergroot de sociale veiligheid wat de gebruikswaarde wat betreft ruimtelijk beeld ten goede komt.

Een publiekstrekker kent bovendien specifieke inpassingseisen wat betreft stedenbouwkundige en architectonische opzet wat de diversiteit van het bebouwingsbeeld ten goede komt. In de variant 'Maximale opnamecapaciteit' zorgt extra programma niet alleen voor hogere dichtheid en dus meer

(bewoners en bezoekers) levendigheid en draagvlak voor voorzieningen, maar levert dit ook extra inkomsten op waardoor wellicht hogere kwaliteitsambities haalbaar worden. Denk hierbij aan bijzondere architectuur en hoogwaardiger inrichting van het openbaar gebied die een hoogwaardiger en interessanter beeld opleveren en de belevingswaarde van het gebied ten goede komen.

4.1.4 Conclusie

Entree wordt door de voorgestane ontwikkeling een representatief, aantrekkelijk en modern stedelijk gebied dat het voorkomen van Zoetermeer ten goede komt. Zichtbaar vanaf de A12 en met de Afrikaweg als de belangrijkste toegangsweg tot de stad. De transformatie van de Afrikaweg naar stadsstraat betekent dat de weg niet meer alleen een doorgangsfunctie heeft voor auto's maar nu een route (en een bestemming) wordt voor alle modaliteiten.

Het beeld verandert hiermee drastisch en de belevingswaarde wordt door de ontwikkeling sterk verhoogd. In alle varianten is sprake van zeer positief effect(permanent/grootschalig/omvangrijk) van het ruimtelijk beeld (++).

Tabel 23
Effectbeoordeling Stedelijk Landschap

Indicator	Voor-genomen activiteit	Variant publieks-trekker	Maximale opname-capaciteit
Ruimtelijke structuur	++	++	++
Ruimtelijk beeld	++	++	++

4.2 Effectbeschrijving en -beoordeling Cultuurhistorie

4.2.1 Historische geografie (landschap)

Het effect van de ingrepen in het plangebied op het landschap zijn vrijwel nihil, omdat het landschap al in behoorlijke mate is aangetast vanaf 1966. Op dit moment is er sprake van een lage beleefde, fysieke en inhoudelijke kwaliteit van het landschap. In de plannen is geen sprake van verdere verstoring, doorsnijding of vernietiging van het landschap. Het effect is neutraal beoordeeld (0).

4.2.2 Historische (steden)bouwkunde

Het effect van de ingrepen in het plangebied op de historische (steden)bouwkunde is negatief, omdat zowel de beleefde kwaliteit als de fysieke en inhoudelijke kwaliteit worden aangetast. Er is bij alle drie varianten sprake van verstoring van de historisch stedenbouwkundige structuur en van vernietiging van historisch bouwkundige elementen.

Onduidelijk is nu wat precies het effect is van de drie varianten op het gemeentelijk beschermd stadsgezicht Voorweg en de hieraan gelegen rijks- en gemeentelijke monumenten, omdat bouwhoogten en bouwvolumes niet bekend zijn. Het structuurplan en het beeldkwaliteitsplan voor De Entree zullen rekeningen moeten houden met de cultuurhistorische waarden van de Voorweg en hieraan gelegen monumenten. Met andere woorden: de nieuwbouw van De Entree zal wat positionering, hoogte en volume betreft in het noorden moeten aansluiten op de karakteristieken van het beschermd stadsgezicht Voorweg.

Daarnaast wordt de zichtbaarheid, herinnerbaarheid en de gaafheid van de stedenbouwkundige opzet van de stad en H-structuur, het hoofdwegenstelsel van de Groeikernperiode, door het aanleggen van een stadstraat aangetast. Deze H-structuur is uniek in Nederland en daarom zeldzaam te noemen. De H-structuur zorgt voor de samenhang in de stedenbouwkundige structuur van de stad. De Afrikaweg zelf is bovendien een gave structuur, waarvan het profiel sinds de aanleg in basis niet gewijzigd is. Het karakter van de Afrikaweg verandert van een op zichzelf liggende doorgaande verbinding in een geïntegreerde stadstraat die twee wijken moet gaan verbinden. Het effect hiervan is dat het idee van de groeikern Zoetermeer met op zichzelf liggende, naar binnen georiënteerde wijken wordt losgelaten. Er wordt letterlijk een brug geslagen tussen de wijken Meerzicht en Driemanspolder. Deze 'inbreiding' betekent een breuk in het denken over de ontwikkeling van de stad Zoetermeer.

