

Wouter de Boer
Hazewater 13
2715 AV Zoetermeer

Burgemeester en wethouders van Zoetermeer
Gemeenteraad van Zoetermeer
Postbus 15
2700 AA Zoetermeer

Zoetermeer, 14 maart 2021

Betreft: zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Entree Midden c.a.

Geacht college, geachte gemeenteraad,

Hierbij doe ik u mijn zienswijze toekomen over de plannen voor de nieuwe wijk Entree, zoals deze door u ter visie zijn gelegd. Specifiek ga ik in op het Ontwerpbestemmingsplan Entree Middengebied (regels en toelichting, inclusief bijlagen) en de daarvoor opgestelde milieueffectrapportage met bijlagen. Ook heeft mijn zienswijze betrekking op de toepassing van de Interimwet Stad en Milieubenadering voor wat betreft het aspect geluidhinder en het hogere grenswaardenbesluit voor enkele delen van het plan. Mijn zienswijze richt ik daarom voor zover dit van toepassing is zowel aan de gemeenteraad als aan het college.

Algemeen

Ik vind het een prima plan om in het gebied tussen het Bredewater en de Boerhavelaan een nieuwe woonwijk te doen verrijzen. En met mij vele anderen! Ik heb in de afgelopen 40 jaar als bewoner van onze stad eerst vanaf de Stadhoudersring en later vanuit de Waterbuurt het opkomen, blinken en verzinken van het bestaande kantorengedrag van beide kanten kunnen volgen. Vooral de afgelopen jaren loopt de kwaliteit zienderogen achteruit en het is goed dat er nu een beter perspectief ontstaat. Mooi, als daarmee ook een aanzienlijke bijdrage wordt geleverd aan de woningbehoefte in Zoetermeer en Zuid-Holland.

De ambities voor de nieuwe wijk spreken mij aan: de Entree wordt een levendige stadswijk, waar gewoond, gewerkt, bewogen en ontspannen wordt in het groen. Er komt een aantrekkelijke mix van hoogwaardige, betaalbare woningen met stedelijke allure. Een vernieuwende wijk waar duurzaamheid en een actieve leefstijl het groene straatbeeld bepalen. Waar fietsers en wandelaars voorrang krijgen en deelmobiliteit de norm is. Een unieke wijk die uitnodigt om te bewegen en te ontmoeten.

Er is helaas (nog) geen concreet stedenbouwkundig plan. Het ontwerpbestemmingsplan schetst alleen de globale ruimtelijke contouren. De gemeente ontwikkelt straks de openbare ruimte. Dit wordt in grote lijnen zichtbaar in het Structuurontwerp Openbare Ruimte. Maar ook dat geeft nog maar een globaal inzicht in de mogelijkheden en intenties. Het moet nog verder worden uitgewerkt. Veel van de feitelijke invulling van de bouwvlakken wordt doorverwezen naar de afspraken die met de verschillende ontwikkelaars moeten worden gemaakt en de toetsing daarvan. De plannen en ontwerpen die zij voor hun deel van het gebied zullen maken en realiseren, bepalen uiteindelijk of ambities ook waargemaakt worden. Het bestemmingsplan biedt daarvoor maar beperkt houvast en borging. Deze aanpak stelt niet

gerust en maakt bovendien een goede beoordeling van het nu voorliggende globale ontwerpbestemmingsplan lastig.

Daar komt nog bij dat wat er wel in de stukken staat vooral is gericht op het plangebied Entree Middengebied zelf. De relatie van de ingrijpende ontwikkeling met de aangrenzende buurten krijgt veel minder aandacht. Daardoor is de kans groot dat er voor onze nieuwe burenen een mooie wijk wordt gerealiseerd, waarin alles *pico bello* voor elkaar lijkt. Maar met een grote impact op de bestaande buurten. Dit staat in schril contrast met de intenties en doelstellingen die in de Strategische Agenda Zoetermeer 2040 is opgenomen om *toe te werken naar een gedragen plan met samenhang tussen de bestaande wijken en de Entree. Dit betekent dat het Entreegebied gedurende de ontwikkeling zou moeten bijdragen aan het mogelijk maken van transformaties van de aangrenzende wijken.* Ik zie hiervan in de planontwikkeling zoals die nu ter visie ligt, nog weinig terug.

Daarom wil ik deze zienswijze indienen. Deze spitst zich toe op de volgende punten.

1. Omvang van de wijk
2. Bouwhoogte in relatie tot de omgeving
3. Verkeersafwikkeling
4. Parkeren
5. Luchtkwaliteit en geluid
6. Groen
7. Duurzaam

1. De omvang van de wijk

De Entree krijgt in het bestemmingsplan minimaal 4.500 woningen toebedeeld en ruim 150.000 m² aan bedrijfsruimte en voorzieningen. Dit is aanzienlijk meer dan de 3.500 woningen die in de aanvankelijke visie voor de wijk werden genoemd. Bovendien krijgt het college de wijzigingsbevoegdheid om te kunnen uitbreiden tot een totaal van 5.700 woningen. Ook in de aangrenzende gebieden aan de kopse zijden van het plangebied (Entree Stationsgebied, Meerzicht-Abdissenbos en Centrum West) zijn woningen geprojecteerd. Deze ontwikkelingen vallen weliswaar buiten het bestemmingsplan Entree Middengebied, maar kunnen er in hun toekomstige invloed niet los van worden gezien.

