

Aan: de leden van de Gemeenteraad van Zoetermeer
Postbus 15
2700 AA Zoetermeer

Van: G.C.P. Hacquebard Hazewater 7, 2715 AV Zoetermeer
2715 AV Zoetermeer
e-mail: gcphacquebard@tele2.nl

Betreft : Zienswijze aangaande het:

- Ontwerp Bestemmingsplan Entree Midden met identificatienummer NL.IMRO.0637.BP00111-0002 van de gemeente Zoetermeer, verder te noemen het OBP.
- Milieueffectrapportage (MER)
- Ontwerpbeeldkwaliteitsplan Entree Midden (BKP)

Zoetermeer, 16 maart 2022
Kenmerk: 2022.03.16.DEF.GH.H7

Geachte Raadsleden:

Ondergetekende wonende te Zoetermeer, Hazewater 7, 2715 AV dient hierbij zijn Zienswijze in aangaande bovenvermelde zaken onderverdeeld in de volgende hoofdstukken:

- 1. Ontwerp Bestemmingsplan (OBP)**
- 2. Milieu Effect Rapportage (MER)**
- 3. Ontwerpbeeldkwaliteitsplan Entree Midden**

1. Zienswijze Ontwerp Bestemmingsplan (OBP)

1.1. Algemene inleiding.

Indiener is niet tegen het feit om met dit ontwerp bestemmingsplan Entree Midden, met **identificatienummer NL.IMRO.0637.BP00111-0002**, te komen tot een nieuwe stedelijke ontwikkeling en dus de bestemming kantoren naar wonen, commerciële en maatschappelijke functies te wijzigen.

Indiener is zich er van bewust dat deze transformatie nodig om te voldoen aan de grote woningvraag en vindt het prima dat Zoetermeer daarop een antwoord probeert te vinden en dus het woningtekort daarmee probeert op te lossen. Indiener heeft wel bezwaar tegen een groter aantal woningen boven de 4500. Indiener zal dit in zijn Zienswijze verder toelichten in volgende hoofdstukken.

Nogmaals de woningvraag is groot en prima dat Zoetermeer meewerkt aan het antwoord. Maar het is de vraag of een verdichting op deze schaal daarvoor de goede oplossing zal bieden. Dan wel dat daarmee een nieuwe problemen worden geïntroduceerd in de concurrentie op het gebruik van de beschikbare ruimte en voorzieningen op een beperkt gebied. Daarom dring ik in ieder geval aan op het niet opnemen van de wijzigingsbevoegdheid en het begrenzen van het aantal woonheden tot het genoemde maximum van 4.500. Tegelijkertijd is een integrale aanpak noodzakelijk (community building), waarbij de toekomstige ontwikkelaars en de bewoners en instanties van de aangrenzende wijken direct betrokken moeten zijn. Zonder een dergelijke aanpak kan de Entree het 'welkom' worden voor grote zorgen.

1.2. Meer woningen dan 4500.

Volgens het ontwerpbestemmingsplan krijgt dit gebied 4500 woningen en ruim 200.000 m² aan bedrijfsruimte. Dit is al aanzienlijk meer dan de 3500 woningen die in de aanvankelijke zoekopdracht waren opgenomen. Bovendien krijgt het college van burgemeester en wethouders de

wijzigingsbevoegdheid om te kunnen uitbreiden tot een totaal van 5.700 woningen. Daar komt nog bij dat ook aan de kopse zijden van het gebied (Entree Stationsgebied en Centrum West) woningen zijn geprojecteerd. Deze ontwikkelingen vallen weliswaar buiten het gebied van het bestemmingsplan Entree Middengebied, maar kunnen er in hun invloed niet los van worden gezien. In totaal gaat het op een smalle strook met een oppervlakte van nog geen vierkante kilometer om totaal maximaal circa 7.500 woningen. En dat is voor zo'n smalle strook veel te veel en zal tevens leiden tot een leefomgeving die niet meer voldoet aan de eerdere uitgangspunten zoals die via de vele gehouden sessies uiteindelijk in het inspiratieboek zijn verwoord. Ook zal dit gevolgen hebben voor alle andere functies dan wonen zoals commerciële en maatschappelijke functies en overige bedrijvigheden waarover in het inspiratieboek is geschreven en welke volgens het ontwerp bestemmingsplan nog meer worden benoemd.

Met deze uitbreiding, zoals vermeld staat in **document b_NL.IMRO.0637.BPOO111-0002_tb3b bladzijde 8 punt 1.4.2**, zal dat mijns inziens leiden tot hogere gebouwen waardoor aansluiting op de omgeving niet meer past.

Uitbreiding naar meer dan 4500 woningen zal ook dan leiden tot uitbreiding van verschillende behoeften, eerder genoemd. Meer woningen zal een extra aanslag betekenen op de openbare ruimten, inclusief het voorgenomen besluit om in het kader van de klimaatverandering dit gebied voor te bereiden op grote hoeveelheden op te vangen regenwater en is mijn s inziens strijdig met de **Structuurnota Openbare Ruimte (SOR)**.

Voor Zoetermeerse begrippen zal dan de Entree een extreme woningdichtheid gaan krijgen. Om een vergelijking te maken: in de Entree (inclusief kopgebieden) wonen straks ongeveer 12.500 'nieuwe' inwoners van onze stad. Bijna net zoveel als in buurten als **Buytenwegh De Leyens of Noordhove-Seghwaert**. Het maximale aantal woningen is vergelijkbaar met bestaande wijken **Meerzicht, Noordhove- Seghwaert of Oosterheem**. En dat alles op soms nog geen derde van het oppervlak. Een dergelijke schaalgrootte op zo'n klein oppervlak is mijns inziens ongewenst vanwege alle daaraan verbonden consequenties voor de omgeving, bouwhoogte, extra voorzieningen voor parkeerruimten voor bewoners en bezoekers onder de wooncomplexen en toename van verkeer op de omliggende wegen die daar niet op zijn ingericht. En daarbij het gevolg van uitwijkend parkeergedrag, omdat mijn inziens parkeren in het gebied niet kosteloos zal worden voor zowel bewoners als bezoekers.

Zie ook de hoofdstukken 1.3 Hogere bebouwing/gebouwen en 1.10 Parkeren

Over hoge bebouwing en uitwijkend parkeergedrag is al reeds eerder het nodige geschreven aan zowel de projectleiding en de fractievoorzitters van de politieke partijen die zitting hebben in de huidige Gemeenteraad, griffie en/of het College van B&W. Velen hebben hier dus kennis van. Indiener verwijst naar de documenten die vermeld staan bij hoofdstuk **1.15. Eerdere verzonden documenten te weten Document 5**.

