

## COLOFON

### **Uitgave**

Provinciaal Bestuur van Zuid-Holland  
Postbus 90602  
2509 LP 's-Gravenhage  
telefoon 070-4416611

### **Samenstelling/Productie**

mw. drs. J. Bookelman  
mw. J. Chabinath  
mw. I. Ender  
mw. drs. M. Höfkens  
M. van Ingen  
mw. drs. S.R. Jonkergouw  
mw. drs. M. Keerweer  
drs. M. Koenders  
mw. drs. L.A. Nizet  
mw. drs. M. Polman  
mw. drs. C. Scheffer  
drs. A. Schuurman  
ir. M. Verwey

### **Begeleidingscommissie**

D. Brouwer de Koning  
W. de Jong  
drs. W.B.J. Polman  
ir. D. van der Veen  
ir. J. G. Wegner

### **Vormgeving**

Facilitaire Dienst, Bureau Vormgeving

### **Druk**

Rooduyn vorm & druk

's-Gravenhage, september 1995

---

**A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING**

M.H.J. Koenders

januari 1992

**B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK**

C. Scheffer

juli 1992

**C. INVENTARISATIE**

C. Scheffer

1992

## INHOUDSOPGAVE

### A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

#### 1. INLEIDING

#### 2. FYSISCHE GESTELDHEID

2.1 Bodemgesteldheid

2.2 Afwatering

#### 3. GRONDGEBRUIK

3.1 Agrarisch grondgebruik

3.2 Niet-agrarisch grondgebruik

3.3 Ontwikkelingen na 1945

3.4 Visuele karakteristiek (landelijk gebied)

#### 4. INFRASTRUCTUUR

4.1 Landwegen

4.2 Wateren

4.3 Dijken en kaden

4.4 Spoorwegen

4.5 Nutsvoorzieningen

#### 5. NEDERZETTINGSONTWIKKELING

5.1 Algemeen

5.2 Kernen

5.2.1 Zoetermeer

5.2.1.1 Bewonings- en ontginningsgeschiedenis tot 1850

5.2.1.2 Ruimtelijke ontwikkeling 1850-1945

5.2.1.3 Functionele ontwikkeling 1850-1945

5.2.1.4 Ontwikkelingen na 1945

5.3 Verspreide bebouwing

### LITERATUURLIJST

### GEBRUIKTE KAARTEN

### BIJLAGEN

**B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK**

**C. INVENTARISATIE**



## A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

### 1. INLEIDING

De gemeente Zoetermeer (MIP-regio Delf- en Schieland) heeft een centrale ligging binnen de provincie Zuid-Holland, min of meer op een vergelijkbare onderlinge afstand van de steden Den Haag, Leiden, Gouda en Rotterdam. In het noorden grenst Zoetermeer aan Leidschendam, Zoeterwoude en Rijneveld. Ten zuiden bevinden zich de gemeenten Nootdorp, Pijnacker, Berkel en Rodenrijs en Bleiswijk (zie **figuur 1**).

Zoetermeer heeft een oppervlakte van 37,27 km<sup>2</sup>. Een klein deel hiervan (55 ha) bestaat uit binnenwater (voornamelijk zandwinplassen). Op 1 januari 1991 telde de groeikern 99.092 inwoners (qua bevolkingsomvang de vijfde plaats binnen de provincie). In de loop van datzelfde jaar werd nog de grens van 100.000 overschreden. De snelle naoorlogse groei (zie hoofdstuk 5) leidde tot een hoge bevolkingsdichtheid, te weten 2.699 personen per km<sup>2</sup> landoppervlak (1 januari 1991).

De huidige gemeente Zoetermeer ontstond in 1935 door samenvoeging van de voormalige gemeenten Zoetermeer (westelijk deel) en Zegwaard (oostelijk deel). De begrenzing die deze twee oude ambachtsheerlijkheden rond het midden van de vorige eeuw hadden, is nu nog voor een groot deel intact (vergelijk **fig. 1b** en **3a\**). Deze volgt veelal oude poldergrenzen, herkenbaar aan kaden en waterlopen. In het zuiden valt de gemeentegrens plaatselijk samen met de Landscheiding, een middeleeuwse dijk (waterscheiding) tussen de hoogheemraadschappen van Rijnland (ten noorden) en Delfland (ten zuiden). Waar de gemeentegrens bestaande polders doorsnijdt, heeft deze allereerst een administratief karakter. Dat geldt ook voor een groot deel van de zuidelijke begrenzing. Hier heeft Zoetermeer zich vrij recent uitgebreid ten koste van de gemeenten Pijnacker en Berkel en Rodenrijs.

---

## 2. FYSISCHE GESTELDHEID

### 2.1. Bodemgesteldheid

Het grootste deel van het grondgebied van Zoetermeer is inmiddels bebouwd. Het proces van verstening schrijdt nog steeds voort. In het resterende open polderlandschap, in gebruik voor agrarische doeleinden (par. 3.1), ligt zeeklei aan de oppervlakte. Deze is wisselend van samenstelling. In het oosten en zuidoosten liggen vooral kalkrijke kleigronden die hier en daar zand bevatten (kwelderafzettingen). Naar het westen/noordwesten vertoont de bodem een zwaardere structuur; de klei in de bovengrond is kalkarm en bevat geen zand meer. De verschillende klei-afzettingen zijn tot stand gekomen tijdens de periode van het Subboreaal (3000-700 voor Chr.). In die tijd had de zee nog vrij toegang tot deze regio via een aantal gaten in de zich ontwikkelende strandwallenkust. De mariene sedimentatie eindigde rond 2300 voor Christus toen de strandwallenkust, op enkele riviermondingen na, gesloten raakte. Ter onderscheiding van latere mariene afzettingen duidt men de sedimenten uit het subboreaal aan als "oude zeeklei".

Achter de inmiddels gesloten kustzone kwam vervolgens op grote schaal veengroei op gang. Vanwege een stagnerende afwatering konden afgestorven plantenresten niet volledig verteren maar hoopten zich op tot een dikke (veen)laag. Temidden van dit metersdikke veenpakket ontstond een natuurlijke waterplas, het Zoetermeer(se Meer). Binnen de gemeente Zoetermeer is van deze uitgestrekte veengronden praktisch niets meer over als gevolg van ontginning en met name turfwinning (paragraaf 3.2). De waterplassen die daarbij ontstonden, werden later drooggemaakt. De oude zeeklei kwam toen (weer) aan de oppervlakte te liggen.

De bodem binnen de droogmakerijen (par. 2.2) is uitgesproken vlak. Van reliëf is, afgezien van de aan de landbouw onttrokken gronden (par. 3.4) geen sprake. De hoogteligging van de polders varieert van -3,8m NAP in het noorden (Zoetermeerse Meerpolder) tot -5,7m NAP in het zuiden (Noordpolder). Er is overigens geen sprake van een eenduidige afhelling van het grondgebied.

### 2.2. Afwatering

Het Zoetermeerse grondgebied was tot halverwege deze eeuw verdeeld over een tiental polders die op hun beurt weer binnen drie verschillende hoogheemraadschappen waren gelegen. Vijf polders - Zoetermeerse Meerpolder, (Nieuwe) Driemanspolder, Drooggemaakte Grote Polder, Zoetermeerse of Nieuwe Drooggemaakte Polder en Palensteinse Polder - behoorden tot het hoogheemraadschap Rijnland en loosden hun water in noordelijke richting op de Oude Rijn. Vier polderdelen in het zuiden van de gemeente - Polder van Nootdorp, Nieuwe of Drooggemaakte Polder, Noordpolder van Delfgauw en Droogmaking in de Oude Polder van Pijnacker - vallen onder Delfland. Deze wateren af naar het zuiden via de Delftse Schie op de Nieuwe Maas. De in het oosten gelegen Binnenwegse Polder behoort tot het hoogheemraadschap van Schieland en loost in zuidoostelijke richting op de Rotte.

Toen het grondgebied van Zoetermeer nog bedekt was door veen geschiedde de afwatering geheel langs natuurlijke weg via diverse veenstroompjes. Bij de ontginning van het veengebied werden sloten en weteringen gegraven voor een betere afvoer. Sluizen, aangelegd in dijken en kaden, moesten na verloop van tijd zorg dragen voor de scheiding van binnen-, boezem- en buitenwater. De invoering van windbemaling in de 15e eeuw betekende een belangrijke stap vooruit in de beheersing van het binnenwater. De grootschalige verveningsactiviteiten zouden de situatie echter radicaal wijzigen (par. 3.2). Naast het reeds bestaande Zoetermeerse Meer werden er in het kader van de turfwinning omvangrijke plassen uitgebaggerd die grote delen van de huidige gemeente in beslag namen. De droogmaking van de talrijke waterplassen nam een aanvang met de inpoldering van het Zoetermeerse Meer (1614-1616). Daarop volgde de droogmaking van de Driemanspolder (1668), Binnenwegse Polder (1706), Palensteinse Polder (1762), Drooggemaakte Grote Polder en Zoetermeerse of Nieuwe Drooggemaakte Polder (beide in 1771), Nieuwe of Drooggemaakte Polder (1789), Polder van Nootdorp (1844), Droogmakerij in de Oude Polder van Pijnacker (1862) en de Noordpolder van Delfgauw (1875). De 17e en 18e eeuwse droogmakerijen werden alle gerealiseerd met behulp van windkracht. In de 19e eeuw werden ook stoomgemalen ingezet. Zo kwam de - slechts voor een klein deel binnen de gemeente gelegen - Polder van Nootdorp in 1844 tot stand met behulp van drie windmolens en twee stoomgemalen. In 1876 werd een stoomgemaal in gebruik genomen voor bemaling van de Driemanspolder; zo ook in 1877 voor de Zoetermeerse of Nieuwe Drooggemaakte Polder. Windmolens bleven vooralsnog echter in de meeste polders primair verantwoordelijk voor de afwatering.

Na de eeuwwisseling voltrok zich echter een snelle modernisering in de bemalingstechniek. Windmolens, en ook stoomgemalen, maakten plaats voor gemalen die door een zuiggas-, diesel- of elektromotor werden aangedreven. Anno 1940 was alleen nog voor de Driemanspolder een drietal windmolens in gebruik (overigens buiten de gemeente gelegen) met daarnaast een motorgemaal. Vier andere polders werden droog gehouden door zuiggas- en dieselmotorgemalen (Drooggemaakte Grote Polder, Palensteinse Polder, Noordpolder van Delfgauw, Binnenwegse Polder). Vijf droogmakerijen waren reeds volledig afhankelijk van elektrische gemalen (Zoetermeerse Meerpolder, Zoetermeerse of Nieuwe Drooggemaakte Polder, Polder van Nootdorp, Nieuwe of Drooggemaakte Polder, Droogmakerij in de Oude Polder van Pijnacker). Van de ruim twintig poldermolens, die omstreeks 1850 binnen de huidige gemeentegrenzen aanwezig waren, rest er anno 1992 geen enkele meer. Alle motorgemalen zijn inmiddels geëlektrificeerd.

Na de Tweede Wereldoorlog zijn vier polders geheel of gedeeltelijk opgeheven in verband met de grootschalige uitbreidingen van Zoetermeer. Zo hield de Zoetermeerse of Nieuwe Drooggemaakte Polder op te bestaan. De Palensteinse Polder, de Driemanspolder en de Binnenwegse Polder werden gedeeltelijk ontpolderd. Voor zover deze gronden bebouwd zijn, loost men hier het overtollige water via een rioleringsstelsel. Onbebouwde delen (waaronder recreatieparken, sportterreinen en landbouwgrond) wateren bovengronds af via singels, sloten en weteringen.

---

### 3. GRONDGEBRUIK

#### 3.1. Agrarisch grondgebruik

De oorspronkelijke vorm van grondgebruik, die van gemengd agrarisch bedrijf op veen, is na de Middeleeuwen praktisch geheel verloren als gevolg van turfwinning (par. 3.2). De veenplassen, die daarbij ontstonden, werden nog vergroot door de werking van wind en golfslag. Slechts enkele delen bleven gespaard (bewoningskern, dijken, wegen). Dit had tot gevolg dat rond het begin van de 17e eeuw de basis voor het agrarisch bedrijf zowel letterlijk als figuurlijk was weggeslagen.

Na de droogmaking van de veenplassen kreeg men weer de beschikking over grond die goed bruikbaar bleek voor de landbouw (par. 2.1). Hoewel tussen de eerste droogmakerij (1616) en de laatste (1875) ruim twee en een halve eeuw tijdverschil bestaat, ging men bij de inrichting van de nieuw aangewonnen gronden steeds op een zelfde rationele wijze te werk. De ontsluiting geschiedde door rechthoekige wegen en waterlopen, op regelmatige onderlinge afstand. Daarbinnen paste men een systematische verkaveling toe in lange stroken en rechthoeken (zie **figuur 4a**).

Het gebruik dat van de nieuwe gronden gemaakt kon worden werd bepaald door de bodemsamenstelling. Het grootste deel van deze kleigronden leende zich prima voor de akkerbouw. Zo was rond 1850 circa 65 procent van het gemeentelijk grondgebied in gebruik als bouwland (voornamelijk graan, aardappelen en peulvruchten), het overige als grasland. In het noordwesten (Zoetermeerse Meerpolder) bezat de bodem een minder gunstige structuur (par. 2.1) waardoor hier vooral veeteelt werd bedreven. Behalve melk produceerden de boeren ook andere soorten zuivel. Zo was de Zoetermeerse boter een begrip in de wijde omgeving.

Tot 1945 traden er maar weinig veranderingen op in de verhouding akkerland/weiland. De hoeveelheid weiland nam wat toe, met name tijdens de landbouwcrisis van de jaren tachtig van de 19e eeuw. Binnen de akkerbouw legde men zich in sterke mate toe op de verbouw van suikerbieten, kool en ook peulvruchten. Op veel bedrijven werden ook mestvarkens gefokt ter aanvulling van het inkomen. In de eerste helft van deze eeuw verhuisde de zuivelproductie van de boerderij naar de fabriek. In de directe omgeving van Zoetermeer kwam enige glasteelt op. De tuinbouwsector als geheel kreeg echter maar weinig betekenis. De verkavelingsstructuur onderging een schaalvergroting. Stroken werden samengevoegd tot rechthoekige blokken, met name op de als akkerland gebruikte gronden (vgl **fig. 4a/b**). Na demping van sloten werd de detailontwatering daar verzorgd middels drainage. Dit schaalvergrotingsproces is na 1945 voortgezet waardoor de kavelomvang nog verder is toegenomen (vgl **fig. 4b/c**).



### 3.2. Niet-agrarisch grondgebruik

De belangrijkste vorm van niet-agrarisch grondgebruik was de vervening. Deze werd uitgevoerd ten behoeve van de turfwinning. Hoewel men ook voor lokaal verbruik zal hebben verveend, nam deze activiteit pas grootschalige vormen aan nadat vanaf circa 1200 de behoefte aan brandstof snel toenam door de opkomst van steden in de regio (Rotterdam, Delft, Gouda, Den Haag).