In de bij het ontwerpbestemmingsplan behorende milieueffectrapportage en bijlagen worden meerdere aantallen woningen en oppervlaktes genoemd. Zo wordt waarschijnlijk per abuis de totale woningbouwopgave van de regio (230.000 woningen) aan Zoetermeer toegerekend. Ook krijgt de planvariant maximale opnamecapaciteit 6.300 woningen toebedeeld. Een onderbouwing waarom dit de maximale opnamecapaciteit zou zijn heb ik niet kunnen vinden. Verder krijgt deze variant - ook zonder nadere onderbouwing - aanzienlijk minder oppervlak aan voorzieningen. Deze maximale variant strookt niet met de uitgangspunten voor de Entree waar juist combinatie van functies en voorzieningen, wonen, werken en beleven een belangrijke ambitie is. Meer woningen zou dan in feite een minder volledige wijk kunnen betekenen. Bovendien rijst de wijk dan echt de pan uit.

In het luchtkwaliteitsonderzoek worden weer andere cijfers gebruikt. Daarin worden op de smalle strook met een oppervlakte van nog geen vierkante kilometer tussen 9.000 tot maximaal zelfs meer dan circa 11.000 woningen als mogelijkheid genoemd (zie Tabel 1.1. Mogelijkheden masterplangebied). Ook worden her en der verschillende cijfers gebruikt voor het aantal mensen per huishouden: 1,6, 1,9, 2,2. Hierdoor is er geen consistentie in de verschillende onderzoeken en onderbouwingen. Dit laat een onzorgvuldige indruk achter.

De specifieke woningbouwopgave voor geheel Zoetermeer wordt beleidsmatig onderbouwd in de Laddertoets. Daarbij wordt de prognose Primos 2021 als leidraad genomen. Deze prognose voor 2030 ligt

met 8.750 woningen beduidend hoger dan de prognoses uit de jaargangen 2019 en 2020. Gezien de actuele economische en maatschappelijke ontwikkelingen is hier ook wel wat op af te dingen. Daarbij kan worden gewezen op de effecten van een overspannen woningmarkt en de toenemende suburbanisatie en verhuizingen vanuit de Randstad naar andere landsdelen. Deze trends worden versterkt door de toename van het thuiswerken. Ook zal het sterk veranderende economische klimaat invloed krijgen op de vraag. Verwachting is dat met name voor de Randstad de groei in huishoudens en de vraag naar woningen aanmerkelijk lager kan uitvallen (tot 20%).

Voor Zoetermeerse begrippen gaat de Entree een extreme woningdichtheid kennen. Om een vergelijking te maken: in de Entree (inclusief kopgebieden) wonen straks in de minimale variant 10 tot 12 duizend 'nieuwe' inwoners van onze stad. Bijna net zoveel als in buurten als Buitenwegh, de Leyens of Noordhove. Het maximale aantal woningen zou vergelijkbaar kunnen worden met bestaande wijken Meerzicht, Zegwaard of Oosterheem. En dat alles op een fractie van het oppervlak. Het aantal woningen moet via hoogbouw worden gerealiseerd. De woningdichtheid stijgt zelfs uit boven menig hoge stadswijk waar dan ook. Eerdere opmerkingen hierover (zie nota van beantwoording zienswijzen) worden afgedaan met: *'de dichtheid in Entree is vergelijkbaar met veel stadswijken elders in Nederland'*. Maar dat is niet waar hoor! Op 54 hectare Zoetermeers grondgebied komen minimaal 4.500 woningen: bijna 8.500 woonadressen per km². Ik heb er lang naar gezocht maar een gelijke nog niet kunnen vinden. Het is een oprechte vraag of de gewenste en noodzakelijke kwaliteiten en voorzieningen van een Zoetermeerse wijk en de activiteiten van zoveel nieuwe bewoners nog in een dergelijke schaalgrootte passen.

Hoe gaat het werken met zoveel mensen en functies op zo'n beperkte ruimte en wat zal de uitstraling zijn voor de directe omgeving? De plannen geven - hoewel beperkt - inzicht in de stedenbouwkundige kwaliteit van de gebouwen en de omgeving. Maar aan de kwaliteit van leven en samenleven wordt nog nauwelijks aandacht besteed. In de stukken is een indicatief programma opgenomen om voorzieningen in de Entree te vestigen of elders uit te breiden. Daar wordt echter geen concrete aanpak en realisatie aan verbonden. Het gaat in de Entree niet om een enkele woontoren, maar om een hele *'familie'* van vrijwel aaneengesloten hoogbouw en torens. Met de Entree wordt de toon gezet voor nieuwe hoogbouw in Zoetermeer. Dat vraagt niet alleen om een nieuwe visie op hoogbouw en ruimtelijke ontwikkeling, maar ook om een sociologische benadering (community building). Het vraagt niet alleen om een plan voor de wijk, maar om een integrale aanpak, inclusief een visie en aanpak voor de directe omgeving, de bestaande buurten van Meerzicht en Driemanspolder. Die visie ontbreekt (nog).

De woningbehoefte is groot. Maar het is de vraag of een verdichting op deze schaal daarvoor de oplossing kan bieden. Dan wel dat daarmee een nieuwe probleem wordt geïntroduceerd in de concurrentie op het benutten van de beperkt beschikbare ruimte en voorzieningen. Daarom dring ik in ieder geval aan op het afzien van de wijzigingsbevoegdheid voor het college en het begrenzen van het aantal woonheden tot een maximum van 4.500. Tegelijkertijd is een integrale aanpak noodzakelijk om de nieuwe wijk goed te kunnen verbinden met de omliggende buurten.