1.2.1. De omvang van de wijk en uitstraling naar omgeving

Het wordt dus druk. Heel druk! Het is de vraag hoe het met zoveel mensen op zo'n beperkte ruimte gaat werken en wat de uitstraling zal zijn voor de directe omgeving. De plannen geven inzicht in de stedenbouwkundige kwaliteit van de gebouwen en de omgeving. Maar aan de kwaliteit van leven en samenleven wordt nauwelijks aandacht besteed. Er wordt in de stukken gewezen op noodzaak om voorzieningen elders uit te breiden, echter zonder daar concreet ook aanpak en realisatie aan te verbinden. Het gaat in de Entree niet om een enkele woontoren, maar om een hele wijk met vrijwel aaneengesloten hoogbouw en tientallen hoge woontorens. Met de Entree zet u de toon voor nieuwe hoogbouw in Zoetermeer. Dat vraagt echter niet alleen om een visie op de ruimtelijke ontwikkeling, maar ook om een sociologische benadering, niet alleen om een plan voor de wijk, maar om een integrale aanpak, inclusief een visie en aanpak voor de directe omgeving, de aangrenzende buurten van Meerzicht en Driemanspolder. Indiener van de Zienswijze dringt aan op verdere samenspraak, maar dan ook samenspraak die op gelijkwaardige wijze dient plaats te vinden en waarbij het van evident belang is dat dit uiteindelijk ook tot draagvlak leidt.

1.3. Hogere bebouwing/gebouwen.

Hogere gebouwen zullen dan ten behoeve van de noodzakelijke inpandige vereiste parkeervoorzieningen leiden tot grotere noodzakelijke ruimte onder de gebouwen. Met als gevolg dat de noodzakelijke oppervlakte ten opzichte van bebouwing voor 4500 woningen met inpandig parkeervoorziening leidt tot een grotere oppervlakte bebouwing dan bij 4500 woningen. Dit gaat mijns inziens dan ten koste van de openbare ruimte. En dus de gewenste groen voorzieningen en andere maatregelen die juist gepland zijn om klimaatgevolgen op te vangen, zoals waterbergingen en koeltegebieden met veel groen. Dit gaat mijns inziens ten koste van het uitgangspunt om een de gewenste prettige leefomgeving/wijk te creëren en zal aanspraak maken op maximale kavel bouwruimte. Zie ook bij **hoofdstuk 1.2.** bij hetgeen weergegevens is omtrent de SOR.

Met betrekking tot bouw hoogte geeft indiener van zijn Zienswijze aan dat aan de westzijde van het plangebied de bouwhoogte moet voldoen aan de uitspraak van de Raad van State aangaande de bouwhoogte zoals deze meermaals in diverse stukken van indiener staan vermeld .

Indiener verwijst naar de documenten die vermeld staan bij hoofdstuk **1.15. Eerdere verzonden documenten Document 5.**

Zie **In dit betreffende document wordt verwezen naar de uitspraak RvS 200101551/1 d.d. 20 maart 2002 punt 2.5. en tb_NL.IMRO.637.BP0030-0002_1. Bijlage: werking van de 30 graden regel & 30 graden profiel ontwikkellocatie “Kop Bredewater”** . Een deel van de daarin weergegeven tekst volgt hierna:

“Met de verwijzing naar de gevoerde procedures en uitspraak van de Raad van State (RvS) wordt bedoeld de 30^o regel die daar vermeld staat. Zie historisch overzicht 11.1. RvS 200101551/1 punt 2.5 d.d. 20 maart 2002 en tb_NL.IMRO.0637.BP00030-0002_1 bijlage werking van de 30 graden regel. Er wordt van uitgegaan dat het niet uitmaakt voor de RvS of het om een kantoorgebouw of een gebouw met woningen zal gaan. Een gebouw is een gebouw en zal dan ook moeten voldoen aan die uitspraak. Ook in mijn Zienswijze is daar naar verwezen. Zie punt 11.16. Zienswijze Startdocument Entree.2020.04.21.DEF.GH.H7.pdf punt 2 en punt 11.4. RvS 200502156/1 punt 2.5.2. en 2.5.3.d.d. 8 maart 2006. Feitelijk geldt deze uitspraak naar mijn mening voor het gehele Bredewater. Dit is aangedragen ter voorkoming van mogelijke bezwaarschriften en vervolg procedures, die de ontwikkeling en bouw er van ernstig kunnen verstoren.”.

1.4. Gezinsopbouw.

Uitgaande van de gemiddelde gezinsopbouw voor zo’n te ontwikkelen wijk met niet al te grote woonoppervlakten per woning, zoals deze wordt gehanteerd van ca. 1,7 personen per huishouden, zou dat bij 4500 te bouwen woningen en bezetting zijn van ca. 7.700 personen. Uitgangspunt is nu een levendige wijk creëren , dat is een goed streven en zal zeker met de 7.700 nieuwe bewoners een goede kans van slagen hebben. Maar opschalen zal ook tot gevolg hebben dat mogelijke andere ruimten voor commerciële en maatschappelijke functies die ook vergroot zullen moeten worden. Dit komt dus bovenop alle woonruimte en zal mijns inziens nog meer tot verkleining van de openbare ruimten leiden en strijdig zijn met de SOR.

Laat staan om naar 5700/6300/7500 woningen te gaan met ca. 9.700/10.800/12.800 bewoners, dan zullen alle voorzieningen ook met ca 35% opgeschaald moeten worden met alle gevolgen van dien. Zie ook **hoofdstuk 1.10 Parkeren**

1.5. Commerciële en maatschappelijke functies.

Boven op de te voorziene woonfuncties worden ook nog commerciële en maatschappelijke functies toegevoegd. Functies die de nodige ruimte vragen en een extra beslag zullen leggen op de openbare ruimte en voorzieningen zoals parkeerruimte voor eigenaren/huurders, gebruikers en bezoekers.

Zeker als voorziene functies, zoals aangegeven bijvoorbeeld sport- , theater – activiteiten veel bezoekers trekken die aanspraak zullen gaan maken op de parkeervoorzieningen , die mijns inziens dan niet volstaan. Ook zal dit leiden tot een grotere druk op de verkeersafhandeling, **Zie ook hoofdstuk 1.10. Parkeren en 1.10.2.Omvang, bereikbaarheid en functioneren parkeervoorziening.**

1.6. Bedrijven.

Indien er bovenop de in 1.5. genoemde functies ook nog ondernemingen, instellingen of bedrijfsverzamelgebouwen gericht op het ambachtelijk of ontwerptechnisch produceren, bewerken, herstellen, installeren of inzamelen van goederen, alsmede verhuur, opslag en distributie van goederen en het uitoefenen van dienstverlening in de creatieve sector worden toegevoegd, zal ook die leiden tot extra vraag naar parkeermogelijkheden, bovenop de reeds in voorgaande hoofdstukken is vermeld en ook op de verkeersafhandeling . **Zie ook hoofdstuk 1.10. Parkeren en 1.10.2.Omvang, bereikbaarheid en functioneren parkeervoorziening.**

