

Effectstudie Ruimtelijke kwaliteit

Entree Zoetermeer

Versie	1.2
Datum	19 mei 2025
Bijlagen	Geen

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Ontwikkeling Entree	3
1.2 Opbouw van dit achtergrondrapport	5
1.3 Plangebied en studiegebied	5
1.4 Beschrijving alternatieven	5
2. Beleid en toetsingskader	6
2.1 Stedelijk landschap	6
2.2 Cultuurhistorie	7
2.3 Archeologie	10
3. Huidige situatie	13
3.1 Huidige situatie stedelijk landschap	13
3.2 Autonome situatie stedelijk landschap	16
3.3 Huidige situatie cultuurhistorie	16
3.4 Autonome situatie cultuurhistorie	26
3.5 Huidige situatie archeologie	26
3.6 Autonome situatie archeologie	28
4. Beoordelingskader	29
4.1 Beoordelingskader stedelijk landschap	29
4.2 Beoordelingskader cultuurhistorie	30
4.3 Beoordelingskader archeologie	32
5. Effectbeschrijving en -beoordeling	34
5.1 Effectbeschrijving en -beoordeling stedelijk landschap	34
5.2 Effectbeschrijving en -beoordeling cultuurhistorie	37
5.3 Effectbeschrijving en -beoordeling archeologie	38
5.4 Samenvatting effectbeschrijving en -beoordeling ruimtelijke kwaliteit	39
6. Mitigerende en compenserende maatregelen	40
7. Leemten in kennis	40
8. Samenvatting	40

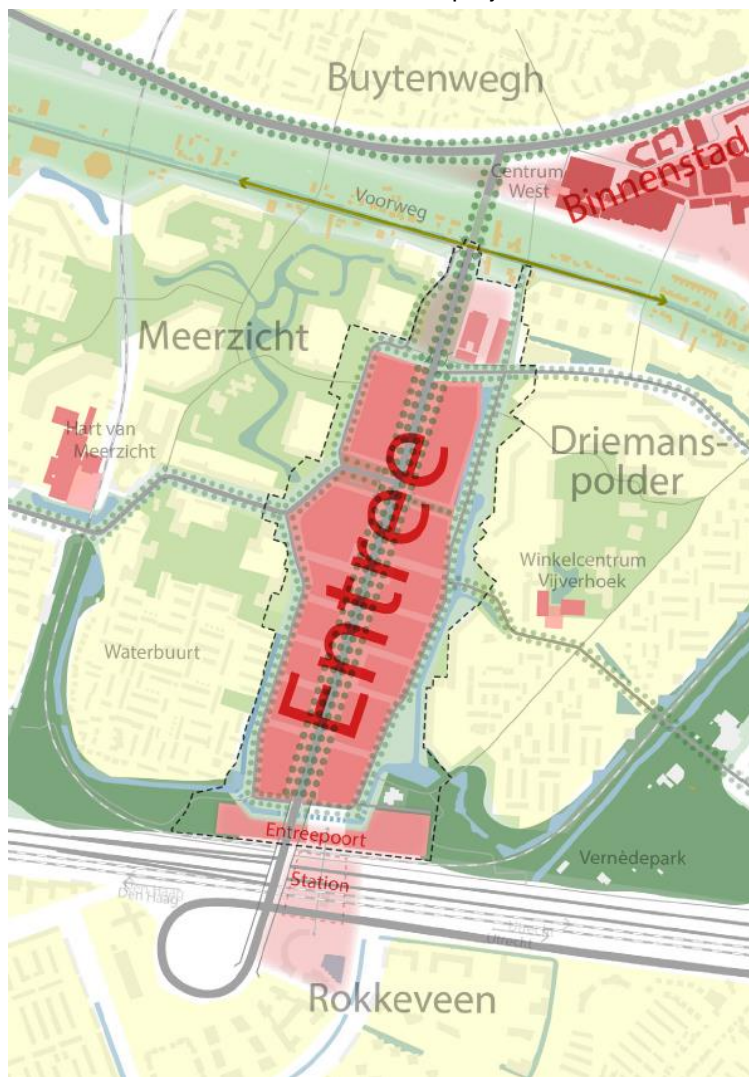
1. Inleiding

1.1 Ontwikkeling Entree

De gemeente Zoetermeer is bezig met de ontwikkeling van Entree. In Entree wordt het gebied rondom de Afrikaweg tussen de A12 en het centrum, waar nu verouderde kantoren staan, getransformeerd naar een levendige en kwalitatief aantrekkelijke stadswijk. Op een aantal plots is tijdelijke huisvesting voor jongeren, speedzoekers en Oekraïners gerealiseerd.

Entree ligt ten noorden van de A12 en station Zoetermeer. De Afrikaweg loopt van noord naar zuid door het gebied en aan de west- en oostzijde loopt de Boerhaavelaan respectievelijk Bredewater.

Entree wordt een nieuw gemengd stedelijk gebied met een mix van wonen, werken en voorzieningen. Entree is daarmee één van de sleutelprojecten voor de toekomst van Zoetermeer.



Figuur 1.1: Nieuwe plangrens Entree Zoetermeer (Bron: Gemeente Zoetermeer).

In de navolgende tabel is per programmaonderdeel zowel de minimale als maximale invulling aangegeven. In de uiteindelijke invulling van Entree en de programmering zijn er talloze varianten in de programmering mogelijk. De uiteindelijke invulling is afhankelijk van diverse factoren zoals marktomstandigheden en fasering. Er is sprake van één stedenbouwkundig model waarbinnen de verschillende varianten gerealiseerd moeten worden.

Schaalniveau	Minimale alternatief	Maximale alternatief
Woningen	6.250	7.250
Kantoren	40.000 m2 bvo	50.000 m2 bvo
Bedrijfsfuncties	20.000 m2 bvo	40.000 m2 bvo
Maatschappelijke voorzieningen	35.000 m2 bvo	45.000 m2 bvo

Tabel 1.1: Weergave van de twee alternatieven.

Met betrekking tot het maximale alternatief nog de notie dat deze bestaat uit de maximale benutting van de bandbreedtes van elk van de programmaonderdelen. Het stedenbouwkundig model biedt zoals hiervoor aangegeven niet de ruimte om op elk programmaonderdeel de maximale invulling te realiseren. Er zal sprake zijn van communicerende vaten: bijvoorbeeld meer woningen heeft als gevolg dat er minder ruimte overblijft voor niet-woonfuncties. Door in het maximale alternatief de maximale benutting op elk programmaonderdeel als uitgangspunt te nemen voor de onderzoeken, kan met zekerheid gezegd worden dat voor elk programmaonderdeel ook het worst-case scenario is beoordeeld.



Figuur 1.2: Zicht op de Afrikaweg in de huidige situatie, van noord naar zuid

1.2 Opbouw van dit achtergrondrapport

Het MER is opgebouwd uit twee delen, deel A en deel B. In deel A zijn inleidende hoofdstukken en de hoofdlijnen van de resultaten van de effectstudies opgenomen. In deel B zijn de volledige effectstudies opgenomen van alle aspecten, inclusief het beleidskader en de referentiesituatie. De delen A en B vormen samen het MER. Voorliggend rapport is een onderdeel van deel B en gaat in op de aspecten stedelijk landschap, cultuurhistorie en archeologie.

1.3 Plangebied en studiegebied

In het MER wordt onderscheid gemaakt tussen de begrippen plangebied en studiegebied. Het plangebied is in figuur 1.1 weergegeven. Het studiegebied is het totale gebied waarin effecten als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten in het plangebied kunnen optreden.

Voor wat betreft de onderdelen archeologie en cultuurhistorie is het studiegebied gelijk aan het plangebied. Immers, de ontwikkeling van Entree kan alleen eventuele effecten hebben op aanwezige archeologie en cultuurhistorie binnen het plangebied. Voor het onderdeel stedelijk landschap is het studiegebied wel ruimer, omdat voor omwonenden de ingegrepen in infrastructuur, openbare ruimte en gebouwen effecten kunnen hebben.