2. De bouwhoogte in relatie tot de omgeving

De Entree gaat de lucht in. Met verschillende hoogten van 17 tot 90 meter - of zelfs in een enkel geval tot 120 meter - torent de wijk als 'welkom' van Zoetermeer hoog uit boven de omgeving. Voor een groot deel kan dit ook nog wel enigszins passen binnen de context van de aansluitende 'hoogbouw' van de Stadhoudersring, de Dunantstraat en de flats in de Bossenbuurt en langs het noordelijke deel van Bredewater. Die zijn weliswaar minder hoog, maar zorgen toch voor een meer geleidelijke overgang naar de omgeving. Waar ik mij als bewoner vooral zorgen om maak is het contrast met de laagbouw van de Waterbuurt. Hier ontstaat een behoorlijke discrepantie. Welswaar lijkt de bouwhoogte direct langs het Bredewater nog aanvaardbaar, maar al snel daarna rijzen de gebouwen in stappen tot grote hoogte. Op de kop tot maximaal 90 meter. Bij het vigerende bestemmingsplan 'Afrikaweg en Omgeving' is voor de

toegestane bouwhoogte op de kop van het Bredewater de zogenoemde '30°-regel' toegepast. Bij de procedure bij de Raad van State in 2006 is dit aspect expliciet aan de orde geweest en valide bevonden (Uitspraak van 8 maart 2006, nummer 200502156/1). Geconstateerd werd dat door de 30°-regel er een geleidelijke opbouw van de hoogte is gegarandeerd. Ik ga ervan uit dat deze regel ook nu wordt toegepast voor de visuele aansluiting van de Entree op de Waterbuurt op dit punt.

De belangrijkste hinder door intensieve hoogbouw treedt op voor de aspecten licht, geluid, privacy en wind. Dit zijn aspecten die op een beperkte wettelijke bescherming of normering kunnen rekenen. Maar toch leg ik deze in deze zienswijze neer.

De 'mogelijke' windhinder kan volgens het milieueffectrapport worden gemitigeerd door voldoende afstand tussen de hoge bebouwing. Het wordt echter niet duidelijk hoeveel die afstand dan moet zijn. Sterker nog: dat moet kennelijk per locatie in relatie tot de bouwhoogte worden bekeken. Op voorhand wordt geconcludeerd dat het effect daarmee neutraal wordt. Ik vind dit een vreemde gang van zaken. Met het bekijken alleen is het probleem niet opgelost en bovendien gaat het in de Entree immers niet om afzonderlijke gebouwen, maar om een hele wijk met intensieve hoogbouw. Vooral tussen gebouwen in kan een windtunneleffect ontstaan en de hoogteverschillen kunnen wervelingen veroorzaken. Op de stadstraat Afrikaweg treedt mogelijk een 'urban canyon' effect op. Het kan niet anders of het aspect windhinder moet ook voor het gehele ensemble worden beschouwd. Er zijn technische mogelijkheden genoeg om de effecten via een windklimaatonderzoek te onderzoeken. Ik vind het onjuist dit zonder meer naar een toetsing per object door te verwijzen en zo doende de uiteindelijke afstemming en oplossing aan anderen over te laten.

Hetzelfde geldt voor de (slag)schaduwwerking (schaduwkegels) van de hoogbouw en de woontorens. In de jurisprudentie krijgt dit effect in het algemeen weinig juridische bijval. Er blijft volgens de uitspraken in de meeste gevallen altijd wel voldoende zontijd over (> 2 uur). Die jurisprudentie gaat echter veelal over een enkel hoogbouwcomplex in de nabijheid van woningen. Dan kan het argument 'er blijft nog licht genoeg over' misschien valide zijn. Waar het echter hier om gaat, betreft verschillende hoogbouwobjecten en woontorens over een aaneengesloten grote lengte. Het kan toch niet zo zijn dat ook op dit aspect elke gebouw en elke toren afzonderlijk moet worden beoordeeld, waar nu al maximale hoogtes worden aangegeven. Daar komt nog bij dat door de schaduwwerking voor de woningen langs het Bredewater en direct daarachter het rendement van aanwezige en toekomstige zonnepanelen behoorlijk kan afnemen. Vooral in de periode dat de zon laag is en het energieverbruik hoog. Dit kan een betaalbare en succesvolle energietransitie in de weg staan.

En het wordt drukker, veel drukker. Veel mensen, meer verkeer, minder privacy. Vanuit de buurt kijken we straks uit op de mooie maar hoog torende Entree, met een terras aan de verkeersluwe kant. En onze nieuwe burens kijken vanuit de hoogte op ons neer. Ik deel dus de conclusie niet dat er als gevolg van de transformatie van de Entree geen negatieve effecten te verwachten zijn op de omgeving, zoals deze in het milieueffectrapport is verwoord. Het zijn misschien geen effecten die de plannen onmogelijk zullen maken, maar wel punten om serieus te nemen en er wat mee te doen. De Entree wordt een unieke wijk. Zorg er dan ook voor dat dit zo kan worden beleefd.

