Nota beantwoording Zienswijzen

Samenvatting en beantwoording zienswijzen

Ontwerp bestemmingsplan Eleanor Rooseveltlaan 3-29

Gemeente Zoetermeer
Oktober 2022

1. Inleiding

Op 22 maart 2022 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten om het ontwerpbestemmingsplan ‘Eleanor Rooseveltlaan 3-29’ (met bijbehorende stukken) en het ontwerpbesluit hogere waarden geluid vrij te geven voor de formele tervisielegging. De stukken hebben met ingang van vrijdag 20 mei 2022 gedurende 6 weken ter inzage gelegen met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Hiervan is op de gebruikelijke wijze kennisgegeven door een publicatie in het Gemeenteblad.

In voorliggende nota worden de binnengekomen zienswijzen van een beantwoording voorzien, met een voorstel gericht aan de gemeenteraad om het betreffende ontwerp besluit naar aanleiding van de zienswijzen al of niet gewijzigd vast te stellen.

Er zijn geen zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbesluit Hogere waarden geluid.

Er zijn 72 zienswijzen binnen de genoemde termijn ontvangen. De zienswijzen zijn genummerd. Zodoende is deze Nota anoniem. Dit is verplicht omdat deze Nota op internet zal worden gepubliceerd. Indieners van een zienswijze ontvangen een namenlijst waarop de nummers staan.

Gezien het aantal zienswijzen en de grote overlap in de zienswijzen, is ervoor gekozen de beantwoording per onderwerp te ordenen. Er zijn zodoende 9 verschillende onderwerpen onderscheiden. Dat zijn:

1. Parkeernormen, verkeersveiligheid, verkeersdruk en infra
2. Trillinghinder
3. Totstandkoming kavelpaspoort
4. Communicatie en participatie
5. Omvang van het plan, massa, aantal woningen en impact op de wijk
6. De woontoren van 67 m
7. Luchtkwaliteit, geluid, bezonning, wind, privacy, stikstof, klimaat en schaduwwerking
8. Groene veld
9. Planschade

Bij elk onderwerp staan kolomsgewijs de zienswijzenummers, met daarachter de passages uit de zienswijzen die op het onderwerp betrekking hebben. In de laatste kolom staat telkens het antwoord.

Indieners van een zienswijze worden uitgenodigd om hun zienswijze toe te lichten tijdens een hoorzitting van de raadscommissie Stad.

In hoofdstuk 3 is een opsomming weergegeven van de ambtshalve aanpassingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

2. Beantwoording zienswijzen

NR.	INDIENERS	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
1.	***Zienswijzen over de door de gemeente gehanteerde parkeernormen, verkeersveiligheid, verkeersdruk en infra***		
a.	1, 2, 4, 5, 9,10,11,13, 14, 15, 16, 17, 19, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 50, 51, 52, 53, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 63,64, 65, 66, 67, 70, 71	De gemeente hanteert een veel te lage parkeernorm voor de nieuwbouw. Deze komt neer op 0,84 auto's per woning. In Noord-Rokkeveen bedraagt het aantal auto's per woning al jaren gemiddeld 1,2. Bezoekers zijn hierbij nog niet meegeteld. Bewoners van de appartementen moeten verplicht worden hun auto en die van hun visite in de geplande parkeergarage te parkeren. Verwacht wordt dat dit de nieuwe bewoners geld gaat kosten en de auto's in de laagbouwbuurt geparkeerd zullen worden. Gevolg: conflicten en onveilige situaties. De blauwe zone in het gebied tussen Elisabethgang, Tintlaan, Tweede Stationsstraat en de Machtildahof (het zgn. binnengebied) dient gereserveerd te blijven voor de huidige bewoners. Parkeeronderzoeken (2014 & 2017) tonen aan dat er een structureel hoge parkeerdruk in dit deel van de wijk is. Thuiswerken vergroot de parkeerdruk. In de directe omgeving is sprake van parkeeroverlast en rond het winkelcentrum is het chaos qua parkeren, helemaal op vrijdag wanneer de markt is en er grote vrachtwagens moeten laden/lossen. Geregeld staat het helemaal vast en kan men geen kant op. De druk op deze gebieden zal groter worden met de komst van de woontoren en hun (vele)	In paragraaf 4.3 van de toelichting bij het bestemmingsplan wordt ingegaan op de parkeerbehoefte. Het benodigde aantal parkeerplaatsen is bepaald op basis van het hiervoor vastgestelde beleid, te weten de Nota Parkeerbeleid (auto en fiets) Zoetermeer 2019. Deze aspecten zijn onderzocht en staan in bijlage 2 van de toelichting van het bestemmingsplan. De parkeernormen, zoals die in de Nota Parkeerbeleid zijn gesteld, zijn gebaseerd op de kencijfers van CROW. Daaruit volgt dat de parkeerbehoefte per woning verschilt naar gelang het type en de grootte van de woning. Zo is de parkeerbehoefte voor grondgebonden gezinswoningen groter dan voor kleine appartementen. In deze parkeernorm is rekening gehouden met het benodigde aantal parkeerplaatsen voor bezoekers. Zoals volgt uit de Mobiliteitstoets, wordt voor elk type woning dat wordt gerealiseerd voorzien in de daarbij behorende parkeerbehoefte. Dat het benodigde aantal parkeerplaatsen daadwerkelijk wordt gerealiseerd, is juridisch geborgd in artikel 9.1 van de regels. Op basis van dit artikel kan de uiteindelijke omgevingsvergunning pas worden verleend als voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Dit wordt getoetst aan het geldende parkeerbeleid. Er worden dus voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd, waardoor niet aannemelijk is dat de bewoners van de nieuwbouw gebruik zullen maken van de openbare parkeerplaatsen in de omgeving, Deze openbare parkeerplaatsen liggen (in de regel) op een grotere loopafstand vanaf de nieuwbouwwoningen dan de eigen parkeerplaatsen. De parkeergarage zal ook toegankelijk zijn voor de bezoekers van de nieuwe woningen.