Het veen, dat zich over grote delen van Midden-Holland uitstreckte, werd aanvankelijk alleen boven de grondwaterspiegel gedolven ("droge vervening"). De vraag naar turf was echter zo groot dat het daar niet bij bleef. In de eerste helft van de 16e eeuw ging men over tot "natte vervening". Nu haalde men met behulp van de baggerbeugel ook het veen onder de grondwaterspiegel weg. Smalle stroken veenland werden uitgespaard om het uitgebaggerde veen te laten drogen (zetwallen of legakkers). Deze brokkelden echter vrij gemakkelijk af. Zo ontstonden uitgestrekte waterplassen met daartussen "drijvende landen"; onvergraven veenrestanten waarop bebouwing, wegen en dijken waren gelegen (zie fig. 2).

Na afloop van de vervening zakte de lokale economie in elkaar. Deels uit algemeen belang, maar vooral uit particulier winstbejag begon men in het begin van de 17e eeuw met droogmaking van de veenplassen (par. 2.2). Met de droogmaking van de Noordpolder van Delfgauw (1874-1875) verdween de laatste waterplas. De eventueel nog aanwezige sporen van de oude veenverkaveling werden, evenals de verveningsrestanten (onder andere zetwallen), uitgewist c.q. opgeruimd bij de inrichting van het nieuwe land.

Een andere niet-agrarische activiteit die min of meer een gevolg is geweest van de vervening, was de visserij. Deze zal - veelal als bijverdienste - zijn bedreven in de zich steeds verder uitbreidende waterpartijen. De droogmakingsactiviteiten betekenden natuurlijk het einde van de visvangst.

### 3.3. Ontwikkelingen na 1945

Het ruimtebeslag door nederzettingsgroei in de periode 1850-1945 bleef beperkt tot enkele lineaire uitbreidingen (vgl fig. 4a en b). Dat veranderde toen Zoetermeer in 1966 door de rijksoverheid werd aangewezen als groeikern. In snel tempo verrezen nieuwe woonwijken en bedrijfsterreinen rond de vooroorlogse bebouwing. Een grote zandwinplas in het noorden van de gemeente werd ingericht als recreatiegebied (Noord-Aa) (vgl. fig. 4c en d). De agrarische nederzetting ontwikkelde zich tot een forensenstad die inmiddels een omvang heeft bereikt van 100.000 inwoners! Zo'n 60 à 70 procent van het voormalige landbouwareaal is inmiddels onttrokken aan agrarisch gebruik. Het resterende landelijk gebied zal in de toekomst nog verder worden ingekrompen ten behoeve van verdere nederzettingsuitbreiding.

#### 3.4. Visuele karakteristiek (landelijk gebied)

Het nog resterende droogmakerijenlandschap van Zoetermeer wordt gekenmerkt door vlakke, laaggelegen open polders die verkaveld zijn in grote blokken en rechthoeken. Het merendeel hiervan bestaat uit bouwland. Alleen de Zoetermeerse Meerpolder is bijna geheel in gebruik als weiland. De verkaveling is er wat kleinschaliger. De polders worden begrensd door dijken. Deze zorgen, samen met de singelbeplanting langs polderwegen, voor geleiding van de open ruimte. Andere beeld dragers zijn de twee spoorlijnen (par. 4.4) en de autosnelweg Den Haag-Utrecht (A12). De grote waterplas van het recreatiegebied de Noord-Aa wordt aan de noordzijde begrensd door hoogopgaand geboomte. Vanuit alle delen van het buitengebied heeft men zicht op de bebouwing van Zoetermeer. Een markant oriëntatiepunt in het zuiden van de gemeente is de bijna 50 meter hoge watertoren aan de Stationsstraat.

---

## 4. INFRASTRUCTUUR

### 4.1. Landwegen

Tot in de 19e eeuw waren de meeste wegen binnen de gemeente onverhard. Een uitzondering daarop was de interlokale oostwest-verbinding die Zoetermeer/Zegwaard onder meer verbond met Benthuizen (oostelijk) en Leidschendam (westelijk). Deze weg, die tevens regionale betekenis had als schakel in de verbinding Den Haag-Gouda, was omstreeks 1850 al voorzien van een verharding (vermoedelijk puin of grind). Het grootste deel van de bebouwing was hierlangs gegroepeerd. De dorpskern van Zoetermeer en Zegwaard kende al sinds enige tijd een bestrating. De overige wegen binnen de gemeente hadden een toplaag van klei. In tijden van regen en dooi zal het verkeer hiervan bepaald veel hinder hebben ondervonden.

Het merendeel van de landverbindingen volgde het patroon van kaden en polderdijken. Binnen de polders lagen enkele wegen met een louter lokale functie. Hun beloop werd bepaald door de rechtlijnige verkavelingsstructuur. Daarop bestond één uitzondering. Dat was de Molenweg (later Stationsstraat) die van Zoetermeer/Zegwaard in zuidelijke richting liep, dwars door de strokenverkaveling van de Palensteinse Polder (**figuur 4a**).

In de tweede helft van de 19e eeuw kreeg het wegennet van Zoetermeer een flinke opknapbeurt. De meeste verbindingen werden toen voorzien van een grindlaag. Na de eeuwwisseling leidde de opkomst van nieuwe vervoermiddelen (fiets, bus, vrachtwagen, auto) tot de toepassing van nieuwe verhardingsmaterialen (onder andere teer en beton). Omstreeks 1945 hadden praktisch alle wegen een verhard wegdek.

Even vóór de Tweede Wereldoorlog kwam binnen de gemeente Zoetermeer het traject van de rijksweg Den Haag-Utrecht (A12) gereed. De aanleg vond plaats evenwijdig aan de reeds bestaande spoorlijn Den Haag-Gouda (par. 4.4). Over de haaks hierop gelegen Stationsstraat (voorheen Molenweg) werd een viaduct gebouwd. Tevens kwam hier een afslag (zie **figuur 4b**). Deze afslag is later vervangen door een tweetal nieuwe afritten ten oosten en ten westen ervan (**figuur 4d**). In verband met nederzettingsuitbreiding werd omstreeks 1930 een nieuwe weg aangelegd tussen de Stationsstraat en de Rokkeveense Weg (Molenstraat). Iets zuidelijker kwam een tweede dwarsverbinding tot stand (Groeneweg)(vgl. **fig. 4b en 5**).

Na 1945 onderging de gemeentelijke infrastructuur talrijke wijzigingen. Tot circa 1965 was er nog sprake van een min of meer gematigde nederzettingsgroei. Na aanwijzing van Zoetermeer tot groeikern in 1966 kwam daarin echter snel verandering. De nieuwe grootschalige uitbreidingen gingen gepaard met uitleg van het lokale stratenpatroon. Tevens werden nieuwe wijkontsluitingswegen gerealiseerd (vgl. **fig. 4c en d**).

### 4.2. Wateren

De vele waterlopen (sloten, tochten en vaarten) binnen de gemeente vervullen primair een rol in de afwatering (par. 2.2). Slechts de Delftse en de Leidse Wallenwetering hadden een verkeersfunctie als vaarweg tussen genoemde plaatsen. Bij Zoetermeer kruiste deze waterweg - tevens voormalige gemeentegrens tussen Zoetermeer en Zegwaard - de oude landweg van

Den Haag naar Gouda (**figuur 4b**). In de 19e eeuw hadden de Delftse en Leidse Wallenwetering reeds sterk aan betekenis ingeboet. Incidenteel werden ze nog gebruikt voor vrachtvervoer. Daaraan kwam definitief een einde toen, ten behoeve van de na-oorlogse uitleg van Zoetermeer, de vaart gedeeltelijk werd gedempt.

De waterplassen op Zoetermeers grondgebied zijn alle van (tamelijk) recente datum. Zonder uitzondering hebben ze een kunstmatige oorsprong. De oudste, de Plas van Poot, ligt in het oosten van de gemeente. Deze dateert uit de jaren '30 en is ontstaan als gevolg van kleiwinning, vermoedelijk in verband met de aanleg van de autoweg Den Haag-Utrecht (par. 4.1). De overige plassen zijn gevormd in de jaren '70 en '80 door zandwinning op grote diepte. Dit zand werd gebruikt voor het bouwklaar maken van nieuwbouwtterrein.

#### 4.3. Dijken en kaden

Rond de verschillende polders/droogmakerijen liggen dijken. Deze vervullen een functie in de beheersing van rivier- en polderwater. Ten tijde van de eerste ontginningen kwamen (veen)kaden tot stand. Deze lage waterkeringen moesten het kwelwater - afkomstig van nog onontgonnen veengronden - opvangen en zijdelings afleiden. Toen later grootschalige turfwinningactiviteiten plaatsvonden (par. 3.2) werden de veenderijen voorzien van een ringdijk. Bij de inpoldering van de door vervening gevormde waterplassen zullen deze ringdijken - voor zover bruikbaar - zijn opgenomen in het stelsel van waterkeringen rond de droogmakerijen.

Een bijzondere waterkering is de zogenaamde Landscheiding. Dit dijklichaam markeert de grens tussen de hoogheemraadschappen van Rijnland en Delfland. De Landscheiding (reeds genoemd in de 13e eeuw) werd aangelegd op initiatief van Rijnland ter bescherming tegen overstromingen vanuit het zuiden. Deze lange dijk loopt vanaf Den Haag-Leidschendam in oostelijke richting, daarbij Zoetermeer aan de zuidzijde passerend. Hij is opgenomen in het patroon van polderdijken. Binnen de gemeente Zoetermeer zijn nog slechts enkele korte stukken van de Landscheiding intact als gevolg van de aanleg van de spoorlijn Den Haag-Gouda en de daarlangs gelegen autosnelweg.

De meeste waterkeringen doen tevens dienst als weg en/of bewoningsas. Dijklichamen van niet-waterstaatkundige oorsprong zijn die van bovengenoemde spoorlijn en autoweg.

#### 4.4. Spoorwegen

Binnen de gemeente Zoetermeer liggen twee spoorlijnen. De oudste is die van Den Haag naar Gouda (1870). De Zoetermeer-Stadslijn (voltooid in 1979) is ruim een eeuw jonger.

De hoofdspoorweg Den Haag-Gouda doorsnijdt het gemeentelijk grondgebied in het zuiden van west naar oost. Eerst volgt deze lijn over een drietal kilometers het tracé van de Landscheiding tussen Rijnland en Delfland (par. 4.3) om daarna, zonder rekening te houden met bestaande verkavelingsstructuren, het droogmakerijenlandschap van Schieland te doorkruisen. Ter hoogte van Zoetermeer/Zegwaard vertoont de spoorweg een lichte knik. Het dorp kreeg bij de opening van de lijn in 1870 een eigen station, ongeveer één kilometer ten zuiden van de kern (**figuur 4a**). Deze aansluiting werd vooral benut voor het goederenvervoer; aanvankelijk praktisch alleen agrarische producten, later - na vestiging van de Nutriciafabriek (circa 1900) tegenover het station - ook goederen van industriële aard. Tussen 1938 en 1965

is het personenvervoer een drietal malen gestaakt maar vervolgens toch weer in de dienstregeling opgenomen. De aanwijzing van Zoetermeer als groeikern leidde definitief tot een vaste aansluiting. In 1966 kwam hier een geheel nieuw station in gebruik (Zoetermeer-Oost).

Toen Zoetermeer halverwege de jaren '60 de functie kreeg van overlooptgemeente voor de regio Den Haag achtte men het noodzakelijk de ontsluiting te verbeteren. Dat gebeurde een tiental jaren later door de aanleg van een nieuw spoorwegtraject, de Zoetermeer-Stadslijn of Sprinterlijn (1977-1979). Deze lijn, een aftakking van de spoorweg Den Haag-Rotterdam Hofplein, loopt in oostelijke richting door de Driemanspolder en verbindt middels een dubbele lus de verschillende uitbreidingswijken van Zoetermeer met elkaar. Binnen de bebouwde kom liggen op korte afstand van elkaar niet minder dan twaalf opstapplaatsen. Op het punt waar de Zoetermeer-Stadslijn en de spoorweg Den Haag-Gouda elkaar raken is een dubbelstation gebouwd als verbindingsschakel tussen beide lijnen (**figuur 4d**).

De eerste aansluiting op het spoorwegnet in 1870 is tijdens de eerste helft van deze eeuw van invloed geweest op de ruimtelijke ontwikkeling van Zoetermeer. Tussen de oude kern en het station kwam in de jaren '20 en '30 lintbebouwing tot stand langs de Molenweg/Stationsstraat. Bij het station en de Nutriciafabriek ontwikkelde zich een klein stationsbuurtje (par. 5.2.1).

#### 4.5. Nutsvoorzieningen

De inwoners van Zoetermeer en Zegwaard kregen in 1917 beschikking over elektrische stroom, nadat een leveringscontract was afgesloten met de elektriciteitscentrale van Delft. Tegenwoordig wordt de distributie van elektriciteit verzorgd door het Elektriciteitsbedrijf Delfland.

Na de oprichting van het drinkwaterbedrijf "De Tien Gemeenten" in 1928 werd Zoetermeer samen met negen andere gemeenten aangesloten op de drinkwaterleiding. Voor het verkrijgen van de nodige leidingdruk bouwde men ten zuiden van de dubbelkern een watertoren (1926-1928). Deze achthoekige, ruim 48 meter hoge toren (gerestaureerd in 1962) is nog steeds in gebruik. De vrije ligging van de watertoren is door een recente uitbreiding van Zoetermeer inmiddels verloren gegaan (vgl. **fig. 4b en d**).

---

## 5. NEDERZETTINGEN

### 5.1. Algemeen

De gemeente Zoetermeer bevat tegenwoordig één "bebouwingsconglomeraat", te weten de gelijknamige nederzetting Zoetermeer. Zoals vermeld in de inleiding (hfdst. 1) was deze dubbelkern tot 1935 verdeeld over twee gemeenten: Zoetermeer (westelijke helft) en Zegwaard (oostelijke helft). De dubbele naam "Zoetermeer-Zegwaard" is tot na de Tweede Wereldoorlog in zwang gebleven (figuur 4b).

Zoetermeer en Zegwaard waren in meerdere opzichten (geografisch, economisch, religieus en sociaal) een eenheid. De bebouwing vormde al zeer vroeg een aaneengesloten lint en men deelde samen één kerk en één school. Voldoende reden om Zoetermeer/Zegwaard in deze beschrijving als één afzonderlijke kern te behandelen. Ten oosten hiervan bevond zich op dezelfde nederzettingen (binnen de vm. gemeente Zegwaard) op korte afstand nog een andere kern, Den Hoorn genaamd. De ontwikkeling van Den Hoorn is tot op zekere hoogte vergelijkbaar met die van zijn westelijke buurman. Na 1950 is de bebouwing van dit gehucht vergroeid met Zoetermeer/Zegwaard. De naam Den Hoorn raakte buiten gebruik. Derhalve ligt het voor de hand om ook deze voormalige kern te behandelen onder de noemer van Zoetermeer (par. 5.2.1).