3. Verkeersafwikkeling

Qua wijziging in de verkeerssituatie gaat het milieueffectrapport vooral in op de veranderingen op de Afrikaweg. Dat lijkt logisch aangezien de afwaardering van de weg grote gevolgen zal hebben voor het karakter en de doorstroming van het autoverkeer. De afwikkelingssnelheid gaat van 70 naar 50 kilometer per uur. De verkeersstroom van en naar de A12 zal toenemen door de mobiliteit en verkeersgeneratie nieuwe wijk, de ondernemers in de plint en hun bezoekers. Het uitgevoerde verkeersonderzoek voorziet feitelijk alleen problemen bij de aansluiting op de A12 vanuit Rokkeveen en de aansluitingen van de

Meerzichtlaan en Van Leeuwenhoeklaan op de Afrikaweg. Deze kunnen volgens de onderzoekers met extra of verlengde rijstroken worden opgelost. Ik ben van mening dat dit onvoldoende is en dat er - zonder aanvullende maatregelen – grote problemen voor de doorstroming en verkeersveiligheid zullen ontstaan.

Op alleen al de Afrikaweg met ventwegen is een groei van het aantal verkeersbewegingen met meer dan 25.000 per etmaal is voor een deze ontwikkeling niet ondenkbeeldig. Dat is het extra verkeer dat wordt gegenereerd door de ruim 10.000 bewoners en ook door de bezoekers van de plintgebouwen en voorzieningen en de gebruikers van het openbaarvervoer. Het wordt dus veel drukker dan in de huidige situatie. In het verkeersmodel wordt met een veel mildere groei gerekend. Het drukkere verkeer wikkelt zich niet alleen af op de Afrikaweg maar vooral ook via de omringende wegen.

Op het middendeel van de Afrikaweg zijn twee gelijkvloerse oversteken voor langzaam verkeer gepland om beide delen van de nieuwe wijk beter te verbinden. Deze oversteken bestrijken drie of vier rijstroken per rijrichting, aangevuld met de oversteek van de parallelwegen. Samen ruim 60 meter. Zelfs met een knip in het midden levert dit een lange roodfase voor het wegverkeer op en bovendien lange wachttijden voor de overstekers om de vaart op de wegvakken er toch in te kunnen houden. Oversteekbewegingen en roodfases kunnen tevens nog worden beïnvloed door de prioritering van de lijnbussen. De ongelijkvloerse kruisingen zijn hierdoor nadelig voor de doorstroming en risicovol voor de verkeersveiligheid. Vooral voor voetgangers die slechter ter been zijn, zijn de oversteken te lang en de lange wachttijd kan ongeduldige acties in de hand werken, met alle gevolgen van dien. In het voortraject is toegezegd voor de oversteek een praktijkproef uit te voeren. Over dit onderzoek en resultaten en conclusies vind ik niets terug. Ik vind het dan ook prematuur dat in het milieueffectrapport het effect op de verkeersveiligheid positief kan worden beoordeeld.

Het positieve beeld van de uitgevoerde computersimulatie strookt ook niet met mijn eigen waarnemingen. Ook in de huidige situatie is de kans op verstoringen groot, zo dicht bij de A12. Ik ben van mening dat de werkelijke gevolgen voor het verkeer op de Afrikaweg worden onderschat en ik twijfel sterk over de invoerparameters van de uitgevoerde onderzoeken en simulaties. Op de drukke toptijden (vooral in de ochtend- en avondspits) kunnen door de verkeersdosering op de A12 lange wachtrijen optreden. Die zullen ook een doorwerking hebben op doorstroming op de verschillende kruispunten op de Afrikaweg. De simulatie gaat bovendien ervan uit dat een behoorlijke hoeveelheid motorvoertuigen gebruik zullen gaan maken van de parallelwegen (ventwegen), met name die aan de zijde van Driemanspolder. Daarin zit het risico voor sluipverkeer en een belangrijk conflictpunt met het tweezijdig fietsverkeer langs deze ventwegen. Daarnaast treedt bij filevorming op de A12 een direct effect op voor de Afrikaweg. Er zal dan langdurige file ontstaan en het leefklimaat van de nieuwe bewoners en bezoekers langs de stadsstraat danig kunnen verzieken. Dit zal gezien de drukte op de A12 en de optredende gebeurtenissen regelmatig voor komen. Ik denk dat nader onderzoek en maatregelen noodzakelijk zijn.

Ook aan de gevolgen van de gewijzigde situatie voor de onderliggende wegen wordt te weinig aandacht besteed. De bereikbaarheid voor de nieuwe appartementen en de ondernemers in de plint zal zich vooral via Bredewater en Boerhavelaan afwikkelen. De ontwikkeling van deze verkeersbewegingen kan ook het verkeersaanbod op de Afrikaweg behoorlijk beïnvloeden en de doorstroming frustreren. Vooral het verkeer op het Bredewater zal veel drukker worden ten opzichte van de referentiesituatie, maar ook ten opzichte van de verwachtingen uit het verkeersrapport. Ik wijs daarbij op twee aspecten, die volgens mij onvoldoende in beschouwing zijn genomen.

- (1) Bredewater en Boerhavelaan krijgen in het plan een verschillend karakter. Het doorgaande verkeer op de Boerhavelaan wordt bij de kruising met de Juliana van Stolberglaan afgeleid. De weg wordt ondergeschikt aangesloten en voert slingerend via een parkachtige omgeving naar het station.

