

Aan de Gemeenteraad van Zoetermeer
Postbus 15
2700 AA Zoetermeer

Zoetermeer, 16 maart 2022

Betreft: zienswijze ontwerp-bestemmingsplan Entree Midden, milieueffectrapport Entree Zoetermeer, ontwerpbesluit Stap 3 Interimwet Stad- en milieubenadering, ontwerpbeeldkwaliteitsplan Entree Midden, ontwerp-exploitatieplan

Geachte leden van de raad,

De Belangengemeenschap Driemanspolder dient hierbij een zienswijze in op alle ter inzage gelegde stukken die de ontwikkeling van het plan "Entree Zoetermeer" in de omgeving van de Afrikaweg mogelijk moeten maken.

In deze zienswijze zullen wij betogen dat het bouwen van 4500 woningen, en na toepassing van een wijzigingsbevoegdheid mogelijk 5700 woningen, een onaanvaardbare druk op het woon- en leefklimaat in onze wijk legt.

Achtereenvolgens zullen wij ingaan op de milieueffecten, onder andere maar niet uitputtend bestaande uit verkeersdruk, geluidbelasting, verslechtering van luchtkwaliteit en vermindering van natuurwaarden. Vervolgens betogen wij dat het ontwerp-bestemmingsplan onduidelijk en onvolledig is en de beoogde kwaliteit niet kan borgen. Waarna wij besluiten met een meer procedureel bezwaar tegen de gevolgde procedure.

Milieueffecten

Zoetermeer wil de komende 10 tot 15 jaar 10.000 woningen bouwen en er wordt gezocht naar mogelijkheden om dit aantal op termijn uit te breiden tot in totaal 16.000 woningen. Zo begint de websitepagina [Entree Zoetermeer | Gemeente Zoetermeer](#).

In de beantwoording van onze zienswijze op de startnotitie milieueffectrapportage, in het door het college van B&W opgestelde twekolommenstuk opgenomen onder punt 1.6, geeft u aan "*dat in het MER duidelijk wordt beschreven wat de plansituatie betreft en welke autonome ontwikkelingen worden meegenomen in de verschillende onderzoeken. De beoogde schaa sprong (16.000 woningen) wordt hierin meegenomen.*"

Citaat uit het MER:

"4.2 In dit MER worden de milieueffecten van Entree vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie is de huidige situatie van het plangebied en de omgeving daarvan, inclusief de autonome ontwikkelingen.

4.3 De autonome ontwikkelingen zijn de ontwikkelingen die in het plangebied van Entree en de omgeving daarvan plaats zullen vinden tot aan 2040, indien Entree niet wordt ontwikkeld. Het gaat daarbij om ontwikkelingen waarvoor al een (ontwerp) ruimtelijk plan is vastgesteld of waarvan een redelijke mate van zekerheid bestaat dat deze doorgang zullen vinden.”

Tellen wij de woningaantallen in tabel 4.1 bij elkaar op, dan kunnen wij hieruit niet afleiden dat rekening is gehouden met de milieueffecten van 11.500 overige woningen die in Zoetermeer gebouwd zouden moeten worden (te weten Entree 4500 woningen plus de overige woningen uit de beoogde schaa sprong tot 16.000 woningen). Wij constateren dan ook dat u zich niet houdt aan het antwoord op onze zienswijze onder 1.6.

Het MER houdt ten onrechte geen rekening met de omgevingsvisie Zoetermeer. Nu deze is vastgesteld dienen ontwerp-bestemmingsplannen die van latere datum zijn rekening te houden met deze structuurvisie. Ook bij deze structuurvisie Omgevingsvisie Zoetermeer 2040 ontbreekt een MER waarin de consequenties van de schaa sprong onderzocht zijn op de milieueffecten. Nu deze autonome ontwikkeling van 16.000 woningen ondanks toezeggingen eveneens niet is opgenomen in het MER voor Entree, is sprake van een onvolledige en onduidelijke afweging van de belangen die het MER beoogd te beschermen. Het is daarmee onduidelijk hoe het gemeentebestuur een gezonde leefomgeving kan waarborgen voor de bewoners van Zoetermeer en meer in het bijzonder van Driemanspolder.