1.7. Culturele voorzieningen.

Indien er boven op de in **1.5. en 1.6.** genoemde voorzieningen ook nog voorzieningen gericht op cultuur en ontspanning, zoals een bioscoop, museum, (muziek)theaters, expositieruimten en daarmee gelijk te stellen voorzieningen worden ondergebracht in het plangebied van de Entree zal dit onherroepelijk leiden tot extra vraag naar parkeer behoefte. **Zie ook hoofdstuk 1.10. Parkeren en 1.10.2.Omvang, bereikbaarheid en functioneren parkeervoorziening.**

1.8. Detailhandel

Indien er boven op de in **hoofdstukken 1.5., 1.6. en 1.7.** genoemde voorzieningen ook nog voorzieningen gericht op een onderneming of instelling gericht op het bedrijfsmatig te koop aanbieden (waaronder de uitstalling ten verkoop), verkopen, verhuren en leveren van goederen aan personen die deze goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteit, met daarbij ondergeschikt het nuttigen van de eigen aangeboden producten door personen die de goederen kopen worden ondergebracht in het plangebied van de Entree zal dit onherroepelijk leiden tot extra vraag naar parkeer behoefte. Zie ook **hoofdstuk 1.10 Parkeren en 1.10.2.Omvang, bereikbaarheid en functioneren parkeervoorziening.**

1.9. Dienstverlening.

Indien er boven op de in 1.5., 1.6., 1.7. en 1.8. genoemde voorzieningen ook nog voorzieningen gericht op het bedrijfsmatig verlenen van diensten, waarbij het publiek rechtstreeks (al dan niet via een balie) te woord wordt gestaan en geholpen, zoals reis- en uitzendbureaus, kapsalons, pedicures, wasserettes, makelaarskantoren en bankfilialen worden ondergebracht in het plangebied van de Entree zal dit onherroepelijk leiden tot extra vraag naar parkeer behoefte. Zie ook **hoofdstuk 1.10 Parkeren en 1.10.2.Omvang, bereikbaarheid en functioneren parkeervoorziening.**

1.10. Parkeren

1.10.1. Parkeervoorzieningen.

Hogere gebouwen, meer bewoners , meer commerciële en maatschappelijke activiteiten vragen om grotere noodzakelijke parkeer voorzieningen en afhandeling van verkeer. Dat zal tot een verkleining en extra belasting voor en van het gebied leiden. Dit is mijns inziens strijdig met de uitgangspunten van de SOR.

Het parkeren als probleem voor het gebied dan wel de omliggende wijken.

Met verwijzing naar o.a. het volgende:

Op 16 december 2019 heeft de gemeenteraad Zoetermeer de nieuwe nota Parkeerbeleid Zoetermeer en de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019 vastgesteld. De ontwikkeling van een levendige stadswijk als Entree en de grote toename van woningen in het gebied vraagt om parkeervoorzieningen. Vanuit het parkeerbeleid is voor Entree een aantal voorwaarden opgenomen bij verdere ontwikkeling:

- Bewoners parkeren onder of in het gebouw, op eigen kavel;

- Werknemers parkeren onder of in het gebouw op eigen kavel;
- Bezoekers parkeren in principe onder of in het gebouw, op eigen kavel. Op maaiveld langs straten is het aantal bezoekersparkeerplaatsen beperkt.
- Parkeren in de openbare ruimte is gereguleerd waar de regulering zodanig zal zijn dat de parkeerplaatsen in het gebied met name beschikbaar zullen zijn voor kort parkeren van bezoekers, bijvoorbeeld laden & lossen die hun bestemming in het gebied hebben.

Ook toen al is er gewezen op de problematiek als gevolg van uitwijkend parkeergedrag vanuit de Nieuwe Entree tijdens diverse bijeenkomsten. Verder verwijst indiener van de Zienswijze op alle documenten genoemd bij hoofdstuk **1.15. Eerdere verzonden documenten Document 5. en hetgeen daarin geschreven is over parkeerverlast a.g.v. uitwijkend gedrag voor de omliggende wijken en met name voor Meerzicht/Waterbuurt. In betreffende document is ook een voorstel opgenomen(zie onderaan dit hoofdstuk en is te vinden in het document 5. Bij 1.15) die recht doet aan eerder genoemde uitspraak van de RvS indien het Bredewater alsnog gereconstrueerd dient te worden waardoor de betreffende 81 parkeerplaatsen zouden worden opgegeven. Een deel van de daar weergegeven tekst volgt hierna:**

“Met betrekking tot de noordzijde blijft onveranderd een aantal van ca. 310 parkeerplaatsen die verdwijnen, waaronder de parkeerplaatsen aan het Bredewater, voor de kantoren 24 en 26 (ca. 81 stuks). Daarover heeft zich in het verleden al een behoorlijke communicatie slag afgespeeld. Uiteindelijk heeft dit tot een toezegging/besluit van voormalige college van B&W (gedaan door voormalig wethouder J. Fijen tijdens inspraakavond, datum is niet meer te achterhalen (2003 of 2004) geleid en is uiteindelijk ook tot uitvoering/realisatie gekomen. De afgelopen jaren van af 2017 is hier ook meermaals tijdens bijeenkomsten en schriftelijke communicatie op gewezen. Ook in de Zienswijze is hier op ingehaakt. Ook hier liggen uitspraken van de RvS aan ten grondslag.

Zie bij punt 11.15. Zienswijze Startdocument Entree.2020.04.21.DEF.GH.H7.pdf punt 2 en 11.4.RvS 200502156/1 punt 2.5.2. en 2.5.3.d.d. 8 maart 2006, en 11.6. Mailcorrespondentie

Er bestaat dus een historische achtergrond die geleid heeft dat deze parkeerplaatsen hier, bij Bredewater 24 en 26, gerealiseerd zijn.”.

Daarnaast zal als gevolg van opschalen naar woningen boven de 4500 en daarmee in verband staande uitbreidingen van allerlei activiteiten de parkeerdruk van werknemers evenredig toenemen, hetgeen een ongewenst effect zal hebben op het parkeergedrag. Dit zal zich dan mijns inziens ook verplaatsen richting de aanliggende wijken hetgeen onwenselijk is.

Zie ook hierna **bij hoofdstuk 1.10.2.**

Het uitwijkend parkeerprobleem zal alleen maar toenemen indien de plannen met betrekking tot het Stationsgebied ook tot uitwerking komen. In totaal zal er dan in beide plangebieden zo'n 475 openbare parkeerplaatsen verdwijnen die gecompenseerd moeten worden. Ook daar is al in een eerder document, bij u bekend, het nodige over weergegeven. Indiener verwijst naar eerder genoemd document.

Voorstel uit:document 1.15. 5. Reactie Participatie document PDOE. casefile. GH. H7. 02.02.2022. DEF.pdf d.d. 2 februari 2022 verzonden naar alle fractievoorzitters, griffie en projectleiders

Het betreft het gebied op afbeelding SOR, gelegen tussen iets voor in/uitrit Groenewater en de kop van het Bredewater. Wanneer, in het kader van de herinrichting van de openbare ruimte in dit gebied daartoe overgegaan wordt, hetgeen in mijn ogen kapitaalvernietiging is gelet het feit dat het pas 8 jaar geleden is dat het Bredewater voor veel geld heringericht is, is mijn oplossing om het genoemde tracé gelegen tussen in/uitrit Groenewater en de kop van het Bredewater in rechte lijn aan te laten sluiten op tracé Meerzichtlaan –(“schuine drop vlak) in/uitrit Groenewater.