Daartegenover staat dat het Bredewater volgens het Structuurontwerp ten opzichte van de huidige situatie vrijwel wordt rechtgetrokken. Hierdoor is er een reële verwachting dat voor de route naar het station (Kiss & Ride, bezoek aan de bedrijven c.a. in de stations-strip) de nadruk vooral op het Bredewater zal komen te liggen.

- (2) De ventweg langs de Afrikaweg aan de zijde van Meerzicht wordt eenzijdig aangesloten. Het verkeer dat hiervan gebruik maakt wordt teruggeleid naar het Bredewater. Samen met het toenemende lokale verkeer voor de nieuwe wijk zal dit een nog groei van het verkeer tot gevolg hebben. Op het Bredewater komt dus al het verkeer voor de woningen, al het retourverkeer vanaf de ventweg, een groot deel van het bestemmingsverkeer voor het station en het verkeer voor de bestaande buurten.

Het verkeersmodel verwacht voor het Bredewater een verviervoudiging van het aantal motorvoertuigen per etmaal, maar ik denk dat dit nog een onderschatting is. De groei hier krijgt in de plannen nu in feite nauwelijks enig vervolg. Het is de vraag hoe de nieuwe weginrichting de stroom kan dragen, maar een punt wat hierbij zeker aandacht verdient, is de rotonde Meerzichtlaan/Bredewater. De verkeersstroom van en naar het Bredewater wordt ontzettend veel groter. Al in de huidige situatie veroorzaakt de rotonde bijna dagelijks een terugslag van het verkeer op de aansluitende wegen, vooral op de Meerzichtlaan-West. In combinatie met het veel intensievere fietsverkeer zal dit punt zonder aanvullende maatregelen echt problemen gaan geven, zowel qua doorstroming als qua verkeerveiligheid. Ongelukken en bijna-ongelukken zijn hier nu al aan de orde, mede als gevolg van de tweezijdige fiets- en wandeloversteken aan alle kanten. In de stukken wordt voor de rotonde een extra bypass genoemd. Een dergelijke oplossing kan echter alleen voor de stroom vanaf het Bredewater van enig nut zijn, maar dit zal op de spitsmomenten de toestroom van verkeer op het kruispunt Meerzichtlaan - Afrikaweg alleen nog maar verder intensiveren. Qua verkeerveiligheid zal het er ook op het Bredewater zelf niet beter worden. Door de huidige inrichting is er al een gematigde rijsnelheid. De maatregel om de rijsnelheid terug te brengen tot 30 km/u zal daarom weinig soelaas bieden.

Ik maak mij kortom grote zorgen over de toekomstige verkeersafwikkeling en verkeerveiligheid in relatie tot de beschreven maatregelen. Vooral op de wegen in de randen van het bestemmingsplan. De gepresenteerde cijfers zijn een onderschatting van de situatie die werkelijk kan optreden. Een nader onderzoek naar mogelijke varianten voor de verkeersafwikkeling en de daarop te nemen maatregelen is noodzakelijk.

4. Parkeren

Ten aanzien van parkeren wordt volgens het milieueffectrapport een neutraal effect verwacht. Deze conclusie vind ik voorbarig. Dit is namelijk alleen beleidsmatig en rekenkundig voor de Entree zelf van toepassing. Maar het is evident dat er ook voor dit aspect een nadelig effect op de directe omgeving kan optreden. De parkeernorm voor het gebied is afhankelijk van de (gemiddelde) grootte van de appartementen en zal (inclusief het parkeren voor bezoekers) onder de 1,0 liggen (parkeerbeleid Zoetermeer 2019). Daarbij is de insteek dat het parkeren voor bewoners en het personeel van de bedrijven en kantoren in de gebouwen zelf wordt opgelost. Bezoekers moeten 'langs de straten' parkeren. Wat daarmee wordt bedoeld is echter onduidelijk. Er zijn immers nauwelijks 'straten' in het nieuwe plangebied gepland en wat er aan nieuwe verbindingen komt, wordt zeker niet ingericht voor parkeren. Het kan bijna niet anders dan dat er uitwijkgedrag zal plaatsvinden naar de omliggende buurten en straten. Uitgaande van een parkeernorm van 0,15 voor bezoekers, betekent dit een extra parkeerdruk van tenminste 300 tot 350 auto's aan zowel de Driemanspolder- als de Meerzichtzijde.

Afhankelijk van de wijze waar en hoe parkeerregulering bij het station en het toekomstige busplatform plaatsvindt (parkeerzone, betaald parkeren), kan ook vanuit hier uitwijkgedrag naar de woonbuurten optreden. Dit klemt temeer omdat in de huidige situatie de extra parkeerplaatsen tegenover het

Korfwater en Kooiënswater bij het gebouw van Panteia ook al worden gebruikt door omwonenden omdat de parkeercapaciteit van de Waterbuurt op momenten al aan de grens raakt. Deze parkeerplaatsen vallen bij de realisatie van de Entree weg.

Ten opzichte van de huidige situatie zullen mogelijkheden voor parkeren op maaiveld behoorlijk afnemen, terwijl de behoefte (kort parkeren bewoners, parkeren bezoek bewoners en bedrijven) sterk zal toenemen. Het kan niet anders of er zal worden uitgeweken naar de beschikbare parkeerruimte in de omringende buurten. Die krijgen hier last van. Ik vind het onbegrijpelijk dat de omgevingseffecten voor wat betreft parkeren zonder mitigerende of compenserende maatregelen op 'neutraal' worden beoordeeld. Ik dring daarom aan op nader onderzoek en een gerichte aanpak (monitoring, regulering).

