

Aan: Burgemeester en Wethouders van Zoetermeer

1./11.

Postbus 15

2700 AA Zoetermeer

Per adres griffie Zoetermeer e-mail griffie@zoetermeer.nl

Van: G.C.P. Hacquebard

Hazewater 7

2715 AV Zoetermeer

Betreft : Zienswijze notitie reikwijdte en detailniveau MER procedure Entree Zoetermeer
20200303 Startdocument Entree

Zoetermeer, 21 april 2020
Kenmerk: 2020.04.21.DEF.GH.H7

Geacht college,

Ondergetekende wonende te Zoetermeer, Hazewater 7 2715 AV dient hierbij zijn Zienswijze in aangaande bovenvermeld Startdocument Entree.

Ondergetekende dient zijn Zienswijze in, niet per paragraaf maar als onderwerp per hoofdstuk en wel als volgt:

- 1. Afrikaweg van 70 kilometer invalsweg naar een Stadsstraat met 50 kilometer**
- 2. Wonen/woningen – uitspraken RvS**
- 3. MER**
- 4. Verkeersveiligheid/ intensiteit en geluidsniveaus**
- 5. Brandweer.**
- 6. Brandveiligheid gebouwen**
- 7. Afrikaweg/Stadsstraat gasloos**
- 8. Reconstructie Bredewater/Compensatie parkeren/ Uitwijkend parkeergedrag**
- 9. Wederzijdse bereikbaarheid ventwegen.**
- 10. Grondwater/Grondtrillingen**
- 11. Cultuur-Historisch Erfgoed**
- 12. Samenspraak**
- 13. Tot slot**

1. Afrikaweg van 70 kilometer invalsweg naar een Stadsstraat met 50 kilometer.

De Afrikaweg is aangelegd als een zeer belangrijke invalsverkeersader ten behoeve van de bereikbaarheid van Zoetermeer. Deze verkeersader is onderdeel van een h – structuur wegennet in en door Zoetermeer, om door middel van een goede en snelle doorstroming de verkeersafhandeling onder andere naar en van de A-12 en een goede bereikbaarheid van het Stadscentrum te waarborgen. De Afrikaweg is aangelegd door een gebied met als bestemming kantoren. Aan een dergelijk gebied liggen andere normen ten grondslag dan aan een gewone doorgaande weg in een woonwijk.

Dat heeft mede tot gevolg dat de luchtkwaliteit in de omgeving slechter kan zijn dan in een leefomgeving in een woonwijk. Mede als gevolg van de verkeersintensiteit op zowel de A-12 en de Afrikaweg is dat door de GGD Haaglanden geconstateerd, ik verwijs naar GGD Haaglanden Gezondheidsmonitor.

Verwijzing:

“Luchtkwaliteit”

Luchtverontreiniging beïnvloedt de gezondheid nadelig na kortdurende (enkele uren tot meerdere dagen) en langdurige blootstelling (enkele maanden tot jaren). Fijnstof en stikstofdioxide vormen

samen met ozon de belangrijkste luchtverontreinigende stoffen als het gaat om de gezondheid. Hoewel de gezondheidsrisico's door afname van concentraties minder zijn geworden, veroorzaken de huidige luchtverontreinigingsniveaus nog steeds een verkorting van de gemiddelde gezonde levensverwachting met meer dan een jaar.

De grootste bron van luchtvervuiling in Zoetermeer is het wegverkeer. De hoogste concentraties fijnstof vindt men voornamelijk langs drukke wegen (meer dan 10.000 motorvoertuigen per dag). In Zoetermeer is dit de snelweg A12 en daarnaast vooral de hoofdroutes N470 - Oostweg, Australiëweg, Afrikaweg, Aziëweg, Amerikaweg en de N206. Ten opzicht van andere gemeenten is de situatie relatief gunstig, omdat de meeste woningen relatief ver van de drukke wegen staan¹⁵.

Locaties waar kwetsbare groepen verblijven, zoals scholen, kinderdagverblijven en verpleeg- en verzorgingshuizen, binnen een afstand van 300 meter van een snelweg of 50 meter van een drukke stadsweg zijn het meest kritisch.

Bij nieuwbouw van woningen, scholen en kinderdagverblijven is het van belang dat problemen voorkómen worden. Zo moet aandacht zijn voor de positionering van nieuwbouw, bijvoorbeeld bij de aangewezen gebieden in het kader van de Schaalsprong”.

Einde verwijzing.

Op het onderwerp luchtkwaliteit komt indiener terug bij het **hoofdstuk 3.MER**

2. Wonen/woningen – uitspraken RvS

Allereerst geef ik in de Zienswijze weer dat er nooit sprake is geweest, bij en tijdens bijeenkomsten tot aan de VE-sessies over de Entree, van meer dan 4500 woningen, zo als nu in het startdocument weergegeven is.