1.4 Beschrijving alternatieven

In het MER zullen twee alternatieven worden onderzocht:

- In het minimumalternatief wordt uitgegaan van: 6.250 woningen, kantoorprogramma: 40.000 m² bvo, bedrijfsfuncties 20.000 m² bvo en maatschappelijke voorzieningen 35.000 m² b.v.o.
- In het maximumalternatief wordt uitgegaan van 7.250 woningen, kantoorprogramma 50.000 m² b.v.o., bedrijfsfuncties 40.000 m² en maatschappelijke voorzieningen: 45.000 m² b.v.o.

2. Beleid en toetsingskader

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

2.1 Stedelijk landschap

Schaalniveau	Beleid	Relevantie voor MER
Nationaal	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	De NOVI staat voor een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. De opgaven zijn groot, veelzijdig en veelal met elkaar verweven. De aanpak van de NOVI gaat uit van de nationale belangen die in de leefomgeving aan de orde zijn, en de opgaven die daaruit zijn afgeleid. De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met ambities. Ook worden de nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de beschreven en de daaruit voortkomende opgaven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen. Waar de opgaven vragen om een geïntegreerde benadering, komen deze samen in vier prioriteiten. De vier prioriteiten zijn: <ol style="list-style-type: none"> 1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie 2. Duurzaam economisch groeipotentieel 3. Sterke en gezonde steden en regio's 4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied
	Omgevingswet	De Omgevingswet integreert een groot aantal wetten op het gebied van de fysieke leefomgeving. Hiermee wil de overheid de regels voor ruimtelijke ontwikkeling vereenvoudigen en samenvoegen. Zodat het straks bijvoorbeeld makkelijker is om bouwprojecten te starten.
Provinciaal/regionaal	Omgevingsvisie/verordening Provincie Zuid-Holland	De Omgevingsvisie van Zuid-Holland biedt een strategische blik op de lange(re) termijn voor de gehele fysieke leefomgeving en bevat de hoofdzaken van het te voeren integrale beleid van de provincie Zuid-Holland. De Omgevingsvisie vormt samen met de Omgevingsverordening en het Omgevingsprogramma het provinciale Omgevingsbeleid van de provincie Zuid-Holland. Het Omgevingsbeleid beschrijft hoe de provincie werkt aan een goede leefomgeving, welke plannen daarvoor zijn, welke regels daarbij gelden en welke inspanningen de provincie daarvoor levert.
Gemeentelijk	Masterplan 2019	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.
	Omgevingsvisie 2040	De Visie Zoetermeer 2040 is een langetermijnvisie op de sociale, economische en ruimtelijke ontwikkeling van Zoetermeer. In de visie staat hoe Zoetermeer zich kan

Schaalniveau	Beleid	Relevantie voor MER
		ontwikkelen en hoe er gebouwd kan blijven worden aan verbetering en ontwikkelkansen voor alle inwoners. In de visie staat de opgave centraal om tot een betere balans en tot een opwaartse beweging van de stad te komen, gericht op kansengelijkheid en leefbaarheid, op het verduurzamen van de stad en de vernieuwing van de economie.
	Ruimtelijk Strategische agenda Zoetermeer 2040	De Strategische agenda 2040 slaat de brug tussen de Visie Zoetermeer 2040 en de uitvoering op lange termijn. In de strategische agenda staan de programma's opgenomen waaraan de komende jaren wordt gewerkt. Entree raakt een aantal gebiedsoverstijgende thema's aan, zoals het gekozen verdichtingsmodel, de introductie van de stadsstraat, mobiliteit, gezondheid & actieve leefstijl, programmering en bouwhoogte. De keuzes die voor Entree worden gemaakt sluiten aan bij de thema's en keuzes van het Programma Zoetermeer 2040.
	Programma Woningbouw als aanjager	Het programma Woningbouw als aanjager stelt dat Zoetermeer tussen 2024 en 2040 10.375 nieuwe woningen nodig heeft en plannen voor 16.000 woningen. Zonder de forse bijdrage van Entree kunnen deze doelen niet worden gehaald. Het programma benoemt doelgroepen als jongeren, huishoudens die afhankelijk zijn van sociale huur, stedelijke huishoudens, gezinnen en senioren. Elk van deze doelgroepen moet in Entree bediend worden. Specifiek voor senioren wordt gevraagd om in Entree 1800 woningen te bouwen, waarvan een deel geclusterd en een deel zorggeschikt.

2.2 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.
Nationaal	Erfgoedwet	De regelgeving over de aanwijzing en het behoud en beheer van cultureel erfgoed/ rijksmonumenten en rijks beschermde stads- en dorpsgezichten is sinds 2016 ondergebracht in de Erfgoedwet. Samen met de Erfgoedwet maakt de Omgevingswet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. De vuistregel voor de verdeling tussen Erfgoedwet en Omgevingswet is

Schaalniveau	Beleid	Relevantie voor MER
		als volgt: de duiding van cultureel erfgoed en de zorg voor cultuurgoederen in overheidsbezit staat in de Erfgoedwet; de omgang met het cultureel erfgoed in de fysieke leefomgeving is geregeld in de Omgevingswet (zie hieronder). In het plangebied liggen geen rijksbeschermde monumenten of stadsgezichten.
	Omgevingswet	Voor gebouwde of aangelegde monumenten betekent dit dat de vergunningverlening voor het wijzigen van rijksmonumenten is geregeld in de Omgevingswet. Ook aanwijzing en omgang met beschermde stads- en dorpsgezichten gebeurt straks op grond van de Omgevingswet. Datzelfde geldt voor de omgang met archeologie in de fysieke leefomgeving (vergunningverlening en integratie in de planvorming). Sinds 2024 is het deel van de Monumentenwet 1988 dat gaat over instandhouding van cultureel erfgoed opgegaan in de Omgevingswet. Uit artikel 5.130 lid 1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving dat gekoppeld is aan de Omgevingswet, volgt dat gemeenten in het omgevingsplan rekening moeten houden met het belang van het behoud van cultureel erfgoed.
	Erfgoed Telt (2018)	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.
	Verkenning Post 65 (2019)	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 sociaal-economische 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 in 2019 naar de Tweede Kamer gestuurd. In 2023 heeft voormalig staatssecretaris Gunay Uslu de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) de opdracht gegeven om een aanwijzingsprogramma voor de periode 1965 – 1990 op te starten. De RCE heeft een groslijst van nieuwe rijksmonumenten voor de gemeente Zoetermeer opgesteld. Bredewater 16, De Mammoet, staat op deze groslijst.
Provinciaal / regionaal	Omgevingsvisie Zuid-Holland	De kern van het erfgoedbeleid van Zuid-Holland is het behoud van erfgoed door het beschermen, beleven en benutten van erfgoed. Bij behoud van erfgoed gaat het steeds om de betekenis van dat erfgoed voor de fysieke leefomgeving. Doel van het Omgevingsbeleid is dat het erfgoed bijdraagt aan het behouden of versterken van de ruimtelijke kwaliteit, waarbij de identiteit van het landschap van belang is voor de leefbaarheid en het welbevinden van bewoners, werkenden en bezoekers.