De parkeerplaatsen gelegen voor de nummers 24 en 26 kunnen dan verplaatst worden naar de westkant van het tracé in lijn met de reeds bestaande 81 parkeerplaatsen tussen Ganzewater – in/uitrit Groenewater en aansluiten aan het plantsoen gelegen aan de tuinen van de woningen Kooiënwater- Korfwater (huidige bewoners en hun gasten maken ook gebruik van de huidige voorziening). Met deze oplossing is er weer voldaan aan de uitspraken van de RvS en de besluiten van een eerder college. Ook wordt door het gebruik van de bewoners van het Korfwater de parkeerdruk in

de omgeving van het Korfwater ontlast. Tevens hier (gratis) parkeervergunning en max 3 uur kaartparkeren invoeren (voor de gehele Waterbuurt) , ook voor de reeds aangehaalde 81 parkeerplaatsen, zoals reeds eerder is voorgesteld.

Voor de verkeersveiligheid moet dan de uitrit zodanig ingericht en opgehoogd worden, dat deze, ondanks de 30 km zone, de snelheid afremt en er tevens door vrachtwagens en auto's met caravans makkelijk het Groenwater in- en uitgereden kan worden, gelijk de huidige situatie, waar over ook al het nodige te doen is geweest. Zie 11.19. communicatie met wijkteam Meerzicht d.d.29 november 2019 en 20 mei 2020 van mevr. M. (Maaïke) Konijn Beleidsmedewerker Verkeer Gemeente Zoetermeer afdeling Stadsbeheer.

Overlast door parkeren van bedrijfsbusjes/-auto's vrachtwagen(tjes) in de aangrenzende wijken is op te lossen door aan de Boerhaavelaan (zijn 3 rijbanen en een middenberm, dus ruimte genoeg) een tijdelijke parkeergelegenheid in te richten totdat de betreffende openbare ruimte opnieuw ingericht wordt. Dit voorkomt dus parkeeroverlast in de aanliggende wijken Meerzicht en Driemanspolder. Wel zal een veilige bereikbaarheid van woningen, hotel en het stationsgebied gewaarborgd moeten worden. Tevens zou van hier een pendel naar bouwlocaties kunnen gaan

1.10.2. Omvang, bereikbaarheid en functioneren parkeervoorziening

In aanvulling op 1.10.1 en met verwijzing naar bijlage b_NL.IMRO.0637.BP00111-0002_tb21 MER Verkeer en vervoer blz 27 hoofdstuk 5.6. Omvang, bereikbaarheid en functioneren en parkeervoorziening .

Mogelijk dat dit onderwerp thuishoort bij de Zienswijze MER hoofdstuk 2 geeft indiener ook hier zijn Zienswijze weer.

1.Daar staat: *“De ontsluiting van de parkeervoorzieningen zal in alle situaties vanaf de Boerhaavelaan en Bredewater plaatsvinden. Het enige verschil tussen referentiesituatie en de twee plansituaties is dat bij de plansituaties de ontsluiting van de parkeervoorzieningen vanaf de Boerhaavelaan en Bredewater ook vanaf de nieuwe parallelwegen van de Afrikaweg worden ontsloten. Hierdoor zal een betere verdeling van de parkeerstromen over Entree tot de mogelijkheden behoren.”*

Mijns inziens is dit niet juist. Aan de kant van het Bredewater vindt de ontsluiting van de parkeervoorzieningen alleen van af het Bredewater plaats in verband met het feit dat het hoogteverschil tussen Afrikastraat en Bredewater de ontsluiting via de ventweg onmogelijk maakt. Dit betekent dat al het verkeer van de woningen aan de westkant van de Afrikastraat via het Bredewater zal gaan. Dit zal tot een aanmerkelijke toename van verkeersbewegingen leiden waarop het Bredewater niet berekend is en dus onwenselijk is. Dit betref ook alle gevolgen die leiden tot meer verkeer a.g.v. uitbreiding van zaken zo als reeds in eerdere bovenstaande hoofdstukken is weergegeven.

2.Verder staat op diezelfde bladzijde vermeldt: *“Tijdens de realisatie van de voorgenomen activiteit (Bouwfase) is sprake van tijdelijke effecten. Een deel van de bestaande parkeervoorzieningen komen te vervallen en nieuwe parkeervoorzieningen worden aangelegd. In deze tijdelijke situatie krijgen diverse gebruikersgroepen te maken met een variërend aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar is en variërende locaties waar geparkeerd kan worden. Deze gebruikersgroepen zijn de huidige gebruikers van de parkeerplaatsen op de kantoorlocaties. Vanwege huidige leegstand in een deel van de huidige kantoren en verdere sloop is de verwachting dat in de tijdelijke situatie voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor de gebruikersgroepen.”*

Indiener is het met de weergave dat onder de huidige gebruikers alleen gebruikers van kantoorlocaties worden verstaan niet eens. Want dit is niet zo! De parkeergelegenheid ca. 81 plaatsen, gelegen voor de huidige nummers Bredewater 24 en 26, worden ook gebruikt door OV-parkeerders en bewoners en hun bezoekers van Kooiënswater - Korfwater. Indiener verwijst hierbij naar diverse documenten waarin al het nodige geschreven is naar aanleiding van te verwachten uitwijkend parkeergedrag en de uitspraken tijdens **de buurtbewoners informatie bijeenkomst Entree van 8 juni en 14 september 2017** zijn gedaan indiener haalt aan: *“Bij de presentatie van deze plannen is er n.a.v. de discussie en vragen over te verwachten uitwijkend parkeergedrag door aanwezige vertegenwoordigers van en namens de gemeente uitdrukkelijk verzekerd*

en uitgesproken dat: indien als gevolg van dit plan er uitwijkend parkeergedrag ontstaat dan mag dit uitwijkend parkeergedrag niet afgewenteld worden op de schouders en ten laste komen van de bewoners van de aanliggende wijken (w.o. Waterbuurt). Dus dat betekent: geen betaalde parkeervergunningen, dit werd bevestigd. Helaas staan deze uitspraken nergens genoteerd, maar zijn weldegelijk gedaan. en ook bij en tijdens verdere sessies over de nieuwe wijk de Entree is dit meermalen herhaald.

De genoemde parkeerplaatsen bij Bredewater 24 en 26 zijn een compensatie uit eerdere besluiten en toezeggingen van een eerder College van B&W naar aanleiding van een uitspraak van de raad van State. Indiener verwijst

wederom naar hoofdstuk **1.15. Eerdere verzonden documenten te weten Document 5.**

En eerder aangehaalde teksten in bovenstaande hoofdstukken.