Er wordt nu gesteld dat er in het kader van de MER onderzocht wordt of en op welke manier er woningbouw met een bandbreedte van 4500 – 6300 woningen gerealiseerd kan worden in het kader van de MER. Zie verder **hoofdstuk 3. MER**

Uitgaande van bestaande cijfers over de gemiddelde gezinssamenstelling in Zoetermeer van de factor 2,2 betekent dit dat er tussen ca. 9.900 tot ca. 13.860 bewoners op dit zeer klein oppervlakte/plangebied gehuisvest moeten gaan worden.

Mijn inziens komt een concentratie van zoveel bewoners op een dergelijke kleine oppervlakte (2500m²) de volksgezondheid niet ten goede naast het feit of dit uiteindelijk wel met het te realiseren aantal woningen haalbaar is.

Daarbij zijn van belang de uitspraken van de raad van State respectievelijk uitspraak 200101551/1 ECLI:NL:RVS:2002:AE0388, d.d. 20 maart 2002 en 200502156/1 ECLI:NL:RVS:2006:AV3865 d.d. 6 maart 2006.

Deze uitspraken hebben betrekking op aangespannen procedures met betrekking tot respectievelijk het vastgestelde bestemmingsplan “Partiële herziening bestemmingsplan Rokkeveen – kantoren” en het bestemmingsplan “Rokkeveen kantoren locatie Bredewater (Meerzicht)”.

Deze locatie ligt in het plangebied van de Entree aan de kop van het Bredewater, te weten de tijdelijke parkeer voorzien en opslagruimte Stedin.

Met betrekking tot de uitspraak van 20 maart 2002 stelt indiener dat slechts een uiterlijke bouwhoogte van 80 meter is toegestaan, zie 2.7 van de uitspraak.

Met betrekking tot de uitspraak van 8 maart 2006 stelt indiener dat voor gebouwen tevens de zogeheten 30^o - regel toegepast dient te worden, zie 2.5.3.

Dit betekent dat geplande bebouwing op een dusdanige afstand dient te staan van de dichtstbijzijnde woning dan wel een dusdanige hoogte mag hebben dat de hoek die gevormd wordt in het verticale vlak tussen enerzijds de lijn die de kortste afstand tussen de woning en de nieuwe bebouwing aangeeft en anderzijds de lijn tussen de woning op 1 meter hoogte en elk bouwdeel van de nieuwe bebouwing niet groter is dan 30 graden.

Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen een gebouw met bestemming kantoren en een gebouw met bestemming wonen.

Deze uitspraak dient geprojecteerd te worden op dat deel van het plangebied van de Entree gelegen tussen de kop van het Bredewater en het gebouw "De Baron" en is dus daarop van toepassing.

De afstand tussen de eengezinswoningen van de Waterbuurt en de bebouwingsgrens bedraagt ca. 50 meter. Als de 30^o regel hier wordt toegepast betekent dit dat de gevels van de gebouwen daar ca 30 meter hoog mogen worden. En aan de Afrikaweg zijde ca 60 meter hoog.

Rekening houdende met parkeren onder de gebouwen en plint activiteiten aan de kant van de Afrikaweg wordt het aantal woonlagen zo wie zo beperkt van ca. 10 tot ca 20.

Het totale plangebied (kant Bredewater plus kant Boerhaavelaan) bedraagt ca 1000 meter x 250 meter en verhoudt zich van 2 staat tot 3.

Uitgaande van 4500 woningen betekent dit dat er 2700 woningen aan de kant van het Bredewater en 2700 aan de kant van de Boerhaavelaan gepland staan.

Als daarbij ook nog rekening gehouden moet worden met maatregelen rondom de woonblokken in het kader van klimaatveranderingen te weten veel groen en water opvang dan stelt indiener dat realisatie van het aantal woningen niet haalbaar zal zijn. Daarbij speelt ook nog een ander aspect mee en dat is dat in het plangebied de locatie Abdissenbos aan woningbouw onttrokken wordt door het voornemen om de Brandweerpost van uit het Stadshart te verplaatsen naar dit deel van het plangebied.

Op het onderwerp brandweer komt indiener terug bij het **hoofdstuk 5. Brandweer**

Naast woningen dienen er ook voorzieningen in de nieuwe wijk gerealiseerd te worden. Bij het ontwerpen van een nieuwe woonwijk dient het uitgangspunt van de Märklindoctrine steevast als uitgangspunt/ eis gehanteerd worden.

"Märklindoctrine"

Na de oplevering van de Vinex-wijken beloofde iedereen plechtig dat er voortaan toch weer volgens de Märklindoctrine zal worden gebouwd. Eerst de treintjes, dan de huizen. Maar tijden veranderen. Treinbanen maakten plaats voor spelcomputers en de ruimtelijke ordening werd een zaak van de vrije markt. Volgens de nieuwe omgevingswet die in de Binckhorst leidend is, mogen bedrijven de ruimte inrichten en ziet de overheid alleen nog toe op de kwaliteit.