Het ontstaan van Zoetermeer, Zegwaard en Den Hoorn hangt samen met de ontginning van de eens uitgestrekte veengronden in deze regio (par. 3.2). Wij kunnen dan ook spreken van een typische veenontginningsnederzetting, gekenmerkt door een enkelvoudige lineaire hoofdstructuur. De aanleg van deze occupatie-as gaat terug tot de 12e eeuw. Het Zegwaardse deel dateert van na 1200. Hoewel het voormalige Zegwaard dus jonger is dan het voormalige Zoetermeer kende dit deel van het tweelingdorp een snellere groei. Eind 15e eeuw telde Zegwaard naar schatting zo'n 300 inwoners, tegenover circa 150 in Zoetermeer. Het totaal aantal inwoners bedroeg derhalve ongeveer 450. In de 16e en 17e eeuw ontwikkelde de dubbelkern zich zeer voorspoedig, mede onder invloed van de verveningsactiviteiten (par. 3.2). In 1632 werden binnen Zoetermeer en Zegwaard maar liefst 592 huizen geteld. Uitgaande van een gemiddelde bezetting van vijf inwoners per huis, zou dat neerkomen op een totaal van bijna 3.000 inwoners.

Toen de lokale economie met de beëindiging van de turfwinning in elkaar zakte, onderging het aantal inwoners echter een daling. Anno 1732 waren er nog maar zo'n 2.000 ingezetenen binnen de twee voormalige gemeenten. De bevolkingsomvang zou nog verder afnemen tot circa 1700 eind 18e eeuw. Vanaf omstreeks 1800 zijn, dankzij regelmatig gehouden volkstellingen, meer nauwkeurige gegevens bekend over het bevolkingsverloop. Deze zijn verwerkt in tabel 1 (pag. 13).

Uit de tabel valt op te maken, dat Zoetermeer en Zegwaard tijdens de 19e eeuw een geleidelijke groei kenden. Tussen 1795 en 1900 nam de bevolking dankzij natuurlijke aanwas toe met ruim 1.000 personen. Na 1900 werd deze aanwas versneld als gevolg van een stijgend geboorte-overschot. Door een gelijktijdige afname van het vertrekoverschot kon de bevolking zich tussen 1900 en 1940 verdubbelen van 2.767 naar 5.444. Ondanks een verdere versnelling van de groei viel het migratiesaldo van Zoetermeer de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog nog vaak negatief uit. Daar kwam op drastische wijze verandering in toen Zoetermeer in 1966

(Tweede Nota over Ruimtelijke Ordening in Nederland) werd aangewezen als groeikern. De gemeente kreeg een belangrijke taak in de opvang van woningzoekenden uit de Haagse regio. In korte tijd onderging Zoetermeer een transformatie van plattelandsdorp naar forensenstad. Tussen 1970 en 1990 vestigden zich hier maar liefst 80.000 nieuwe inwoners. De magische grens van 100.000 personen zou in de loop van 1991 worden overschreden.

Tabel 1: Bevolkingsontwikkeling gemeente Zoetermeer.

jaar	aantal inwoners		
	ZOETERMEER	ZEGWAARD 1)	totaal
1795	749	946	1.695
1822	851	1.079	1.930
1840	892	1.448	2.340
1860	1.003	1.342	2.345
1880	1.011	1.518	2.529
1900	1.213	1.554	2.767
1920	1.649	2.286	3.935
1940	2)	2)	5.444
1960			8.444
1970			17.130
1980			63.832
1990			96.292
1991			99.092

1) Inclusief voormalige kern Den Hoorn.

2) Zoetermeer en Zegwaard werden in 1935 samengevoegd tot de nieuwe gemeente Zoetermeer.

## 5.2. Kernen

De oude kern van het huidige Zoetermeer kan worden beschouwd als een dubbelnederzetting, samengesteld uit de aaneengegroeide bebouwing van Zoetermeer en Zegwaard. De voormalige kleine kern Den Hoorn, oostelijk hiervan gelegen, is tegenwoordig onlosmakelijk verbonden met de overige bebouwing. Vanwege deze sterke historisch-ruimtelijke samenhang zal de nederzettingsgeschiedenis van genoemde kernen in de volgende paragraaf (5.2.1.) gezamenlijk worden behandeld en wel onder de noemer van Zoetermeer.

### 5.2.1. Zoetermeer

Het bebouwde oppervlak van Zoetermeer is door naoorlogse uitbreidingen dusdanig in omvang gegroeid, dat inmiddels tweederde deel van het gemeentelijk grondgebied hierdoor in beslag wordt genomen. Ingeklemd tussen nieuwe woonwijken en industrieterreinen is de centraal gelegen vooroorlogse kern echter nog wel als zodanig herkenbaar.

#### 5.2.1.1. Bewonings- en ontginningsgeschiedenis tot 1850

De eerste vestiging in deze omgeving begin 11e eeuw geschiedde niet op de huidige locatie van oud-Zoetermeer maar noordelijk daarvan aan de oostelijke oever van het voormalige Zoetermeerse Meer. Naast enkele boerderijen en vissershuisen moet hier ook een kerkje bestaan hebben. Toen in de 12e eeuw de veengronden ten zuiden van het meer in ontginning

werden genomen, schoof deze occupatie-as op naar het zuiden. De veenontginning geschiedde volgens het zogenaamde "cope-systeem", een systematische ontginningsmethodiek, uitgevoerd onder het gezag van de graaf van Holland. Hierbij werden vanaf een rechtlijnige ontginningsbasis langgerekte kavels uitgezet in het veen. Op de kop van de kavelstroken bouwde men de boerderijen. Zo ontstond een lintvormig veenontginningsdorp, behorende tot het ambacht Zoetermeer. Toen na 1200 het ambacht van Zegwaard werd ontgonnen, vond een oostwaartse verlenging plaats van de nederzetting (Zegwaard en Den Hoorn). De dorpsdelen Zoetermeer en Zegwaard ontwikkelden zich langs de landweg van Den Haag naar Gouda (par. 4.1.), waar deze gekruist werd door een noord-zuid verlopende waterweg tussen Leiden en Delft (par. 4.2.).

Aanvankelijk vormde het (gemengd) agrarisch bedrijf de belangrijkste bron van bestaan. Tegen het einde van de Middeleeuwen won de turfwinning echter zodanig aan betekenis, dat deze activiteit de landbouw verdrong. Cultuurland viel ten prooi aan de vervening. De welvaart die de turfwinning bracht ging gepaard met groei. Omstreeks 1500 telde de dubbelkern Zoetermeer/Zegwaard circa 100 huizen, een kleine anderhalve eeuw later al bijna 600. Het grootste deel hiervan stond in Zegwaard. Halverwege de 15e eeuw was aan de Dorpsstraat, op de plaats van de huidige 18e eeuwse hervormde kerk, een gebedshuis gebouwd. Begin 17e eeuw kreeg het dorp een eigen schoolgebouw. Verder was rond die tijd sprake van twee korenmolens en een aantal herbergen.

Na afloop van de vervening bleven er grote waterplassen over. Na droogmaking van deze plassen kwam landbouwgrond beschikbaar. Akkerbouw en veeteelt werden weer de belangrijkste middelen van bestaan. Deze omschakeling ging gepaard met een daling van de werkgelegenheid. Veel voormalige veenarbeiders moesten elders werk zoeken. Het aantal huizen in Zoetermeer/Zegwaard daalde van 592 stuks in 1632 naar 393 in 1732. In de loop van de 18e eeuw zou de dorpsbebouwing nog verder in omvang afnemen. Om de inklinking van de slappe veengrond, waarop de kern gelegen was, tegen te gaan, had men rond (het grootste deel van) de bebouwing een gracht gegraven. Op die wijze kon er een apart waterpeil worden aangehouden, onafhankelijk van dat in de omliggende droogmakerijen. Den Hoorn bleef buiten deze dorpsgracht.

#### 5.2.1.2. Ruimtelijke ontwikkeling 1850-1945

Omstreeks 1850 telden de voormalige gemeenten Zoetermeer en Zegwaard te zamen 289 huizen. Het merendeel hiervan was gerangschikt langs de circa één kilometer lange Dorpsstraat in de vorm van tweezijdige aaneengesloten lintbebouwing. Ter hoogte van de hervormde kerk lagen haaks op de Dorpsstraat twee korte dwarsstraten: de Leidse en de Delftse Wallen (fig. 4a en 5). Van komvorming was echter geen sprake. In westelijke richting werd de dorpsbebouwing "voortgezet" in de vorm van een open boerderijstrook langs de Voorweg. Naar het oosten lag op korte afstand het gehucht Den Hoorn. Ten noorden van Den Hoorn lag langs de Zegwaartseweg een tweede boerderijstrook, eveneens gekenmerkt door open tweezijdige bebouwing.

Zoetermeer/Zegwaard telde medio 19e eeuw reeds drie kerken. Behalve de 18e eeuwse hervormde kerk (1785-'87) met 17e eeuwse toren stonden er aan de Dorpsstraat ook een rooms-katholiek godshuis (1817) en een remonstrants kerkje (1841). Ten zuiden van het dorp lag een molen. De inwoners hielden zich nog steeds primair bezig met de landbouw, in het



bijzonder graanteelt en veehouderij (vetweiderij en boterbereiding). Vanwege de ligging op het snijpunt van een landweg (Den Haag-Gouda) en waterverbinding (Delft-Leiden) bezat het tweelingdorp ook een verkeersfunctie. De bestedingen van passanten vormden voor de verschillende herbergen een belangrijke bron van inkomsten.

Tussen 1850 en 1900 maakte Zoetermeer/Zegwaard een bescheiden bevolkingsgroei mee van circa 400 personen (tabel 1). Aangezien deze bevolkingsgroei opgevangen werd door verdichting van de bestaande bebouwing leidde dit nog niet tot veranderingen in de nederzettingsstructuur. In 1857/'58 verving men de rooms-katholieke kerk aan de Dorpsstraat door een groter exemplaar. In 1864 werd hier een pastorie naastgezet. Een halve eeuw later kampte men echter alweer met capaciteitsproblemen waardoor men zich genoodzaakt zag wederom een nieuw onderkomen te bouwen. Dat gebeurde in 1914/'15 (St Nicolaaskerk). Architect J. Stuyt tekende voor het ontwerp. Het bovengenoemde remonstrantse kerkgebouwtje uit 1841 werd in 1867 alweer buiten gebruik gesteld. (Na diverse functieveranderingen volgde in 1965 uiteindelijk afbraak.)

Hoewel Zoetermeer in 1870 aangesloten werd op het spoorwegnet (par. 4.4.) bleef de verbindingsweg tussen het station en de dorpskern voorlopig zo goed als onbebouwd. Aan deze weg (tot 1929 Molenweg geheten) stonden slechts een korenmolen (in 1897 vervangen door een nieuwe stellingmolen) en enkele boerderijen (**figuur 4a**). Dat veranderde na de komst van een zuivelfabriekje dat in 1896 ten noorden van het station werd gevestigd. Al snel verrees, grenzend aan deze fabriek (vanaf 1901 bekend onder de naam "Nutricia"), een aantal arbeiderswoningen, zodat zich hier een klein stationsbuurtje ontwikkelde. Bij het station kwam in 1907 een koffiehuis tot stand (inmiddels ingrijpend gewijzigd).

Na 1900 begon de bevolkingstoename meer serieuze vormen aan te nemen (tabel 1). Nu werd ook buiten de bestaande kern gezocht naar mogelijkheden tot huisvesting. Tot aan de Eerste Wereldoorlog betrof het nog incidentele nieuwbouw, met name van arbeiderswoningen (Molenweg/Stationsstraat, Vondelstraat) (**fig. 5**). Kenmerkend voor de jaren '20 en '30 was de totstandkoming van lineaire uitbreidingen langs bestaande wegen. Zo werd de Molenweg/Stationsstraat opgesierd met tweezijdige lintbebouwing, niet louter meer voor arbeiders, maar steeds vaker ook voor middenstanders en notabelen (veelal vrijstaande huizen of twee-onder-een-kap). Halverwege de Stationsstraat verrees in 1932 een opvallende gereformeerde kerk (Pelgrimskerk) annex pastorie. Ook elders kwam nieuwe lintbebouwing tot stand, te weten aan de Schinkelweg (tussen Zegwaard en Den Hoorn), de Bleiswijkse Weg (oostelijk van Den Hoorn), de Vlamingstraat en de J.L. van Rijweg (westelijk deel van Zoetermeer; zie **fig. 4b, 5 en 6**).

Genoemde uitbreidingen waren nog niet gebaseerd op een gedegen stedenbouwkundige visie. Samenhang met de oude kern ontbrak dan ook. De eerste meer systematische uitleg betrof de Molenstraat, in 1929 op particulier initiatief tot stand gekomen als een zijweg van de Stationsstraat. Deze nieuwe straat bracht een verbinding tot stand tussen de Rokkeveenseweg en de Stationsstraat (**figuur 4b**). Daarmee werd een begin gemaakt met een meer geordende stedenbouwkundige ontwikkeling. Reeds voor de Tweede Wereldoorlog werden er plannen gemaakt voor compacte groei in de omgeving van de Molenstraat. De uitvoering van deze uitbreidingsplannen (uit 1934 en 1937) liet echter nog even op zich wachten tot na 1945.

### 5.2.1.3. Functionele ontwikkeling 1850-1945

De economische structuur van Zoetermeer werd in de eerste helft van de 20e eeuw versterkt door toename van de werkgelegenheid op het terrein van nijverheid, handel en vervoer. De zuivelfabriek van Nutricia groeide nog vóór 1945 uit tot een bedrijf van zo'n 100 werknemers. Verder werden er enkele kleine bedrijfjes opgericht in de sector glas en metaal. Vanwege het gebrek aan geschoold personeel binnen Zoetermeer moest echter een groot deel van de arbeidskrachten buiten de gemeente worden gerecruteerd.

Behalve het reguliere winkelbedrijf kende Zoetermeer het verschijnsel van de mobiele zuivelhandelaren. Deze reizende detaillisten bedienden een groot aantal dorpen en steden in Zuid-Holland met boter, kaas, eieren, melk en dergelijke. Eén van de detaillisten zou uitgroeien tot een grote margarineproducent/-distributeur (firma Brinkers). Verder telde de gemeente een opvallend aantal transportbedrijven, voornamelijk op het gebied van bouwmaterialen. Kort voor 1940 raakte Zoetermeer zijn gunstige verkeersligging kwijt door de aanleg van de rijksweg Den Haag-Utrecht ten zuiden van de kern (par. 4.1.). De verminderde doortocht leidde tot een daling van het aantal horeca-etablisementen.

Tot halverwege deze eeuw bleef de agrarische sector de belangrijkste bedrijfstak wat betreft werkgelegenheid (ruim 34 procent van de mannelijke beroepsbevolking in 1947). Dit zou na 1950 snel veranderen door een opvallende groei van industrie en handel. Koplopers bij deze ontwikkeling waren de zuivelbedrijven van Nutricia (Stationsstraat) en Brinkers (Bleiswijkseweg). Hier waren omstreeks 1960 reeds 650, respectievelijk 250 personen werkzaam. Een niet gering aantal daarvan was afkomstig uit de agrarische sector.

