

Aan: de Leden van de Gemeenteraad van Zoetermeer
het College van Burgemeester en Wethouders van Zoetermeer
Postbus 15
2700 AA Zoetermeer

Van: M.C. Meester
Vlieland 4
2716 AA Zoetermeer

Datum: 11 maart 2022

Betreft : Zienswijze aangaande het:
– Ontwerpbestemmingsplan ‘Entree Midden’ met daarin opgenomen het MER.
– Ontwerpbesluit Stap 3 Interimwet Stad- en milieubenadering
– Ontwerpbeeldkwaliteitsplan Entree Midden
– Ontwerp-exploitatieplan
– Ontwerpbesluit Hogere waarden geluid

Geachte raadsleden,

Ik dien hierbij mijn Zienswijze in met betrekking tot de hierboven vermelde ontwerpen. Ik houd het beknopt en beperk mij tot hoofdlijnen.

A. Algemeen

Ik sta positief tegenover de bestemmingswisseling van kantoren naar wonen met commerciële en maatschappelijke functies. De huidige kantoorgebouwen zijn grotendeels verouderd, hebben mijns inziens geen historische of karakteristieke waarde. Twee uitzonderingen wil ik maken. In de eerste plaats voor het ‘gouden’ kantoorgebouw Bredewater 16, ook wel ‘de Hulk’ of ‘de Mammoet’ genaamd. Dit zou wat mij betreft behouden moeten worden, met gewijzigde bestemming. In de tweede plaats voor het Poortgebouw met Mandelabrug. Maar dit valt buiten dit bestemmingsplan en blijft so wie so behouden – naar ik begrijp. Een nieuw stuk stedelijke ontwikkeling gericht op wonen en aanpalende commerciële en maatschappelijke functies met oog op groen en recreatiemogelijkheden verwelkom ik. Het is goed dat Zoetermeer initiatieven neemt. Maar ik plaats een aantal (zeer grote) kanttekeningen.

B. Aantal woningen en inwoners Entree

In de plannen is voorzien in 4500 woningen. Daarnaast krijgt B&W de bevoegdheid om uit te breiden naar 5700 woningen. De onderzoeksvraag in het MER gaat zelfs tot 6300 woningen, welke de maximale opnamecapaciteit wordt genoemd. Bij een gemiddeld aantal inwoners per woning van 2,22 (d.i. het gemiddelde voor Zoetermeer, cijfers 2021¹) betekent dit respectievelijk 9,990 inwoners, 12.654 dan wel 13.986 inwoners voor Entree-Midden. Daarbij komen nog 990 woningen in de kopgebieden ofwel 2.198 inwoners bij voornoemde woningdichtheid. Vergeleken met de aanpalende wijk Meerzicht (15.455 inwoners) betekent dit in totaal voor deze 3 varianten respectievelijk 78,9 %, 96,1 % dan wel 104,7 % van het aantal inwoners van Meerzicht. En dat op een oppervlakte die circa een zesde van het oppervlak van Meerzicht bedraagt.

Ik vind dit ongewenst. De nieuwe wijk krijgt een voor Zoetermeer extreme woningdichtheid die vrijwel zonder uitzondering in hoogbouw geperst is. Dit heeft gevolgen voor de kwaliteit van leven en samenleven waar geen of in ieder geval heel weinig aandacht is besteed. Ik wijs op de gevaren van onveiligheid, gebrek aan sociale contacten, sociaal isolement, psychische problematiek etc, die allemaal genoemd worden in relatie tot hoogbouw. Stedelijke leefstijl in modernistische hoogbouw is wellicht voor een groep ‘young professionals’ een aantrekkelijk perspectief, voor de gemiddelde Nederlander is dat meestal niet het geval. Bovendien is de vraag of de Entree

1 125.267 inwoners gedeeld door 56.421 woningen is 2,22 inwoners per woning

voornoemd stedelijk perspectief wel kan brengen gezien de beperktheid van horeca, detailhandel en maatschappelijke functies onder handbereik. Ongewenst is deze extreme woningdichtheid ook in verband met de daaraan verbonden consequenties voor de omgeving. Ik noem in willekeurige volgorde het toenemende verkeer op toegangswegen, op de nieuwe Afrikaweg, op de ventwegen, op de eventuele sluipwegen (Bredewater, Boerhavelaan), de druk op winkelcentra in de nabijheid (Meerzicht, Driemanspolder), het parkeren van bewoners en bezoekers die geen plek vinden of willen of misschien wel mogen² vinden in de onder de wooncomplexen liggende parkeerruimten, luchtkwaliteit, geluidshinder.