Blijkens de MER leidt alleen al de autonome ontwikkeling tot een sterke toename van verkeer op alle wegen in en rondom het plangebied (15 - 18%). Het toevoegen van 4500 woningen in Entree (en nog eens 1200 na een wijziging van het bestemmingsplan plus 990 woningen binnen het Masterplangebied maar buiten dit ontwerp-bestemmingsplan) leidt naast deze autonome ontwikkeling tot een forse extra verkeersbelasting. De gevolgen voor luchtkwaliteit en geluidhinder zijn daarmee substantieel. Een duurzame ontwikkeling van Zoetermeer moet juist gericht zijn op het verminderen van de schadelijke gevolgen voor de gezondheid. Geluidbelasting en slechte luchtkwaliteit¹ zijn een oorzaak van chronische gezondheidsklachten. Uit de plannen blijkt niet dat maatregelen genomen worden om de luchtkwaliteit te verbeteren (in de tabel in paragraaf 5.2 van het MER is de effectbeoordeling neutraal voor fijnstof en negatief voor stikstofdioxide). Integendeel: door de beoogde planontwikkeling komen nog méér inwoners in een geluidbelaste omgeving te wonen. En daarbij is bovendien de verplaatsing van het busstation van Centrum-West naar de Mandelabrug nog niet eens meegenomen in het MER.

Als gevolg van de geconstateerde verkeerscongestie worden in het MER mitigerende maatregelen voorgesteld die de doorstroming op meerdere kruispunten moeten verbeteren. Concreet wordt echter één maatregel voorgesteld, te weten de toevoeging van één extra opstelrijbaan bij één kruispunt (K18). Het is onvoorstelbaar dat met het uitvoeren van deze ene maatregel alle verkeersproblemen verdwijnen. Als het busstation wordt verplaatst naar de locatie boven de A12 (niet meegenomen in deze MER), komt daar bovendien nog de problematiek bij dat deze bussen het verkeer op de Afrikaweg moeten kruisen.

¹ [Maatregelen Schone Lucht Akkoord werken, doel komt in zicht | RIVM](#) er wordt in dit bericht opgemerkt dat alleen van verbetering van de luchtkwaliteit sprake is als de maatregelen daadwerkelijk genomen worden. Zoetermeer neemt geen maatregelen blijkens het MER.

Meer in het bijzonder richt ons bezwaar zich tegen de toename van verkeer op de Juliana van Stolberglaan. Het aantal motorvoertuigen per etmaal stijgt van 9700 nu naar 11.750². Dit gaat onherroepelijk leiden tot verkeer dat vast staat in de ochtend- en avondspits als gevolg van de gelijkvloerse spoorwegovergang. Gezien het beoogde 50 km regime zal deze weg als reguliere ontsluitingsweg voor het overgrote deel van de Entree woningen aan de zijde van de Boerhaavelaan gebruikt worden, de uitgangen van de beoogde parkeergarages bevinden zich immers aan de zijde van de Boerhaavelaan. Buiten de spits zal deze weg uitnodigen tot hard rijden, met alle gevolgen van dien voor de verkeersveiligheid. Dit wordt nog versterkt door de voorgestelde nieuwe vloeiende bocht van de Boerhaavelaan naar de Van Stolberglaan. Bij nieuwbouw van een beperkt aantal woningen aan de Boerhaavelaan kan aanpassing van de Van Stolberglaan tot 30 km gebied (met bijbehorende weginrichting) zorgen voor een veel aantrekkelijker woongebied zonder doorgaand verkeer. De kinderen die in het Entreegebied komen te wonen, moeten immers ook naar de scholen in Driemanspolder.