Schaalniveau	Beleid	Relevantie voor MER
		<p>Deze beleidskeuze is gesplitst in twee hoofdthema's:</p> <p>A. Beschermen van erfgoed B. Beleven en benutten van erfgoed</p> <p>Hoofdthema A bestaat uit vier onderdelen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Behouden en versterken werelderfgoed 2. Behouden en verbeteren kroonjuwelen cultureel erfgoed 3. Garanderen van windvang en zicht op historische windmolens 4. Instandhouden en verbeteren van de omgeving van landgoederen en kastelen <p>Hoofdthema B bestaat uit drie onderdelen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Erfgoedlijnen ontwikkelen en beleefbaar maken 2. Restaureren en herbestemmen (archeologische) Rijksmonumenten 3. Onderhouden en laten draaien van historische windmolens. <p>De provincie draagt zorg voor het beschermen en bewaren van bekende archeologische waarden. Hierbij gaat het om bekende terreinen van provinciaal archeologisch belang en de bekende en in Unesco-verband vastgestelde waarden van de Romeinse Limes zone.</p> <p>De provincie zorgt er voor dat we deze zichtbare en onzichtbare waarden kunnen benutten, beleven en doorgeven aan de huidige en de toekomstige inwoners van onze provincie. De provincie doet dit onder meer door kaders te stellen via de Omgevingsverordening Zuid-Holland en aandacht te vragen bij gemeenten en waterschappen voor behoud en inpassing van archeologische waarden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Doel daarbij is om deze specifieke waarden zoveel mogelijk 'in situ' te behouden, hetgeen wil zeggen dat het archeologisch erfgoed in principe met rust gelaten dient te worden.</p> <p>In het plangebied ligt geen cultureel erfgoed dat binnen de aandachtsvelden van de provincie Zuid-Holland valt.</p>
Gemeentelijk	Erfgoedverordening 2022	<p>In de verordening is de aanwijzing van gemeentelijke monumenten, de instandhouding van gemeentelijke monumentale zaken en de aanwijzing van beschermde gemeentelijke stads- of dorpsgezichten opgenomen.</p>
	Lijst van gemeentelijke monumenten / Lijst van gemeentelijk beschermde stadsgezichten	<p>De gemeente Zoetermeer heeft een lijst van gemeentelijke monumenten. Deze monumenten zijn beschermd via de Erfgoedverordening 2010. Aan de Voorweg liggen verschillende gemeentelijke monumenten. Deze liggen niet in het plangebied.</p> <p>De gemeente Zoetermeer heeft vijf beschermde stadsgezichten aangewezen, te weten: Dorpstraat e.o., Voorweg, Meerpolder, Wilhelminapark en</p>

Schaalniveau	Beleid	Relevantie voor MER
	Inventarisatie- en selectieproject naoorlogs erfgoed Zoetermeer 1945-1990 (2024)	<p>Koepelwoningen. Het noordelijke deel van Entree valt binnen het gemeentelijk beschermd stadsgezicht Voorweg.</p> <p>Op verzoek van de gemeenteraad heeft het college opdracht gegeven tot een inventarisatie- en selectieproject naoorlogs erfgoed 1945-1990. Het resultaat van dit project, waaronder de Inventarisatie Post 45, is in april 2024 vastgesteld door het college.</p> <p>Door middel van het Post 45-project is geïnventariseerd welke panden, complexen, gebieden en structuren in Zoetermeer uit de periode 1945-1990 van cultuurhistorische waarde zijn en wat het breder kader hiervan is. Bij alle panden, complexen, gebieden en structuren uit de Inventarisatie Post 45 (bijlage 1) zal het college bij ruimtelijke ontwikkelingen bekijken hoe de cultuurhistorische waarden ervan kunnen worden afgewogen. Uit de Inventarisatie Post 45 zal in opdracht van het college in het eerste kwartaal van 2025 een selectie van panden, complexen, gebieden en structuren worden gemaakt die zoveel mogelijk behouden moeten blijven. Vervolgens zal het college bekijken welke panden, complexen, gebieden en structuren in aanmerking komen om te worden aangewezen tot gemeentelijk monument c.q. beschermd stadsgezicht. De aanwijzing van gemeentelijke monumenten en beschermde stadsgezichten is volgens de gemeentelijk erfgoedverordening een bevoegdheid van het college. Het college zal de raad over de uitkomsten van het selectieproces in de eerste helft van 2025 berichten.</p> <p>Met betrekking tot de panden Bredewater 2-14 en Bredewater 16 heeft het college van Zoetermeer op 14 januari 2024 het besluit genomen ontwikkeling mogelijk te maken door middel van sloop- en nieuwbouw.</p>

2.3 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 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

Schaalniveau	Beleid	Relevantie voor MER
Nationaal		<p>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.</p>
	Erfgoedwet	<p>De regelgeving over het behoud en beheer van cultureel erfgoed is sinds 2016 ondergebracht in de Erfgoedwet. Samen met de Erfgoedwet maakt de Omgevingswet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. De vuistregel voor de verdeling tussen Erfgoedwet en Omgevingswet is als volgt: de duiding van cultureel erfgoed en de zorg voor cultuurgoederen in overheidsbezit staat in de Erfgoedwet; de omgang met het cultureel erfgoed in de fysieke leefomgeving is geregeld in de Omgevingswet (zie hieronder). In het plangebied liggen geen rijksbeschermden archeologische monumenten.</p>
	Omgevingswet	<p>Voor gebouwde of aangelegde monumenten betekent dit dat de vergunningverlening voor het wijzigen van rijksmonumenten is geregeld in de Omgevingswet. Ook aanwijzing en omgang met beschermden stads- en dorpsgezichten gebeurt straks op grond van de Omgevingswet. Datzelfde geldt voor de omgang met archeologie in de fysieke leefomgeving (vergunningverlening en integratie in de planvorming).</p>
Provinciaal / regionaal	Erfgoed Telt (2018)	<p>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.</p>
	Omgevingsvisie Zuid-Holland	<p>De kern van het erfgoedbeleid van Zuid-Holland is het behoud van erfgoed door het beschermen, beleven en benutten van erfgoed. Bij behoud van erfgoed gaat het steeds om de betekenis van dat erfgoed voor de fysieke leefomgeving. Doel van het Omgevingsbeleid is dat het erfgoed bijdraagt aan het behouden of versterken van de ruimtelijke kwaliteit, waarbij de identiteit van het landschap van belang is voor de leefbaarheid en het welbevinden van bewoners, werkenden en bezoekers.</p> <p>Deze beleidskeuze is gesplitst in twee hoofdthema's: A. Beschermen van erfgoed B. Beleven en benutten van erfgoed</p> <p>Hoofdthema A bestaat uit vier onderdelen: 5. Behouden en versterken werelderfgoed 6. Behouden en verbeteren kroonjuwelen cultureel erfgoed</p>

Schaalniveau	Beleid	Relevantie voor MER
		<p>7. Garanderen van windvang en zicht op historische windmolens</p> <p>8. Instandhouden en verbeteren van de omgeving van landgoederen en kastelen</p> <p>Hoofdstuk B bestaat uit drie onderdelen:</p> <p>4. Erfgoedlijnen ontwikkelen en beleefbaar maken</p> <p>5. Restaureren en herbestemmen (archeologische) Rijksmonumenten</p> <p>6. Onderhouden en laten draaien van historische windmolens.</p> <p>De provincie draagt zorg voor het beschermen en bewaren van bekende archeologische waarden. Hierbij gaat het om bekende terreinen van provinciaal archeologisch belang en de bekende en in Unesco-verband vastgestelde waarden van de Romeinse Limes zone.</p> <p>De provincie zorgt er voor dat we deze zichtbare en onzichtbare waarden kunnen benutten, beleven en doorgeven aan de huidige en de toekomstige inwoners van onze provincie. De provincie doet dit onder meer door kaders te stellen via de Omgevingsverordening Zuid-Holland en aandacht te vragen bij gemeenten en waterschappen voor behoud en inpassing van archeologische waarden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Doel daarbij is om deze specifieke waarden zoveel mogelijk 'in situ' te behouden, hetgeen wil zeggen dat het archeologisch erfgoed in principe met rust gelaten dient te worden.</p> <p>In het plangebied ligt geen archeologisch erfgoed dat binnen de aandachtstvelden van de provincie Zuid-Holland valt.</p>
Gemeentelijk	Beleidskaart archeologische Monumenten Zoetermeer (2015)	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 m ² beslaan en een diepte hebben van meer dan 30 cm onder maaiveld. Entree ligt niet in een van de 14 archeologische monumenten.

3. Huidige situatie

3.1 Huidige situatie 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.

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 Oostwest-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 kantorengedebied in de stad functioneert slecht. De kantoren zijn verouderd en staan voor een groot deel leeg of hebben een andere (tijdelijke) functie als opvang. 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 Noordzuid-richting overheen, in Oostwest-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 uitnodigende 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.