C. Toenemend verkeer

In het MER is aangegeven dat door ontwikkeling van de Entree in de avondspits een duidelijke toename is berekend van de lengte van de wachtrij bij het kruispunt van de Zuidweg met de A12. Dit zorgt aldus het MER voor grote doorstromingsproblemen op de A12, hetgeen als zeer negatief wordt beoordeeld. Geadviseerd wordt een extra rijstrook aan te brengen. Kennelijk is de gemeente voornemens deze maatregel uit te voeren. Elders in de MER is aangegeven dat de A12 er hoe dan ook voor zorgt dat langs de A12 hogere waarden dan gewenst zijn op het gebied van geluidhinder, stikstof en fijnstof. Als bewoner van een huis niet al te ver van de A12 merk ik dit iedere dag. Niet alleen gedurende de avondspits maar vrijwel de hele dag, te beginnen met de ochtendspits. Aanbrengen van de geluidswal (te laag) heeft dit qua geluid maar zeer beperkt kunnen verminderen. Ik verzoek aanpassing van de geluidswal (hoger, schuiner gericht naar A12 met overlappend dakje zoals bij Dordrecht/Wielwijk³) in ieder geval vanaf de fietsbrug als oplossing. Ondertunneling van de A12 vanaf de fietsbrug is natuurlijk de ultieme oplossing. Door de structuur van de ventweg(en) zal het verkeer op vooral het Bredewater toenemen. Het onderzoek van Goudappel Coffeng geeft in verschillende scenario's een aanzienlijke verhoging van de verkeersintensiteit op Bredewater en aansluitende Meerzichtlaan. De toename van de verkeersintensiteit zal niet alleen in de ochtendspits zijn maar over de hele dag, al was het maar dat via het Bredewater de P&R-functie van het parkeren bij station Zoetermeer veel makkelijker bereikbaar is dan via de (slingerende) Boerhavelaan. Dit kan ook gevolgen negatieve gevolgen hebben voor parkeermogelijkheden Bredewater en Waterbuurt. Bovendien zal de luchtkwaliteit verder afnemen. Ik verzoek u de structuur van wegen aan te passen.

D. Parkeren

In de plannen wordt aangegeven dat de ontwikkeling van de 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. Voor bewoners is gerekend met 0,6/0,7 auto per woning. Het autobezit in Zoetermeer ligt gemiddeld op 1,0 per woning (CBS, 2019). Dat betekent gemiddeld dat niet voorzien wordt in 0,3 auto per woning. Dit betekent derhalve een tekort van respectievelijk 1350 parkeerplekken (bij 4500 woningen), 1710 parkeerplekken (bij 5700 woningen) dan wel 1890 parkeerplekken (bij 1890) woningen. Als oplossing wordt in de plannen vooral gewezen op veranderde mobiliteitsconcepten, waaronder met name deelauto's. Van alle autoritten wordt volgens het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM) 0,02 procent met een deelauto uitgevoerd en dat aandeel is volgens het KiM sinds 2014 niet gegroeid. Van de actieve autodelers gebruikt meer dan de helft de deelauto hooguit een paar keer per jaar en dan nog vaak ten koste van het openbaar vervoer. De beoogde daling van het autobezit door de deelauto is verwaarloosbaar (Algemeen Dagblad, 1 november 2021). Dit betekent dus dat het tekort aan parkeerplekken zal leiden tot zware druk op de huidige parkeermogelijkheden in de wijken Meerzicht en Driemanspolder. Dit is

² Denk aan VVE die elektrische auto's weren uit parkeergarages in verband met de brandveiligheid!



in mijn optiek ongewenst. Ik verzoek u derhalve het aantal parkeerplaatsen onder of in de gebouwen van de Entree zodanig aan te passen dat deze voldoen aan de daadwerkelijk behoefte (dus op basis van het gemiddelde autobezit van 1,0 per woning).

Een tweede punt in de plannen is dat aangegeven wordt dat teneinde elektrisch rijden te stimuleren vereist is dat minimaal 5% van de te realiseren parkeerplaatsen wordt voorzien van een oplaadpunt en nog eens minimaal 5% hierop is voorbereid. Op dit moment rijdt in Nederland 4,33 % van de auto's elektrisch (inclusief plug-in en elektrisch door waterstof). Volgens onderzoek (PwC) rijden er in Nederland in 2030 (daar hebben we het toch met de bouw van Entree over) 8,8 miljoen auto's, waarvan 1,9 miljoen elektrisch. Dat is 21,6 %. Bovendien is de ambitie in het Klimaatakkoord dat vanaf 2030 alle nieuwe auto's elektrisch moeten zijn. 5 % van de parkeerplaatsen voorzien van een oplaadpunt en 5 % hierop voorbereiden, lijkt veel te weinig. Voorbereiden en daadwerkelijk te plaatsen oplaadpunten dient mijns inziens minimaal 25 % te zijn. Een belangrijk punt bij het plaatsen van oplaad punten en het parkeren van elektrische auto's is wel dat er extra brandvoorzieningen moeten worden geplaatst. Gedacht moet worden aan het plaatsen van een dompelbak. Maar ook bij de oplaadpunten zijn anti-brandvoorzieningen nodig (zie ook ANWB-site). Ik heb in de ontwerpbesluiten hierover niets gelezen.