Indiener gaat er dan ook van uit dat deze genoemde gecompenseerde parkeerplaatsen 1 op 1 terugkomen aan de westkant van het Bredewater zoals voorgesteld in genoemd **document 1.15.**

Document 5. daarmee wederom is voldaan aan eerdere uitspraak van de Raad van State.

Verder komt indiener in zijn Zienswijze tot de conclusie dat er in **MER DEEL A Hoofdlijnen van het onderzoek bijlage b_NL.IMPO.0637.BP00111-0002_tb3 op bladzijde 62** het volgende staat:

“Parkeren

Zowel in de referentiesituatie als de toekomstige situatie geldt dat het parkeren opgelost moet worden op de eigen ontwikkelkavel. Dit betekent dat voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen gerealiseerd moeten worden, bij voorkeur onder het maaiveld en uit het zicht. Het gaat om duizenden parkeerplaatsen voor auto en fiets, bij volledige invulling van het gebied. De ontsluiting van de parkeervoorzieningen vindt net als in de referentiesituatie plaats vanaf de Boerhaavelaan en Bredewater. Aanvullend is er in Entree ook een ontsluiting vanaf de nieuwe parallelwegen van de Afrikaweg. Hierdoor zal een betere verdeling van de parkeerstromen over Entree tot de mogelijkheden behoren. Dit is echter een zeer beperkt lokaal positief effect.

Per saldo worden zowel de voorgenomen activiteit als de variant maximale opnamecapaciteit voor parkeren neutraal (0) beoordeeld.”

Indiener constateert dat hetgeen hierboven **bij 1. in de bijlage b_NL.IMRO.0637.BP00111-0002_tb21 MER Verkeer en vervoer blz 27 hoofdstuk 5.6. Omvang, bereikbaarheid en functioneren en parkeervoorziening .** “De ontsluiting van de parkeervoorzieningen zal in alle situaties vanaf de Boerhaavelaan en Bredewater plaatsvinden. Het enige verschil tussen referentiesituatie en de twee plansituaties is dat bij de plansituaties de ontsluiting van de parkeervoorzieningen vanaf de Boerhaavelaan en Bredewater ook vanaf de nieuwe parallelwegen van de Afrikaweg worden ontsloten. Hierdoor zal een betere verdeling van de parkeerstromen over Entree tot de mogelijkheden behoren.” niet met elkaar in overeenstemming is en dat ook de toegepaste berekeningswijze betrekking hebbende op dit hoofdstuk niet klopt ook al omdat **de berekeningen zijn geënt op de rekenmethode AERIUS2019 en eerder, dus niet op AERIUS2022 welke berekeningsmethode vanaf 13 januari 2022 van toepassing is. Deze nieuwe rekenregels gaan uit van een straal van 25 kilometer in plaats van 5 km.**

Indiener stelt in zijn Zienswijze dat hij nu in zijn beoordeling van de MER moet uitgaan van niet juiste uitgangspunten en derhalve vindt dat beoogde procedures uitgesteld moeten worden totdat de juiste rekenmethode heeft plaatsgevonden en het duidelijk is welke effecten dit heeft op de Natura2000 gebieden die dan binnen de straal van 25 kilometer liggen en welke compenserende maatregelen er dan, indien niet aan de vereisten kan worden voldaan, getroffen moeten worden en wat dit voor effect heeft op alle plannen en de uitvoering daarvan. Indiener zal dan ook in zijn Zienswijze daar op terug komen.

Zie hiervoor **hoofdstuk 2. Zienswijze Milieu Effect Rapportage (MER)**

1.11. Karakteristiek pand.

Indiener verwijst voor dit onderwerp naar bijlage **b_NL.IMRO.0637.BP00111-0002_tb25 Hoofdstuk 5 blz 87 e.v.: Cultuurhistorische waardevolle panden.**

De Mammoet (Bredewater 16): Het gebouw De Mammoet is architectuurhistorisch interessant

(complex met een aan High-techarchitectuur verwante vormgeving). Het ensemble is binnen de typologische ontwikkeling van kantooromgevingen een opvallende representant van ontwerpvisies uit de jaren '70 waarin drager en inbouwpakket en prefabricage onderdeel werden van de expressie van een gebouw. Het complex is nog redelijk gaaf. Het complex is binnen het oeuvre van de ontwerper bijzonder en heeft een zeldzaamheidswaarde. Het pand heeft een gemiddelde tot hoge monumentale waarde, omdat het een gemiddelde maatschappelijk-historische c.q. cultuur - historische waarde, een hoge architectuurhistorische waarde heeft en nog gaaf en zeldzaam is. Dit gebouw kan als karakteristiek pand getypeerd worden. Daaronder wordt verstaan: een gebouw of bouwwerk geen gebouw zijnde dat van cultuurhistorische waarde is op grond van zijn karakteristieke hoofdvorm, architectuur, landschappelijke en/of stedenbouwkundige situaring, gaafheid of zeldzaamheid en dat bijdraagt aan de herkenbaarheid van de omgeving

Het gebouw De Mammoet is architectuurhistorisch interessant (complex met een aan High-techarchitectuur verwante vormgeving). Het ensemble is binnen de typologische ontwikkeling van kantooromgevingen een opvallende representant van ontwerpvisies uit de jaren '70 waarin drager en inbouwpakket en prefabricage onderdeel werden van de expressie van een gebouw. Het complex is nog redelijk gaaf. Het complex is binnen het oeuvre van de ontwerper bijzonder en heeft een zeldzaamheidswaarde.

Samenvatting waardering

Het pand heeft samenvattend een gemiddelde tot hoge monumentale waarde, omdat het een gemiddelde maatschappelijk-historische c.q. cultuurhistorische waarde, een hoge architectuurhistorische waarde heeft en nog gaaf en zeldzaam is. Er is sprake van een bijzondere positie in het oeuvre van de ontwerper. Bij dit laatste punt moet wel aangetekend worden dat de ontwerper geen belangrijke positie inneemt binnen het veld van architecten uit de periode. Daarnaast wordt dit pand voor bijna 95% door allerlei activiteiten bezet. Naast het feit dat dit een zeer bijzonder pand is voldoet het aan vele behoeften. Ook daar is al eerder in zijn **Zienschijf Startdocument Entree.2020.04.21.DEF.GH.H7** het nodige opgemerkt, zoals:

“Op 12 november 2018 is motie 1811-38 D66 aangenomen. Vrij vertaald is daarin aangegeven dat Zoetermeer panden die het tijdbeeld van haar recente geschiedenis kunnen weerspiegelen moet koesteren.