Het is weer een recept voor ergernis en gemiste kansen. De scholen en de huisartsenposten moeten nu nog in het bestaande plan worden verwerkt. Wat een prachtige wijk had kunnen worden, wordt nu een wat eenzijdig stadsdeel waar vooral heel veel huizen op elkaar zijn gestapeld.

Wanneer dit niet wordt toegepast dan zal het animo om in deze nieuwe wijk te komen wonen niet groot zijn. Uitgangspunt is dat alle leeftijd categorieën, van één persoonshuishoudens tot meer persoonshuishoudens, hier een woning zouden moeten kunnen betrekken. Het kan niet zo zijn dat deze voorzieningen niet vooraf in de nieuwe wijk staan ingepland. Uiteraard geldt dit ook voor kinderopvang, tandartspraktijk, apotheek en een (kleinschalige) variatie in winkels voor levensbehoeften. Dit zal dus ook ruimte in nemen die ten koste gaat van woonruimte.

Ook goed openbaarvervoer is van essentieel belang. Het is mijn inziens van zeer groot belang dat het OV knooppunt gelijk met de uitvoeringplannen voor de realisatie van de woningen opgestart wordt zodat deze nagenoeg volledig gerealiseerd is wanneer de eerste bewoners in het gebied komen wonen. Mijn inziens zou bij de ontwikkeling van dit OV knooppunt gelijktijdig een P+R locatie moeten meegenomen worden. In de lus Afrikaweg/Zuidweg, nu een parkeergelegenheid zou een P+R locatie, gelijk aan bijvoorbeeld die bij Utrecht langs de A-12 "Westraven" met aansluitingen op het OV platvorm, te realiseren zijn. Dit levert gelijktijdig een voordeel op omdat forensen van buiten Zoetermeer, die of te wel in Zoetermeer werken, dan wel Zoetermeer als bezoeker aandoet, hier met goed OV hun vervoermiddel kunnen stallen. Nog een voordeel is dat het aantal verkeersbewegingen op de Afrikaweg hierdoor drastisch beperkt kan worden, hetgeen ook de gezondheid van de leef- en woonomgeving ten goede komt.

3. MER

Indiener gaat er in zijn zienswijze van uit dat alle aspecten die momenteel van toepassing zijn in de berekeningen van de MER worden meegenomen zoals:

Uitstoot van stikstof en fijnstof als gevolg van het autoverkeer van zowel de Afrikaweg als de A-12. Ik verwijs naar hetgeen vermeld is bij **hoofdstuk 1. Afrikaweg van 70 kilometer invalsweg naar een Stadsstraat met 50 kilometer** onder kopje "*Luchtkwaliteit*"

Ook dienen in de berekeningen de uitstoot van het vliegverkeer van en naar Schiphol als Rotterdam The Hague Airport, daarin meegenomen en tot uitdrukking te komen.

Vliegtuigen komen op gezette tijden laag over.

Ook dient het gehalte Pfas onderzocht te worden en bij de berekeningen betrokken te worden om te beoordelen of dit een gezond leef en woonklimaat kan waarborgen.

Tevens dient de geluidsoverlast van zowel de A-12 als de Afrikaweg tot uitdrukking te komen.

Geluidsberekeningen gedaan door de Firma Alcedo blijken op een waarde van tussen de 53 decibel en 73 decibel te liggen. Deze geluidsniveaus liggen ver boven de wettelijke grenswaarde van 53 decibel. Deze geluidsniveaus komen een goed woon- en leefklimaat niet ten goede en zullen tot gezondheidsproblemen leiden. In de MER zullen deze waarden meegewogen dienen te worden. Zie ook **hoofdstuk 4. Verkeersveiligheid/ intensiteit en geluidsniveaus**

De uitkomsten van de MER zal van wezenlijk belang zijn op de uitvoering van de woningen, dan wel op de haalbaarheid van het aantal woningen in combinatie met wat eerder door indiener gesteld is in **hoofdstuk 2 Wonen/woningen – uitspraken RvS.**

Ook zal dit van wezenlijke invloed zijn op het woon/leefklimaat in de woningen.

Indien vanuit de MER geen maatregelen komen ter directe bestrijding van de lucht en geluidsoverlast, moet elke woning zodanig geïsoleerd worden en een volledig automatisch op het aantal in de woning aanwezige personen geregeld recirculatie systeem, voor gefilterde schone gekoelde of verwarmde en ontvochtigde lucht aangebracht worden. Want ramen kunnen niet open in verband met gezondheidsrisico's vanwege luchtverontreiniging en geluidsoverlast. Vocht en schimmel dienen te allen tijde voorkomen te worden want indien dit in de woning ontstaat dan is de kans op een ongezonde leefomgeving met alle gevolgen van dien niet uit te sluiten.