Daarnaast wordt de historische bouwkunde in het gebied aangetast door de voorgenomen sloop van de panden Bredewater 4-14 en Bredewater 16 die een redelijk hoge monumentale waarden hebben en van het complex Kinderen van Versteeghplein dat een redelijk gemiddelde monumentale waarde heeft. De panden zijn unieke gebouwen uit de zogenaamde Post 65-periode, een periode waarvan Zoetermeer als groeikern een unieke staalkaart aan architectuur heeft. De hierboven genoemde panden en misschien ook het Poortgebouw en de Mandelabrug zullen onderdeel uitmaken van het *Inventarisatie- en selectieproject naoorlogs erfgoed Zoetermeer 1945-1990* dat op initiatief van de gemeenteraad wordt uitgevoerd, en wellicht uiteindelijk worden aangewezen als gemeentelijk monument. Daarnaast kan het zo zijn dat er als uitkomst van het hierboven genoemd project nog andere gebouwen, objecten en groenstructuren van een dusdanig cultuurhistorisch belang zijn dat ze worden aangewezen als gemeentelijk monument of beschermd stadsgezicht.

Op dit moment zijn de kopgebieden in het zuiden bij de A12 en in het noorden nog niet meegenomen in deze effectbeoordeling. In deze gebieden bevinden zich echter wel cultuurhistorisch waardevolle objecten, structuren en gebieden, waarbij in toekomstige planvorming rekening dient te worden gehouden. Het noordelijk kopgebied doorkruist het beschermd stadsgezicht Voorweg en omvat één van de belangrijkste knooppunten in de H-structuur, de oorspronkelijke wegenstructuur van de groeikern. Ook staan in dit gebied enkele karakteristieke gebouwen uit de periode na 2000. Het zuidelijk plangebied omvat het stationsgebied van Zoetermeer en de lus van Rokkeveen met het omringend kantorenpark Campus. In het stationsgebied staan unieke objecten uit de Post 65-periode: het complex aan het Kinderen van Versteeghplein, het Poortgebouw en de Nelson Mandelabrug. Het Rokkeveense deel van dit gebied is een mooi voorbeeld van typische jaren '90 stedenbouw met een post-modernistische architectonische invulling van hoge kwaliteit. Bij ontwikkelingen in deze beide kopgebieden dient de MER geactualiseerd te worden op basis van het dan geldende gemeentelijke beleid en nieuw onderzoek.

Samengevat heeft De Entree een negatief effect op de historische (steden)bouwkunde en dus op cultuurhistorie, omdat de gedachte, de stedenbouwkundige structuur en de bebouwing van de groeikernperiode van Zoetermeer in behoorlijk grote mate wordt aangetast. Daarnaast is het onduidelijk wat het effect De Entree heeft op de monumentale waarden van het gemeentelijk beschermd stadsgezicht Voorweg en de hier gelegen gemeentelijke en rijksmonumenten. Er zal in de planvorming rekening moeten worden gehouden met de uitkomsten van *het Inventarisatie- en selectieproject naoorlogs erfgoed Zoetermeer 1945-1990*.

Tabel 24
Effectbeoordeling Cultuurhistorie

Indicator	Voorgenomen activiteit	Variant publieks-trekker	Maximale opname-capaciteit
Historische geografie (landschap)	0	0	0
Historische (steden) bouwkunde	--	--	--

4.3 Effectbeschrijving en -beoordeling Archeologie

4.3.1 Aantasting archeologische verwachting

Omdat er in het plangebied geen archeologische verwachting geldt, is er geen sprake van een eventuele aantasting (score 0).

Op dit moment zijn de kopgebieden in het zuiden bij de A12 en in het noorden niet meegenomen in deze effectomschrijving. De archeologische verwachting is op dit moment niet bekend. Bij ontwikkelingen in deze gebieden dient de MER geactualiseerd te worden op basis van het dan geldende gemeentelijke beleid en nieuw onderzoek.