		bewoners. De parkeerdruk in dit deel van Rokkeveen is aantoonbaar hoger dan de gemiddelde parkeernorm van 1,2. Door een gigantisch flatgebouw neer te zetten en de parkeernorm bijna te halveren gaat dit voor grote parkeerproblemen zorgen. Daarnaast zal de verkeersdruk en verkeersveiligheid enorm toenemen aangezien het minstens 2.5 keer zo druk wordt in en om de buurt.	Hierdoor zal een optimale uitwisseling mogelijk zijn en kunnen ook bezoekers een plek vinden in de garage. Gelet op het voorgaande zal het project naar verwachting niet leiden tot een toename van de parkeerdruk op de openbare parkeerplaatsen in de omgeving aangezien voldaan wordt aan de vereiste parkeernormen voor te realiseren nieuwe parkeerplaatsen binnen de eigen ontwikkelingskavel. Mocht toch blijken dat de parkeerdruk in de toekomst onbeheersbaar toeneemt, dan kan in overleg met de bewoners worden bekeken welke maatregelen hiertoe getroffen kunnen worden. Een mogelijkheid is dan bijvoorbeeld het uitbreiden van de huidige blauwe zone in de wijk. Evenmin is te verwachten dat het bestemmingsplan zal zorgen voor een onaanvaardbare toename van de verkeersdruk en/of problemen ten aanzien van de verkeerveiligheid. Deze aspecten zijn onderzocht. De ontwikkeling leidt weliswaar tot een verkeerstoename op de omliggende ontsluitingswegen en kruispunten maar leidt niet tot knelpunten in de afwikkeling en de verkeersveiligheid. Infrastructurele ingrepen zijn daardoor niet nodig. Bewoners van de nieuwe woningen zullen niet in aanmerking komen voor een parkeerontheffing van de blauwe zone in de wijk. De plaats en breedte van de inrit naar de parkeergarage zal getoetst worden in de fase van de aanvraag omgevingsvergunning.
b.	2, 9,16, 47	Door de enorme toename van verkeer door de komst van 354 huishoudens zal het naar verwachting minstens 2,5 keer zo druk worden in en om de buurt. De Tintlaan en de Tweede Stationsstraat (fietsstraat, auto’s toegelaten) zullen sowieso veel drukker worden en de tot nu toe rustige straten (woonerf) in het binnengebied zullen gevaarlijk worden voor kinderen en bewoners. Het leidt tot parkeeroverlast.	Zie de reactie onder 1.a.

c.	3,10	350 woningen in een kleinschalige wijk zal leiden tot een onaanvaardbare (parkeer) overlast. Deze gaat ten koste van groen, leefomgeving en welzijn van omwonenden.	Voor de gestelde parkeeroverlast wordt verwezen naar de reactie onder 1a. Voor het antwoord op groen, leefomgeving en welzijn wordt verwezen naar het antwoord onder hoofdstuk 7 en 8.
d.	71	De afwikkeling van het verkeer via de Moeder Teresiasingel en Zuidweg betreft maar een (klein) deel van het gemotoriseerd vervoer. Immers: winkels, scholen, medische zorg en andere diensten liggen vnl in de zuidelijker gelegen wijk Rokkeveen. Ook zal de druk op voorzieningen als scholen, huisartsen en winkelcentra ed toenemen. Kan de wijk dat wel aan?	Zie de reactie onder 1.a.
e.	6	Het is tegenwoordig mode om de auto zo veel mogelijk terug te dringen en de parkeernormen hierop aan te passen. Echter de door de gemeente gehanteerde parkeernorm is volstrekt onvoldoende. Het is een utopie om te verwachten dat de toekomstige bewoners de auto laten staan omdat het OV vlakbij is. De realiteit is dat veel gezinnen 1 à 2 auto's bezitten. Hierbij is dan nog geen auto voor het eventuele bezoek meegerekend. De parkeerruimte in de huidige buurt staat al onder druk. Dit leidt soms al tot problemen en zal alleen maar toenemen, met alle gevolgen van dien. Omdat op een beperkte ruimte 354 appartementen worden gebouwd zal de verkeersdrukte enorm toenemen.	Zie de reactie onder 1.a en 1 h.