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 geluidwallen 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.



Figuur 3.2: Luchtfoto plangebied met Afrikaweg, station en Mandelabrug.



Figuur 3.3: Luchtfoto plangebied.

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 woonclave 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.



Figuur 3.4: Kruispunt Boerhaavelaan – Van Stolbergenlaan.

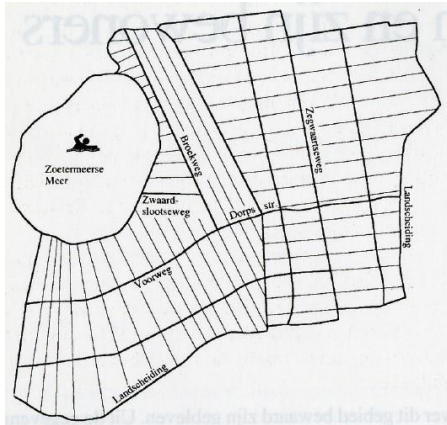
De belevingswaarde van de routes door het gebied is in de huidige situatie ronduit slecht. Het gebied wordt ervaren als een niemandsland. In de autonome ontwikkeling kan de bouw van woningen plaatselijk tot een geringe verbetering leiden, maar de geïsoleerde positie van deze woningbouw enclave ten opzichte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

3.2 Autonome situatie stedelijk landschap

Binnen het plangebied Entree zijn er geen autonome plannen of andere voorgenomen ontwikkelingen – buiten de gebiedsontwikkeling Entree - die positieve effecten hebben op het stedelijk landschap.

3.3 Huidige situatie cultuurhistorie

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 11de eeuw na Christus bleef dit veengebied onaangetast. 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 11de en 12de 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 12de 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.



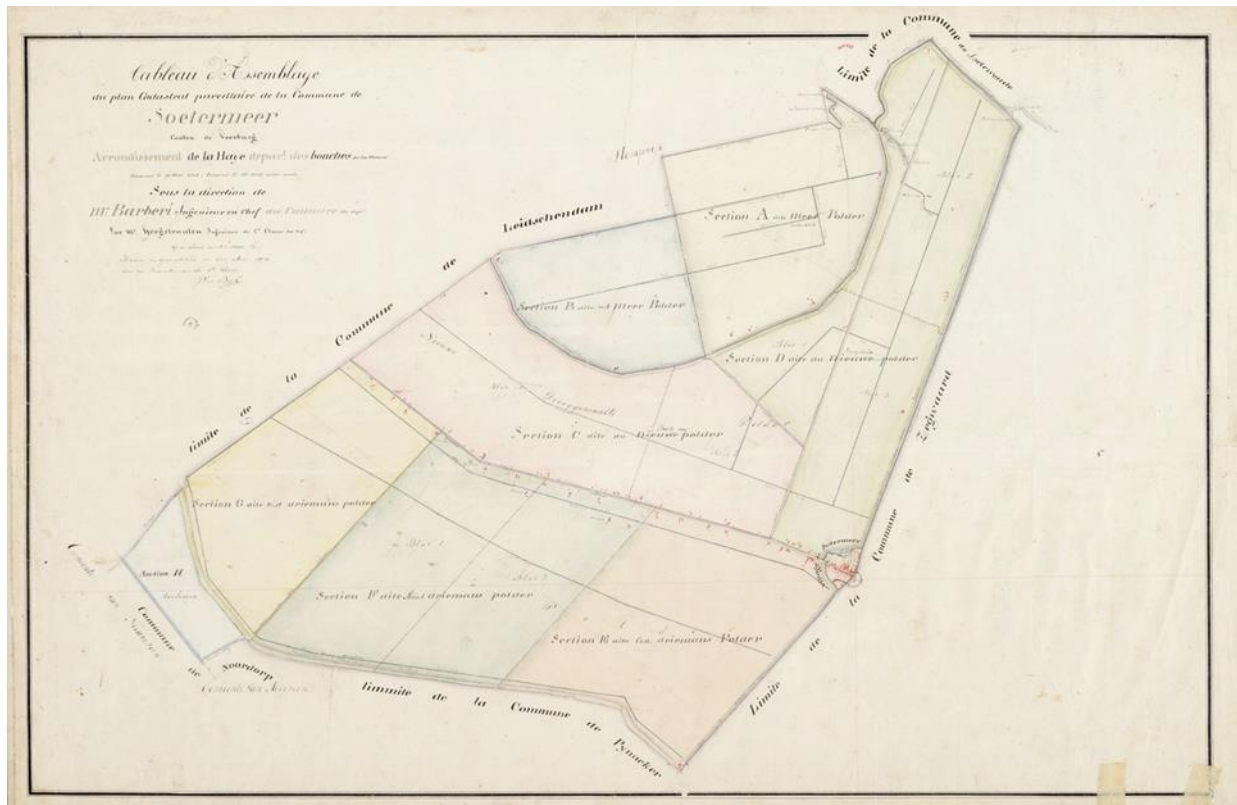
Figuur 3.5: De ontginningsfasen van Zoetermeer (Koopmans et al. 1993).

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 er een grote vraag naar deze brandstof. Van de 13de tot en met de 17de 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 17de 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 Tuijpark. 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 Leidswallenwetering, 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 20ste 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 17de en begin 18de eeuw uit tot een geliefde plek voor rijke burgers uit de stad om hun buitenplaats te bouwen. De Hofstede Meerzicht (1677), westelijk gelegen van het plangebied van Entree en rijksmonument, is hiervan nog steeds een fraai voorbeeld. Vanaf de tweede helft van de 18de 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.



Figuur 3.6: Kadastrale minuut uit 1881 met daarop o.a. de Zoetermeerse Meerpolder en de Driemanspolder. (Bron: beeldbank cultureelergoed.nl).

Conclusie historische geografie (landschap)

Het plangebied van Entree ligt in de Driemanspolder die in de periode 1672-1675 is droggemaakt. 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.

Historische (steden)bouwkunde

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



Figuur 3.7: Beschermd stadsgezicht Voorweg (roze) aan de noordzijde van Entree

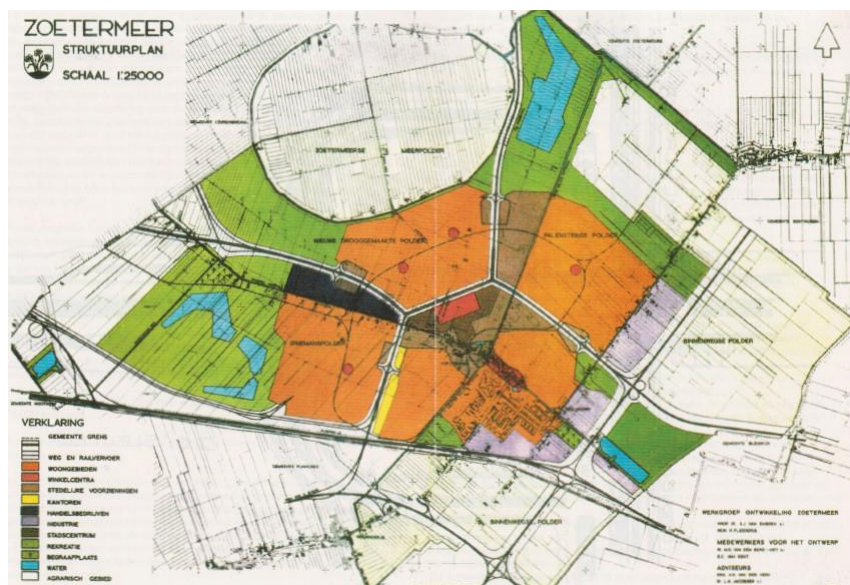
Groeiern Zoetermeer

De 19de en vroeg 20ste 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 roeide 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.