Wil men voor deze woningen een gezond leefklimaat realiseren dan dient er per woning een zeer dure installatie aangebracht worden. De vraag die hieraan gekoppeld is: hoe is e.e.a in het kader van het energieneutraal bouwen te verwezenlijken. De beschreven systemen zullen heel wat energie nodig hebben en is dit in het kader van, zoals dat heet 0 op de meter te realiseren? Kan de infrastructuur die nodig is dit wel aan?

Aangezien er sprake is van verplaatsing van het bus station van Centrum West naar de locatie boven de A-12 dient in de MER de toename van alle bus bewegingen meegenomen te worden. Het kan niet zo zijn dat de gevolgen van deze verplaatsing buiten de MER gehouden worden.

Ook dient bij de MER rekening gehouden te worden met alle woningbouw programma's en de gevolgen van de hiermee in verband staande toename van verkeersbewegingen op de Afrikaweg, welke duidelijk een negatieve invloed hebben op de hoeveelheid fijnstof en stikstof.

Het huidige aantal verkeersbewegingen is nu ca. 32.000/dag en zal gaan naar ca. 53.000/dag. De winst door verlaging van de snelheid van 70 km/u naar 50 km/u zal volledig te niet worden gedaan en leiden tot een toename van de luchtverontreiniging en dus een verdere aanslag op de gezonde leefomgeving teweeg brengen.

Ook wordt de veronderstelling dat door toename van E-auto's de fijnstof en stikstof zal zullen afnemen is in mijn zienswijze niet juist. E-auto's zijn 4x zwaarder en moeten harder afremmen waardoor er meer fijnstof van de remmen in de lucht komt en de slijtage van banden en het asfalt zal ook sneller gaan dan bij gewone auto's en tot meer fijnstof leiden.

De toename van het aantal verkeersbewegingen/dag zal ook leiden tot een hoger verkeerslawaainiveau dat ook de leefomgeving niet ten goede zal komen.

Feitelijk zou mijn inziens niet het gevolg van de uitstoot en het lawaai bestreden moeten worden in de wijze waarop woningen worden gebouwd, maar zouden de bronnen van de oorzaak aangepakt moeten worden.

Op deze aanpak komt indiener terug bij het **hoofdstuk 4. Verkeersveiligheid en intensiteit.**

In de MER dienen volgens indiener ook alle schadelijke gevolgen van de voorgenomen verplaatsing van de Brandweer van uit het Stadhart naar dat deel van het plangebied Abdissenbos meegenomen te worden. Welke gevolgen heeft de nood uitruk met alarmhoorn niveau van 110 dB op het leefklimaat en de gezondheid van bewoners.

Eén tot twee nood uitrukken met sirene per dag zal psychologisch geen gevolgen voor het leefklimaat en de gezondheid hebben. Maar meer kan wel tot nadelige gevolgen leiden.

Op het onderwerp brandweer komt indiener terug bij het **hoofdstuk 5. Brandweer.**

Verder dient in de MER meegenomen worden het feit dat accubranden van E-auto's behoorlijke gevolgen hebben voor gebouwen en omgeving. Accubranden van E-auto's zijn zeer moeilijk te blussen en er komt meer hitte vrij dan bij gewone auto branden. Gebouwen en vluchtwegen dienen hier voor uitgerust te zijn.

In mijn zienswijze behoren ook de volgende zaken in de MER aandacht te krijgen, namelijk de gevolgen van de eventuele uitvoering van het slopen en bouwen op het peil van het grondwater en de schade die mogelijk door trillingen kan ontstaan op gevels en funderingen van woningen, voornamelijk in de Waterbuurt, welke gelegen zijn direct aan het plangebied. In **hoofdstuk 10. Grondwater/Grondtrillingen** komt indiener in zijn zienswijze hierop terug en gaat daar verder op in. Daarnaast dienen in de MER de effecten van stilstaand water in tijdelijke waterbergingen, door overmatig neerslag als gevolg van de klimaatveranderingen, door overlast van muggen, ratten en of andere insecten meegenomen te worden. Zo ook de effecten op grondwater en wateroverlast door de bouw van ondergrondse parkeer voorzieningen in het betreffende plangebied. Zie ook hoofdstuk **10. Grondwater/Grondtrillingen.**

4. Verkeersveiligheid / intensiteit en geluidsniveaus

In voorgaande hoofdstukken is al aangegeven dat de intensiteit van het aantal verkeersbewegingen van nu ca 32.000/dag op zal lopen naar ca. 53.000/dag als gevolg van alle bouwplannen die de komende jaren uitgevoerd gaan worden.

Deze toename in intensiteit heeft niet alleen gevolgen voor de veilige doorstroming maar zal ook de onveiligheid voor voetgangers vergroten op de gelijkvloerse oversteek plek.