		Uitgaande van 900 nieuwe bewoners is dit ruim 2 x zoveel als het huidige aantal. Hierop is de infrastructuur niet berekend. Dit geeft veel overlast op de bestaande wegen met alle gevolgen van dien, zoals onveilige verkeerssituaties en het toenemen van het aantal ongevallen. De veiligheid van onze kinderen en de (huidige) bewoners loopt eveneens gevaar. Met de Zuidweg om de hoek wordt de verkeerssituatie alleen maar gevaarlijker, omdat dit een doorgaande weg is langs de wijk.	
f.	7	Alle parkeerplaatsen zouden voldoende moeten zijn waarbij deze plaatsen een gehele uitwisseling dienen te hebben. Dus geen parkeerplaats aan een specifiek appartement toewijzen. Of verkopen. Ook de regel van de blauwe zone om te voorkomen dat omwonende hier gaan parkeren is tegen draads. De nieuwe bewoners en bezoekers worden naar de omliggende wijk gestuurd? Waar het verkeer al dubbel geparkeerd is. Voor 354 appartementen en 500 m bedrijf 40 werkplekken 280 parkeerplaats.	Zie de reactie onder 1.a. Voorts: De nieuwe parkeerplaatsen die worden gerealiseerd, zullen inderdaad volledig uitwisselbaar zijn. Ze worden dus niet toegewezen aan een specifiek appartement. In artikel 4 van de regels van het bestemmingsplan is gewaarborgd dat voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd en in stand worden gelaten. Bewoners en bezoekers kunnen van de parkeervoorzieningen gebruik maken door middel van toegangscodes en zullen geen vaste plek krijgen. Hierdoor is sprake van een optimale uitwisseling en gebruik van de nieuw gerealiseerde parkeerplaatsen. Bewoners van de nieuwe woningen zullen niet in aanmerking komen voor een parkeerontheffing van de blauwe zone in de wijk.

g.	8	Het aantal geplande woningen in dit plan zorgt ervoor dat er substantieel meer bewoners komen, meer verkeer, parkeer overlast. De parkeeroverlast zal enorm toenemen en dat in een gebied waar al een blauwe zone geldt. In de afgelopen maanden had de GGD een test locatie in het kader van de Covid ingericht. Dagelijks stonden er rond de locatie minima 3 verkeersleiders. De nieuwe bebouwing met de enorme toename van bewoners zal een enorme belasting geven.	Zie de reactie onder 1.a. De tijdelijke inrichting van de GGD-testlocatie, met de bijbehorende continue verkeerstroom, tijdens een crisissituatie, is naar haar aard niet vergelijkbaar met de verkeersstroom die een woongebouw genereert. Vanzelfsprekend dienden er in deze crisissituatie verkeersregelaars ingezet te worden.
h.	12	Op de hoek van de Tweede Stationsstraat en de Ceciliagang is de verkeersbelasting al problematisch. Dat het wegdek aan de Ceciliagang er zo beroerd aan toe is, komt door de vrachtwagens die niet de Tintlaan als toegangsweg kunnen nemen, vanwege de inrichting van het kruispunt aldaar. Na langdurig aandringen door een van mijn buren heeft de gemeente weliswaar de ergste verzakkingen opgelost, maar de situatie is nog steeds niet in orde. Een zo sterke toename van het aantal bewoners zal tot aanzienlijk meer verkeer leiden, ook vrachtverkeer. Het verzoek aan de gemeente om nog eens goed naar de verkeerstromen te kijken en waar mogelijk, in goed overleg met de bewoners, éénrichtingsverkeer in te stellen en na te denken over de vrachtverkeersstromen. De Tweede Stationsstraat wordt in het plan overigens ten onrechte aangemerkt als “fietsstraat”. Er wordt weliswaar veel gefietst, maar het is gewoon een weg met tweerichtingsverkeer voor alle voertuigen. Er	Het Mobiliteitsrapport dat als bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd, is aangepast met betrekking tot de verkeersstromen naar de Tintlaan en naar het winkelcentrum Rokkeveen. De conclusies van het rapport zijn ongewijzigd. De ontsluiting van het plangebied is goed voor de verschillende vervoerswijzen. De ontwikkeling leidt tot een verkeerstoename op de omliggende ontsluitingswegen en kruispunten maar leidt niet tot knelpunten in de afwikkeling en verkeersveiligheid. Het aspect verkeer staat de ontwikkeling daarom niet in de weg. De parkeerbehoefte is berekend voor de ontwikkeling aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen. Het beoogde parkeeraanbod op eigen terrein moet voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor de woningen en economische functies. Fiets-parkeren, scooterparkeren en parkeren van scootmobielen wordt opgelost in gezamenlijke bergingen waar in voldoende stallingsplaatsen worden voorzien. Het aspect parkeren en verkeer staat de ontwikkeling dan ook niet in de weg. Als uit weginspecties blijkt dat wegen in slechte conditie zijn worden ze opgenomen in ons groot onderhoudsprogramma. Kleine reparaties worden zo spoedig mogelijk verholpen. De Tweede Stationsstraat is inderdaad geen officiële fietsstraat en niet als zodanig ingericht. De gemeente kent echter wel meerdere