5. Geluid en luchtkwaliteit

De realisatie van de Entree is aanleiding om voor een deel van de nieuwe gebouwen een hogere grenswaarde voor geluid vast te stellen en de interimwet Stad- en Milieubenadering toe te passen. Volgens het onderzoek en de daarop gebaseerde besluiten betreft dit de woningbouwcomplexen die dichtbij het station en de A12 worden gebouwd. De voorkeursgrenswaarde wordt hier substantieel overschreden en maatregelen om de geluidsbelasting verder te beperken, ontmoeten overwegende - vooral financiële - bezwaren. Ingrijpende maatregelen aan de woningen zijn nodig om een nog aanvaard woonklimaat te realiseren. Het is nogal wat als wonen in Zoetermeer dergelijke concessies met gezondheidsrisico's vraagt.

Gezien de korte afstand en vergelijkbare ligging, kan hetzelfde echter ook gelden voor bestaande woningen in de Waterbuurt. Met name woningen aan het Korfwater en Kooiënswater lopen het risico om door de hogere waarden te worden getroffen. De onderzoeken concluderen dat er geen sprake is van een reconstructiesituatie (Wgh), maar de argumenten op grond waarvan er voor een deel van de Entree gekozen moet worden voor toepassing van stap-3 van de Interimwet Stad- en Milieubenadering kunnen ook hier van toepassing zijn. De grotere verkeersdruk en het kunnen optreden van galm of reflectie door de gebouwen betekent dan een verdere verslechtering van de huidige situatie. Daarom pleit ik ervoor om nogmaals de mogelijkheden een structurele oplossing te onderzoeken. In ieder geval zou bij de ontwikkeling van de gebouwen lang de A12 de mogelijke functie in geluidsafscherming van de achterliggende wijken in het ontwerp mee kunnen worden genomen.

Voor wat betreft de luchtkwaliteit moet worden geconstateerd dat rond de Afrikaweg in de huidige situatie al regelmatig grenswaarden worden overschreden, mede als gevolg van het verkeer. Ter illustratie: op het Bredewater werd de afgelopen maanden in een aaneengesloten periode van 30 dagen maar liefst 27 maal de signaalwaarden voor fijnstof overschreden. In de beoordeling van de locatie wordt daarbij opgemerkt: *'langdurig op deze locatie verblijven kan een risico zijn. Gebaseerd op de afgelopen 30 dagen is uw maandelijkse blootstelling aan PM2.5 op deze locatie hoger dan de jaarlijks aanbevolen niveaus van de luchtkwaliteitsrichtlijnen van de WHO'* (bron: Breezometer.com).

De intensiteit van het verkeer neemt als gevolg van de Entree aanzienlijk toe. Weliswaar met een geleidelijke ontwikkeling naar schonere uitstoot en met een lagere rijsnelheid (voor zover deze ook in de praktijk kan worden gehandhaafd). Vooral in de rijrichting A12 zal de vermindering van de rijsnelheid ten opzichte van de huidige situatie echter geen of nauwelijks verbetering van de luchtkwaliteit kunnen opleveren omdat dit in de huidige situatie al voor een groot deel wordt bepaald door de verkeersregelinstantie bij het kruispunt en het afremmende en optrekkende verkeer. Kortom: de huidige luchtkwaliteit is slecht en het wordt er niet beter op.

Volgens artikel 5.16 van de Wet milieubeheer moet u als bevoegd gezag aannemelijk maken dat vaststelling van het bestemmingsplan voor wat betreft de luchtkwaliteit kunt voldoen aan de wettelijke bepalingen. In de volgende tabel geef ik daarvan mijn interpretatie op basis van de beschikbare informatie

Wettelijke bepaling	Beoordeling op basis van de informatie
Leidt niet tot een overschrijding van een grenswaarde. Nu niet en in de toekomst waarschijnlijk niet	Op basis van de beschikbare (meet)gegevens worden de grenswaarden voor verschillende concentraties overschreden.
Verbeterd per saldo de concentratie in de buitenlucht van een stof of blijft tenminste gelijk	Onderzoek toont aan dat een aantal concentraties wel degelijk toenemen
Zelf of een daarmee samenhangende maatregel verbetert bij een beperkte toename van de concentratie per saldo de luchtkwaliteit	De luchtkwaliteit verbetert per saldo niet
En de effecten van samenhangende maatregelen dragen 'niet in betekende mate' bij aan de concentratie	In ieder geval voor de concentratie NO ₂ is deze uitzonderingsgrond niet van toepassing
Past binnen of is in elk geval niet in strijd met een vastgesteld programma	Is voor Zoetermeer (nog) niet aan de orde

Ook voor dit aspect maak ik me specifiek zorgen over de gevolgen van de verkeerstoename op het Bredewater. Zoals eerder aangegeven kan de verkeersdruk hier behoorlijk hoger uitvallen dan nu in de modellen is opgenomen. Maar zelfs als de nu geprognoseerde aantallen worden gebruikt, treedt hier ten opzichte van de huidige situatie een aanzienlijke verslechtering op. Een indicatieve toetsing met de NIBM-tool geeft aan dat het extra verkeer voor een verslechtering in betekende mate kan zorgen.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2030
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		5000
Aandeel vrachtverkeer		10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	3,27
	PM ₁₀ in µg/m ³	1,02
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

Dit vraagt volgens mij om een uitwerking van aanvullende maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

De conclusies over de stikstofdepositie in Natura2000 gebieden zijn gebaseerd op het rekenmodel Aerius2020 met bijbehorende uitgangspunten. Inmiddels is hiervan nieuwe release met bijbehorende uitgangspunten van kracht. De invloed van de Entree reikt daarmee ook tot gebieden die in het oude model nog op afstand lagen. De conclusie dat 'een depositiebijdrage binnen Natura-2000 gebieden wordt uitgesloten', is daarmee voorbarig. Ik ga ervan uit dat afhankelijk van de herberekening ook hiervoor aanvullende maatregelen zullen worden voorgesteld.