Mede door nood uitruk van de brandweer zal de oversteekveiligheid nog meer verslechteren. Dit geldt vooral voor ouderen en kinderen want ouderen en kleine kinderen steken langzaam over. Ook hebben ouderen hulpmiddelen waardoor hun "loopsnelheid" aanzienlijk lager is.

Daarnaast is het mijn inziens niet toereikend dat er slechts in één gelijkvloerse oversteek mogelijkheid wordt voorzien op een lengte van ca. 1 kilometer. Mijn zienswijze is dat er zeker nog een 1 extra oversteekmogelijkheid gerealiseerd zou moeten worden, om te voorkomen dat onnodig ver gelopen moet worden.

Twee mogelijkheden zal oversteken op de rest van de Afrikaweg mogelijk voorkomen. De afstand tussen beide is dan ca 330 meter. Maar veel beter zou zijn om een zo'n breed mogelijke oversteek te realiseren waardoor er ook een betere en mooiere en groenere verbinding ontstaat tussen de wijken Driemanspolder en Meerzicht, ook de leefbaarheid wordt hierdoor vergroot. Voorkomen wordt dan ook het gevaarlijk tussentijds oversteken over een zeer drukke straat met in de toekomst ca 53.000 verkeersbewegingen. Ook wordt de verkeersveiligheid en de doorstroming negatief beïnvloed vanwege de mijn inziens toename van nood uitruk van de, in het plangebied Abdissenbos, te lokaliseren brandweerkazerne met mogelijk een ambulance post.

Het bovenstaand oversteekprobleem en de problemen van de belemmering van de doorstroming van voertuigen, het ontstaan van fijn en stik stof en het geluidsniveau kan volgens indiener slechts op één manier opgelost worden waardoor er een schone, gezonde en veilige leefomgeving ontstaat, waarbij ook geen vergaande isolatie maatregelen op de woningen tot uitvoering gebracht behoeven te worden en dat is aanpakken bij de bron door daar waar het kan tot overkapping dan wel ondertunneling te besluiten.

Diverse malen zijn mijn inziens daar voorstellen voor gedaan, maar door een soort cordon sanitaire, blijkt dit niet mogelijk. Om de verkeersveiligheid te vergroten is het mijn inziens zelfs mogelijk om bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om een bijdrage in de bekostiging te vragen. Het Min I&W stelt zelfs 0,5 miljard ter beschikking om onveilige situaties op te heffen dan wel te voorkomen. De lokale overheid dient dan een verzoek bij het Min I&W in te dienen en bij honorering zal een kosten reductie plaatsvinden waardoor partijen daadwerkelijk over kunnen gaan tot realisatie van ongelijkvloerse oversteken. Partijen hebben naar mijn mening de grootst mogelijke verantwoordelijkheid om te komen tot een zo maximaal mogelijke veilige en gezonde leefomgeving. Inwoners van Zoetermeer mogen u hierop aanspreken. Ook zal dit leiden tot een prettiger en gezonder binnenhuisklimaat. De geluidsdempende maatregelen op de gevels zullen hierdoor in kosten afnemen.

Daarnaast zal mijn inziens, omdat diverse malen waarschuwingen zijn uitgesproken over deze onveilige situatie, in geval van een ongeluk op de gelijkvloerse oversteken met mogelijk dodelijke afloop, dan wel mogelijke grote lichamelijk letsel, de gemeente volledig aansprakelijk zal worden gesteld voor alle kosten die het slachtoffer maakt. Ook alle kosten van hulpdiensten zullen hierdoor ten laste gelegd worden aan de gemeente, ook zal de rekening van eventuele ziekenhuis opname, OK, IC, revalidatie, nazorg, thuiszorg en levenslange zorg door Zorgverzekeraars verhaald worden op de gemeente, indien juridisch aantoonbaar is dat de gemeente ondanks de waarschuwingen in gebreke is gebleven.

Mijn inziens zal uiteindelijk investeren in de aangedragen oplossing vele malen en te allen tijde veelgoedkoper zijn.

Mijn inziens heeft de gezamenlijke Zoetermeerse politiek, dus niet alleen het College van Burgemeester en Wethouders, maar ook alle leden van de Gemeenteraad, de morele verantwoordelijkheid om alles in het werk te stellen om voor haar huidige en toekomstige burgers een maximale gezonde leef- en woonomgeving in het plangebied te creëren en hierdoor dus de ambitie, zoals die meerdere malen verkondigd is: dit woongebied zal een gebied worden waar het schone, veilig, groen en zeer prettig is om te leven, vertoeven en te wonen, voor jong en oud, waar te maken. Dat kan mijn inziens op slecht één manier, zoals door indiener is aangegeven.

Dat is eerder in dit hoofdstuk al aangegeven, indiener verwijst naar de passage van de Gezamenlijke morele verantwoordelijkheid van B&W en Gemeenteraad.