Mijn zienschijf is dat één van die bedoelde panden in het plangebied van de Entree staat: het gebouw Business Center De Unie, een typisch jaren '80 gebouw. Groot in oppervlak, maar klein gemaakt door geleiding door bijvoorbeeld de diverse hoogtes van de verdiepingen. Een gebouw met structuralistische kenmerken zoals de herhaling van eenheden tot groter geheel, aandacht voor ruimtewerking met vides en een prominente plaats van de trappen. Om het individu zijn eigen plek in de ruimte te geven, is door de architect ook veel aandacht besteed aan het interieur van het gebouw. De collectieve ruimte in het interieur is vormgegeven als een overdekte pleinruimte en op de verdiepingen vallen de mooie details op: houten kastenwanden, trapleuningen en speciale verlichting. Opvallend zijn de kleur en het materiaalgebruik (gebogen geelgroene borstweringen) en de glazen liftpartij. Een gebouw dat qua vormgeving, architectuur bij uitstek behouden dient te worden en dus in mijn zienschijf niet verloren mag gaan.

Indiener roept het College van B&W dan ook op om dit gebouw op te nemen in de uitvoering van de plannen, doet hiermede ook een oproep aan de gemeenteraadsleden om dit gebouw voor Zoetermeer te behouden.

Indiener van deze zienschijf weet dat er steun is bij bewoners in de wijk Meerzicht Waterbuurt Laagbouw. Roept dan ook om in samspraak tot behoud van dit karakteristieke pand over te gaan.” Ook in deze Zienschijf vindt indiener dat dit pand behouden dient te worden als bewijs van bijzondere architectuurhistorische waarde uit de bouwperiode van de 70-80-er jaren van de vorige eeuw.

1.12. Luchtkwaliteit

Onderzoek

Ten behoeve van dit bestemmingsplan heeft onderzoek plaatsgevonden voor het aspect luchtkwaliteit ; zie het betreffende **Luchtkwaliteitsonderzoek B_NLIMRO.637.BP00111-0002_tb8**

Als gevolg van boven de 4500 woningen bouwen zal dit ook een negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. Dit mede door een veel hogere verkeersintensiteit a.g.v. uitbreiding noodzakelijke voorzieningen. Door dichtere bebouwing zal tot maximale kavel grootte gaan benutten waardoor opname door beoogde groenvoorzieningen tot een minimum beperkt zullen worden. Dit is mijns inzien ook strijdig met de SOR, die namelijk uitgaat van maximale leefbaarheid en groen.

Ten aanzien van dit onderzoek stelt indiener dat indien er overgegaan wordt tot bouwen boven de 4500 woningen de luchtkwaliteit er niet op zal vooruitgaan omdat bij meer bewoners en activiteiten er meer bewegingen zullen plaatsvinden die de luchtkwaliteit negatief zullen beïnvloeden, hetgeen niet ten goede komt van de leefbaarheid en in het verlengde daarvan de volksgezondheid.

Een reden te meer om volgens indiener niet over te gaan tot bouwen boven de 4500 woningen, te meer omdat het gehele gebied ook nog eens te maken krijgt met planontwikkeling en bij en in het Stationsgebied.

1.13. Verkeersafhandeling.

Wanneer er overgegaan wordt tot bouwen van meer dan 4500 woningen en daarmee als gevolg uitbreiding van diverse activiteiten en voorzieningen in evenredigheid zal dienen uit te breiden zal dit tot evenredige toename van af te handelen verkeer leiden. Daar is zowel de Boerhaavelaan en Bredewater niet in de SOR op berekend en zal tot verkeersoverlast op diverse punten leiden.

Ook al omdat strijdig met eerdere uitgangspunten dat parkeervoorzieningen nu vanaf de Boerhaavelaan en Bredewater dient te geschieden en afwikkeling van verkeer van de ventweg Meerzicht nu dat ook moet gaan doen. Zie ook hetgeen bij **hoofdstuk 1.10.2. Omvang, bereikbaarheid en functioneren parkeervoorziening** vermeld en geschreven staat.

Indiener blijft ook bij dit onderwerp met zijn Zienswijze bij zijn mening dat boven de 4500 woningen bouwen niet gewenst is.

1.14. Niet Gesprongen Explosieven

Risicoanalyse ontplofbare oorlogsresten Zoetermeer Stationsgebied project Entree, Kenmerk 21038-RA-02, versie 1, 28-09-2021

Bijlage b_NL.IMRO.0637.BP00111-002_tb.14

Indiener gaat er zonder meer in de Zienswijze van uit dat alle denkbare maatregelen worden genomen ter bescherming van Have en Goed van direct omwonenden en hun veiligheid, te weten Groenewater, Kooienswater, Korfwater en Hazewater, mogelijk nog verder in de betreffende wijk. Dat deze omwonenden volledig op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen met betrekking tot dit onderwerp. Temeer omdat er zich in het verleden al eens problemen hebben voorgedaan met de ankers van de (betongrind) gevelplaten. Dit is ook in indieners Zienswijze Startdocument Entree.2020.04.21.DEF.GH.H7 "**10.Grondwater/Grondtrillingen**" aangegeven en in de Zienswijze **MER punt 2.5.Maatregelen ter voorkoming schade aan bestaande woningen**. Mede op basis van hetgeen in **Bijlage b_NL.IMRO.0637.BP00111-002_tb.14 hoofdstuk 7** staat beschreven in de daar weergegeven **hoofdstukken 7, 8 en 9** is een nulmeting zoals reeds genoemd meer dan noodzakelijk

1.15. Eerdere verzonden documenten

- | | |
|----------|---|
| Document | 1. Zienswijze Startdocument Entree.2020.04.21.DEF.GH.H7.pdf d.d. 21 april 2020 t.a.v. B&W Zoetermeer. |
| Document | 2. Reactie op beantwoording Zienswijze concept Startdocument Entree.pdf d.d.03 september 2020 Kenmerk 2020.09.DEF.GH/H8 gericht aan dhr. Dalmeier, de griffie |

- College en fractievoorzitters politieke partijen Gemeenteraad Zoetermeer.
- Document 3. Participatie document stationsgebied-Entree.29.05.2021.pdf t.a.v. het projectteam.
- Document 4. Reactie op Participatie document stationsgebied -Entree. d.d.29.05.2021 . n.a.v. 17.06.2021.d.d.19.10.2021.DEF.pdf t.a.v. projectteam, alle fractievoorzitters , griffie, wethouder Rosier en Waterbuurtvereniging.
- Document 5. Reactie Participatie document PDOE.case file.GH.H7.02.02.2022.DEF.pdf d.d. 2 februari 2022 verzonden naar alle fractievoorzitters, griffie en projectleiders, zoals vermeld in hoofdstuk 1 e.v.

2. Zienswijze Milieu Effect Rapportage (MER)

2.1. Rekenmethode.

Het programma voor De Entree omvat een mix van woningen, bijbehorende voorzieningen en groen. In het kader van de te doorlopen ruimtelijke procedure(s) wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Onderdeel van het MER is het in beeld brengen van de mogelijke gevolgen van de plannen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000. Figuur 1.1 laat de ligging van het plangebied ten opzichte van het Natura 2000-netwerk zien. De Natura 2000-gebieden De Wilck en Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein zijn niet gevoelig voor stikstofdepositie. Dat geldt wel voor de Natura 2000-gebieden Meijndel & Berkheide en de Nieuwkoopse Plassen & De Haeck. Naar aanleiding van bijlage 10 b_NL.IMRO.0637.BP00111-0002_tb10 AERIUS CALCULATOR zet indiener grote vraagtekens bij de wijze waarop de MER berekening heeft plaatsgevonden. Ten aanzien van de stikstofberekeningen en de effecten op mogelijke Natura 2000 gebieden . Indiener constateert dat de berekeningen zijn geënt op de rekenmethode AERIUS2019 d.d. 02 januari 2022 en eerder, dus niet op AERIUS2022 welke berekeningsmethode vanaf 13 januari 2022 van toepassing is. Deze nieuwe rekenregels gaan uit van een straal van 25 kilometer in plaats van 5 km.