4.3.2 Verstoring/doorsnijding archeologische monumenten en terreinen

Omdat er zich in het plangebied van Den Entree geen archeologische monumenten of terreinen bevinden, is er geen sprake van een eventuele verstoring of doorsnijding (score 0).

Tabel 25

Effectbeoordeling Archeologie

Indicator	Referentie-situatie	Voor-genomen activiteit	Variant publieks-trekker	Maximale opname-capaciteit
Aantasting archeologische verwachting	0	0	0	0
Verstoring/doorsnijding archeologische monumenten en terreinen	0	0	0	0

4.4 Effectbeschrijving en -beoordeling Recreatieve betekenis

De huidige situatie kenmerkt zich door hoofdzakelijk functioneel gebruik. De bezoekers aan het gebied hebben een directe relatie met de bestaande kantoren en de (toekomstige) woningen in het gebied. Het gebied is niet aantrekkelijk om het breder te gebruiken, vanwege het ontbreken van aantrekkelijk groen en voorzieningen. Entree zal daarentegen gaan ontwikkelen tot een levendige stadswijk, die zich kenmerkt door diversiteit, aantrekkelijk groen en een aantrekkelijke openbare ruimte. De ambities zijn hoog in Entree. In de planontwikkeling van Entree is een hoogwaardige groenstructuur voorzien, met een hoge kwaliteit en diversiteit. Groen wordt niet alleen kijkgroen, maar ook groen om te beleven. Het groen wordt aantrekkelijk en ecologisch hoogwaardig. De variant maximale opname capaciteit heeft meer BVO beschikbaar voor publieksfuncties dan de voorgenomen activiteit. Daarnaast zal deze variant de economische haalbaarheid van meer diversificatie van functies binnen Entree mogelijk maken, omdat meer er meer inwoners zijn in Entree die gebruik maken van deze functies. De variant is daarmee dermate onderscheidend dat deze anders wordt beoordeeld dan de

voorgenomen activiteit (score ++). De Variant publiektrekker voegt ook significant meer attractieve en recreatieve functie toe. Dat geeft een versterkend effect op de recreatieve betekenis (score ++).

Tabel 26
Effectbeoordeling Recreatieve betekenis

Indicator	Voorgenomen activiteit	Variant publieks-trekker	Maximale opname-capaciteit
Mate waarin Entree uitnodigt om te bezoeken en te recreëren	+	++	++

4.5 Overzicht effectbeoordeling Ruimtelijke kwaliteit

Tabel 27
Effectbeoordeling Ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Voor-genomen activiteit	Variant publieks-trekker	Maximale opname-capaciteit
Stedelijk landschap	++	++	++
Cultuurhistorie	-	-	-
Archeologie	0	0	0
Recreatieve betekenis	+	++	++

5 Mitigerende en compenserende maatregelen

In het gebied zijn enkele straalpaden aanwezig. Straalpaden (straalverbindingspaden) zijn optisch vrije paden, met een breedte van circa 200 m ten behoeve van telecommunicatie. Voor het berichtenverkeer maken KPN-Telecom, Ziggo, andere instellingen en bedrijven gebruik van straalverbindingen. Om een ongestoord berichtenverkeer mogelijk te maken dient tussen de zend- en ontvangststations een vrije baan aanwezig te zijn. Voor een onbelemmerd gebruik mag bebouwing en beplanting in deze straalpaden een bepaalde hoogte niet overschrijden. De toelaatbare bebouwings- en beplantingshoogte is afhankelijk van de terreinhoogte en de hoogte van het straalpad ter plaatse en varieert tussen de 25 meter en de 70 meter (ten opzichte van NAP). Zend- en ontvangststations en de toetsingsafstand rond zendmasten (1 km) verdienen extra aandacht.

Afbeelding 28
Straalpaden Zoetermeer



Wettelijk gezien heeft niemand recht op straalpaden. Dus mag men er altijd iets in het pad bouwen. Ondanks dat straalpaden geen wettelijk beschermingsniveau hebben, is het noodzakelijk met de beheerders van de straalpaden in de bouwfase verdere afstemming te zoeken. Met name de locatie van hoogbouw zal hierbij verder afgestemd moeten worden. Beheerders kunnen dan eventueel tijdig maatregelen nemen om een ongestoord berichtenverkeer mogelijk te houden.