Indiener roept dan ook het College van B&W en gemeenteraad, om in gezamenlijkheid niet alleen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, maar ook het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat als het Ministerie van Volksgezondheid Welzijn en Sport aan te spreken voor een bijdrage in de bekostiging van de Afrikaweg tot overkappen dan wel ondertunnelen, zoals eerder aangegeven is met bijbehorende motivatie.

Ook zij zijn ermee gebaat dat hier een veilige, gezonde leef- en woon omgeving gecreëerd wordt. Tevens is de zienswijze van indiener dat, naast het verzoek om een bijdrage ter bekostiging aan genoemde Ministeries, dit ook met maximale inspanning te doen bij het Europees Parlement, c.q. de betreffende Commissie van het Europees Parlement. Het kan in de zienswijze van indiener niet zo zijn dat eventuele beschikbare financiële bronnen, die een bijdrage in deze bekostiging kunnen leveren, onbenut blijven.

Hierdoor worden de lasten voor de particuliere eigenaren gereduceerd.

Het mogelijk opnieuw moeten opstarten van de procedure omdat met een alternatief, zoals aangegeven voor ongelijke oversteken, mag geen argument zijn. Voorschrijdend inzicht om tot bijsturen van het Masterplan over te gaan is mijn inziens een legaal argument.

Met betrekking tot de geluidswaarden/niveaus, gemeten door de firma Alcedo, is in **hoofdstuk 3. MER** al het e.e.a. aangegeven. De zienswijze van indiener is dat indien adequate maatregelen niet mogelijk zijn om woningbouw in dit plangebied daardoor te realiseren, een eventueel besluit om deze wettelijke grens te negeren en dus toch te overschrijden niet te verantwoorden valt.

5. Brandweer.

De verplaatsing van de Brandweer van uit het Stadshart naar het deel van het plangebied, aan te duiden als locatie Abdissenbos leidt er toe dat een groot kavel bestemd voor woningbouw aan het gehele plangebied onttrokken wordt. Hierdoor ontstaat er een grotere druk op de overige kavels van het plangebied.

Zoals al eerder gesteld zal door nood uitrukken een bovenmatige verhoging van het geluidsniveau in

het plangebied gaan optreden. Nood uitruk geschied met 110 dB hoornsignaal. In het **hoofdstuk 3. MER** is hier al een deel van zienswijze weergegeven.

Recht tegenover de locatie Abdissenbos staan de gebouwen van Terra Nova, welke van bestemming kantoren omgebouwd gaan worden naar bestemming wonen. Nu al blijkt dat de gevels gelegen aan de Afrikaweg niet voldoen aan de vereiste geluidsisolatie. Met de mogelijke komst van de brandweer zullen deze gevels geïsoleerd moeten worden voor een geluidsniveau van 110 dB. Het zijn blinde gevels, met andere woorden raampartijen kunnen hier geen onderdeel van zijn. Wat betekent een en ander voor te plannen woningen op de hoek van de Afrikaweg en de Meerzichtlaan, de locatie Kristalkantoren?

Mijn inziens dienen die gevels gelegen aan de Meerzichtlaan en Afrikaweg ook als zijnde blind en super geïsoleerd uitgevoerd te worden. Zeer kosten verhogend.

Rijst verder de vraag of alle gevels van de geplande woningen als blind geïsoleerd, dus zonder ramen, uitgevoerd moeten worden indien er niet wordt overgegaan op de oplossing aangegeven in hoofdstuk 4. Verkeersveiligheid en intensiteit.

Daarnaast is het niet ondenkbaar dat deze post extra wordt ingezet in de regio wanneer het voornemen om de brandweerpost Nootdorp-Ypenburg-Leidschenveen op te heffen. Indien dit daadwerkelijk bewaarheid wordt dan zullen er meer nood uitruk bewegingen over de Afrikastraat zich voltrekken. Dat zal het leef- en woonklimaat zoals al eerder aangegeven niet bepaald positief beïnvloeden.

Al met al zal dit tot gevolg hebben dat mensen bepaald niet enthousiast zullen zijn om hier een woning te betrekken.

6. Brandveiligheid gebouwen

Gegeven het feit dan men opteert om meer gebruik te gaan maken van E-auto's zullen ook de problemen qua infrastructuur voor het laden gaan toenemen. Bij het **hoofdstuk 3. MER** is daar al het e.e.a over geschreven.

Het is van uitermate groot belang en dient in het kader van de (woon- en omgevings-) veiligheid dat de veiligheidsdiensten zoals de brandweer zelf hier een zeer goed onderzoek naar doet.

De veiligheid en gezondheid van bewoners dient voorop te staan en voorzieningen dienen zodanig te zijn dat de veiligheid en gezondheid van bewoners gewaarborgd is.