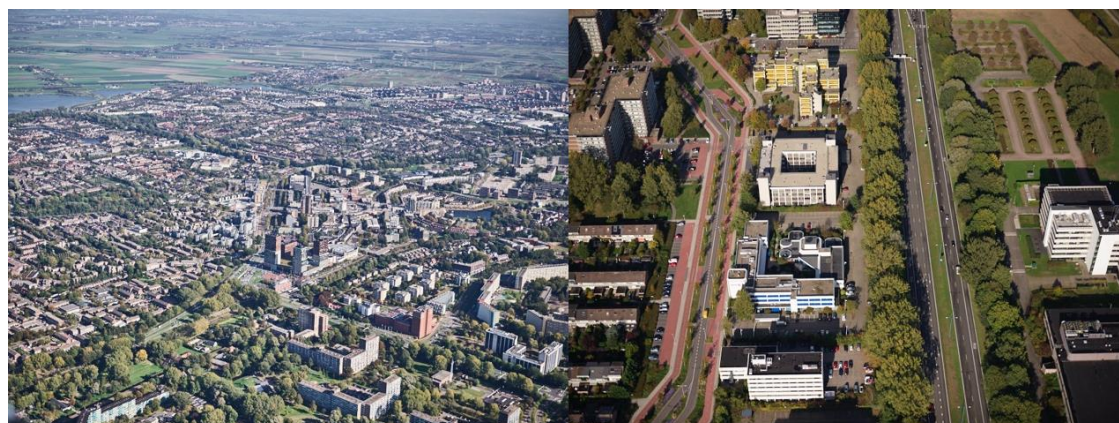
In de jaren '50 zag al een aantal plannen voor een nieuwe satellietstad ten oosten van Den Haag het licht. In vervolg hierop kreeg Zoetermeer in 1962 officieel de status van wat toen nog een 'overloopkern' heette voor inwoners van Den Haag. Het dorp Zoetermeer telde toen slechts 8.000 inwoners en beschikte 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 stedenbouwkundige 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.



Figuur 3.8: Strukturplan Zoetermeer 1968.

De Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer had nieuwe, compacte wijken voor ogen met hoge dichtheden (50-60 woningen per hectare). Het Strukturplan 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 Strukturplan 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.



Figuur 3.9: Luchtfoto's Zoetermeer.

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 Uitbreiding

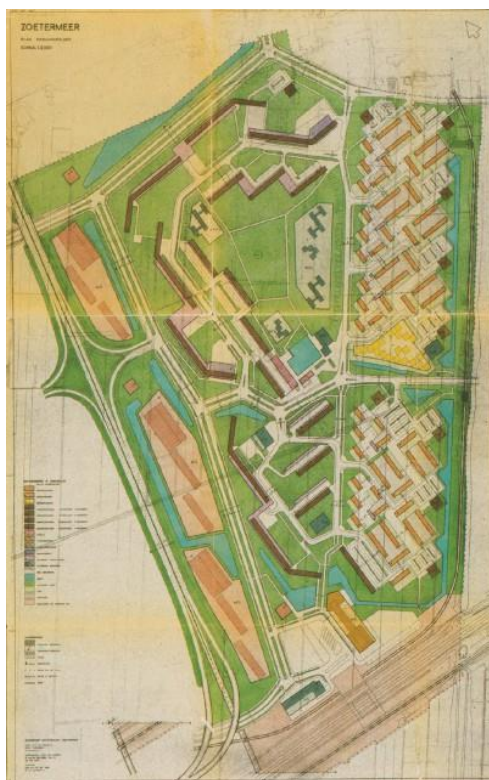
Dorp, Palenstein en Driemanspolder het eerste vormde. De drie wijken van het eerste kwadrant werden gezien als wijken met ca. 25.000 inwoners met een eigen winkel- en voorzieningencentrum. Hierbij was sprake van een verhouding tussen hoogbouw-laagbouw van 70%-30%. Driemanspolder en Palenstein werden gezien als locaties aanpalend aan het historische 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. Het plangebied van Entree beslaat 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 laagbouwfase op basis van een stedenbouwkundig plan van mevrouw Van den Berg-Mey. Aan de noord- en oostflank van Driemanspolder kwamen vervolgens hoge galerijflats tot



Afbeelding 3.10: Bestemmingsplan Driemanspolder (1966) met de Afrikaweg aan de westzijde

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.

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.

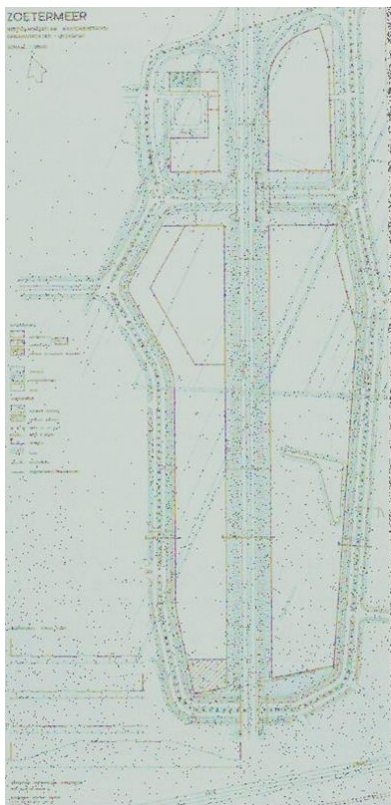
Meerzicht werd een wijk opgedeeld in lobben. De onderscheidenlijke delen werden met architectenteams verder uitgewerkt zonder een dwingend overkoepelend stedenbouwkundig plan. De hoogbouw die uiteindelijk in het noordoosten van de nieuwe wijk tot stand kwam, veranderde ook van karakter. Men stapte af 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.

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. De H-structuur is opgenomen in de Inventarisatie Post 45 als cultuurhistorisch waardevolle structuur. In de tweede helft van 2025 zal in opdracht van het college een voorselectie van nieuw aan te wijzen gemeentelijke beschermde stadsgezichten worden opgesteld. De H-structuur staat op de longlist van de voorselectie. 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 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.



Afbeelding 3.11: Bestemmingsplan Kantorenstrook Driemanspolder-Meerzicht (1971)

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, Zubli, 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 hoge monumentale waarde, hetgeen blijkt uit de redengevende omschrijving en waardenstelling die is opgesteld ter voorbereiding van het maken van de voorselectie van nieuwe gemeentelijke monumenten, Bredewater 16 heeft zelfs een zeer hoge monumentale waarde en is van nationaal belang. De panden hebben geen beschermde status als gemeentelijk monument.