### 5.2.1.4. Ontwikkelingen na 1945

Na 1945 ging men over tot uitvoering van de vooroorlogse uitbreidingsplannen. Deze behelsden woningbouw tussen de oude kern en de spoorlijn Den Haag-Gouda. Eerst bepaalde men zich tot het gebied ten oosten van de Stationsstraat (Meidoornlaan en Karel Doormanlaan); vervolgens tot de westzijde, waarbij in zuidelijke richting werd opgerukt. Op het tijdstip van aanwijzing tot groeikern in 1966 had deze nieuwbouw al een redelijke omvang bereikt (figuur 4c). Het dorp telde toen 12.000 inwoners. Toen de overloop vanuit de Haagse regio eenmaal in gang was gezet, kwam de ruimtelijke ontwikkeling in een stroomversnelling. De oude kern werd, te zamen met de vooroorlogse uitbreidingen, in snel tempo "ingepakt" door nieuwe woonwijken, industrieterreinen en kantoorstroken. Men creëerde zelfs een nieuw stadscentrum ten noordwesten van de oude kern.

Nieuwe infrastructurele werken (ontsluitingswegen en Sprinterlijn) waren noodzakelijk om een goede bereikbaarheid van de snel uitdijende forensenstad te kunnen garanderen. Een en ander ging wel ten koste van doorbraken c.q. sloop van delen van de oude lintbebouwing (bijvoorbeeld bij de kruising van de Sprinterlijn en Vlamingstraat). De Stationsstraat werd opgedeeld in vier compartimenten (Eerste, Tweede, Derde en Vierde Stationsstraat). Verspreide bebouwing in het voormalige buitengebied werd opgenomen binnen de bebouwde kom. Een recent voorbeeld daarvan is de in het zuiden van de gemeente gelegen watertoren (par. 4.5). Deze bijna 50 meter hoge toren wordt momenteel "omgracht" met ringvormige waterpartijen, geflankeerd door middelhoge appartementen.

De geplande omvang van Zoetermeer (circa 100.000 inwoners) is inmiddels bereikt. De ruimtelijke ontwikkeling van de groeikern verkeert in een afrondingsfase. Daarin past onder

meer de inrichting van de stadsrand met groen- en recreatievoorzieningen. Een bijzondere groenvoorziening, momenteel in aanleg in het zuidwesten van de gemeente, is de Floriade. Dit tentoonstellingsterrein op het gebied van tuinbouw en aanverwante zaken (ruim 70 hectare groot) zal in het voorjaar van 1992 worden geopend.

### 5.3. Verspreide bebouwing

De imposante naoorlogse groei van Zoetermeer leidde tot een forse vermindering van het buitengebied. Verspreide bebouwing werd opgeslokt of viel onder de slopershamer. Slechts in het noorden van de gemeente binnen de Zoetermeerse Meerpolder en in het westen binnen de Polder van Nootdorp (polderdeel Roeleveen) kan men nog spreken van solitaire bebouwing. Deze is agrarisch van aard. De boerderijbebouwing in de Zoetermeerse Meerpolder beperkt zich, evenals omstreeks 1850, nog steeds tot de ringdijk. De centrale ontsluitingsas van deze polder (Middelweg) is praktisch onbebouwd gebleven (vgl. **fig. 4a** en **d**).

Op de grens van de Zoetermeerse Meerpolder en de voormalige Zoetermeerse of Nieuwe Drooggemaakte Polder staat het gemaal "De Nieuwe Polder" dat dateert van 1877. Het vervult nog een hulpfunctie voor de bemaling van de Zoetermeerse Plas.

De verspreide bebouwing van Roeleveen (gelegen in het uiterste westen van de gemeente) gaat niet verder terug dan eind 19e eeuw. Het gelijknamige poldertje werd in de jaren '70 van deze eeuw doorsneden door de Zoetermeer-Stadslijn (par. 4.4).

---

**GERAADPLEEGDE LITERATUUR****Algemeen/provinciaal:**

- Aa, A.J. van der (1839-1851)  
Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden, 13 delen + suppl. Gorinchem.
- Atlas van historische vestingwerken in Nederland (1970)  
Deel IV, de provinciën Zuidholland en Zeeland. Eerste aflevering: Zuidholland. Z.p..
- Beekman, A.A. (1948)  
De wateren van Nederland. Aardrijkskundig en geschiedkundig beschreven. 's-Gravenhage.
- Een beeld van het zuid-hollandse landschap (1981-1988)  
Een landschapsonderzoek in opdracht van de provincie Zuid-Holland. 6 delen. Z.p..
- Beschrijving van de provincie Zuid-Holland behorende bij de waterstaatskaart (1967). 's-Gravenhage.
- Bevolking der gemeenten van Nederland op 1 januari .... C.B.S.. 's-Gravenhage, 1950-heden.
- De bodem van Nederland (1965)  
Toelichting bij de Bodemkaart van Nederland, schaal 1:200.000. Samengesteld door de Stichting voor Bodemkartering. Wageningen.
- Buisman, J. (red.) (1978)  
Zuid-Holland vanuit de lucht. Baarn.
- Craandijk, J. (1888)  
Wandelingen door Nederland. Met platen naar de lithografiën van P.A. Schipperus en wandelkaartjes. Haarlem.
- Dijksterhuis, R. (1984)  
Spoorwegtracering en stedenbouw in Nederland; Historische analyse van een wisselwerking. De eerste eeuw: 1840-1940. Proefschrift, TH Delft.
- Don, P. (red.) (1985)  
Kunstreisboek Zuid-Holland. 8e dr., Weesp.
- Drinkwatervoorziening in Nederland 1913-1938 (1938)  
Gedenkboek ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de Centrale Commissie voor Drinkwatervoorziening en van het rijksbureau voor Drinkwatervoorziening. Den Haag.

- Fruin, R. (red.) (1866)  
Informatie up den staet faculteyt ende gelegenheit van de steden ende dorpen van Hollant ende Vrieslant om daerna te reguleren de nyeuwe schiltaele gedaan in den jaere MDXIV. Leiden.
- Fruin, R. (red.) (1976)  
Enqueste ende informatie upt stuck van der reductie ende reformatie van den schiltaelen, voertijts getaxeert ende gestelt geweest over de landen van Hollant ende Vrieslant gedaan in den jaere MCCCCXCIII. Leiden.
- Gedenkboek Twee eeuwen Waterstaatswerken (z.j.). Z.p..
- Honderd jaar Provinciale Waterstaat in Zuid-Holland (1976)  
Enige opstellen over de geschiedenis. 's-Gravenhage.
- Kley, J. van der (red.) (1967)  
Vaarwegen in Nederland. Een beschrijving van de Nederlandse binnenvaartwegen. Assen/Amsterdam/Rotterdam/Brussel.
- Kroon, A.W. (1862)  
Tegenwoordige staat van Zuid-Holland. Beschrijving en afbeelding der steden, dorpen, heerlijkheden en verdere wetenswaardige plaatsen in die provincie. Amsterdam.
- Lijst van Nederlandse gemeenten sinds 1830, waarvan de grens is gewijzigd, waarvan de naam is veranderd, die zijn opgeheven, nieuw gevormd of ingepolderd (1968). Z.p..
- De molens van Zuid-Holland (1980). Den Haag.
- Mulder, G.J.A. (red.) (1949-1959)  
Handboek der geografie van Nederland. 6 delen. Zwolle.
- De ontwikkeling onzer elektriciteitsvoorziening 1880-1938 (1948).  
Uitgegeven naar aanleiding van het 25-jarig bestaan der Vereniging van directeuren van elektriciteitsbedrijven in Nederland. 2 delen. Arnhem.
- Postma, C. (red.) (1963)  
Holland in vroeger tijd; 18e-eeuwse beschrijvingen van steden en dorpen in Noord- en Zuid-Holland. 5 delen. 's-Gravenhage.
- Register van beschermde monumenten (1989). Zeist.
- Statistisch overzicht der Waterleidingen in Nederland over de jaren 1946 en 1947 (1950). Leeuwarden.
- Steegh, A. (1985)  
Monumenten Atlas van Nederland. 1100 Historische Nederzettingen in Kaart. 2e dr., Zutphen.

- Teixeira de Mattos, L.F. (1906-1961)  
De waterkeeringen, waterschappen en polders van Zuid-Holland. 16 delen.  
's-Gravenhage.
- Tuinbouwatlas van Nederland [ $\pm$  1941].  
Samengesteld door den Tuinbouw-voorlichtingsdienst van het Departement van  
Landbouw en Visscherij.
- Vermooten, M. en Smit, T. (1989)  
Spoortocht langs oude en nieuwe N.S.-stations: Noord- en Zuid-Holland en Flevoland.  
Hapert.
- Vervloet, J.A.J. en Steegh, A.W.A.Th. (1989)  
Bibliografie van de historische geografie. Wageningen.
- Verzameling van gegevens betreffende de elektriciteitsvoorziening in de provincie Zuid-  
Holland (1915). 's-Gravenhage.
- Wallenburg, C. van (1966)  
De bodem van Zuid-Holland. Toelichting bij blad 6 van de Bodemkaart van Nederland,  
schaal 1:200.000. Wageningen.
- Witkamp, P.H. (1877)  
Aardrijkskundig woordenboek van Nederland. Tiel.
- Witkamp, P.H. en Sipman, M.A. (1895)  
Aardrijkskundig woordenboek van Nederland. Nieuwe uitgaaf. Arnhem/Nijmegen.

**Regionaal/lokaal**

- Doorn, D. van, e.a. (1973)  
Hoogheemraadschap van Schieland, 1273-1973.  
Gedenkschrift uitgegeven ter gelegenheid van het 700-jarig bestaan van het hoogheemraadschap van Schieland. Rotterdam.
- Diepeveen, W.J. (1950)  
De vervening in Delfland en Schieland tot het einde der zestiende eeuw. Leiden.
- Grootveld, R. en B. Koopmans (1988)  
Jongere bouwkunst in Zoetermeer 1850-1940. Uitgegeven ten behoeve van de tweede Open Monumentendag. Zoetermeer.
- Grootveld, R. en B. Koopmans (1991)  
De Stationsstraat Centraal. Een wandeling langs de historische gebouwen. Uitgegeven ten behoeve van de vijfde Open Monumentendag. Zoetermeer.
- Hezik, M. van, H. Konijnenbelt, D. Sijmons en P. van Veen (1976)  
Groeikernen en het ruimtelijk beleid. De case Zoetermeer en de invloed van de R.P.D. T.H. Delft. Uitgave VSSD nr. 13.
- Hoefnagel, P.G. (1980)  
Zoetermeer, een Hollands tweelingdorp. Europese Bibliotheek. Zaltbommel.
- Linden, H. van der (1955)  
De cope. Bijdrage tot de rechtsgeschiedenis van de openlegging der Hollands-Utrechtse laagvlakte. Proefschrift.
- Switzar, A.C. (1972)  
Zoetermeer in oude ansichten. Europese Bibliotheek. Zaltbommel.
- Zoetermeer (1958)  
Een studie van de sociaal-economische structuur en de stedenbouwkundige ontwikkeling. Uitgevoerd door het Economisch-Technologisch Instituut voor Zuid-Holland, het Landbouw-Economisch Instituut en het Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland. Rotterdam/'s-Gravenhage.

**GEBRUIKTE KAARTEN**

- Topografische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, schaal 1:50.000
  - \* bladnr. 30 's-Gravenhage (verkenning 1850-1851, druk 1854)
  - \* bladnr. 37 Rotterdam (verkenning 1849-1850, druk 1858)
  
- Gemeente-atlas van de provincie Zuid-Holland (1869). Door J. Kuyper, Leeuwarden. Herdruk 1971, Groningen.
  
- Chromo-topografische Kaart van Nederland, schaal 1:25.000
  - \* bladnr. 440 's-Gravenhage (1908/1911)
  - \* bladnr. 441 Benthuisen (1876)
  - \* bladnr. 441 Benthuisen (1888/1911)
  - \* bladnr. 459 Delft (1876)
  - \* bladnr. 459 Delft (1888/1913)
  - \* bladnr. 460 Soetermeer (1876)
  - \* bladnr. 460 Zoetermeer (1888/1911)
  
- Topografische Kaart van Nederland, schaal 1:25.000
  - \* bladnr. 30G 's-Gravenhage (1957)
  - \* bladnr. 30G 's-Gravenhage (1990)
  - \* bladnr. 30H Zoetermeer (1946)
  - \* bladnr. 30H Zoetermeer (1957)
  - \* bladnr. 30H Zoetermeer (1967)
  - \* bladnr. 30H Zoetermeer (1990)
  - \* bladnr. 37F Hillegersberg (1939)
  - \* bladnr. 37F Bleiswijk (1990)



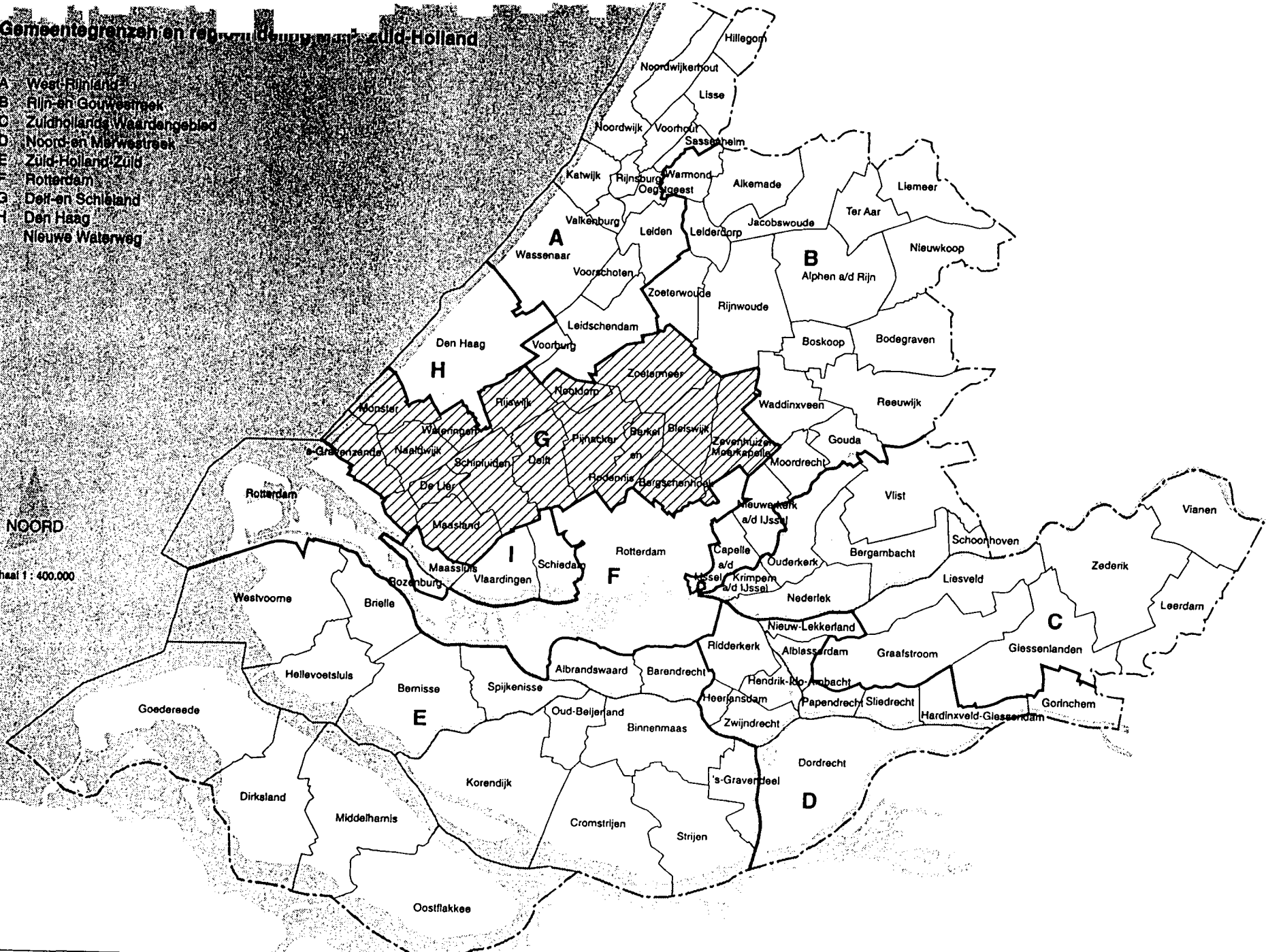
**BIJLAGEN**

- figuur 1: Gemeentegrenzen en regio-indeling MIP Zuid-Holland
- figuur 2: Zoetermeer en Zegwaard omstreeks 1750
- figuur 3: a) Zoetermeer anno 1869  
b) Zegwaard anno 1868
- figuur 4: Uitsnede topografische kaart, schaal 1:25.000
  - a) bladnrs. 441/461 (1888/1911)
  - b) bladnr. 30H (1946)
  - c) bladnr. 30H (1967)
  - d) bladnr. 30H (1990)
- figuur 5: Straatnamenkaart Zoetermeer
- figuur 6: Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Zoetermeer in hoofdlijnen, periode 1850-1945.