Tot slot is over de verkeersontsluiting nog op te merken dat in de plannen voorzien wordt in een goede noord-zuidontsluiting voor het langzaam verkeer door een vrij liggend fietspad aan de oostkant van de Afrikaweg. Helaas is nog geen besluit genomen over de aansluiting van dit fietspad na de kruising met de Van Leeuwenhoeklaan en verder. Evenmin is voorzien in de aansluitingen van de oost-westverbindingen binnen het plangebied op dit fietspad langs de Afrikaweg, dat hoger ligt dan de omliggende wijk. De noodzakelijke uitwerking heeft nog invloed op de doorstroming op de Afrikaweg en het kruispunt met de Van Leeuwenhoeklaan.

Geluidbelasting in het beoogde Entreegebied (Interimwet Stad- en Milieubenadering)

Blijkens de ter inzage gelegde plannen is het gemeentebestuur voornemens gebruik te maken van de Interimwet Stad en Milieubenadering, stap 3, afwijking van geluidsnormen. Voorbeelden waarvoor dit instrument gebruikt kan worden: het vestigen van milieugevoelige functies - zoals wonen, zorginstellingen en scholen - in oude of verpauperde stadswijken of nabij verouderde bedrijventerreinen, stations- en havengebieden. (bron: [Interimwet Stad en Milieubenadering - Kenniscentrum InfoMil](#))

Dit instrument is specifiek bedoeld om vooruitlopend op een te zijner tijd te verbeteren milieusituatie alvast een beoogde verandering van de omgeving in gang te kunnen zetten. In het geval van Entree is hiervan geen sprake. De geluidssituatie zal op termijn niet verbeteren. In tegendeel, deze zal tenminste gelijk blijven of verder verslechteren als gevolg van meer auto- en treinverkeer. Toepassing van de Interimwet Stad en Milieu is daarom niet mogelijk, hetgeen consequenties heeft voor de bouwplannen langs de A12 en de achterliggende bebouwing in het Entreegebied.

Onze conclusie ten aanzien van verkeer en de daarmee gerelateerde geluidbelasting en verslechtering van de luchtkwaliteit is, dat met de veelheid aan cijfers en berekeningen de toekomstige problemen worden weggeschreven. Er wordt bovendien onvoldoende rekening gehouden met het gedrag van gebruikers (logische routekeuzes) en de invloed van de omgeving (50 km wegen, asfalt, gelijkvloerse spoorwegovergang). Het zal niet de eerste keer zijn dat door optimistische berekeningen vooraf na realisatie van nieuwbouwplannen grote verkeersproblemen blijken, die achteraf slechts met dure maatregelen hersteld kunnen worden (zie bijvoorbeeld Mall of

² Nota bene het is onduidelijk in hoeverre er bij het bepalen van de verkeersbelasting rekening is gehouden met 16000 woningen in Zoetermeer

the Netherlands in Leidschendam). De Belangengemeenschap Driemanspolder en bewoners van de omliggende wijken vinden dit optimisme niet aanvaardbaar.

Overige milieueffecten

Ten aanzien van windhinder (met name ter hoogte van de doorgangsroute van de Van Stolberglaan via Boerhaavelaan naar het graffiti tunneltje) hebben wij zorgen, smalle doorgangen langs beoogde hoogbouw zijn in het algemeen windgevoelig. De natuurwaarden staan onder druk, het zou de gemeente sieren grote bomen zo veel als mogelijk te handhaven. Bestaande populaties (vleermuizen, buizerds) zullen lijden onder de bouwwerkzaamheden en het is zeer afwachten wat er voor terug komt.