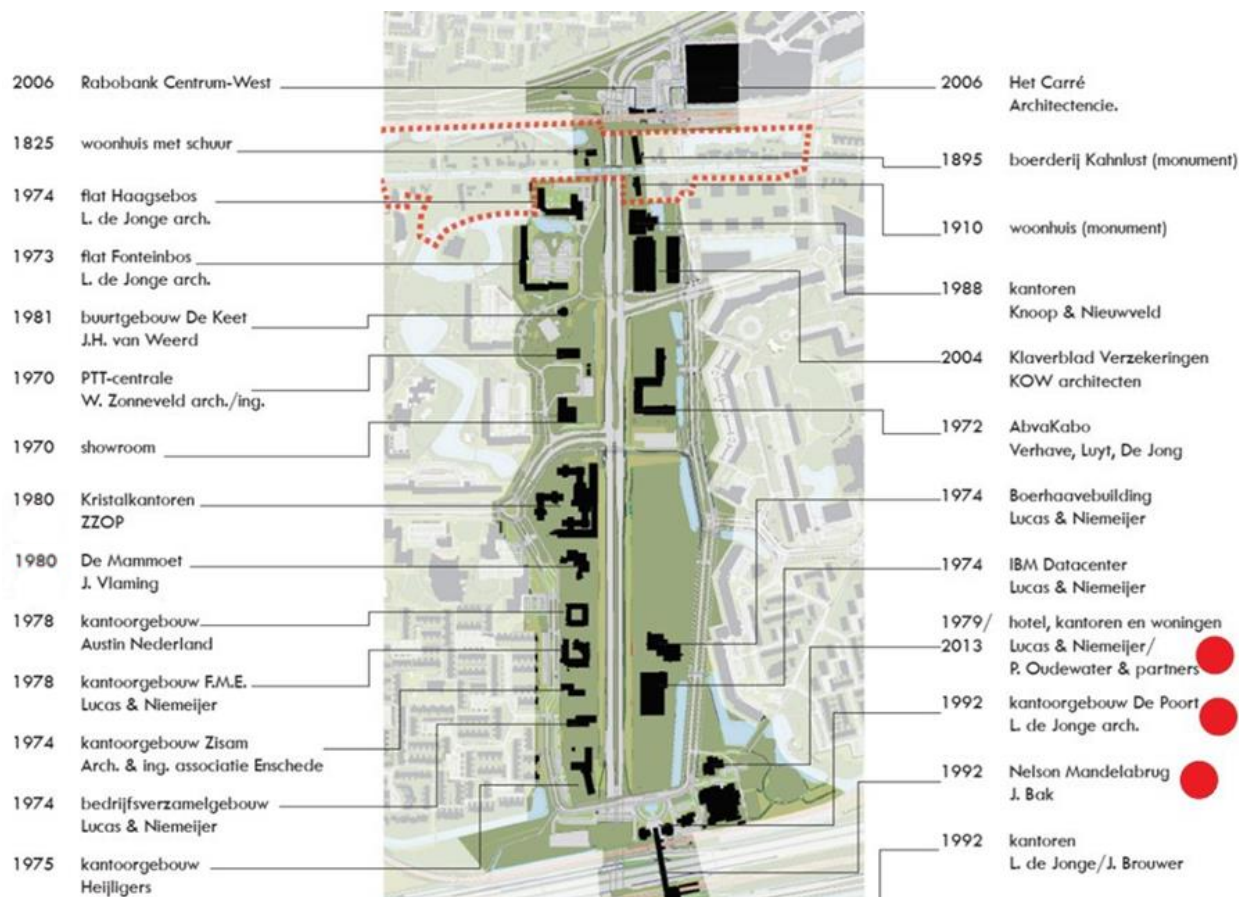
In het Masterplan wordt voor de ontwikkeling van Entree (al) uitgegaan van sloop- & nieuwbouw van alle bestaande kantoren. Nadat het Masterplan in 2019 is vastgesteld zijn er door de raad twee relevante moties aangenomen. Met de indiening van de motie "Cultuurhistorische panden inventariseren" en de motie "Cultuurhistorische waardenkaart" is het verzoek gedaan om een inventarisatie uit te voeren naar gebouwen in Zoetermeer met een mogelijk cultuurhistorische betekenis of waarde uit de periode van de groeikern. Dit heeft geresulteerd in het onderzoeksproject 'Inventarisatie Post 45' dat zich richt op het erfgoed uit de periode 1945 – 1990. Daarnaast is in 2019 een cultuurhistorische inventarisatie- en waardenstelling uitgevoerd door een extern bureau vanwege de transformatieopgave in Entree. Uit beide onderzoeken is naar voren gekomen dat een aantal gebouwen binnen Entree een cultuurhistorische waarde hebben. Het gaat daarbij concreet om de "Mammoet" (Bredewater 16) en "De Kristalkantoren" (Bredewater 2 t/m 14). Deze gebouwen komen in aanmerking voor de selectie van nieuwe gemeentelijke monumenten. Vooruitlopend op het selectieproces van het Post 45-project, dit vanwege de planning en voortgang in de ontwikkeling van Entree, is ontwerpend onderzoek gedaan naar de (on-)mogelijkheden van het behoud van de kantoren en de gevolgen voor het aantal woningen, het parkeren, de betekenis voor de stadsstraat,

centrumstraat en belangrijkste principes van Entree en de financiële gevolgen in relatie tot de gebiedsbusinesscase. Ook de eigenaar van de locatie is gevraagd naar zijn visie en de ontwikkelbaarheid van de betreffende kavels.

Dit is verwerkt in een afwegingsmatrix en afgezet tegen het vigerende sloop- en vervolgens nieuwbouw scenario en bijbehorende businesscase. Het college heeft op 14 januari 2025 – het geheel overwegende – herbevestigd om voor het deelgebied Entree- West 6 en 7 uit te gaan van sloop- en nieuwbouw. Dit besluit is als zodanig ook verwerkt in de documenten behorende bij het Omgevingsprogramma en ter inzage gelegd.

Parallel aan het besluitvormingsproces over het Omgevingsprogramma loopt een selectieproces van de Rijksdienst voor het Cultureel erfgoed (RCE) voor de aanwijzing van Rijksmonumenten. De Mammoet zal worden voorgedragen aan de Minister van Cultuur om te worden aangewezen als Rijksmonument. Het besluit hierover is echter nog niet genomen. De minister zal voorafgaande het college om advies vragen en ook de eigenaar wordt in de procedure betrokken. Mocht uiteindelijk het besluit worden genomen om de Mammoet aan te wijzen als Rijksmonument dan zal de gemeente zicht daartoe verhouden.

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 hoge monumentale waarde, hetgeen blijkt uit de redengevende omschrijving en waardenstelling die is opgesteld ter voorbereiding van het maken van de voorselectie van nieuwe gemeentelijke monumenten. 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. Uit de redengevende omschrijving en waardenstelling die is opgesteld ter voorbereiding van het maken van de voorselectie van nieuwe gemeentelijke monumenten blijkt dat delen van het complex een hoge monumentale waarde hebben. 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.



Afbeelding 3.12: 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.

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).

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 hoofdwegstructuur 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 hoge cultuurhistorische waarde als onderdeel van de Inventarisatie Post 45. De panden Bredewater 4-14 en Bredewater 16, de Mandelabrug en een deel van het complex van Kinderen van Versteeghplein hebben een hoge monumentale waarde. Het IBM gebouw en het Poortgebouw hebben een gemiddelde cultuurhistorische waarde. Alle genoemde panden zijn opgenomen in de Inventarisatie Post 45, maar hebben nog geen beschermde status als gemeentelijk monument of rijksmonument. En voor panden Bredewater 4-14 en Bredewater 16 heeft het college besloten dat herontwikkeling plaats vindt door middel van sloop- nieuwbouw.

3.4 Autonome situatie cultuurhistorie

Zonder wijzigingen van door middel van het Omgevingsprogramma Entree en het huidige 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.

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.

3.5 Huidige situatie 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). Het gebied is geen archeologisch monument, zowel niet door het Rijk als door de gemeente aangewezen. Op basis van de Beleidskaart archeologische monumenten Zoetermeer (en het archeologisch bureauonderzoek dat daar aan ten grondslag heeft gelegen) heeft het plangebied lage tot geen archeologische verwachtingen.

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 11de eeuw onaangetast. Vanaf de 13de 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 11de en 12de 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 12de eeuw werd als volgende ontginningsfase meer zuidoostelijk het Rutkenvene, de latere Rokkeveensepolder ontgonnen. In het verlengde hiervan ontstond een noordelijke ontginning: Zegwaard. De ontginningsassen Voorweg en Rokkeveenseweg/Zegwaardseweg zijn als historische linten nog steeds herkenbaar in de stedenbouwkundige structuur van Zoetermeer.

In de 17de 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 17de 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 3.13: Uitsnede Beleidskaart archeologische monumenten Zoetermeer. De oranje gekleurde gebieden zijn gebieden met een hoge archeologische verwachting op basis van archeologisch bureauonderzoek.

3.6 Autonome situatie archeologie

Zonder wijzigingen als gevolg van het Omgevingsprogramma en het huidig gemeentelijk beleid zal de beschreven situatie ten aanzien van archeologie hetzelfde blijven.

4. Beoordelingskader

4.1 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.

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

Tabel 4.1: Beoordelingskader Stedelijk Landschap.

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, bij beide aspecten wordt gekeken naar de verandering van belevingswaarde en gebruikswaarde, en aanvulling bij fysiek ruimtelijke structuur ook naar de toekomstwaarde.

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.

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.

Tabel 4.2: Toelichting op klasse-indeling effectbeoordeling Ruimtelijke structuur.

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).

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.