# Gemeentegrenzen en regio's in de provincie Zuid-Holland

- A West-Rijnland
- B Rijn-en Gouwestreek
- C Zuidhollands Waardengebied
- D Noord- en Merwestreek
- E Zuid-Holland Zuid
- F Rotterdam
- G Delf- en Schieland
- H Den Haag
- I Nieuwe Waterweg

NOORD  
 schaal 1 : 400.000

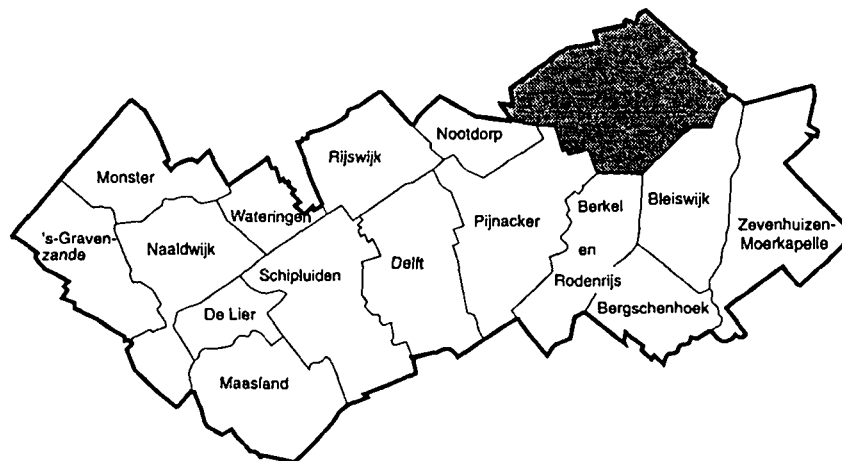


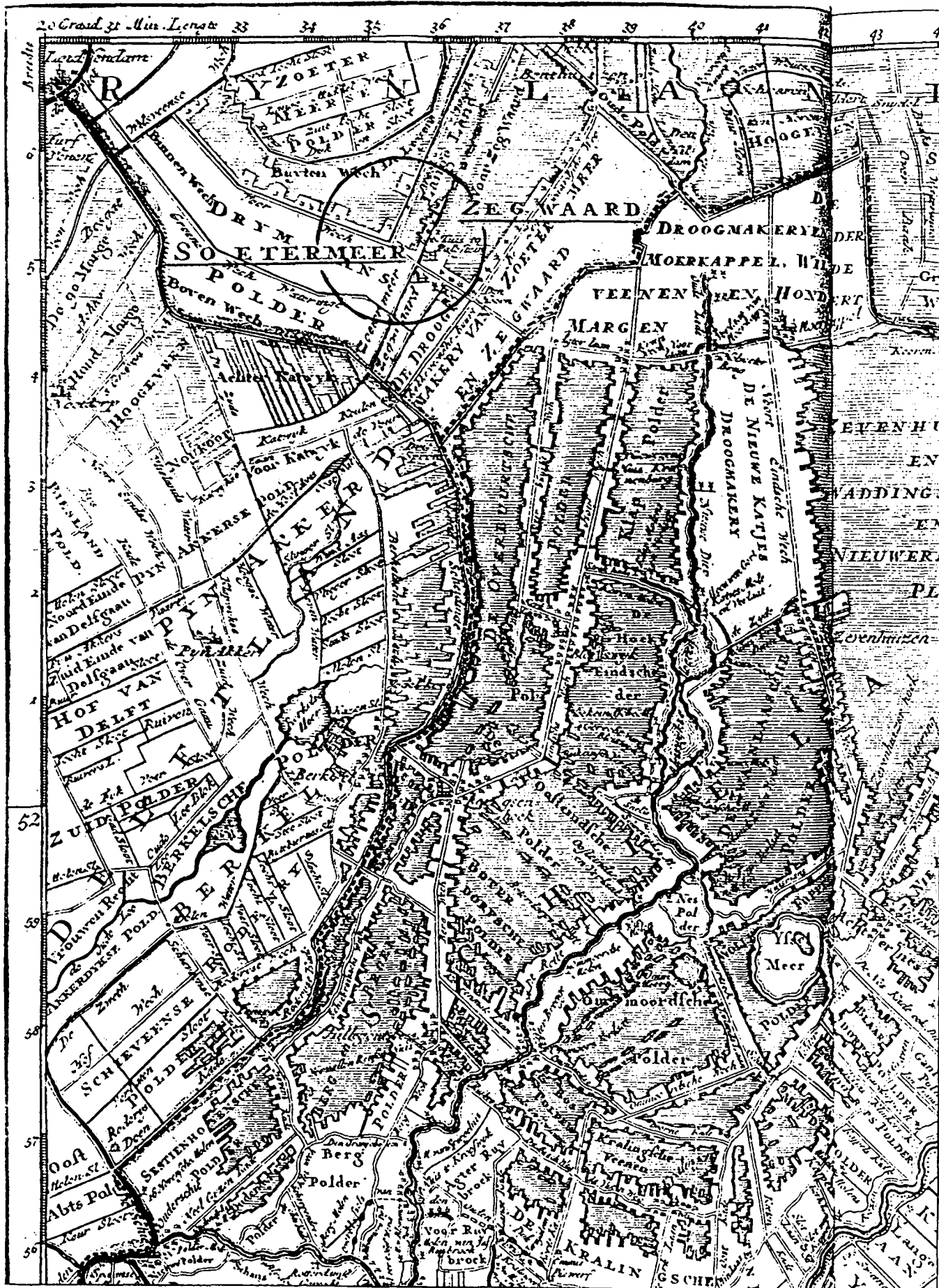
Figuur 1a

## Gemeente Zoetermeer

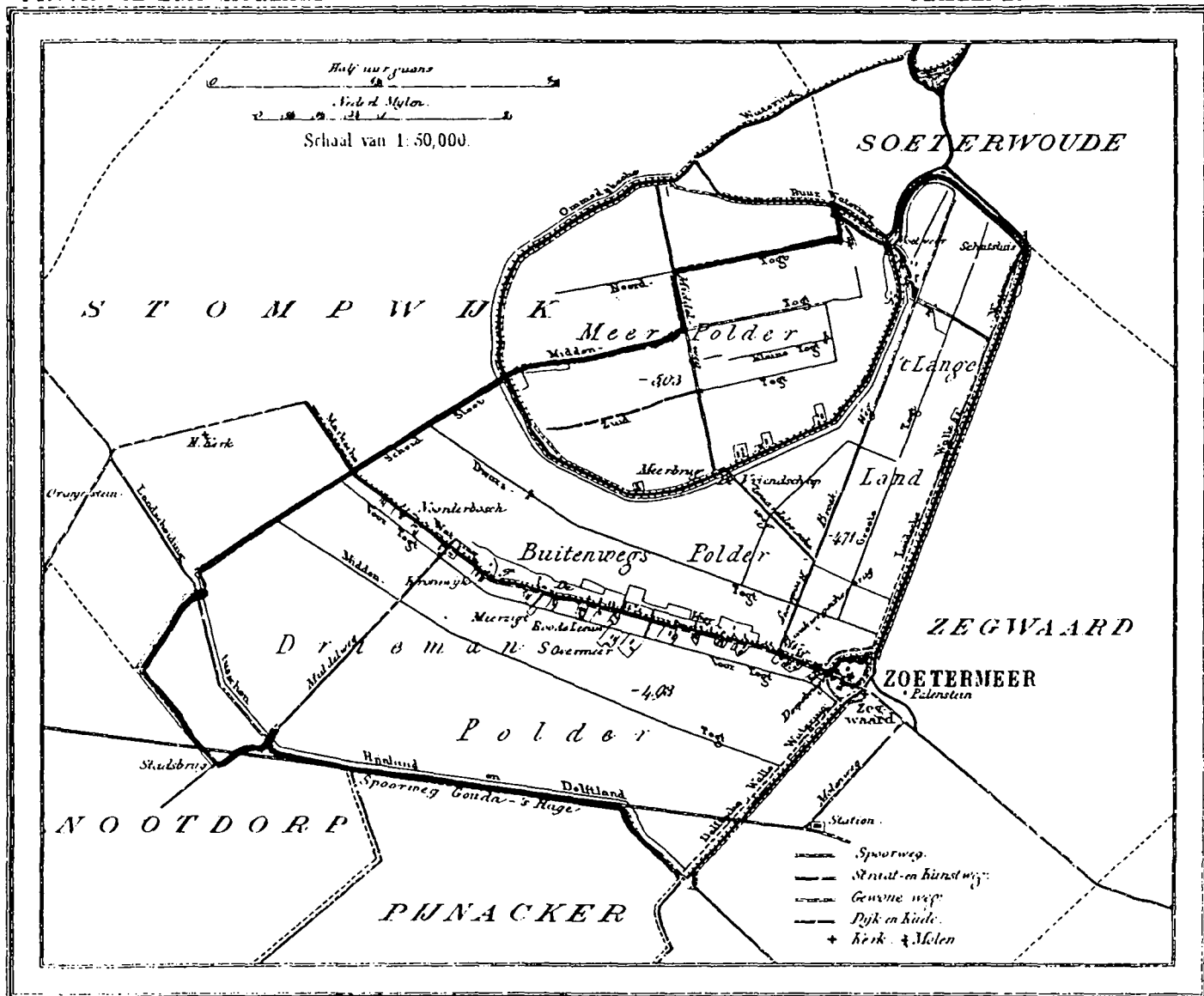


schaal 1 : 300.000





Figuur 2. Zoetermeer en Zegwaard omstreeks 1750.  
 Fragment "Nieuwe Kaart van Schieland en Krimpenerwaard".  
 Uitgegeven door Isaak Tirion, Amsterdam (medio 18e eeuw).

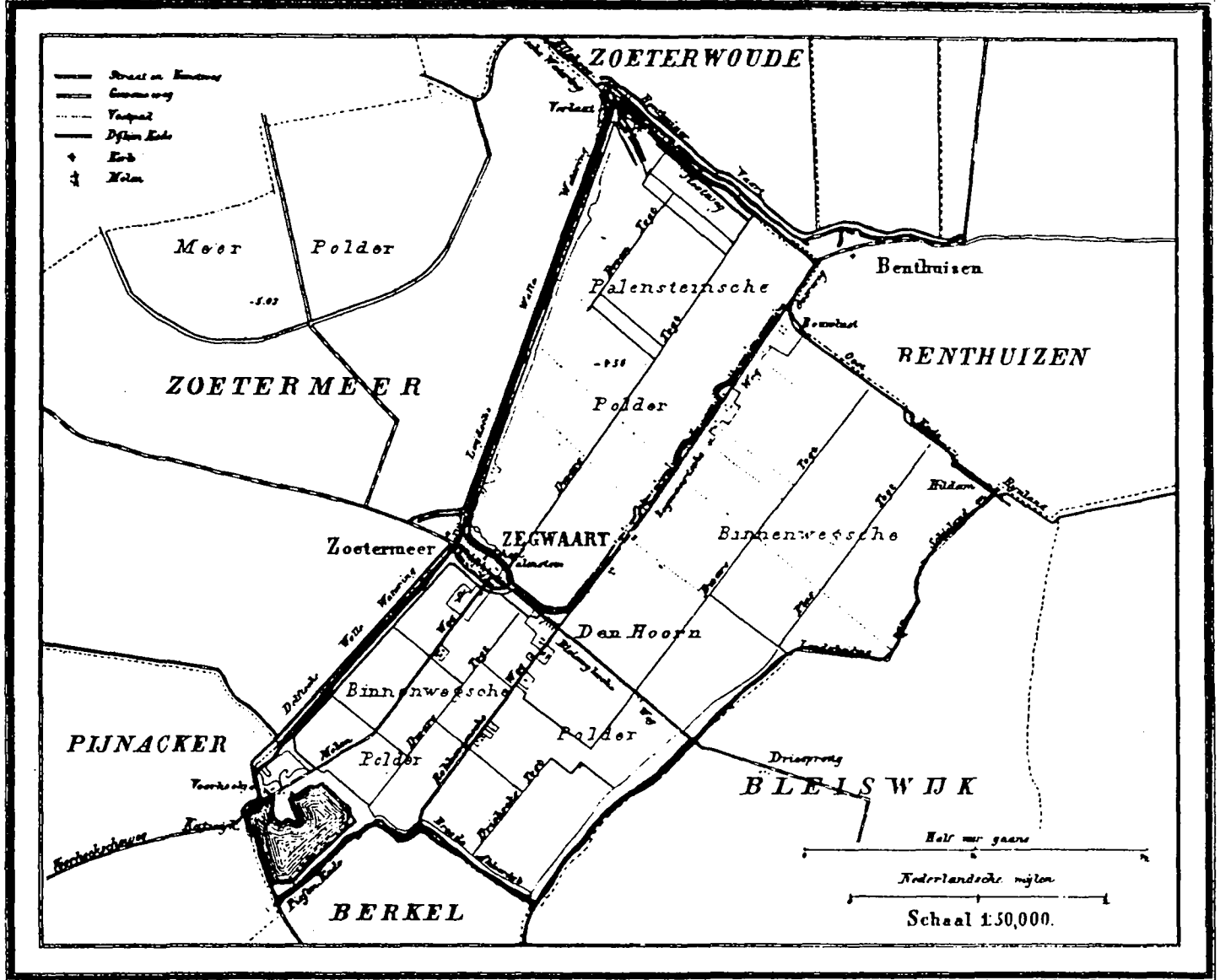


Getekend door J. Kuyper

1884 Bunders, 1075 Inwoners.

Uitgave van Hugo Stuniger te Leeuwarden

Figuur 3a. Zoetermeer anno 1869. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).