Ontwerp-bestemmingsplan

Het ontwerp-bestemmingsplan is relatief globaal van aard. Dat kan ook niet anders bij een ontwikkeling die tenminste de komende 10 tot 20 jaar gaat duren. Zo'n lange looptijd vraagt om flexibiliteit. Waarborgen voor de beoogde kwaliteit zijn daarbij extra belangrijk. Naar verwachting treedt de Omgevingswet per 1 januari 2023 in werking. Het ligt dan ook in lijn der verwachting dat in het ontwerp-bestemmingsplan inzicht wordt gegeven hoe dit bestemmingsplan zich daartoe gaat verhouden. Dit is echter op geen enkele wijze inzichtelijk gemaakt. Een gemiste kans, omdat onder de Omgevingswet bijvoorbeeld met het instrument van een commissie voor omgevingskwaliteit een nieuwe mogelijkheid ontstaat voor integrale borging van omgevingskwaliteit tijdens de lange looptijd van het plan. Zie voor meer achtergrondinformatie [Handreiking Adviesstelsel Omgevingskwaliteit | VNG](#)

In willekeurige volgorde vallen ons de volgende punten op aan het ontwerp-bestemmingsplan:

Verkeersbestemming (= 50 km noordelijk deel Boerhaavelaan): wij zien geen reden om hier een andere bestemming te leggen dan op de rest van de Boerhaavelaan (die in de bestemming Groen komt te vallen). Ook nu is met tijdelijke maatregelen een gedeelte van de Boerhaavelaan al ingericht voor 30 km, juist met het oog op de veiligheid van fietsers en voetgangers in de oost-westverbinding (schoolgaande jeugd). In principe gaat binnen de bebouwde kom 30 km per uur als standaard snelheid gelden, dus dat kan voor een nieuw woongebied waar wegen moeten worden aangepast dan ook beter meteen geregeld worden. Zoals eerder aangegeven is de route Boerhaavelaan – Stolberglaan in het voorgenomen plan nog steeds te aantrekkelijk om als doorgaande route te gebruiken, met opstopping als gevolg van de spoorwegovergang. Nu is er sprake van 9700 mvt/etmaal dat stijgt naar 11.750 (bron geluidsonderzoek kaart 5) op de Juliana van Stolberglaan. Deze weg doorsnijdt onze wijk en ook dat deel van de wijk waar onze leden wonen aan weerszijden van deze weg. Doel van het behouden van een leefbare wijk moet juist zijn het terug dringen van doorgaand autoverkeer.

Groen: de bestemmingsomschrijving biedt onvoldoende waarborg voor voldoende groen, het kan net zo goed gebruikt worden voor parkeerplaatsen, bijvoorbeeld als blijkt dat om veiligheidsredenen elektrische voertuigen niet in de parkeerkelders mogen. De bestemming is veel te ruim omschreven, er zijn geen percentages verhard/onverhard opgenomen en er is geen verwijzing naar het structuurontwerp openbare ruimte opgenomen. Deze verwijzing dient alsnog opgenomen te worden, zodat dit structuurontwerp dezelfde status krijgt als het beeldkwaliteitplan. Dit ligt ook voor de hand met het oog op de Omgevingswet, waarbij de gemeente verantwoordelijkheid draagt voor omgevingskwaliteit in brede zin.

Stedenbouwkundige bepalingen

Bouwhoogten langs A12: laat dit veel beter aansluiten op het poortgebouw en de Mandelabrug. De voorgestelde bouwhoogten langs het spoor zijn “on-Zoetermeers”. Ook is er in deze omgeving onvoldoende inzicht op de aansluiting van de plannen voor het station op de nieuw geprojecteerde gebouwen, met alle risico’s van dien voor de verblijfskwaliteit. Zo zullen de hoge gebouwen juist schaduw werpen op het in het structuurontwerp openbare ruimte opgenomen parkje nabij het Kinderen van Versteegplein.

Windhinder: als nog onduidelijk is wat je buurman gaat bouwen, hoe borg je dan dat er geen hinder ontstaat tussen de gebouwen op de verschillende kavels? In het structuurontwerp is (nog) niet vastgelegd wat slenter/verblijf/doorgangsgedebied is en welke eisen per type gebied gelden voor het windklimaat, althans wij hebben het niet in de stukken kunnen vinden. Het fietspad/fietsen langs hoge gebouwen blijft riskant en we waarschuwen voor het ontstaan van een tunneleffect van de Afrikaweg.