Want in genoemde bijlage staat: Dat de Natura 2000-gebieden Meijndel & Berkheide en de Nieuwkoopse Plassen & De Haeck wel gevoelig zijn voor stikstofdepositie. Dus een reden te meer om die rekenmethode te hanteren

Indiener stelt in zijn Zienswijze dat hij nu in zijn beoordeling van de MER moet uitgaan van niet juiste uitgangspunten , berekeningsmethode en derhalve vindt dat beoogde procedures uitgesteld moeten worden totdat de juiste rekenmethode heeft plaatsgevonden en het duidelijk is welke effecten dit heeft op de Natura2000 gebieden die dan binnen de straal van 25 kilometer liggen en welke compenserende maatregelen er dan, indien niet aan de vereisten kan worden voldaan, getroffen moeten worden en wat dit voor effect heeft op alle plannen en de uitvoering daarvan.

2.2. Saldering.

In het rapport wordt ook met saldering gerekend. Ter toelichting: als er activiteiten worden beëindigd die ook stikstof-uitstoot veroorzaken, dan mogen die onder voorwaarden van de eventuele extra uitstoot worden afgetrokken (intern salderen). Daar is nu overigens best het nodige over te doen. In de praktijk worden soms oude stikstofrechten ingezet en wordt de uitstoot meegerekend van activiteiten die al jarenlang zijn gestopt. In het rapport wordt hiervoor de opbrengst van de bedrijfssluitingen op ingezet. Sommige daarvan zijn volgens mij echter al jarenlang dicht, zeker aan de kant van Driemanspolder (IBM, Terra Nova)). Toch wordt die 'stikstofwinst' voor 70% ingezet als saldering. Er zijn recente Raad van State uitspraken die hierover gaan. In 2019 is hierover ook een generale uitspraak geweest die feitelijk zegt dat de stikstofdepositie in natuurgebieden van vanaf dat moment aantoonbaar moet verminderen.

Mijns inziens dienen de beëindigde activiteiten hier niet in de berekeningsmethode te worden meegenomen.

2.3. Gevolgen van het verhogen van het aantal woningen boven de 4500.

In zijn **Zienswijze 1. Zienswijze Ontwerp Bestemmingsplan (OBP)**

Indiener heeft bij diverse hoofdstukken al aangegeven dat uitbreiding van het aantal woningen boven de 4500 niet gewenst is vanwege allerlei ongewenste effecten op omgeving, vermeerdering van verkeersbewegingen en daardoor vermeerdering van fijnstof en stikstof. Daarbij wordt de druk op de omgeving ook verhoogd zodat de leefbaarheid van de aanliggende wijken ook onder grote druk komt te staan.

Daarnaast zal dit ook van grote invloed zijn op de Natura 2000 gebieden die op 25 km afstand liggen en dus niet acceptabel zal zijn.

2.4. Invloed op de berekeningen van toename verkeer op omliggende wegen: Bredewater en Boerhaavelaan.

Indiener is van mening dat bij de berekeningen van de MER niet alleen uitgegaan moet worden van het middengebied Entree maar ook dat hierbij betrokken dient te worden alle ontwikkelingen omtrent het Stationsgebied, inclusief het voorziene busplatform en de verplaatsing van de brandweer kazerne van uit het Stadhart naar omgeving Abdissenbos. En dat alle berekeningen voor alle items waar aan de MER moet voldoen zal geschieden volgen berekeningsmethode AERIUS2022 welke berekeningsmethode vanaf 13 januari 2022 van toepassing is. Deze nieuwe rekenregels gaan uit van een straal van 25 kilometer in plaats van 5 km.

Zoals reeds bij punt 1.2. van deze Zienswijze vermeld staat.

Indiener twijfel ook wel over de juistheid van de cijfers in het rapport. Ik kom namelijk alleen de hoofdwegen tegen als stikstofbron. Het verkeer op de andere wegen (zoals het Bredewater) blijft volgens mij buiten beschouwing.

2.5. Maatregelen ter voorkoming schade aan bestaande woningen.

In de MER heeft indiener geen paragraaf kunnen ontdekken m.b.t. het gestelde:

Ondanks dat in eerdere beantwoording aangegeven is dat dit daarin opgenomen zou worden. Dus de toen gestelde vragen omtrent dit onderwerp zijn niet beantwoord.

in zijn Zienswijze Startdocument Entree.2020.04.21.DEF.GH.H7 het nodige opgemerkt,indiener haalt aan:

“10.Grondwater/Grondtrillingen

Maatregelen dienen onderzocht en dienaangaande genomen te worden om schade, die het gevolg kunnen zijn van mogelijke sloop- en bouw activiteiten, te voorkomen. In hoofdstuk 3. MER is hier al het een en ander over weergegeven.

Mijn inziens dienen er nul metingen uitgevoerd te worden op het grondwaterpeil onder de woningen die direct gelegen zijn aan het plangebied van de Waterbuurt. Mijn inziens kunnen sloop/bouwactiviteiten leiden tot stijging van het grondwaterpeil onder deze huizen.

Hierdoor zal het vochtigheidspercentage in de betreffende woningen kunnen stijgen waardoor er een ongezonder woon- en leefklimaat ontstaat door onder andere schimmelvorming in deze huizen. Ook kan dit schade veroorzaken aan vloerbedekkingen etc.

Schade aan funderingen en gevels kan ontstaan door grondtrillingen als gevolg van sloop-, bouw- en hei activiteiten. Er dient mijn inziens een nulmeting uitgevoerd te worden op funderingen, gevels en op de betonnen grind gevelplaten. Deze nulmeting dient door foto's vastgelegd te worden van alle woningen gelegen van af het Bredewater tot op circa 250 tot 350 meter afstand, dit omdat grondtrillingen onvoorspelbaar zich voortplanten. Door trillingen kunnen genoemde gevelplaten mogelijk van hun verankering losraken en kunnen hier scheuren en barsten in optreden. Indien dit geschiedt dan ontstaat er een levensgevaarlijke situatie en dienen alle werkzaamheden per onmiddellijke ingang gestaakt te worden. Deze gevelplaten zijn ontworpen om te kunnen uitzetten en krimpen bij toename en afname van de omgevingstemperatuur. Deze gevelplaten zijn mijn inziens

slechts aan weerszijden van de platen door verankering opgehangen. Enige jaren geleden hebben er zich al enige problemen met deze gevelplaten voorgedaan. Onvoorziene trillingen kunnen dus veel schade berokkenen.