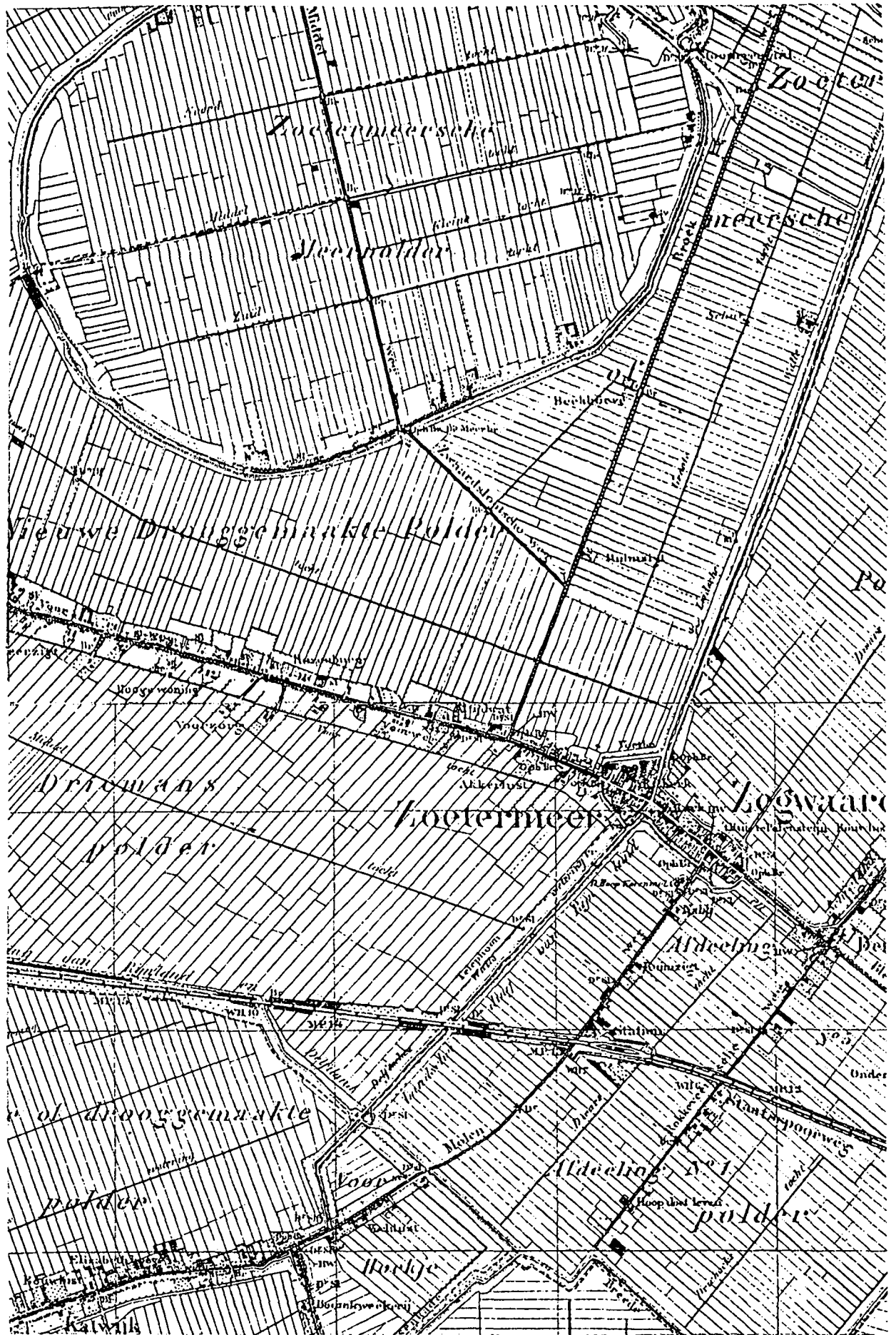


1868

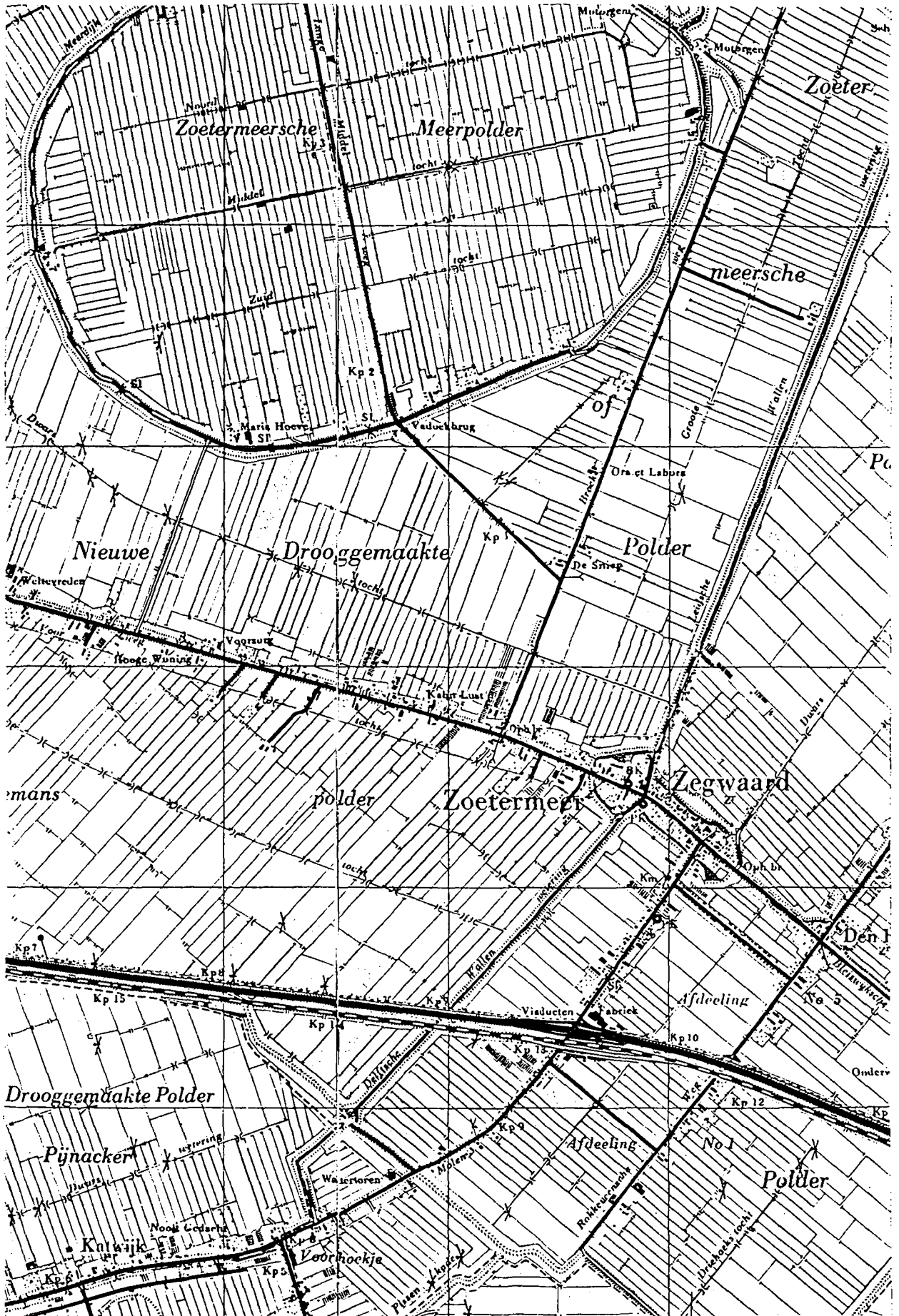
1582 Buiders 1350 Inwoners.

Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden.

Figuur 3b. Zegwaard anno 1868. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).



Figuur 4a. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 441/461 (1888/1911).

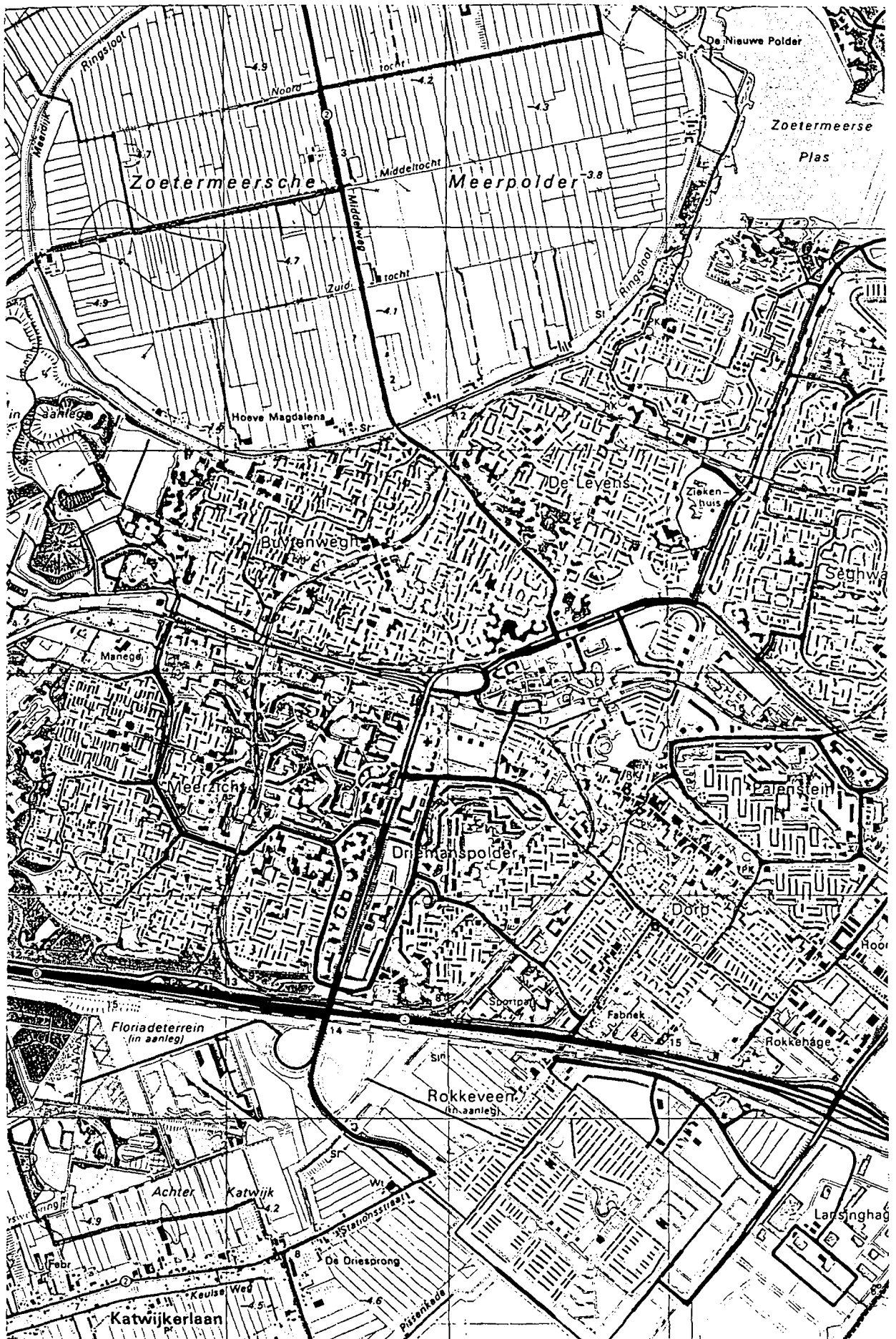


Figuur 4b. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 30H (1946).

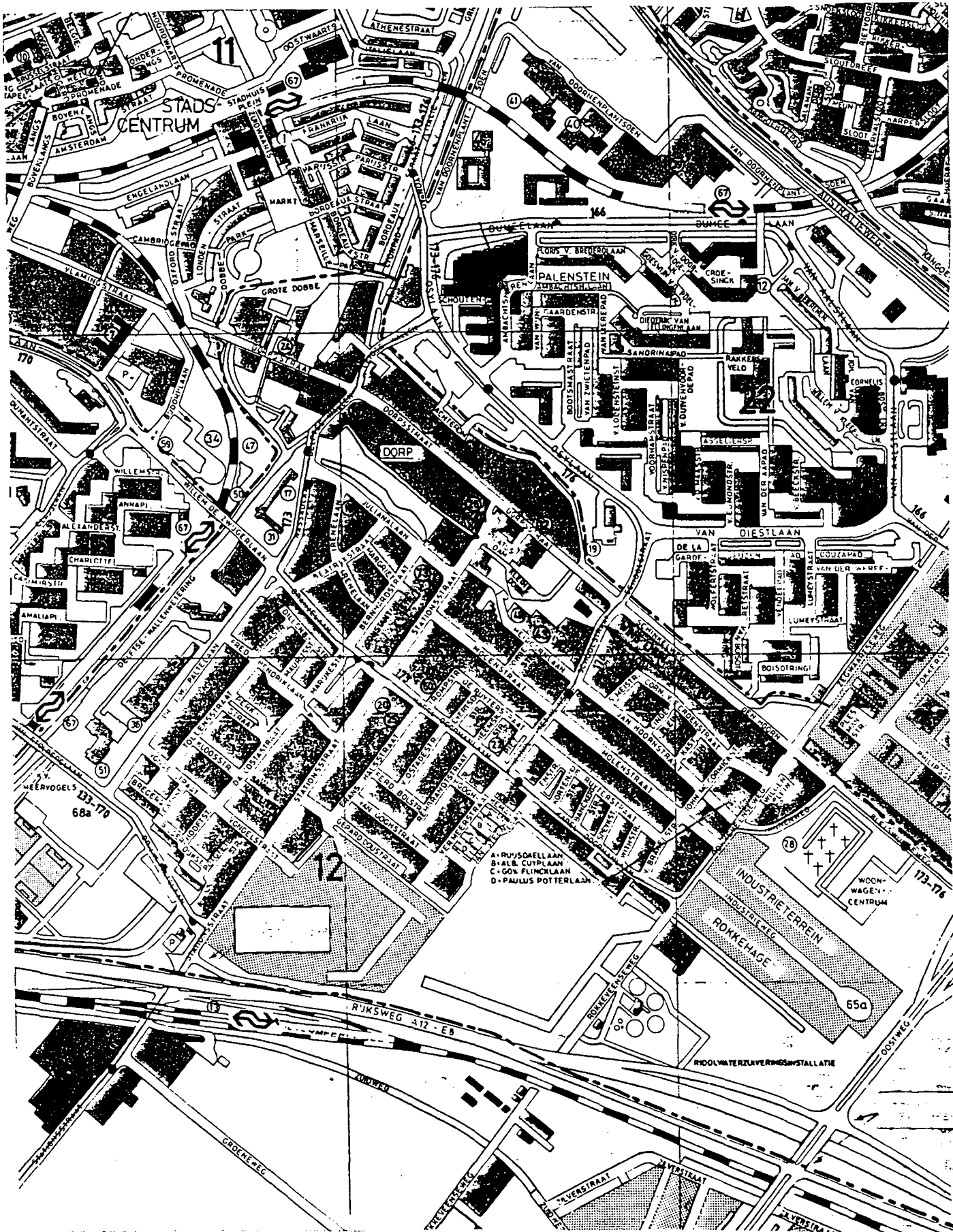




Figur 4c. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 30H (1967).



Figuur 4d. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 30H (1990).