6. Groen

Per saldo neemt het oppervlakte aan groen op maaiveld ten opzichte van de huidige situatie af. Compensatie wordt geleverd door de nieuwe groene inrichting van de randen (kragen), de middengebieden/patio's van de gebouwde elementen en de groene inrichting en verbindingen op het niveau van de lagere dakvlakken. De groene kraag langs het Bredewater neemt in oppervlakte niet of

nauwelijks toe. Deze is bovendien enige jaren geleden na samenspraak opnieuw ingericht. Het zou jammer zijn als het nog betrekkelijk jonge groen met berkenbomen en plantsoenen opnieuw zou moeten wijken. Het nieuwe groen komt op hoogte of achter de muur (dakparken en binnentuinen). De beleving van het nieuwe groen binnen de wijk heeft alleen meerwaarde voor (be)leefbaarheid en gezondheid als het ook voor anderen dan bewoners van de Entree toegankelijk kan zijn. Dit is in het beeldkwaliteitsplan expliciet beschreven voor het dakpark van het plintgebouw. Ik pleit ervoor dit als uitdrukkelijke voorwaarde voor alle groene inrichting op te nemen.

7. Duurzaamheid

Ten aanzien van duurzaamheid worden in de rapportage 'van ambities naar opgaven en maatregelen' eigenlijk nog vooral ambities en intenties uitgesproken. De slag naar concrete uitwerking en borging moet nog worden gemaakt. In het ontwerpbestemmingsplan is hiervoor geen enkel 'haakje' aangebracht. De uitwerking en borging kan dan alleen privaatrechtelijk plaatsvinden. Daarmee is het maar de vraag in hoeverre deze ambities ook daadwerkelijk worden gerealiseerd.

Energie

De constatering dat op het gebied van energie de Entreeplannen een grote winst opleveren ten opzichte van de autonome ontwikkeling ligt volgens mij genuanceerder. Vraag daarbij is wat onder de autonome ontwikkeling wordt verstaan. Indien de Entree niet zou worden gebouwd, ligt er ook op het bestaande gebruik een duurzaamheidsopgave richting 2030 en 2050. Ook dan is er een drang om energieverbruik te verminderen, verschijnen er PV-panelen op de daken en wordt gezocht naar andere verwarmingsconcepten.

Een collectief warmtenet wordt voor de Entree en de MER nog niet voor de hand. Ik pleit ervoor om deze conclusie nog eens tegen het licht te houden. Een all-electric-oplossing vraagt veel energie. In hete zomers komt daar nog eens een grote behoefte aan koeling bovenop. De hoge bouwdichtheid kan de goede werking van WKO's behoorlijk frustreren. Het zal gezien het relatief beperkte dakoppervlak ondoenlijk zijn om de wettelijke BENG-norm te halen, laat staan de wijk energieneutraal te maken. Daarom pleit ik ervoor om ook de opties van een (laagtemperatuur) bronnet in beschouwing te nemen en ook om de omliggende wijken in de aanpak rond energie te betrekken. Met name de laagbouw heeft grote dakoppervlakken, georiënteerd op zuid en west. Er zijn bewonersinitiatieven rond energietransitie. Hierin ligt een kans.

Circulariteit

Wat in de beschouwingen rond duurzaamheid nog ontbreekt is een aansprekende visie op circulariteit. Er wordt wel als norm gesteld dat de toename van woningen niet mag leiden tot toename van afvalwater, maar nergens wordt aangegeven tot welke maatregelen (bijvoorbeeld drinkwaterbesparing of hergebruik huishoudelijk afvalwater) deze ambitie zou moeten leiden. Ook mis ik een ambitie voor hergebruik van te oogsten materialen, benutting bestaande gebouwelementen of de aandacht voor circulariteit in de ontwerpkeuzes en materialisatie van de nieuwe wijk. Ook is belangrijk om aan de ontwikkelaars mee te geven hoe in de nieuwe wijk moet worden omgegaan met huishoudelijk afval, mede tegen de achtergrond van de besluitvorming naar aanleiding van het referendum.

Bouwfase

De ontwikkeling van de wijk zal geruime tijd (>10 jaar) duren. Dat betekent dat ook lange tijd hinder door bouwverkeer, activiteiten en regulering zal kunnen optreden. De impact op de omliggende gebieden is groot en duurt lang. De groenzones en grondwallen langs de Afrikaweg worden vroegtijdig verwijderd en verliest de dempende werking voor geluidhinder en luchtverontreiniging. Door de onmogelijkheid om de ventweg tweezijdig aan te sluiten op de Afrikaweg zal ook veel bouwverkeer gebruik moeten maken van het Bredewater. De ontwikkelaars wordt aanbevolen om zoveel mogelijk materieel te gebruiken met lage

uitstoot en geluidsproductie. Maar uiteindelijk leveren wettelijke normen daarvoor de bovengrens. Vooral de lange termijn van de gebiedsontwikkeling vraagt om duidelijke afspraken over planning, regie en maatregelen om de situatie voor omwonenden en ondernemers aanvaardbaar te houden. Ik doe hierbij een beroep op de zorgplicht van mijn gemeente.