Een ander probleem voor de brandveiligheid is het feit dat het blussen van E-auto branden bemoeilijkt wordt door de hoge temperaturen die hierbij optreden. Er is al aangegeven door experts dat de accubranden met zeer grote hitte gepaard gaat en dat E-autos zeer moeilijk te blussen zijn. Deze zouden in een bak met water geplaatst moeten worden om deze langdurige af te laten koelen, indien onvoldoende tijd in acht wordt genomen kan de accu opnieuw vlamvatten met alle gevolgen van dien.

Dit vraagt om bijzondere en kostbare gebouwconstructies om tevens de brandweer met alle daarvoor bestemde materialen toegang te kunnen verlenen om een dergelijke brand adequaat te kunnen bestrijden. In **hoofdstuk 3. MER** is ook al het een en ander daarover weergegeven.

Branden van dit kaliber hebben mijn inziens dusdanige gevolgen dat door deze intensiteit en schade aan gebouwen bewoners langdurig geëvacueerd moeten worden met alle aanspraken op schadevergoedingen etc.

Hoogbouwprojecten, hoger dan 30 meter, zoals deze ook zijn voorzien in dit plangebied zorgen ook voor onveiligheid als het op blussen aankomt. Hoogwerkers van de brandweer komen maar tot 30 meter. Daarboven kunnen branden alleen van binnenuit bestreden worden en kan de brandweer personen niet meer bereiken. Mijn inziens dient de brandweer in een vroeg stadium bij deze plannen betrokken worden en dient in de MER ook deze gevolgen tot uitdrukking te komen. Het eventueel aanbrengen van sprinkler installaties en meerder vluchtwegen zullen kostenverhogend werken.

7. Afrikaweg/Stadsstraat gasloos

In voorgaande hoofdstukken is al het een en ander over de infrastructuur geschreven.

Indien alle woningen CO-2 neutraal uitgevoerd moeten zijn en dus de energie behoefte per woning ook zogenoemd 0(nul) op de meter moet zijn, dus evenveel energie opwekken als gebruiken, zomer en winter, dan is het onwaarschijnlijk dat de infrastructuur dit aankan. Mijn inziens is er onvoldoende m² dakoppervlakte beschikbaar voor het plaatsen van zonnepanelen. Ook bij eventueel gebruik van warmtepompen zal er de nodige energie toereikend moeten zijn.

Verder wordt aangegeven dat er op gerekend wordt dat het gebruik van E-auto's zal toenemen. Dat betekent ook dat voor het laden de vraag naar energie groter zal zijn. Kan de infrastructuur dan wel de 0 op de meter dit allemaal aan? Mijn inziens niet. Er zal een extra belasting gaan optreden op het elektriciteit netwerk.

Zo niet dat zal energie ergens anders buiten dit plangebied opgewekt moeten worden. Mijn inziens zal dit allemaal dusdanig kosten verhogend zijn dat rendabele woningbouw met sociale woningen en huur in het hogere segment onaantrekkelijk worden. Ook de prijs van koopwoningen zal niet bepaald aantrekkelijk worden.

8. Reconstructie Bredewater/Compensatie parkeren/ Uitwijkend parkeergedrag

In de plannen wordt aangegeven dat o.a. de verkeersnelheid op het Bredewater van 50 km/u naar 30 km/u zal worden teruggebracht en dat e.e.a zal leiden tot een herinrichting daarvan. Dat betekent mijn inziens dat het straatparkoers gewijzigd zal gaan worden en dat parkeerplaatsen aan de kan van het plangebied, langs de kavels zullen verdwijnen. Bij de laatste inrichting van het Bredewater,

uitgevoerd in 2013 – 2014, zijn aan de kant van de kavels met panden, adres genummerd 24-1 t/m 26, parkeerplaatsen aangelegd ter compensatie van het verdwijnen van de parkeergelegenheid op de kop van het Bredewater ten gevolge van het plan om in het kader van het bestemmingsplan “Rokkeveen Kantoren locatie Bredewater” een kantoorgebouw te realiseren.

In mijn zienswijze verwijs ik naar de uitspraak in **hoofdstuk 2. Wonen/woningen – uitspraken RvS** van de Raad van State 200502156/1 waarin paragraaf 2.5.2 een duidelijke een niet mis te vatten uitspraak staat over de toezegging van het toenmalige College van Burgemeester en Wethouders. Deze compensatie zou eerst uitgevoerd worden in de te realiseren Boerhaave Boulevard, gelegen in het plangebied aan de kant van Driemanspolder, indiener verwijst naar de toen der tijd gevoerde mailcommunicatie tussen indiener en de heer J.Ridder. Maar omdat dit plan niet doorging, is bij de reconstructie en herinrichting van het Bredewater een 60-tal parkeerplekken als compensatie daar, langs genoemde kavels, aangelegd, ter voorkoming van de parkeeroverlast van OV – reizigers, die met de auto naar het station Zoetermeer kwamen en in de Waterbuurt Laagbouw, vooral op het Groenwater, Hazewater, Korfwater en Kooienswater hun auto parkeerden en zodoende voor zeer veel parkeeroverlast zorgden.