Ook dient er een nulmeting te geschieden op de ophanging van de afvoerbuizen van de riolering onder de huizen. Deze riolering afvoer kan door trillingen losraken en breken. Hierdoor kan al het afvoer van toilet, bad en overig afvalwater in de kruipruimten terecht komen. Dit kan stankoverlast en hygiënische problemen teweeg brengen en daardoor ook mogelijke gezondheidproblemen veroorzaken. Tevens dienen de aansluitingen van water- en gasleiding, in verband met mogelijke verzakkingen van de grond aan de voorgevelzijde op breuk regelmatig gecontroleerd worden. Gas- en waterlekken kunnen gevaarlijke situatie teweeg brengen, zo als ontploffingsgevaar en sinkholes. Maatregelen dienen vooraf vastgelegd en moeten zo nodig al in de MER meegenomen worden, dan wel tot uitdrukking komen. Constante monitoring op gevels, fundering, gevelplaten, riolering, water- en gasleiding is mijn inziens onontbeerlijk. “

Als antwoord kwam hierop:

15.19 Antw. De invloed van de planvorming op de grondwaterstand wordt in het MER onderzocht. De

gemeente heeft een grondwatermeetnet.

15.20 Antw. Trillinghinder wordt in het MER in beeld gebracht aan de hand van de richtlijn Stichting Bouw Research.

Indiener wijst er op dat in de MER nergens iets is terug te vinden dat voldoet aan de gegeven antwoorden en dus niet is voldaan. Indiener vindt daarom nog steeds dat deze nulmetingen uitgevoerd dienen te worden voor dat welke bouwgerelateerde werkzaamheden dan ook uitgevoerd worden en dat de bewoners hierin betrokken dienen te worden.

3. Zienswijze Ontwerpbeeldkwaliteitsplan Entree Midden

3.1. Ontwerpbeeldkwaliteitsplan

Indiener geeft in zijn Zienswijze aan dat hetgeen in het Ontwerpbeeldkwaliteitsplan ondanks dat het om het BP Entree midden gaat ook de situatie rondom het Stations staat weergegeven en dus de indruk wordt gewekt dat dit ook tot het ontwerp bestemmingsplan Entree Midden behoort. Zoals eerder in de twee andere Zienswijzen **1. Zienswijze Ontwerp Bestemmingsplan (OBP) en 2. Zienswijze Milieu Effect Rapportage (MER)** vindt indiener dan ook dat dit tot één geheel behoort en dat alle gevolgen daar dan ook in verwerkt moeten worden. Zo ook de uitstraling voor de omgeving. Voor als nog kan indiener niet aan de indruk ontkomen dat hetgeen in het ontwerpbeeldkwaliteitsplan wordt weer gegeven niet aansluit op de omgeving met name de Waterbuurt. En dat zeker niet zal gaan doen wanneer er overgegaan wordt naar meer dan 4500 woningen en de verdere gevolgen van die meerdere woningen.

Indiener stelt dat de verachtingen die gewekt en ontstaan zijn, naar aanleiding van punt 3.2. informatie-samenspraak-participatie-klankbordgroep, niet aan zijn verwachtingen hebben voldaan, m.n. de klankbordwerkgroepen.

Al eerder heeft indiener in zijn Zienswijzen aangegeven dat uitspraken zoals waaraan is gerefereerd aan de Raad van State dient te worden voldaan en met name aan de westkant van het gehele (inclusief) stationsgebied. Dit betreft bouwhoogte, bouwhoek en te compenseren openbare parkeerplaatsen, maar betreft ook de inrichting van de openbare ruimte zoals deze nu in de SOR wordt weergegeven.

Indiener heeft in document genoemd bij **Zienswijze 1. Zienswijze Ontwerp Bestemmingsplan (OBP) punt 1.15_Document 5. Reactie Participatie document PDOE.case file.GH.H7.02.02.2022.DEF.pdf** d.d. 2 februari 2022 verzonden naar alle fractievoorzitters, griffie en projectleiders, zoals vermeld in hoofdstuk 1 e.v. daar al uitgebreid over geschreven.

3.2. Informatie-samenspraak-participatie-klankbordgroep

Op de buurtbewoners informatie bijeenkomst Entree van 8 juni en 14 september 2017 kwamen o.a. vele geïnteresseerde buurbewoners af. Deze bijeenkomsten werden vervolgt in het kader van samenspraak en leidde tot participatietraject/ bijeenkomsten volgens de methode van Publiek Private Buurt Samenwerking (PPBS) waarbij met verschillende tafelsamenstellingen kwa onderwerpen. Deelnemers hebben daar vele uren van hun tijd aan geven. Dit leidde uiteindelijk tot het Inspiratieboek De Entree en moest leiden tot een nieuwbouw wijk van 4500 woningen met een gezond en prettige leefomgeving, waarbij veel openbaar groen zou worden opgenomen en waar allerlei activiteiten konden gaan plaatsvinden. Deze groene omgeving zou dan ook nog eens klimaatbestendig moeten worden.

Daarna volgde nog een aantal info bijeenkomsten en uiteindelijk werden er klankbordgroepen ingesteld. Tot aan dat moment kon er door de deelnemers in alle openheid terugmeldingen over het verloop van die bijeenkomsten aan hun buurtgenoten en andere betrokkenen gedaan worden. Echter bij de invoering van de klankbordgroepen werd dat opeens heel anders. Op initiatief van de projectleiders/voorzitters werd plotseling die openheid/transparatie teruggedraaid en mogen de deelnemers niet over de inhoud naar buitentreden.

Bewoners kunnen dus niet meer terug naar hun achterban met info over het besprokene, het is slechts voorbehouden aan de projectleiding/voorzitters om daarmee naar buiten te treden. De tot dan toe gehanteerde opencommunicatie is nu mijns inziens nu één richtingscommunicatie geworden en brengt schade aan in het vertrouwen om met bewoners het participatie traject de doorlopen. Mijns inziens strookt dit ook niet met het gegeven om bewoners meer en meer te betrekken bij zaken die spelen in en rond hun woonomgeving, zoals de politiek zegt voor te staan. Indiener stel tevens dat één en ander zelfs in tegenspraak is met de Samenspraakverordening van 16-07-2020 en in samenhang daarmee de Kadernota Samenspraak januari 2020. Dat bewoners niet meer kunnen overleggen staat haaks op de term Coproduceren.

Over zaken waar bewoners zich ongerust over maken was en is dus geen zicht meer: komen die zorgen aan de orde, hoe daar over gesproken is en wat is dan de uitkomst.

Als gevolg van het geconstateerde ziet indiener dat steeds minder bewoners enthousiast worden om deel te nemen aan vervolgbijeenkomsten en dergelijke onderwerpen die veel tijd en inspanning vergen.

Hoogachtend en met vriendelijke groet,

GCP Hacquebard