Tabel 4.3: Toelichting op klasse-indeling effectbeoordeling Ruimtelijk beeld.

4.2 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.

Onderdeel	Beoordelingskader	Meeteenheid	Meetmethode
Historische geografie (landschap)	Mate waarin de Fysieke kwaliteit (structuren, patronen en elementen) in Entree worden geïntegreerd	Mate van verandering	Kwalitatief
	Mate waarin Entree voorziet in het beleven van de kwaliteit (functionele en visuele relatie en verblijfskwaliteit)	Mate van verandering	Kwalitatief
Historische (steden) bouwkunde	Mate waarin verandering plaatsvindt van statusgebieden: beschermde stads- gezichten Monumenten en cultureel erfgoed	Aard en aantal veranderingen	Kwalitatief
	De mate waarin cultuurhistorische waardevolle structuren en elementen veranderen. Het betreft hier de bebouwing en heeft betrekking op de samenhang van structuren.	Mate en aard van verandering	Kwalitatief

Tabel 4.4: Toelichting op klasse-indeling effectbeoordeling Ruimtelijk beeld.

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.

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)

Tabel 4.5: Toelichting op klasse-indeling effectbeoordeling Historische geografie.

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.

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)

Tabel 4.6: Toelichting op klasse-indeling effectbeoordeling Historische (steden)bouwkunde.

4.3 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.

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 m2	Kwalitatief

Tabel 4.7: Beoordelingskader Archeologie.

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

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)

Tabel 4.8: Toelichting op klasse-indeling effectbeoordeling Aantasting archeologische verwachting.

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.

5. Effectbeschrijving en -beoordeling

5.1 Effectbeschrijving en -beoordeling stedelijk landschap

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 vrije busstroken wordt de Afrikaweg onderdeel van de stad en een echte entree van Zoetermeer. Entree wordt naast doorgaansgebied vooral 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 de beide planvarianten wordt het station via het Entreegebied 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 ervoor zorgen dat Centrum-West de overgang van Entree naar binnenstad markeert.

De Binnenstad en het station worden zo beter op elkaar en hun omgeving gehecht 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 Groen-blauwe Kraag rondom de verbinding vormen tussen verschillende parken in de omgeving; Arianepark, Westerpark, Bossenpark 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.

Conclusie

De ruimtelijke structuur krijgt in beide planvarianten 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. Er is voor beide planvarianten sprake van een zeer positief effect (++).

Ruimtelijk beeld

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.

De Ontwikkelvisie beschrijft de ruimtelijke structuur, de inrichting van de openbare ruimte en de bouwblokken. Voor te realiseren gebouwen bepaalt de Ontwikkelvisie de plaats, afmetingen en functies (programma) van gebouwen, terwijl het Beeldkwaliteitsplan zich uitspreekt over de vormgeving, detaillering en materialisering van de gebouwen. In de Ontwikkelvisie wordt beschreven hoe de ruimtelijke ontwikkeling zich zal voegen in de omgeving en aansluiten op de aan het plangebied grenzende wijken. Ook wordt de opzet van de bouwblokken geschetst en de inrichting van de openbare ruimte. De Ontwikkelvisie is verder het programma van de gebouwen beschreven, een ambitieus mobiliteitsplan, en overige duurzaamheidsaspecten waaronder energiehuishouding, klimaatadaptatie en biodiversiteit.

De Ontwikkelvisie bouwt voort op het Masterplan Entree. Hoofdpijnen en ambities zijn overgenomen en verder uitgewerkt. Daarbij zijn voor verschillende aspecten, doelen en planessenties benoemd, die zijn uitgewerkt naar meer concrete ontwerpprincipes en richtlijnen. Ontwerpprincipes en richtlijnen zijn steeds terug te voeren op het beoogde doel en een essentie. Zodoende hebben gemeente en andere betrokken partijen voldoende houvast bij de uitwerking van bouwplannen, zonder dat het op de langere termijn van de realisatie van heel Entree een knellend keurslijf vormt. Deze opbouw is met name belangrijk voor de principes van het stedelijk bouwblok omdat hierin is vastgelegd aan welke richtlijnen de ontwerpen voor de verschillende bouwblokken van Entree en de gebouwen van zo'n blok moeten voldoen om van Entree een aantrekkelijk stedelijk geheel te maken met voldoende samenhang en eveneens voldoende variatie. Naast de stedelijke schaal van het gebied is daarin de menselijke maat een belangrijk criterium. Bij zowel de gebouwen als bij de inrichting van de buitenruimte is het creëren van een gezonde leefomgeving een belangrijk doel. Stimulansen om te bewegen gaan hand in hand met het terugdringen van automobiliteit. Het streven is om vanuit de woningen de benodigde voorzieningen (inclusief openbaar- en deelvervoer) zo goed en snel te voet en per fiets bereikbaar te maken dat voor veel bewoners de particuliere auto overbodig wordt. De 'Groen-blauwe' Kraag die de bouwblokken van Entree zal omsluiten zorgt voor voldoende groen en water in de woonomgeving en regelt de aansluitingen voor langzaam verkeer op de omliggende wijken. Het groen en het water bieden beweegruiimte aan bewoners maar ook ruimte voor ecologische doeleinden zoals biodiversiteit. Voor alle duurzaamheidsaspecten worden zowel aan de gebouwen als voor de buitenruimte specifieke eisen gesteld om van Entree een toekomstbestendige wijk te maken.

De binnengebieden in de stedelijke blokken worden verbonden met elkaar door een "binnentuin-route". De binnentuinen zullen private ruimtes herbergen, maar vooral veel collectieve groene ruimtes, waar ontmoeting en sport cq spelen mogelijk is.

Afrikaweg

In Entree gaat het 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 levendige stadsstraat zorgt 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.

Boerhaavelaan

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.

Bredewater/Abdissenbos

Het Bredewater houdt zijn huidige functies, maar krijgt een andere invulling. Het huidige stenige profiel zal zoveel 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. Het noordelijke deel wordt omsloten door het Abdissenbos, deze zal een zelfde opzet verkrijgen als het Bredewater.

Zowel binnengebieden van de nieuwe bebouwing als de ruimte langs het Bredewater, Abdissenbosen 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. Groen en water wordt in Entree actief ingezet als kwalitatieve toevoeging aan de leefomgeving. Voor de beleving, voor klimaatadaptatie, ecologie 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.

Dwarsstraten

Op een groot aantal plekken worden nieuwe oost-west verbindingen gecreëerd, die voor voet en fiets goed toegankelijk zijn. Op een tweetal plekken wordt de oost- en westzijde van Entree daadwerkelijk door middel van gelijkvloerse kruisingen verbonden. De meest noordelijke dwarsstraat is de Centrumstraat, daar waar ook in levendig programma wordt voorzien en die op haar beurt ook weer aansluit op Driemanspolder en Meerzicht.

Woonmilieus

Door deze wijk structuur worden 3 type woonmilieus te creëren, met elk hun eigen kwaliteiten en ondersteunend aan verschillende leefstijlen en doelgroepen.

Aan de Afrikaweg wordt een dynamische leefstijl gefaciliteerd met een woonmilieu dat zich bevindt te midden van allerlei stedelijke reuring. Men gebruikt de stad als huiskamer voor werk, ontspanning, sport en ontmoetingen. De plinten met veel publieks voorzieningen zijn ondersteunend aan deze leefstijl. Er is ruimte voor collectieve voorzieningen op gebouwniveau om zowel facilitair deze leefstijl te ondersteunen als in de hang naar gemeenschap. De binnentuinen in de blokken zijn met hun rustige en semi-publieke karakter een plek waar dit woonmilieu rust vindt met de mogelijkheid om ook hier een sociale gemeenschap te vormen.