De gemeente kan beleid maken om bewoners- en buurtinitiatieven te stimuleren en te ondersteunen voor waardoor er een nog hogere kwaliteit en waarde wordt toegevoegd. Een buurttuin, stadslandbouw, etc. wordt dan mogelijk. De toevoeging van kunst in de openbare ruimte en culturele initiatieven en activiteiten kan ook worden bevorderd. Door in de openbare ruimte plaats te bieden aan het ongeorganiseerd sporten en sportactiviteiten aan te (laten) bieden wordt de recreatieve aantrekkelijkheid verhoogd. Door dit soort activiteiten stimuleert het bezoeken van het gebied en daarmee de bekendheid, de levendigheid en het gebruik van de recreatieve routes.

Op het gebied van historische (steden)bouwkunde zullen mitigerende maatregelen nodig zijn. Er zal meer rekening moeten worden gehouden met de stedenbouwkundige en cultuurhistorische erfenis van de groeikern. Een breuk met de traditie is voorstelbaar, maar moet in het plan afleesbaar zijn.

De panden Bredewater 4-14 en Bredewater 16 kunnen behouden blijven door deze te integreren in de ontwikkeling van het gebied. De unieke kantoorpanden kunnen juist een extra historische laag aan het gebied toevoegen die leidt tot een verhoging van de ruimtelijke kwaliteit. Verder kan er meer rekening worden gehouden met de huidige ruimtelijke en groene kwaliteit van de Afrikaweg. Het nieuwe profiel van de weg zou op een zodanige manier kunnen worden vormgegeven dat wordt aangesloten bij de oorspronkelijk H-structuur en de cultuurhistorische waarden afleesbaar zijn.

6 Leemten in kennis

Er ontbreekt geen kennis voor het uitvoeren van een goede effectbeoordeling voor de onderdelen, stedelijk landschap en recreatieve betekenis.

Door het abstractieniveau van de opgave, is de beoordeling gedaan op basis van inschattingen. Doordat de exacte begrenzing van de bouwvlakken, de bouwmassa's, de architectuur en de ingrepen in de openbare ruimte in dit stadium nog niet volledig duidelijk is kan de beoordeling ook alleen op dit hoger abstractieniveau plaatsvinden.

Er zijn op dit moment geen archeologische waarnemingen of vondsten in het plangebied van Entree bekend. Het kan zijn dat er een toevalsvondst wordt gedaan tijdens de werkzaamheden. Deze moeten direct worden gemeld bij het bevoegd gezag, het team Erfgoed van de gemeente Zoetermeer.

7 Samenvatting

De ruimtelijke structuur krijgt in alle varianten een enorme kwaliteitsimpuls, van barrière, leegte en naar binnen gekeerd gebied verandert Entree in een doorwaadbaar en verbindend gebied, een gebied bovendien dat naast doorgangsgebied ook bestemming is met woningen, werkgelegenheid en voorzieningen. Entree wordt door de voorgestane ontwikkeling het visitekaartje voor Zoetermeer. Zichtbaar vanaf de A12 en met de Afrikaweg als de belangrijkste toegangsweg tot de stad. De transformatie van de Afrikaweg naar stadsstraat betekent dat de weg niet meer alleen een

doorgangsfunctie heeft voor auto's maar nu een route (en een bestemming) wordt voor alle modaliteiten. Het beeld verandert hiermee drastisch en de belevingswaarde wordt door de ontwikkeling sterk verhoogd. De inrichting van het gebied en de aansluiting van het gebied op bestaande groenstructuren nodigt uit tot bezoeken en recreëren waarbij de kwaliteit van het groen een grote rol speelt.

De effecten van de plannen van Entree zijn wat historische geografie betreft nihil, maar wat historische (steden)bouw betreft daarmee relatief groot in negatieve zin. Op dit moment is het door leemten in kennis niet mogelijk op specifieke maatregelen in te gaan, behalve dan op het verdwijnen van de waardevolle panden Bredewater 4-14 en Bredewater 16. Geadviseerd wordt beiden panden te behouden door ze op te nemen in de nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast wordt geadviseerd meer rekening te houden met de erfenis van de groeikernperiode en met het oorspronkelijk karakter van de Afrikaweg als onderdeel van de Zoetermeerse H-structuur.

Er zijn geen archeologische waarnemingen of vondsten in het gebied.

Bijlage 1 Cultuurhistorische inventarisatie en waardestelling