		geldt wel een snelheidsbeperking van 30 km/u, maar qua inrichting en bewijzering zou je dit geen fietsstraat mogen noemen. In een fietsstraat zijn auto's te gast en is het gehele wegdek ingericht als breed fietspad. In Zoetermeer zijn dergelijke straten nauwelijks aanwezig. Met eigen ogen kunnen aanschouwen tot welke chaotische toestanden de extra verkeersbelasting door de Coronapost van de GGD-Haaglanden leidde. Ook de parkeerbelasting is een punt van grote zorg. Bij de participatie is hier een vraag over gesteld, maar daarop is geen antwoord gegeven. In de publicatie "Stadspeiling 2020 deelbezit en auto" valt te lezen dat huishoudens in Zoetermeer gemiddeld 1,3 auto of lease-auto bezitten; in Rokkeveen is dit 1,38 auto, in Oosterheem, wat gelet op het type bebouwing en verwachte samenstelling van de bewoners wellicht een betere vergelijking is, is dit zelfs 1,59 per huishouden. Er is uitgegaan uit van een niet-realistisch getal van 1,0 per huishouden. Dit betekent dat bij 354 woningen we tussen 135 en 209 (!) parkeerplaatsen tekortkomen. Dat zal tot een onacceptabele toename van de parkeerdruk (en verkeer) in de wijk leiden. Hierbij is dan nog niet eens rekening gehouden met de parkeerbelasting van de bedrijven die mogelijk in het pand zullen worden gevestigd.	fietsstraten zoals de Zegwaartseweg en Voorweg. Overwogen wordt om in de toekomst ook andere wegen zoals de Tweede Stationsstraat tot fietsstraat in te richten. Vooralsnog is hier nog geen besluit over genomen. Het parkeerbeleid van de gemeente gaat uit van minimaal te realiseren parkeernormen. Op basis van CBS-cijfers blijkt dat het autobezit in Zoetermeer over de gehele gemeente de laatste jaren rond de 1,0 per huishouden ligt en vrij stabiel is. Hierbij zijn natuurlijk verschillen aanwezig tussen de woonwijken en bijvoorbeeld het Stadshart waar het autobezit beduidend lager is. In een wijk als Rokkeveen ligt het gemiddeld autobezit hoger dan 1,0 per huishouden. Om deze reden worden in Rokkeveen voor het grootste deel van de wijk hogere minimale parkeereisen gesteld. De wijk Rokkeveen bestaat voor een groot deel uit grondgebonden woningen. Voor dergelijke woningen bedraagt de minimale parkeernorm in Rokkeveen gemiddeld 1,5 parkeerplaats per woning (met zelfs een norm van 1,8 voor zeer grote woningen). Het bouwplan betreft echter geen grondgebonden woningen maar gestapelde woningen (waarvan een deel sociale woningbouw) welke gemiddeld een lager autobezit kennen. Ook ligt deze locatie binnen acceptabele loopastanden van de treinstations en de voorzieningen waardoor de parkeernormen van zone B toepasbaar zijn. De gehanteerde parkeernorm voor deze woningen varieert afhankelijk van de grootte en het type woning van 0,5 (kleine woningen en sociale huurwoningen) tot 1,3 parkeerplaats voor grote woningen. De gemiddelde norm komt hiermee op 0,9 per woning. Ervaringscijfers tonen aan dat een belangrijk deel van de huishoudens niet over een auto beschikt om moverende redenen zoals duurzaamheid of uit financiële overwegingen (met name bij sociale huurwoningen). Dit zorgt voor nivellering van het gemiddelde autobezit en daarmee de parkeernorm in een wijk waar veel tweeverdieners wonen met veelal twee auto's per huishouden. De Zoetermeerse parkeernormen komen overeen met de landelijke richtlijnen en aanbevolen parkeerkencijfers van het CROW en zijn veelal hoger dan de landelijke aanbevelingen. De gemeente verwacht dan ook dat met het hanteren van deze realistische

			parkeernormen er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd voor de nieuwe bewoners en de parkeerdruk in de omgeving voor bestaande bewoners niet zal toenemen door de ontwikkeling. Voor eventuele bedrijfsdoeleinden wordt in de parkeerbalans eveneens de daarvoor geldende parkeernorm toegepast en gehanteerd.
i.	14	De mensen van de Elisabethgang kampen met groeiende parkeerproblemen. Zij hebben nu ontheffing om in de blauwe zone hun auto te parkeren. Ervaring leert (ook bij leegstand van kantoorpanden en de coronatijd) dat werknemers hun parkeerschijf meerdere malen per dag bewust doorschuiven naar een later tijdstip. De auto wordt hierbij niet verplaatst. Een oplossing kan zijn dat de mensen van de Elisabeth ontheffing blijven krijgen, maar ook kunnen kiezen voor een parkeerplek met een beugel. Er is geen deel-auto concept ingecalculeerd. Hierdoor zal de parkeerdruk alleen maar toenemen.	Zie de reactie onder 1.a. en 1.h. Openbare parkeerplaatsen dienen voor iedereen toegankelijk te blijven om een optimale uitwisseling van parkeerplaatsen, aan verschillende doelgroepen, zoals ook bezoekers, te bewerk-stelligen. Verkoop van openbare parkeerplaatsen door deze enkel aan een bewoner toe te wijzen, bijvoorbeeld met een beugel, is derhalve ongewenst. Openbare parkeerplaatsen worden om deze reden niet aan 1 persoon toebedeeld.
j.	21	Er wordt 1 ingang gemaakt voor 354 appartementen. Het is een redelijk smalle doorgang. De entree is zeer ongeschikt voor zoveel verkeersbewegingen.	Zie de reactie onder 1.a.