De dwarsstraten zijn heel bewust autovrij gemaakt. Hier kan een straatleven worden gefaciliteerd. Vele voordeuren aan de straat zorgen ervoor dat de omliggende woningen een gevoel van eigenaarschap krijgen over de straat. Hier is ruimte voor klassiek burenccontact en spelende kinderen voor de deur. Hiermee wordt een levensstijl ondersteund die meer op zoek is naar harmonie met de brede maatschappij en in de straat een stukje ruis vindt die het leven gezellig maakt. De vergroening in de

dwarsstraten zorgt voor meer woonkwaliteit en zorgt er bovendien voor dat er een koel milieu is. Alle dwarsstraten bieden bovendien toegang tot de binnentuinen, waarmee ze een belangrijk onderdeel vormen van een meer informele groene route tussen de verschillende binnentuinen.

Bredewater en Boerhaavelaan faciliteren een woonmilieu dat meer gericht is op het groene netwerk van Zoetermeer. Zodra je hier uit de voordeur stap sta je aan de groenstructuren die je door de stad heen en naar de buitengebieden brengen. Je woont hier met uitzicht op het groen en de ruimte om direct aan een hardloop- of wielerronde te beginnen. De inrichting moedigt gezond bewegen aan. Er is niet zoveel sprake van ontmoetingsruimte rondom de woning waarbij wel verbinding is met de binnentuinen.

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 (++)

Indicator	Minimum-alternatief	Maximum-alternatief
Ruimtelijke structuur	++	++
Ruimtelijk beeld	++	++

Tabel 5.1: Effectbeoordeling stedelijk Landschap.

5.2 Effectbeschrijving en -beoordeling cultuurhistorie

In deze paragraaf wordt het effect van de ontwikkeling Entree beschreven op de indicatoren 'Historische geografie (landschap) en 'Historische (steden)bouwkunde'. Bij die laatste ingegaan op zowel de stedenbouwkundige structuur van het gebied en Zoetermeer, als op cultuurhistorisch waardevolle panden. De paragraaf wordt afgesloten met de tabel effectbeoordeling cultuurhistorie.

Historische geografie (landschap)

Het effect van de ingrepen in het plangebied op het landschap zijn vrijwel nihil.. 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).

Historische (steden)bouwkunde

Er is sprake van verstoring van de historisch stedenbouwkundige structuur, de H-structuur,. 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 stadsstraat 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 stadsstraat die twee wijken moet gaan verbinden. De H-structuur is als cultuurhistorisch waardevolle structuur opgenomen in de Inventarisatie Post 45. In de tweede helft van 2025 zal in opdracht van het college een voorselectie worden gemaakt van nieuw aan te wijzen gemeentelijk beschermde stadsgezichten. De H-structuur staat op de groslijst van de voorselectie.

Het effect hiervan is dat het idee van de groeikern Zoetermeer met op zichzelf liggende, naar binnen georiënteerde wijken wordt losgelaten. Er wordt figuurlijk een brug geslagen tussen de wijken Meerzicht en Driemanspolder. Deze 'inbreiding' betekent een nieuwe fase in (het denken over) de ontwikkeling van de stad Zoetermeer, waarvan de consequenties wat het cultureel erfgoed betreft, onvoldoende zijn doordacht. De inbreiding zorgt wel voor een betere onderlinge verbondenheid tussen de verschillende wijken.

De historische bouwkunde in het gebied wordt aangetast door de voorgenomen sloop van historisch bouwkundige elementen, te weten de cultuurhistorisch zeer waardevolle panden Bredewater 4-14 en Bredewater 16 en het complex aan het Kinderen van Versteeghplein. Met betrekking tot de panden Bredewater 4-14 en Bredewater 16 is in paragraaf 3.3 uitgebreid ingegaan op de besluitvorming van sloop-nieuwbouw voor deze panden. 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 ook het Poortgebouw en de Mandelabrug maken onderdeel uit van het Inventarisatie- en selectieproject naoorlogs erfgoed Zoetermeer 1945-1990. De Mandelabrug en het complex aan het Kinderen van Versteeghplein zullen wellicht worden aangewezen als gemeentelijk monument in het kader van de op dit moment uitgevoerde voorselectie voor nieuwe gemeentelijke monumenten in opdracht van het college.

Er worden binnen de invloedssfeer van beschermd stadsgezicht Voorweg geen bouwvolumes toegevoegd die het beschermd stadsgezicht zouden kunnen schaden.

Het effect van het plan in het plangebied op de historische (steden)bouwkunde, en dus cultuurhistorie, is negatief, omdat de gedachte, de stedenbouwkundige structuur inclusief de parkway en de bebouwing van de groeikernperiode van Zoetermeer worden aangetast.

Indicator	Minimum-alternatief	Maximum-alternatief
Historische geografie (landschap)	0	0
Historische (steden) bouwkunde	--	--

Tabel 5.2: Effectbeoordeling Cultuurhistorie.

5.3 Effectbeschrijving en -beoordeling archeologie

Omdat er in het plangebied geen archeologische verwachting geldt (en er geen archeologische monumenten en terreinen aanwezig zijn) is er geen sprake van verstoringen of doorsnijdingen en daarmee geen sprake van een eventuele aantasting (score 0). Omdat er zich in het plangebied van Entree geen archeologische monumenten of terreinen bevinden, is er geen sprake van een eventuele verstoring of doorsnijding (score 0).

Indicator	Minimum-alternatief	Maximum-alternatief
Aantasting archeologische verwachting	0	0
Verstoring / doorsnijding archeologische monumenten en terreinen	0	0

Tabel 5.3: Effectbeoordeling Archeologie.

5.4 Samenvatting effectbeschrijving en -beoordeling ruimtelijke kwaliteit

Onderstaande tabel geeft een samenvatting weer van de effectbeoordelingen.

Indicator	Minimum-alternatief	Maximum-alternatief
<i>Stedelijk Landschap</i>	++	++
<i>Cultuurhistorie</i>	--	--
<i>Archeologie</i>	0	0

Tabel 5.3: Samenvatting effectbeschrijving

6. Mitigerende en compenserende maatregelen

Op de onderwerpen Stedelijk Landschap en Archeologie zijn mitigerende en/ of compenserende maatregelen niet aan de orde. Immers, op Stedelijk Landschap is het effect van Entree positief (++) beoordeeld en bij Archeologie is het effect neutraal (0).

Op het onderwerp van Cultuurhistorie wordt het effect van Entree negatief (--) beoordeeld. Er zijn geen mitigerende of compenserende maatregelen die dat effect naar boven kunnen bijstellen.

7. Leemten in kennis

De beoordeling is uitgevoerd op een bepaald abstractieniveau, namelijk op basis van de ontwikkelvisie en het beeldkwaliteitsplan. De specifieke invulling en detaillering per plot vindt later in het kader van de omgevingsvergunning plaats.

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. Er zijn verder geen leemten in kennis die een goede effectbeoordeling in de weg staan.

8. Samenvatting

De ruimtelijke structuur krijgt in beide 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 doorganggebied 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 relatief groot in negatieve zin. De plannen betekenen een grote aantasting van de historische stedenbouw, omdat één van de basisprincipes van het ontwerp van het Structuurplan 1968, de het ontwerp van de new town Zoetermeer, wordt losgelaten. De H-structuur, een cultuurhistorisch waardevolle structuur, wordt door het wijzigen van de Afrikaweg van een parkway in een stadsstraat aangetast. De plannen betekenen ook een zeer grote aantasting van de historische bouwkunde door (gedeeltelijke) sloop van drie panden met een hoge monumentale waarde, te weten Bredewater 4-14, Bredewater 16 en deels het complex Kinderen van Versteeghplein. Bredewater 16 is zelfs landelijk van monumentale waarde. Met sloop van deze panden gaat een belangrijk deel van het cultureel erfgoed van Zoetermeer verloren. Geconcludeerd kan worden dat de plannen onherroepelijk een ontkenning van de geschiedenis van de groeikernperiode van Zoetermeer en een vernietiging van het Zoetermeerse cultureel erfgoed betekenen.

Er zijn geen archeologische waarnemingen of vondsten in het gebied. Er hoeft geen bureauonderzoek of ander vervolgonderzoek plaats te vinden bij bouwwerkzaamheden. Er zou alleen sprake kunnen zijn van een toevalsvondst.