Mijn inziens kan het niet zo zijn dat door realisatie van de plannen en door wederom tot herinrichting van het Bredewater over te gaan in verband met de plannen tot snelheidbeperking dat deze gecompenseerde parkeerplaatsen verdwijnen.

Menigmaal is tijdens presentatie over de het Entreegebied uitgesproken dat de gevolgen van mogelijk uitwijkend parkeergedrag, als gevolg van het parkeerregime in het Entree gebied, niet ten laste mag komen , dan wel afgewenteld mag worden op de schouders van de bewoners van de aanliggende wijken. Na vraag tijdens presentaties over mogelijk invoeren van vergunningen dan wel betaald parkeren werd steevast, door de aanwezige beleidsmakers, ontkend en zou niet aan de orde zijn, dan wel komen. Dat houdt mijn inziens ook in dat dit mogelijke uitwijkende parkeergedrag niet mag plaatsvinden naar de eerder al aangehaalde parkeerplaatsen aan/ op het Bredewater ter hoogte van genoemde kavels. Mijn inziens zal **een parkeerbeleid van minimaal 1** auto per woning als onvoorwaardelijk uitgangspunt moeten zijn om overlast te voorkomen.

9. Wederzijdse bereikbaarheid ventwegen.

In alle sessies met betrekking tot het Entreegebied is uitgebreid gesproken over de ventwegen langs de toekomstige Afrikaweg/ straat. Meerdere malen is aangegeven dat de wederzijdse bereikbaarheid niet correct is. Van af de A-12 is de ventweg kant Driemanspolder goed bereikbaar, daarna is er ter hoogte van de Meerzichtlaan de mogelijkheid om de ventweg kant Meerzicht/Wateruurt te bereiken. Maar om nu van de ventweg Meerzicht/Waterbuurt naar de ventweg Driemanspolder te komen is in de plannen geen rekening gehouden. Mijn zienswijze is dat aan de kop van het Bredewater en Boerhaavelaan een afrit van de ventweg Meerzicht naar de kop van het Bredewater moet komen en dat er een oprit van de kop van de Boerhaavelaan naar de ventweg Driemanspolder moet komen. Zo is mijn inziens de wederzijdse bereikbaarheid van beide ventwegen gegarandeerd.

Volgens inzicht van indiener is de mogelijke aansluiting van de ventweg Meerzicht/Waterbuurt richting toerit A-12 niet mogelijk. Ook hier dient in een aansluiting voorzien te worden.

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.

11. Cultuur- Historisch Erfgoed

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 zienswijze 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 geleding 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 zienswijze 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 zienswijze weet dat er steun is bij bewoners in de wijk Meerzicht Waterbuurt Laagbouw. Roept dan ook om in samenspraak tot behoud van dit karakteristieke pand over te gaan.

12. Samenspraak

Indiener gaat in zijn zienswijze er van uit dat Samenspraak niet ophoud door deze procedure en dat gedurende het gehele traject, mede door voorschrijdend inzicht bewoners volledig betrokken blijven worden bij dit project. Dit is van evident belang om draagvlak te behouden.

Bovendien dient er in deze samenspraak terdege rekening gehouden worden met de eventuele uitvoeringsplannen ten aanzien van de energietransitie plannen om de wijken Meerzicht en Driemanspolder op termijn van het aardgas af te halen. Indiener verwijst naar het document MEERZICHT & DRIEMANPOLDER AARDGASVRIJ GEZAMELIJKMENERGIETRANSITIEPLAN VOOR HET VASTGOED VAN GEMEENTE EN WONINGCORPORATIES 2020.

Afstemming en samenspraak met bewoners dient om overmatige overlast te allen tijde te voorkomen.

Indiener verwijst in dit hoofdstuk naar hetgeen hij in **hoofdstuk 11. Cultuur- Historisch Erfgoed** heeft aangegeven met betrekking tot het behoud van Cultuur- Historisch Erfgoed.

Indiener gaat er daarbij van uit dat via de gebruikelijke kanalen aangegeven wordt welke en hoeveel Zienswijzen er door bewoners zijn ingediend.

13. Tot slot

Gelet mijn Zienswijze en hetgeen indiener aangegeven heeft in **hoofdstuk 4. Verkeersveiligheid en intensiteit**, met betrekking tot de morele verantwoordelijkheid van niet alleen het College van B&W maar ook van allen die deel uitmaken van de gemeenteraad, dus alle raadsfracties, gaat indiener er zonder meer van uit dat zijn Zienswijze niet allen naar het College van B&W gaat maar ook controleerbaar naar alle raadsfracties.

Dat indiener hiervan schriftelijk bevestiging ontvangt.

In vertrouwen u met deze zienswijze van dienst te zijn,

Hoogachtend

GCP Hacquebard