k.	21, 22	Het probleem van de verkeersveiligheid en doorstroming wordt nu verlegd naar de kruising Moeder Teresasingel / Elisabethgang en Eleanor Rooseveltlaan. Dit is een kruispunt gelegen aan de rand van de woonwijk met het risico voor wandelende bewoners uit de wijk en vooral spelende kinderen. Er zijn voldoende veilige manieren te bedenken om het verkeer uit de parkeergarage te ontsluiten. Bijvoorbeeld een verkeersrotonde op de kruising Zuidweg - Moeder Teresasingel. Je kunt de uitgang van de parkeergarage laten aansluiten op de rotonde. Dit kan op een veilige manier die ook de verkeersveiligheid waarborgt.	Zie de reactie onder 1.a. De bestaande voetgangersoversteekplaats aan de Moeder Teresasingel wordt verbeterd. Dit zal nog verder moeten worden uitgewerkt. Dit heeft geen consequenties voor het bestemmingsplan omdat de voetgangersoversteekplaats buiten het plangebied is gelegen. Eventuele infrastructurele aanpassingen aan de oversteekplaats kunnen binnen de geldende Verkeersbestemming worden uitgevoerd.
l.	22	Naar onze mening dient de blauwe zone die nu geldt (Elisabethgang, Tintlaan, Tweede Stationsstraat en de Machtildahof) te blijven gelden voor de bewoners van dit deel van de wijk. Het biedt gegarandeerd parkeergelegenheid. Nieuwe bewoners zullen gebruik moeten maken van de eigen, voor de nieuwbouw geplande, parkeervoorzieningen. Anders loopt de wijk weer vol, zoals eerder ook parkeeroverlast ontstond als gevolg van het in de wijk parkeren door werknemers van de kantoorgebouwen langs de Zuidweg.	Zie de reactie onder 1.a. en 1.h. Voorts: Er zijn geen plannen om de blauwe zone op te heffen. Hierover zal in overeenstemming met het parkeerbeleid ook altijd afstemming met de bewoners plaatsvinden als dit aan de orde zou zijn. Hiervan is echter momenteel geen sprake.
m.	35	Momenteel ervaren wij grote parkeerproblemen in onze wijk. Hoewel wij twee parkeerplekken op eigen terrein hebben, kan onze visite de auto meestal niet goed kwijt in de wijk. In Noord-Rokkeveen zijn er gemiddeld 1,2 auto’s per woning waarin de parkeervoorzieningen nauwelijks kunnen voorzien. Auto’s worden	Zie de reactie onder 1.a., 1.h. en 1.l.

		momenteel al vaak op de stoep geparkeerd of mensen parkeren de auto voor andere geparkeerde auto's. Het toevoegen van grote hoeveelheden nieuwe bewoners in de wijk zal dit probleem doen toenemen. Het afnemen van een parkeerplek in een ondergrondse parkeergarage onder het nieuwe bouwproject zal waarschijnlijk niet doen met als gevolg dat de auto's in de laagbouwbuurt zal worden geparkeerd. Dit zorgt voor extra verkeersoverlast en daarmee extra verkeersonveiligheid in onze rustige buurt waar momenteel kinderen veilig op straat kunnen spelen. De gemeente is in de toekomst dan gedwongen om het parkeren in onze wijk verder te reguleren waardoor er nog strengere blauwe zones, betaald parkeren of parkeervergunningen in de wijk gekocht moeten worden. Dit soort maatregelen zijn nadelig en worden door de voorgenomen bestemmingsplanwijziging en bouwplan veroorzaakt. De gemeente dient de bestaande laagbouwbewoners de garantie te geven dat bestaande bewoners in de laagbouwwijken NOOIT hoeven te betalen voor een parkeervergunning of andere vormen van betaald parkeren en vrijstelling krijgen voor eventuele nieuwe blauwe zones. Het gratis maken van parkeren onder of rondom de nieuwbouw flats zal de parkeerdruk in de wijk in ieder geval zoveel mogelijk ontlasten maar in de laatste bijeenkomsten is er ondanks meerdere vragen geen antwoord op gegeven door de projectontwikkelaar en gemeente.	

n.	46	De nabijheid van de *twee NS stations* heeft in de nota 20191216 Parkeernormen en Uitvoeringsregels geresulteerd in het indelen in zone B van dit gebied. De conclusie toen was dat openbaar vervoer nabij is en gebruikt wordt. De realiteit, na 2019 is, dat er in de buurt ook druk gebruik wordt gemaakt van de parkeergelegenheid door forensen uit andere delen van de stad en buurgemeenten. Veelal wordt de auto van mensen uit Waddinxveen en verder in de wijk geparkeerd om vervolgens met de trein naar het werk in Den Haag te gaan. Het voordeel van het station in de buurt wat in 2019 nog een voordeel was, is inmiddels een groot nadeel geworden, omdat vanaf 2019 de gemeente Den Haag een sterk ontmoedigingsbeleid ten aanzien van auto's voert. De parkeerdruk is in de wijk dus niet standaard te noemen ondanks dat men daar in de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019 wel van uit gaat (zone B).	Zie de reactie onder 1.a. De locatie voldoet aan de criteria voor zone B uit de nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels. De hoge parkeerdruk treedt in alle woonwijken en dus ook in Rokkeveen op, met name in de avond en nacht, en wordt veroorzaakt door het hoge autobezit van de bewoners in de wijk. Overdag is er altijd restruimte beschikbaar omdat een deel van de bewoners met hun auto elders is. Openbare parkeerplaatsen zijn openbaar voor een ieder toegankelijk zolang er geen parkeerduur geldt. In de naastgelegen wijk geldt vanwege ongewenste langparkeerders een blauwe zone zodat parkeeroverlast wordt tegengegaan. In de afgelopen jaren heeft de afdeling verkeer van de gemeente geen officiële klachten meer ontvangen over een te hoge parkeerdruk in de wijk. Er is zelfs een blauwe zone in een van de woonstraten opgeheven op verzoek van bewoners die daar geen behoefte meer aan hadden.
o.	46	Er wordt uitgegaan van de *blauwe zone* in de wijk. Dit is deels waar. In de Dorotheagang, de Angelagang, de Barbaragang en het Machtildahof is *geen* blauwe zone van kracht. Ook is in deze straten, met uitzondering van het Machtildahof, het parkeren op eigen grond niet mogelijk. Deze straten staan al volledig vol met geparkeerde auto's (ook werkauto's). Deze straten liggen dicht bij de nieuwbouw en zullen dus als eerste vol geparkeerd worden. Hoe gaat de gemeente daar mee om?	Zie de reactie onder 1.l. Voorts: In het verleden waren er plannen om de blauwe zone uit te breiden. Hiervoor geldt echter dat er voldoende draagvlak in de wijk dient te zijn voor een dergelijke maatregel. Voor een deel van de wijk was hiervan geen sprake. Als de situatie gewijzigd is en er nu wel voldoende draagvlak is voor uitbreiding van de blauwe zone kan hiervoor een verzoek worden ingediend. De gemeente zal dan nagaan of voldaan wordt aan de voorwaarden uit de Nota Parkeerbeleid 2019. Een van de voorwaarden is onder andere dat meer dan 50% van de bewoners voorstander is van de parkeerreguleringsmaatregel.