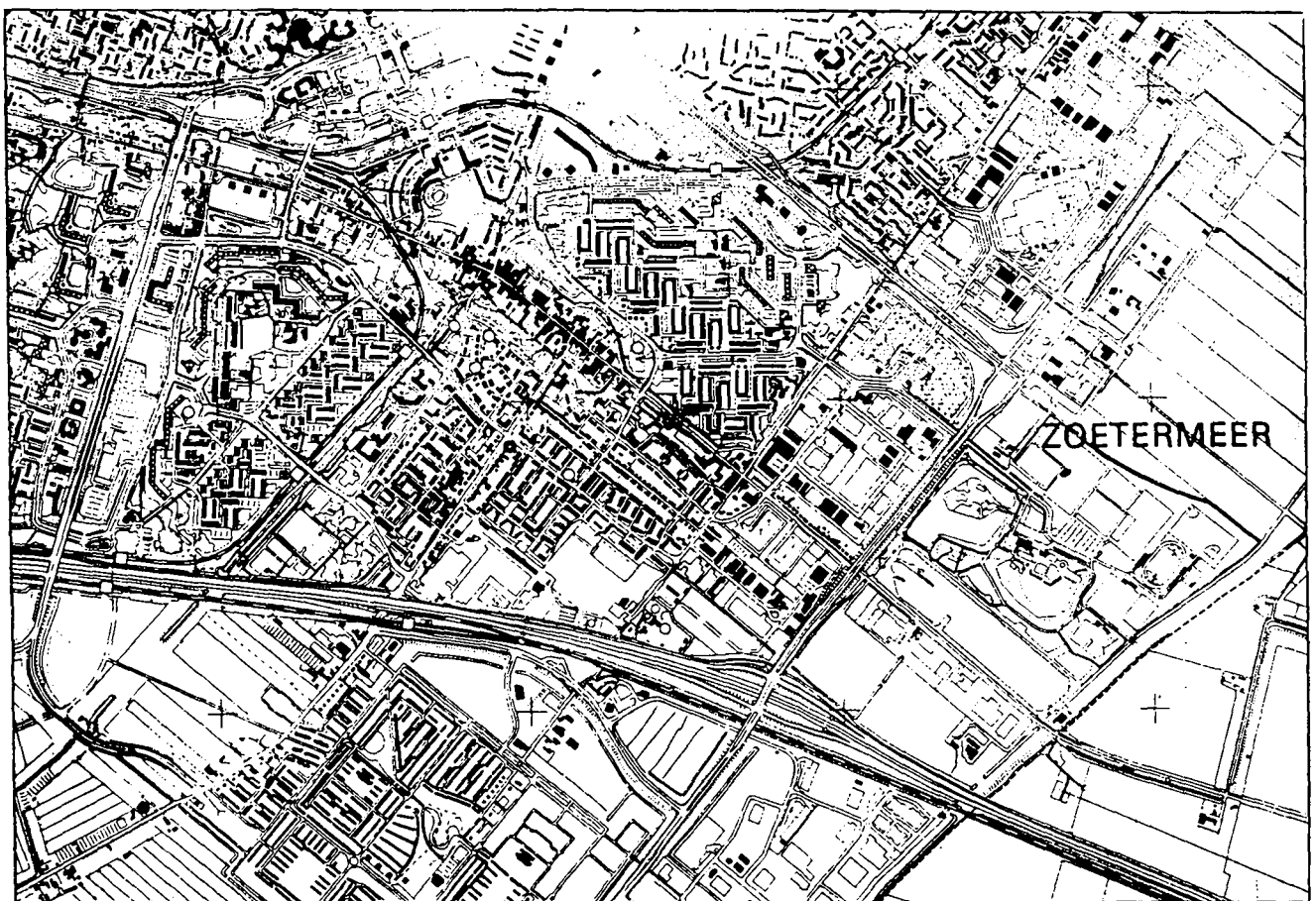


Figur 5. Straatnamenkaart Zoetermeer.

Figuur 6. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Zoetermeer in hoofdlijnen, periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda).



Figuur 6a. Zoetermeer anno 1989 (ter vergelijking).



Het vrijstaande woonhuis "Norge" (Vlamingstraat 83) komt voort uit de Delftse School. Het is een ontwerp uit 1935 van de architect J. Dekker uit Hazerswoude. De drie in hetzelfde jaar ontworpen dubbele woonhuizen aan de le Stationsstraat 15 t/m 25, dragen dezelfde signatuur.

#### Planmatige bebouwing (woningbouwcomplexen)

Vóór 1945 is in Zoetermeer geen sprake van echte planmatige bebouwing. Als voorloper hierop kunnen wel de rijtjes arbeiderswoningen schuin tegenover de Nutriciafabriek worden genoemd, langs de le Stationsstraat en de Vondelstraat. De (gespiegeld) geschakelde - niet meer geheel gave - woningen dateren uit de periode 1909-1915, verschillen onderling in detaillering en worden gedekt door een mansarde-, zadel- of plat dak, waarvan de nokrichting evenwijdig ligt aan de straat. Tussen 1900 en 1903 zijn bij de Dorpsstraat aan weerszijden van de le Stationsstraat drie rijtjes arbeiderswoningen gebouwd. Met name de nrs. 32-42 zijn van belang vanwege de in Zoetermeer niet veel meer voorkomende materiaaltoepassing van grijze kalkzandsteen.

#### Overige bebouwing (winkels)

Van de twee winkels met ingezwenkte lijstgevel bevindt Dorpsstraat 125 zich het meest in de oorspronkelijke staat. Het uit 1861 daterende pand is opgetrokken uit gele ijsselsteen. Van de weinige pakhuizen die in het dorpscentrum bewaard zijn gebleven is Schinkelweg 71-73 een vrij gaaf voorbeeld onder mansardedak, gedateerd in de geveltop 1895. Het pakhuis van Dorpsstraat 3 (1892) is verbouwd tot theater. Vlamingstraat 7 ten slotte is een vrij gave vertegenwoordiger van een eenvoudig bedrijfsgedeelte met winkel en bovenwoning uit circa 1925.

#### Bijzondere bebouwing

Het beeldbepalende element in het dorpscentrum is de uit 1785-1787 daterende dorpskerk van de Nederlands Hervormde Gemeente, gebouwd naar een ontwerp van Jan Giudici met een 15e, deels 17e eeuwse toren. Westelijk hiervan vormt de St. Nicolaaskerk het centrum van een bescheiden Rooms Katholiek Kerkcomplex. De in een sobere neo-gotische stijl uitgevoerde kruisbasiliek is een ontwerp van de Amsterdamse architect Jan Stuyt uit 1914-1915. Van de uitgebouwde fronttoren heeft de naaldspits een uivormige bekroning. Een door Jan Stuyt vaker toegepast motief is de zwart-wit geblokte sierband onder de abisgoot (bijvoorbeeld Den Haag). Naast de kerk bevindt zich de in eclectische stijl uitgevoerde pastorie uit 1867, die behoorde bij de voorganger van de huidige kerk (ontwerp: G. Vogelpoel). Ertegenover staan een voormalig zusterhuis (XIXd/1904) en een bewaarschool uit 1928.

De hoek van de Stationsstraat en de Karel Doormanlaan wordt gemarkeerd door de gereformeerde Pelgrimskerk, een ontwerp van B.W. Plooy uit 1932. De kerk en bijbehorende pastorie horen thuis binnen de traditie van de Delftse School. De toren met parabolische spits is verwant aan de Amsterdamse School.

Aan de Dorpsstraat 199 staat een school voor speciaal onderwijs uit de jaren '20 van onze eeuw. Iets recenter zijn de twee kleine transformatorhuisjes aan de Dorpsstraat en Zegwaardseweg (circa 1925-1935), die deel uitmaken van het straatmeubilair. De uit circa 1910 daterende, zogenaamde "peperbus" aan de Dorpsstraat, is van elders afkomstig.

## Boerderijen

Nagenoeg alle boerderijen liggen langs de oude landwegen. De voorgevel van het woongedeelte is gericht naar de weg, welke soms van het erf wordt gescheiden door een sloot. De oudste boerderijen gesticht na de eerste 17e eeuwse droogmakingen, liggen vooral ten zuiden van de Voorweg. Het meest monumentaal is de "herenboerderij Meerzicht" uit 1677 (Voorweg 119). Daarnaast is in het dorpscentrum nog een 17e eeuwse langhuisboerderij met rieten dak. De 18e eeuwse boerderijen langs de Rokkeveense- en Zegwaardseweg herinneren aan de periode dat dit gebied in cultuur werd gebracht. In de 19e en 20e eeuw nam de concentratie boerderijen langs bovengenoemde landwegen toe. De meeste zijn nu ingeklemd door nieuwbouw en niet meer in bedrijf. Het oorspronkelijke agrarische karakter van de Voorweg is nog het minst aangetast ten westen van de kruising met de spoorlijn.

Van het voor Delf- en Rijnland karakteristieke boerderijtype op L-vormige plattegrond (zogenaamde krukhuis) is "De Hooghe Woning" (Voorweg 109) een gave vertegenwoordiger, welke in zijn huidige vorm waarschijnlijk dateert uit het begin van de 19e eeuw. Het rietgedekte woongedeelte bestaat rechts uit een onderkelderde opkamer, haaks aansluitend op het voorhuis, dat aan de straatzijde een afgeknotte puntgevel heeft. Het stalgedeelte is vernieuwd.

Een relatief groot aantal van de 19e en 20e eeuwse boerderijen is te rangschikken onder het zogenaamde langhuistype. Hierin zijn twee soorten te onderscheiden. Woon- en stalgedeelte liggen onder een dak, of hebben elk een afzonderlijk dak, waarbij dat van het stalgedeelte meestal een lagere nokhoogte heeft. Eén van de oudste voorbeelden van het eerstgenoemde type, waarvan erf en opstallen zich bovendien in zeer goede staat bevinden, is Voorweg 93/93a, daterend uit het begin van de 19e eeuw. De boerderij, genaamd "Het Buitenbeest" fungeert nu als kinderboerderij. Van het rietgedekte pand heeft de voorgevel een symmetrisch ingedeelde lijstgevel, waarvan de entree in het midden een omlijsting met geblokte pilasters en hoofdstel heeft. Tegen de linker zijgevel is een, eveneens riet gedekt, zomerhuis (circa 1830) geplaatst, dat is verlevendigd met een decoratief geschubde daklijst. Een karakteristiek element van het stalgedeelte is een zogenaamd "melkmeisje", een luik, geflankeerd door vensters. Het ligt onder een opgelichte dakvoet en geeft toegang tot de zaadzolder. Het is een regelmatig voorkomend element bij diverse andere boerderijen. Op het erf staat naast een houten en een gemetselde schuur achter de stal een varkenskot.

In afwijking van "Het Buitenbeest" hebben de iets jongere boerderijen (circa 1875) Rokkeveenseweg 44 en Edisonstraat 88 een rietgedekt zadeldak boven het woon- en stalgedeelte met een wolfseind.

Van veel kleinere omvang zijn enkele agrarische woonhuizen met een klein bedrijfsgedeelte onder één kap langs de Zegwaardseweg. Hiervan heeft nr. 62 een ingezwenkte lijstgevel, gedateerd 1892.

In de meeste gevallen is het stal- of het woongedeelte vernieuwd en dateren beide bouwlichamen uit verschillende perioden. Zo stamt de ingezwenkte lijstgevel van Zegwaardseweg 49 waarschijnlijk uit het tweede kwart van de 19e eeuw, maar is het stalgedeelte 17e of 18e eeuws. Van twee andere boerderijen uit deze periode - Voorweg 115/115a (XIXb) en Vlamingstraat 77 (1827) - is de voorgevel eveneens een ingezwenkte lijstgevel. De goed onderhouden voorgevel van Vlamingstraat 77 heeft een deuromlijsting met pilasters en hoofdstel en natuurstenen schouderstukken als stichtingssteen.



Ook van de langhuisboerderij "Ottelinenburch (circa 1880), Voorweg 163a, heeft het stalgedeelte een iets lagere nokhoogte. De voorgevel is een symmetrisch ingedeelde puntgevel met boven de in het midden geplaatste entree een spitsbogig spaarveld met decoratief metselwerk. Aan de linkerzijde van het erf maken een gemetselde schuur en een aan een zijde open houten hooiberging het tot een karakteristiek boerenerf.

De langhuisboerderij Voorweg 54 (gedateerd 1895) heeft een opvallend rijk gedecoreerde voorgevel. Het is een symmetrisch ingedeelde puntgevel met gepleisterde hoekpilasters en middenrisaliet, waarin zich de entree bevindt. Het rijk gedecoreerde snijwerk van windveren en makelaars is karakteristiek voor de Chaletstijl uit die tijd.

De langhuisboerderijen uit de eerste twee decennia van de 20e eeuw verschillen onderling voornamelijk in de wijze waarop het siermetselwerk is toegepast en de vorm van de kopgevels. Van de nog in gebruik zijnde boerderijen is "Sunny Home" (1914) een zeer karakteristiek complex, waarbij het woon- en stalgedeelte zich onder één mansardedak bevinden. De vrijwel gave voorgevel heeft groen geglazuurde baksteen, decoratief verwerkt in segmentbogen, sierbanden en lekdorpels, terwijl de oorspronkelijke deur en de T-schuiframen van glas-in-lood bovenlichten zijn voorzien. Decoratief gesmede sierankers, een houten voorschot windveren en makelaars met snijwerk completeren het geheel. Op het erf staan bovendien twee betonnen zesroeiers als hooiberg en een eveneens gave schuur annex stal uit dezelfde periode, die in de rechter zijgevel mestluiken heeft. De vormgeving van de voormalige boerderij "De Sniep" uit 1915 grijpt terug op de 17e eeuw door de toepassing van kruiskozijnen met luiken. De voorgevel is een langsgewel, die in het midden wordt doorbroken door een gemetselde dakkapel met topgevel.

Als derde groep valt een aantal boerderijen te onderscheiden die een dwarsgeplaatst woongedeelte onder een zadeldak hebben, waardoor een T-vormige plattegrond ontstaat. De meeste dateren uit de periode 1850-1880. De oudste is Voorweg 178/178a, gedateerd 1852. Het uit gele ijsselsteen opgetrokken woongedeelte heeft als voorgevel een symmetrisch ingedeelde lijstgevel met links van de entree het keldergedeelte. De deuromlijsting bestaat uit pilasters met consoles, die het hoofdgestel dragen. De boerderij Vierde Stationsstraat 450 (circa 1875) heeft een relatief hoge kelder over de volle breedte van de voorgevel met voor de entree een trap. Een veel voorkomend element zijn de wat betreft vorm afwijkende zoldervensters in de kopgevels. Hier hebben de schuiframen een rondboog- of keperboogvormig bovenlicht. Voorweg 112 (1871) kan in dit verband nog worden genoemd vanwege de opvallende Neogotische spitsbogige stalvensters.

De jongste vertegenwoordiger van de boerderijen met T-vorm is Voorweg 131 uit 1906 waar zowel het woon- als stalgedeelte een geleding met spaarvelden heeft.