Parkeren: zoals eerder aangegeven en bekend bij de gemeente, maken wij ons grote zorgen over het werken met lage parkeernormen in het gebied. Als wij het juist zien, is er via het bestemmingsplan geborgd dat parkeren op eigen terrein is opgenomen als aparte bepaling (artikel 15 lid 1). Als tevens het exploitatieplan van toepassing is, dan zou elke woning in elk geval één eigen parkeerplaats hebben (4080 woningen en 4488 parkeerplaatsen). Essentieel is dat dit dan ook privaatrechtelijk bij verkoop/verhuur geregeld is in de contracten met een verplichte afname van die parkeerplaatsen. Onduidelijk is of de gemeente van plan is de parkeernorm nog te verlagen naar 75% (gemeentelijk parkeerbeleid met veronderstelde toekomst ideeën over deelauto’s, maximaal gebruik van OV, et cetera).

Gelijktijdig lijkt ook de gemeente het niet helemaal vanzelfsprekend te vinden dat nieuwe bewoners inderdaad in de eigen nieuwe wijk gaan parkeren. Dit valt af te leiden uit de mogelijkheid van regulering achteraf van parkeren in bestaande wijken. Dat betekent betaald parkeren en parkeervergunningen voor de huidige bewoners, waarbij de gemeente aangeeft hier alleen toe over te gaan als daarvoor draagvlak is. U begrijpt dat we hiermee een fuik ingaan, want om parkeeroverlast te voorkomen is het niet waarschijnlijk dat andere oplossingen mogelijk zijn. Immers alleen bij de invoering van betaald parkeren in de bestaande wijken kan vastgelegd worden dat huurders/kopers van nieuwe woningen in het Entreegebied niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat. Ook hier lijkt sprake van geforceerd optimisme in de plannen en daarom moeten er vooraf voldoende waarborgen worden geboden dat dergelijke maatregelen achteraf niet nodig zijn.

Waarborgen kwaliteit gebied

Voorwaardelijke verplichtingen voor windhinder, schaduwwerking en soortenbescherming moeten waarborgen dat op deze onderwerpen aan eisen wordt voldaan die de kwaliteit van de omgeving ten goede komen. De verplichtingen op het gebied van windhinder en soortenbescherming zien echter alleen op het doen van onderzoek, maar bieden geen norm vooraf.

Karakteristieke bebouwing moet beschermd worden door het verplicht raadplegen van de commissie ruimtelijke kwaliteit.

Wij vragen ons af op welke wijze de kwaliteit van de plannen daadwerkelijk geborgd wordt. Het beeldkwaliteitsplan krijgt de status van welstandsbeleid, en daarmee een instrument voor de commissie ruimtelijke kwaliteit in het bewaken van de uitstraling van gebouwen. Minstens zo

belangrijk is de verbinding met de openbare ruimte en het structuurontwerp openbare ruimte. Wij stellen voor dit structuurontwerp dezelfde status te geven en plannen voor inrichting van de openbare ruimte en gebouwen in samenhang te beoordelen. En daarmee tevens de samenhang met onderwerpen als windhinder en toegankelijkheid te borgen. Vooruitlopend op de Omgevingswet kan een commissie omgevingskwaliteit hierin een duidelijke rol spelen. De status van een apart kwaliteitsteam of Q-team maakt de handhaving van beeldkwaliteitsplan en structuurontwerp openbare ruimte voor ons weer onduidelijk. Ook op het gebied van cultuurhistorie zijn de bepalingen mager: alleen onderzoek doen is niet voldoende om bepaalde kwaliteiten te behouden. Welke afwegingen worden daarin gemaakt?

Als bijlage bij deze zienswijze zijn enkele foto's van google streetview bijgevoegd van de Schipholweg in Haarlem. Ook dit is een 50 km weg in stedelijk gebied met dezelfde breedte tussen de gevels als de Afrikaweg in de plannen van Entree. Met het voorgestelde bestemmingsplan is een dergelijke uitstraling van het gebied net zo goed mogelijk als hetgeen met de foto's uit het masterplan en beeldkwaliteitsplan wordt beoogd. Volgens ons is een jarenlange stevige inzet vanuit de gemeente en de commissie ruimtelijke kwaliteit noodzakelijk om de beoogde beeldkwaliteit te behalen.