E. Luchtkwaliteit en geluidhinder

In de plannen staat dat het luchtkwaliteitsonderzoek een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied heeft gegeven. "Hieruit blijkt dat ter plaatse van het plangebied de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof ruimschoots onder de grenswaarden liggen. Hierdoor is ter plaatse van het plangebied sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat." Ik begrijp niet hoe deze constatering in de plannen komt. Uit de metingen van Breezometer (real time metingen over de luchtkwaliteit op straatniveau) ter hoogte van Bredewater blijkt iets heel anders. Op 10 maart 2022 wordt bijvoorbeeld 41 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ $\text{PM}_{2,5}$ gemeten en 57 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} . Dit is ver boven de door de WHO vastgestelde maximaal toegestane 24-uurs waarde. Ook de maandelijks gemiddelde waarden liggen ver boven de door de WHO vastgestelde maximaal toegestane waarden. De conclusie bij deze waarden is dat het langdurig op deze locatie verblijven een risico voor de gezondheid kan zijn. De toename van de verkeersintensiteit door de Entree betekent zonder tegenmaatregelen dat de luchtkwaliteit, niet in de laatste plaats door de toenemende hoeveelheid fijnstof, verder zal verslechteren en in toenemende mate een gevaar voor de gezondheid van de bewoners van de Entree en omliggende wijken zal vormen. Voor geluidhinder rond de A12 heb ik hierboven onder C al het nodige gezegd en oplossingen gegeven. Ik heb daarbij overkapping als ultieme oplossing als meest ideaal aangegeven. Hiervoor is ongetwijfeld ook provincie en rijk nodig. Het zal derhalve een lange weg zijn, maar zeker niet onmogelijk. Voor de bewoners van de Entree, maar ook voor de investeerders, zou een andere overkapping namelijk van de nieuwe Afrikaweg ook een goede oplossing zijn voor vermindering van geluid en kwalijke stoffen uitstoot. Hierdoor is het tevens mogelijk de hoeveelheid groen enorm te vermeerderen. De leefbaarheid zal hierdoor met enorme stappen verhoogd worden. Voor de investeerders betekent dit dat minder dure oplossingen voor geluidsisolatie en afvangen fijnstof etc kunnen worden gekozen. De Sijtwendetunnel kan als voorbeeld gelden.

F. Groen

Ik ben positief over de idee een groene wijk met stedelijke allure te ontwikkelen. De vraag is of de ambitie overeenkomt met de geschetste 'werkelijkheid' in de plannen. Ik vind het openen van duikers waardoor water weer zichtbaar door de wijk kan stromen een vooruitgang. Net als de aansluiting met parken in Driemanspolder/Meerzicht. Ik zet echter grote vraagtekens bij het groen op straatniveau. Groen op straatniveau wordt vooral gevormd door de 'groene loper' en het 'Entreepark'. Ik denk gezien de hoeveelheid bebouwing en (vent)wegen zeer beperkt. Veel van het groene karakter komt van groen op hoogte, met name op de daken. De eis van duurzaamheid van de wijk betekent dat minimaal de helft van de daken belegd zal zijn met zonnepanelen. En naar mate er meer woningen komen, de bebouwing in de hoogte stijgt, zal dit neigen tot toenemen van het aantal zonnepanelen op de daken en tegelijkertijd de hoeveelheid dakgroen afnemen. Verder zal het nodige groen aan de binnenzijde van de bouwblokken komen. Voorkom dat dit alleen voor bewoners toegankelijk is. Laat alle Zoetermeerders profiteren.

NB: de hierboven onder E geduide overkapping van de nieuwe Afrikaweg kan natuurlijk een enorme boost geven aan het groen in deze nieuwe wijk! Genoemde overkapping van de A12 biedt groen op parkomvang en bovendien eenvoudige doorsteken naar Rokkeveen, waardoor moeilijke trajecten als zweefbruggen niet meer nodig zijn!

Twijfels heb ik bij de 'stedelijke allure'. Stedelijke allure is meer dan alleen het neerzetten van hoogbouw. Daar horen ook horeca, terrasjes, sportvoorzieningen e.d. bij om het bijvoorbeeld voor de 'young professional' aantrekkelijk te maken hier te wonen. De geboden voorzieningen in dit kader zijn echter te beperkt om deze allure waar te maken. Ruimte voor maximaal 9 horecazaken is bijvoorbeeld erg weinig. Een veelvoud van dit soort voorzieningen is nodig om daadwerkelijk allure te geven.

G. Tenslotte

Met deze zienswijze hoop ik een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van een leefbare nieuwe wijk met werkelijk stedelijke allure. Een duurzame wijk met veel groen, waarbij de omliggende wijken mee kunnen profiteren. Niet in de laatste plaats door vermindering van geluidhinder en verbetering van de luchtkwaliteit.

Met vriendelijke groet,
Martin Meester.