p.	49	Onzeker is of de nieuwe bewoners gebruik gaan maken van de parkeergarages. Bij vergelijkbare woontorens blijkt dat de parkeergarages leeg staan en men de omliggende wijk belast met geparkeerde voertuigen. Een blauwe zone zou een oplossing kunnen zijn. Bij 350 bewoners zijn circa 700 bezoekers te verwachten. Is hier rekening mee gehouden?	Zie de reactie onder 1.a., h. en o.
q.	46	In het plan wordt ten aanzien van *(brom)fietser* er van uit gegaan dat zij om naar het stadshart te gaan via de woonstraten naar de Tweede Stationsstraat gaan. Dit lijkt inderdaad heel logisch. Maar hierbij wordt vergeten dat vanuit het grootste nieuw te bouwen gebouw de meeste bewegingen zullen plaatsvinden. De ervaring leert dat iedere meter omrijden te veel moeite is. Nu al wordt op het voetpad langs de Zuidweg gefietst door de werknemers van de kantoorgebouwen aan de Louis Braillelaan en verder. Ook op de voetpaden rond de huidige kantoorgebouwen kom je geregeld fietsers tegen. Bij de verkeersafwikkeling is geen rekening gehouden met het ontstaan van sluipwegen door fietsers en de gevolgen daarvan. Hoe gaat fysiek voorkomen worden, dat het kleine natuurgedeelte tussen de bestaande bouw en de nieuwbouw als fietszone gebruikt gaat worden.	Of er ongewenst fietsgedrag in de toekomst zal optreden, is niet op voorhand te voorspellen. Mocht na realisatie van het plan blijken dat er ongewenste of gevaarlijke effecten op gebied van verkeer optreden, dan zal op dat moment bezien moeten worden of en zo ja, welke fysieke inrichtingsmaatregelen moeten worden genomen. Uit de mobiliteitstoets blijkt dat het plan verkeerskundig inpasbaar is en geen ongewenste gevolgen voor de verkeersinfrastructuur met zich brengt.
r.	46	De toename van verkeer zal door de komst van 354 huishoudens toenemen. De wijk is ingericht op langzaam verkeer door (woon)erven en door de invoering van de 30	Zie de reactie onder 1.a.

		km zone. De aanname dat eenieder zich zal houden aan de plannen en het nieuwe gedeelte zal gaan inrijden via de Moeder Teresiasingel is vreemd. Hoe korter hoe beter is het vaak. Men zal dus via het bestaande wijk gaan en daar proberen te parkeren. Handhaving vindt toch niet plaats, dus parkeren is gratis. De toename van verkeer zal gevolgen hebben voor de veiligheid bij de (brom)fietstunnel onder het spoor en de A12. De kruising Tweede Stationsstraat/ Groeneweg is nu al een gevaarlijke kruising. Met meer verkeer (en het schoolverkeer) is dit vragen om problemen (en letsel). Verder staat de kruising Tweede Stationsstraat/ Tintlaan al jaren bekend als gevaarlijk. Zeer weinig automobilisten stoppen voor het stopbord op de Tintlaan.	Na de aanpassing van de kruising Tweede Stationsstraat / Tintlaan zijn er geen signalen meer ontvangen dat deze kruising met fietsoversteek nog steeds gevaarlijk is en dat er veel ongelukken gebeuren. Het is nu een overzichtelijke stopkruising die goed functioneert. De kruising Tweede Stationsstraat / Groene weg is ook veilig en overzichtelijk ingericht. Er is geen aanleiding om hier extra maatregelen te treffen. Er wordt alleen gehandhaafd op fout geparkeerde auto's.
s.	20, 32	De realisatie van de bouwplannen brengt een parkeerbehoefte van 309 voertuigen met zich mee. Dit geeft een veel te positieve voorstelling van zaken en dit is een veel te lage parkeerbehoefte. Uit jurisprudentie volgt dat er uitgegaan dient te worden van een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden. Zie hiervoor onder meer de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) van 9 oktober 2013, ECLI:NL:RVS:2013:1426, rechtsoverweging 4.3. In de onderhavige situatie is in de rapportage omtrent de mobiliteitstoets (bijlage 2 van het ontwerp bestemmingsplan) door RHO Adviseurs uitgegaan van vrij lage parkeerkencijfers.	Zie de reactie onder 1.a. De berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van de Mobiliteitstoets gaat uit van een representatieve invulling van de maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Dit ziet overigens – anders dan adressanten lijken te stellen – niet op de parkeernorm, maar op het toegestane gebruik en het toegestane bouwvolume. Er wordt uitgegaan van de realisatie van maximaal 354 appartementen en maximaal 500 m2 aan economische functies. Dit aantal woningen komt overeen met wat realistisch gezien gerealiseerd kan worden binnen het toegestane bouwvolume. Het maximale aantal woningen en het maximale oppervlak aan economische functies is vastgelegd in art. 5 van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan voldoet hiermee aan de door adressanten aangehaalde uitspraak van de Afdeling van 9 oktober 2013.