"Hoeve Kromwijk" (1879), Voorweg 133, wijkt van het hoofdtype af, doordat het woongedeelte wordt gedekt door een schilddak. In de voorgevel wordt het hoofdgestel doorbroken door een topgeveltje met een engelenraam en decoratief gesneden windveren. Hieraan verwant is Dorpsstraat 8 (1869), genaamd "Op Doortocht", dat echter een tweelaagse bouwmasa onder schilddak heeft. Gezien de bouwmasa en detaillering toont het trouwens meer verwantschap met de overige herenhuizen in zijn nabijheid, zoals de hiervoor genoemde burgemeesterswoningen.

Uit de periode 1860-1880 dateren Voorweg 153/153a en Vlamingstraat 2/4, twee boerderijen die het midden houden tussen een langhuis en een T-vorm. De woongedeelten hebben vergelijkbare rechthoekige bouwmasa's. Hierbij heeft de achterzijde een dubbele topgevel,

gedekt door dubbel zadeldak met zakgoot, dat aan de voorzijde wordt gekoppeld door één doorlopend dakschild. De voorgevel bestaat uit een éénlaagse symmetrisch ingedeelde lijstgevel. Voorweg 153/153 heeft de entree in een middenrisaliet. Zowel de voor- als de zijgevels hebben bovendien een geleding met pilasters en hanekammen boven de vensters. Een karakteristieke wagenshuur uit dezelfde periode, een rietgedekt houten (vernieuwd) karnhuis en een betonnen vierroeier maken het geheel tot een gaaf en karakteristiek complex.

Een opvallende verschijning vormt ten slotte een vierde categorie, bestaande uit de twee boerderijen Voorweg 146 (1919) en Zegwaardseweg 59, genaamd de "Sara Lydia Hoeve" (1903). Ook hier bevinden woon-, stal- en schuurgedeelte zich onder een zadeldak, die in plaats van in elkaars verlengde, naast elkaar liggen. De naar de straatzijde gerichte kopgevels zijn puntgevels met aan de ene zijde het woongedeelte en aan de andere zijde het bedrijfs gedeelte. De "Sara Lydia Hoeve" heeft bovendien inrijdeuren in de voorgevel. Tegen de linker zijgevel van de hoofdmasa is een kleiner zomerhuis onder een mansardedak gebouwd.

Niet onder een specifiek type onder te brengen zijn enkele boerderijen met een vrijstaand woongedeelte. Zo heeft Vierde Stationsstraat 481 een woongedeelte onder zadeldak uit de eerste helft van de 19e eeuw. Het haaks erop gesitueerde stalgedeelte onder een rieten zadeldak met wolfseinden dateert uit de 18e eeuw en is door een tussenlid met het woongedeelte verbonden.

Ook Voorweg 165 (circa 1880) heeft een dwarsgeplaatst woongedeelte, waarvan de nokrichting evenwijdig aan de weg ligt. Het vrijstaande stalgedeelte hierachter, ligt evenwijdig aan het woongedeelte en dateert waarschijnlijk uit dezelfde periode.

Tot het boerenerf behoren naast de hierboven genoemde opstallen als (wagen)schuren, hooihergen en karnhuizen ook de toegangshekken. Decoratieve smeedijzeren hekken markeren de toegang van het erf van bijvoorbeeld Voorweg 109 en Dorpsstraat 7 en 8.

Op het erf staat soms een enkele grote (rode) beuk of kastanjeboom, welke evenals de leilinden voor de voor- en/of zijgevel het geheel tot een sfeervol complex maken. Vermeldenswaard in dit verband zijn bijvoorbeeld Vierde Stationsstraat 450, Voorweg 54 en 178/178a. Een enkeling, zoals Voorweg 165 heeft bovendien een moestuin.

### Objecten van bedrijf en techniek

Aan de rand van het dorpscentrum bepaalt de korenmolen "De Hoop" het dorpsbeeld. De molen is een wit gepleisterde ronde stellingmolen uit 1897. Ten zuiden van de snelweg A13 is de uit 1928 stammende watertoren van het drinkwaterbedrijf "De Tien Gemeenten" het beeldpalende element in de nieuwbouwwijk Rokkeveen geworden. Als stedenbouwkundig middelpunt wordt hij omsloten door een cirkelvormige gracht waarlangs in 1992 flats zijn gegroepeerd. De toren heeft een achzijdig grondvlak, dat ter plaatse van het waterreservoir overgaat in een zestienkant en wordt gedekt door een koepelvormig dak. De entree heeft een omlijsting met vierkante wapenschilden.

Voor de bemaling van de Nieuwe Polder, die nu is ingericht als recreatiegebied, resteert aan de Broekweg 17 een stoomgemaal uit 1877. Het bestaat uit twee rechthoekige in hoogte verschillende bouwmassa's. De gevels, deels gepleisterd, deels voorzien van gepleisterde hoekpilasters sluiten aan bij de eclectische traditie. Uit het pand, waarvan de bouwkundige staat zienderogen achteruitgaat, is de machinerie reeds ontmanteld.



## B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK GEMEENTE ZOETERMEER

### Inleiding

De gemeente Zoetermeer is in 1935 ontstaan door samenvoeging van de dorpen Zoetermeer (westelijke helft) en Zegwaard (oostelijke helft) met ten oosten daarvan het gehucht Den Hoorn. Vanwege het aaneengesloten karakter van deze kernen langs een lint, zal de bebouwing niet afzonderlijk worden behandeld.

Zoetermeer en Zegwaard hebben zich vanaf de 12de eeuw ontwikkeld als langgerekte veenontginningsdorpen aan weerszijden van de kruising van een land- en vaarweg. Deze landweg, van ouds een verbindingsweg tussen Den Haag en Gouda, wordt gevormd door de Voorweg-Vlamingsstraat- Dorpsstraat-Schinkelweg-Den Hoorn. De waterweg is de Delftse- en Leidse Wallenwatering; uit de naam blijkt al dat het een vaarroute is tussen Delft en Leiden. Het kruispunt wordt gemarkeerd door de dorpskerk. Den Hoorn laat zich herkennen aan een kleine concentratie van eenvoudige bebouwing op het kruispunt van deze weg met de Zegwaardseweg.

Het karakter van deze landweg wordt in het dorpscentrum bepaald door de aaneengesloten lintbebouwing aan weerszijden van de Dorpsstraat. De beide dwarsstraten langs de Delftse- en Leidsewallen zijn op beperkte schaal aan één zijde bebouwd met eenvoudige arbeiderswoningen. Buiten het dorpscentrum neemt de dorpsbebouwing na de Dorpsstraat, langs de Vlamingsstraat in dichtheid af, waarna langs de Voorweg de agrarische bebouwing de overhand krijgt. Enkele andere oude landwegen, die haaks op de hoofdweg aansluiten, zoals de Zegwaardseweg, zijn nog als zodanig herkenbaar vanwege de agrarische bebouwing hierlangs.

Van architectonisch belang is verder de Stationsstraat (voorheen: Molenweg), een verbindingsweg met Delft en vanaf 1870 ook met het toen aangelegde station. Aanvankelijk lagen er verspreid enige boerderijen, maar door de 20e eeuwse bouwactiviteiten - voornamelijk in de jaren '20 en '30 - ontstond aan weerszijden van de weg vrij aaneengesloten lintbebouwing, die ten zuiden van de spoorlijn in dichtheid afneemt. Uit dezelfde periode dateert een deel van de lintbebouwing langs de Bleiswijkseweg. Een van de weinige uitbreidingen is de Molenstraat, een verbindingsweg tussen de Stationsstraat en de Rokkeveenseweg. Voor het overige heeft tot 1945 slechts verdichting van de bebouwing plaatsgevonden binnen de bestaande structuur.

Karakteristiek element zijn de weteringen, die oude landwegen als Voorweg en Zegwaardseweg begeleiden. De erven zijn toegankelijk middels eenvoudige vlakke betonnen bruggen. Een groot deel van de gracht die vanouds het dorpscentrum omringde, vormt ook nu nog de afsluiting van het oude dorpscentrum. In westelijke richting sluit deze wetering met een bocht ten noorden van Den Hoorn aan op de Zegwaardse wetering.

### Dorpsbebouwing en woningbouw (woonhuizen)

De tweezijdige lintbebouwing van de Dorpsstraat fungeert nu als winkelgebied. Een groot deel van de nog bestaande, voornamelijk eenvoudige woon- en winkelpanden uit het eind van de 19e en de eerste decennia van de 20e eeuw is gewijzigd of heeft een moderne winkelpui gekregen. In het westelijke deel staan enkele gave vrijstaande herenhuizen, uit het derde kwart van de 19e eeuw, gebouwd in de eclectische traditie. Twee karakteristieke voorbeelden zijn

voormalige burgemeesterswoningen, bestaande uit tweelaagse rechthoekige bouwmassa's onder een schilddak. De één, het uit 1866 daterende "Akkerlust" (Vlamingstraat 49), heeft een ongepleisterde symmetrisch ingedeelde lijstgevel als voorgevel. Een van elders afkomstige 18e eeuwse deurpartij wordt omlijst door eenvoudige pilasters met hoofdgestel. De andere dateert uit 1872, genaamd " 't Oude Huis" (Dorpsstraat 7), en is nu streekmuseum. De voorgevel is een symmetrisch ingedeelde lijstgevel met hoekpilasters en in de gepleisterde middenrisaliet de entree. Een fraai smeedijzeren toegangshek completeert het geheel. Dorpsstraat 8 (1869) en 9 (1872) hebben vergelijkbare bouwmassa's en detaillering.

Van de andere 19e eeuwse, kleinere woonhuizen, vormen de drie gepleisterde klok- en ingezwenkte lijstgevels van Dorpsstraat 28-32 een samenhangend geheel (nummer 28 is gedateerd 1820). Hetzelfde geldt voor Dorpsstraat 161-163 (XIXd), een gespiegelde gekoppelde lijstgevel, opgetrokken uit fijngevoegde grauwe baksteen. Dat de traditionele 19e eeuwse bouwtrant tot in de 20e eeuw werd toegepast toont Voorstraat 175, een lijstgevel uit 1902, welke vrijwel een kopie is van Voorstraat 171, daterend uit 1867.

In het dorpscentrum en langs de hiervoor genoemde uitvalswegen staan zowel vrijstaande als geschakelde woonhuizen in traditionele vormgeving uit de eerste decennia van de 20e eeuw. Uit 1904 dateert een beeldbepalend pand buiten de bebouwde kom, gesplitst in drie wooneenheden (Voorweg 167/167a/167b). Het heeft als voorgevel een langsgewel met de entree in de middenrisaliet. De hoeken worden afgesloten door puntgevels. De rechter topgevel heeft keldervensters. De voorgevel is verlevendigd met rondbogen, voorzien van sierblokjes boven de vensters en het entreeportiek.

Schinkelweg 29, een woonhuis uit 1910, heeft als voorgevel twee gekoppelde tuitgevels met in het midden een rondbogig entreeportiek, waarvan de paneeldeur en het smeedwerk karakteristieke Jugendstildetaillering hebben. Van deze en andere woonhuizen uit deze periode worden de gevels versierd met gekleurde (soms ook geglazuurde) baksteenmotieven, zoals bijvoorbeeld Dorpsstraat 20-22 (1909), le Stationsstraat 49-51 (1914).

Kleine, deels verbouwde, arbeidershuisjes uit het eind van de 19e eeuw en het begin van de 20e eeuw bevinden zich langs de Delftse en Leidse Wallen, twee dwarsstraten van de Dorpsstraat en in Den Hoorn. Enkele, deels vrij gave, vrijstaande arbeidershuisjes, éénlaags onder zadel- of mansardedak, komen nog voor langs de Voorweg. De iets grotere middenstandswoningen hebben vergelijkbare bouwmassa's. De topgevels hebben soms een erker. Een variatie hierop zijn de vrijstaande woonhuizen met aan de ene zijde een langsgeweldeel met (entree-)portiek en aan de andere zijde een verhoogd deel met een topgevel, al dan niet voorzien van een erker (en balkon) (bijvoorbeeld Vlamingstraat 51 uit 1919). Ook de langhuisboerderij Voorweg 37 (gedateerd 1910) heeft een woonhuis dat aansluit bij deze traditie.

Een eenvoudig woonhuis, dat opvalt door zijn afwijkende dakvorm is Schinkelweg 1 (1914). Het schilddak met fors dakoverstek heeft sterk geknikte dakschilden en een driehoekige dakkapel.

Uit 1928 dateert het als pastorie gehoude herenhuis Dorpsstraat 10. Het is een traditioneel vormgegeven rechthoekige, tweelaagse bouwmassa onder een schilddak met geknikte dakvoet. De voorgevel heeft een door pilasters gelede middenpartij met entree, waarboven zich een erker bevindt met afgeschuinde zijkanten. Schuin ertegenover staat een vrijstaand herenhuis met een vergelijkbare bouwmassa. Het is in 1930 gebouwd naar een ontwerp van Co Brandes in de traditie van de Nieuwe Haagse School (Dorpsstraat 1).

Aan de Meerpolder 16 zorgt het uit 1926 daterende gemaal met elektromotor voor de bemaling van de Zoetermeerse polder. Het is een eenvoudig (nog in gebruik zijnd) rechthoekig gebouwtje onder zadeldak met tegen de kopgevel aan de dijkzijde, een éénlaagse uitbouw onder plat dak.

Ten westen van de spoorlijn werd langs de Stationsstraat in 1896 een zuivelfabriek gebouwd, die vanaf 1901 de naam "Nutricia" draagt. Van de oorspronkelijke bebouwing zijn binnen het inmiddels zeer uitgebreide fabriekscomplex, slechts een toren en een bouwmassa als zodanig herkenbaar. Dat de Nutriciahoeve en Lactohoeve boerderijen zijn die bij de fabriek hebben gehoord blijkt uit hun naam.

In samenhang met de aanleg van de spoorlijn is slechts een tramcafé (koffiehuis) uit 1907 te vermelden, dat zijn oorspronkelijke bestemming heeft verloren en nadien wit is gesausd en verbouwd.

### Na-oorlogse uitbreidingen

De eerste na-oorlogse uitbreidingen vonden plaats aan weerszijden van de Stationsstraat. Sinds de aanwijzing van Zoetermeer als groeikern in 1966 is het aantal nieuwbouwwijken en bedrijfsterreinen explosief toegenomen. Bij de aanleg hiervan, die inmiddels circa 2/3 van het grondoppervlak beslaat en zich uitstrekt tot de rand van de Zoetermeerse polder, is buiten het dorpscentrum vrijwel geen rekening gehouden met de oorspronkelijke structuur van het gebied. Boerderijen langs bijvoorbeeld de Broekwegzijde of de Rokkeveenseweg vervullen in de stedenbouwkundige structuur nog slechts een visuele verbinding tussen het historische en het moderne. Het agrarische karakter is in feite alleen nog herkenbaar rond de Zoetermeerse Meerpolder en het westelijke deel van de Driemanspolder (Polder van Nootdorp). Aan de randen van de gemeente vervullen in het westen het Westerpark en recreatiegebied en in het noorden de kunstmatig aangelegde Noord-Aa en Zoetermeerseplas een recreatieve functie. Ten zuiden van de snelweg A12 ligt in de Rokkeveense polder het Floriadeterrein en de deels nog in aanbouw zijnde nieuwbouwwijk Rokkeveen, waarbij de watertoren, ingeklemd door de nieuwbouw, nog steeds het landschap domineert.