Samenvatting

De algemene conclusie van de milieueffectrapportage is dat er door de Entree voor de meeste milieuthema's bij uitvoering van de huidige plannen sprake zal zijn van een verbetering of een standstil ten opzichte van de referentiesituatie. Ik ben hier niet van overtuigd. Er zullen meer maatregelen nodig zijn om er een gezonde wijk van te maken. Bovendien zal er voor de omgeving sprake zijn van verregaande consequenties en bovenmatige hinder. Ook om deze effecten te mitigeren of te compenseren zijn nadere onderzoeken, besluiten en maatregelen nodig.

In het volgende overzicht loop ik bij wijze van samenvatting - niet-limitatief - de belangrijkste punten van mijn zienswijze nog na.

Aspect	Constatering	Zienswijze
Omvang van de wijk	<ul style="list-style-type: none"> - Beschikbare ruimte is klein om de ambities in de meest extreme vorm waar te kunnen maken. Het wordt druk - Geprognostiseerde woningbouwbehoefte kan veel lager uitvallen - Onvoldoende verbinding met de ontwikkeling van de aangrenzende wijken en buurten 	<ul style="list-style-type: none"> - 4.500 woningen als maximum - Afzien van de wijzigingsbevoegdheid - Inzetten van een integrale aanpak, met oog voor de effecten voor en de ontwikkeling van de aangrenzende buurten, zoals opgenomen in de Omgevingsvisie - Sociologische benadering gebiedsontwikkeling
Bouwhoogte in relatie tot de omgeving	<ul style="list-style-type: none"> - Aansluiting hoogbouw op laagbouw Waterbuurt - Hinderaspecten vooral doorverwezen naar ontwikkelaars 	<ul style="list-style-type: none"> - Toepassing 30^o-regel - Aandacht voor windhinder, slagschaduw en privacy voor de hele wijk en niet zondermeer doorschuiven per gebouw of onderdeel
Verkeersafwikkeling	<ul style="list-style-type: none"> - Hogere toename verkeer Afrikaweg - Doorstroming en veiligheid ongelijkvloerse oversteken - Verkeersafwikkeling op het Bredewater mede in relatie tot onvolledige ventweg Afrikaweg en intensiever gebruik voor bereikbaarheid stationsgebied 	<ul style="list-style-type: none"> - Check op invoerparameters verkeersverwachting; aanpassen model - Nadere beoordeling en praktijkproef oversteken; nemen maatregelen - Nadere beoordeling verkeersdruk Bredewater; nemen maatregelen - Concreet plan voor aanpassing kruispunt/rotonde Bredewater-Meerzichtlaan
Parkeren	<ul style="list-style-type: none"> - Parkeerdruk op bestaande gebied door uitwijkgedrag 	<ul style="list-style-type: none"> - Onderzoek naar maatregelen o.a. monitoring, parkeerregulering Waterbuurt
Lucht en geluid	<ul style="list-style-type: none"> - Risico op overschrijding geluidnormen bestaande wijk - Luchtkwaliteit is al kritisch - Groei van verkeer levert in betekende mate nadeel luchtkwaliteit op 	<ul style="list-style-type: none"> - Onderzoek en maatregelen om verdere verslechtering geluidhinder en luchtkwaliteit tegen te gaan - Nader onderzoek verkeercirculatie - Herberekening Stikstof - Actief monitoren
Groen	<ul style="list-style-type: none"> - Minder groen op maaiveld als gevolg van bouwobjecten en herinrichting 	<ul style="list-style-type: none"> - Dakparken en binnenterreinen openbaar toegankelijk en beleefbaar maken - Planvorming groene inrichting groene kraag Bredewater i.r.t. recente inrichting
Duurzaamheid	<ul style="list-style-type: none"> - Duurzaamheid is nog vooral in ambities vastgelegd - Energieneutraliteit is alleen door beperking dakoppervlak niet mogelijk - Geen aandacht voor circulariteit - Langdurige overlast in de bouwfase 	<ul style="list-style-type: none"> - Nader onderzoek naar mogelijkheden collectieve verwarming/koeling - Betrekken mogelijkheden aangrenzende buurten in energiebalans - Visie op circulariteit opnemen (afvalwater, huishoudelijk afval, oogsten bouwmaterialen, duurzaam bouwen) - Regie-afspraken uitvoeringplanning

Tenslotte

Ik beseft dat mijn zienswijze uitgebreid is geworden. Het is dan ook een intensieve gebiedsontwikkeling die zich op enkele honderden meters van mijn woning gaat voltrekken. Tegen de achtergrond van de enorme stapel aan stukken, onderzoeken, visie en plannen heb ik vooral beoogd om de belangrijkste omgevingsaspecten voor zowel de nieuwe wijk als de omgeving ervan te duiden. Ik ga ervan uit dat u bij de besluitvorming over het bestemmingsplan en de verdere planontwikkeling hiermee rekening zult houden en de plannen daarop zult aanpassen.

Ik wens u hierbij veel wijsheid toe.

Hoogachtend,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a circular scribble followed by a long, sweeping horizontal stroke that extends to the right.

Wouter de Boer