		Er wordt volledig voorbijgegaan aan het aandeel van bezoekers. Het aandeel van bezoekers wordt nu afgetrokken van de parkeerbehoefte. Er wordt gekozen voor de absolute minimumnorm qua parkeerbehoefte terwijl de CROW normen in de praktijk hoger uit kan vallen. Er is ook nog rekening gehouden met dubbelgebruik wat in de praktijk geen representatief beeld geeft van het aantal parkeerplaatsen dat in de nieuwe situatie nodig is De CROW normen streven een veel hogere minimumparkeerbehoefte na voor het aantal benodigde parkeerplaatsen. De CROW normen voor koopappartementen in het middensegment heeft een parkeerbehoefte van 1,2 -2,0 voertuigen per woning Er is een te rooskleurig beeld gegeven van het aantal parkeerplaatsen dat benodigd is en gevreesd wordt dat dit op de omgeving afgewenteld zal worden.	In artikel 9 van de regels is geborgd dat het voor het uiteindelijke bouwplan waarvoor de omgevingsvergunning wordt verleend voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het vaststellen van parkeernormen is een lokale bevoegdheid per gemeente. Het CROW is een adviserende instantie en stelt geen normen vast. Het CROW geeft parkeerkencijfers die een aanbeveling zijn aan gemeenten. De door Zoetermeer gehanteerde parkeernormen zijn in lijn met deze door het CROW aanbevolen parkeerkencijfers. Hierbij wordt een toepassingskader gegeven wat Zoetermeer ter kennis heeft genomen en dat heeft geresulteerd in de door de Zoetermeerse raad vastgestelde en juridisch geldende parkeernormen (Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019 en de Nota Parkeerbeleid Zoetermeer 2019).
t.	20, 32	Het bestemmingsplan geeft niet duidelijk aan of er recht is op gratis parkeergelegenheid of dat toekomstige bewoners deze zullen moeten huren c.q. aankopen. Dit kan resulteren in een verdere negatieve impact op het parkeren in de omliggende woonstraten. Er is geen representatieve voorstelling van zaken gegeven en levert dit strijd op met een goede ruimtelijke ordening alsmede met artikel 3:2 Awb. Op het gebied van verkeer en de toekomstige afwikkeling daarvan is er ten onrechte onvoldoende rekening gehouden met sluipverkeer dat door de woonwijken zal gaan. In de huidige opzet wordt enkel rekening gehouden met afwikkeling van verkeer via de	Zie de reactie onder 1.a en 1.h.

		Moeder Teresasingel, maar ook dit is volgens cliënte niet realistisch en representatief. Een deel van het verkeer zal immers niet via de drukke Zuidweg of de Moeder Teresasingel het gebied verlaten, maar ervoor kiezen om binnendoor richting de woonbuurt te rijden. In het zuidelijke gebied bevinden zich immers ook veel sociale voorzieningen, zoals supermarkten, sportscholen, etc. Door het aanzienlijke aantal van verkeersbewegingen leidt dit tot gevaarlijke situaties en overlast. Ten onrechte is hier echter geen enkele aandacht aan besteed, hetgeen eveneens in strijd is met artikel 3:2 Awb. In het verlengde daarvan vraagt cliënte zich nog af of uw gemeente er wel bewust van is wat deze toename aan verkeersbewegingen, bovenop het bestaande geluid vanaf de hoofdwegen in de buurt, met zich mee gaan brengen en wat voor een gevolgen dit gaat hebben voor de uitstoot van stikstof. Deze belangen dienen zwaarder onder de loep te worden genomen in plaats van enkel veronderstellen dat er een behoefte zou zijn aan een dergelijk groot aantal woningen in de huidige opzet.	
u.	71	De westelijk gelegen (OV) voorzieningen zijn per voet en fiets minder goed te bereiken. Het oversteken van de Moeder Teresasingel is gevaarlijk. Omrijden voor een veiliger oversteek is geen realistische verwachting.	Zie de reactie onder 1k.