Leefbaarheid

De diversiteit van het woningbouwprogramma en de oppervlakte van woningen speelt een belangrijke rol om de leefbaarheid van de wijk op peil te houden. Hierover maken wij ons zorgen, omdat de Entree ook uitstraling naar ons deel van de wijk zal hebben. We geven het volgende mee aan voorstellen om de leefbaarheid van de wijk beter te borgen.

Grootte van woningen: in het exploitatieplan is als uitgangspunt genomen een woning van tenminste 78 m², dat is een goed idee. Neem dat dan ook op in het bestemmingsplan.

We zien geen waarborgen en regels voor de *kwaliteit van de woningen*, zoals aanpasbaarheid van woningen voor bijzondere doelgroepen, levensloopbestendigheid, ruimte voor scootmobielen, ruime balkons, collectief gebruik van binnenterrein (daktuinen).

Diversiteit van het bouwprogramma, zoals bouwen door corporaties (en daarmee duurzaam borgen van voldoende sociale woningen van goede kwaliteit en grootte), is niet geborgd. De instrumenten hiervoor, zoals het opstellen van een gemeentelijke doelgroepenverordening en op basis daarvan opnemen van afdwingbare bepalingen in het bestemmingsplan, zijn niet benut.

De bestemmingsplanbepalingen maken een grote diversiteit aan voorzieningen mogelijk, zowel commercieel als maatschappelijk. Maar deze bepalingen dwingen de komst daarvan nog niet af. Daarmee ontstaat onzekerheid over de komst van voldoende *maatschappelijke voorzieningen*, zoals scholen, huisartsen, buurruimte, culturele voorzieningen, fysiotherapie en overige zorg. Uit de stukken blijkt niet dat deze voorzieningen al voldoende in de omliggende wijken aanwezig zijn, althans wij hebben het hier niet uit af kunnen leiden.

Gevolgte procedure

De Gemeenteraad heeft al verschillende malen over de planontwikkeling rondom de Afrikaweg gesproken. Ook zijn diverse besluiten genomen, zoals over de visie en over het masterplan. Omwonenden hebben op verschillende momenten overleg gevoerd met de gemeente over de planontwikkeling. De effecten van de beoogde ontwikkeling op de omgeving zijn echter pas nu met het MER in de volle breedte zichtbaar. Sterker nog, het blijkt dat de autonome ontwikkeling al zodanige effecten heeft, dat wij ons zorgen maken over de leefkwaliteit in Zoetermeer en in onze wijk op de langere termijn. Plannen dienen dan ook gericht te zijn op het verbeteren van die

leefkwaliteit en het milieu, en het bouwen van 4500 woningen maakt de bestaande problematiek en de verwachte verslechtering in 2040 tot een situatie die echt meer is dan “een beetje erger dan de autonome ontwikkeling”. Met de bouw van 4500 woningen (en na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid 5700 woningen) komen meer inwoners van Zoetermeer in een ongezonere leefomgeving te wonen en zullen wij als omwonenden met de gevolgen geconfronteerd worden.

Pas nu kunnen wij ons tot u richten met deze zienswijze. Wij hopen en vertrouwen er dan ook op dat u de planontwikkeling van de Entree in de volle breedte beschouwd en de leefkwaliteit en gezondheid van de huidige én toekomstige inwoners van Zoetermeer daadwerkelijk serieus meeweegt voordat u instemt met een zo grootschalige en intensieve bebouwing in onze wijk.

Wij behouden ons nadere aanvulling van onze zienswijze in volgende fasen van het proces voor.

Hoogachtend,

Namens de leden van de Belangengemeenschap Driemanspolder

Het bestuur,

E. Kokx-van Aalsburg

Voorzitter

R. Kiggen

Penningmeester

I. de Jong

Secretaris

Bijlage: foto's Schipholweg Haarlem