v.	71	Het huidige gebouw staat vrijwel leeg. Het is dan ook niet reëel om 1581 verkeersbewegingen als nu bestaande bewegingen op te nemen. Het aantal bewegingen zal dus minimaal 2103 zijn. De in het rapport genoemde 2 à 3 wachtende auto's voor het stoplicht staan er nu al. De wachtrij voor het stoplicht zal dus verdubbelen.	Zie de reactie onder 1.a.
w.	71	Het is onjuist te stellen dat het huidige gebouw circa 392 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag bedraagt. Het huidige gebouw staat immers grotendeels leeg. De toename zal dus op 2.069 mvt/etmaal op een werkdag uitkomen ipv genoemde 1.547 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Ook zal de afwikkeling niet volledig via de Zuidweg gaan, maar ook richting de wijk Rokkeveen voor de scholen en andere voorzieningen.	Zie de reactie onder 1.a.
x.	72	De gemeente plant een relatief laag aantal parkeerplaatsen vanwege de gemakkelijke bereikbaarheid van het openbaar vervoer. Dat is natuurlijk een illusie. De woontoren is ook gepland op een zeer goede uitvalsbasis voor de snelweg. Voorkomen moet worden dat auto's straks in de naastgelegen buurten worden geparkeerd of aan de aldaar gelegen laadpalen worden geschakeld. De chaos is dan voorzienbaar. Voorzien moet worden in voldoende parkeerplaatsen en laadpalen in de directe nabijheid van de desbetreffende woningen, bij voorkeur ondergronds. In geen geval mag de parkeergelegenheid ten koste gaan van het groen en van de	Zie de reactie onder 1.a., h. en o. Het Bouwbesluit (en de daarbij behorende bouwbrief van de gemeente) ziet toe op voldoende realisatie van fietsstallingsvoorzieningen. De exacte locatie wordt bepaald bij de uitwerking van het bouwplan. Dit wordt getoetst bij de vergunningverlening. Als het bouwplan niet voldoet aan o.a. het Bouwbesluit kan er geen vergunning worden verleend

		speelvoorzieningen. En is al duidelijk waar fietsen, bakfietsen, scooters (waaronder de leenscooters) straks kunnen worden geparkeerd? Verwacht mag worden dat de gemeente bij zijn motivatie deze aspecten uitgebreid meeneemt en komt tot een heroverweging van het besluit om een verhoudingsgewijs beperkt aantal parkeerplaatsen te plannen. Dit is van groot belang voor de leefbaarheid in de nieuwe en aangrenzende buurten.	
y.	15, 16, 17, 20, 24, 25, 32, 33, 37, 47, 48, 49, 60, 65, 66	Er verdwijnen de parkeerplaatsen, die speciaal voor de bewoners van de Elisabethgang (noordkant) waren bestemd. Dit zijn de parkeerplaatsen die m.n. door de bewoners van het eerste rijtje woningen van de Elisabethgang worden gebruikt. In het plan zijn daarvoor in de plaats extra parkeerplaatsen ingetekend aan de Moeder Teresasingel. Dat dit in de praktijk een wassen neus zal zijn is evident. Deze plekken zullen merendeels bezet gaan worden door bewoners van appartementen en bezoekers waardoor de druk op de bestaande parkeerplekken in de buurt verder zal toenemen. Deze door de gemeente gekozen oplossing is niet acceptabel. Voorstel is om de parkeerplekken uitsluitend voor de bewoners van het eerste rijtje woningen van de Elisabethgang te reserveren door middel van beugels.	Zie de reactie onder 1.i. De parkeerplaatsen die verdwijnen worden ook weer gecompenseerd op maaiveld.
aa.	15, 16, 17, , 20, 24, 25, 32, 33, 37, 47, 48, 49, 60, 65, 66	De bewoners van de Elisabethgang zien dagelijks 350 of meer auto's van de bewoners van de appartementen vlak langs hun woning rijden, terwijl het aantal nu acceptabel is. Ook hier redeneert het college vanuit visie en normen (cijfertjes). Dan is er geen probleem. De	Zie de reactie onder 1.a. en 1.g.

		bewoners van de Elisabethgang hebben recent meegemaakt wat het betekent als er veelvuldig gebruik wordt gemaakt van één in- en uitrit. Dit was toen in november 2021 er een testlocatie van de GGD in één van de kantoren aan de Eleanor Rooseveltlaan werd ingericht. Binnen een aantal dagen was de situatie met het in- en uitrijden via één in- en uitrit zodanig dat dit gevaarlijke situaties opleverde. Het inzetten van verkeersregelaars en het instellen van een gescheiden in en uitrit was noodzakelijk. Nu zal de gemeente zeggen dat dit appels met peren vergelijken is maar wij als bewoners denken dat deze situatie met de testlocatie heeft laten zien dat het gebruikmaken van één in- en uitrit door de toekomstige bewoners van de appartementen, commerciële ruimten, openbare diensten en andere bedrijven een onwenselijke en gevaarlijke situatie voor al deze partijen oplevert. Waarom niet meer inspanning leveren om deze in- en uitrit te verplaatsen in noordelijke richting en/of te zorgen dat er een tweede in- en uitrit wordt gecreëerd. Staat het verkeersbelang boven dat van bewoners (mensen)?	
ab.	72	De Moeder Teresasingel is nu niet toegankelijk voor fietsers en gevaarlijk voor langzaam verkeer om over te steken. Wat zijn de plannen van de gemeente voor de Moeder Theresasingel nu vanuit het nieuwe buurtje veel meer verkeersbewegingen te verwachten zijn? Fietsers en voetgangers zullen altijd het kortste pad kiezen, zij zullen niet omrijden of omlopen. Komt er straks een fietspad in plaats van het slootje naast het kantorenterrein? In dat geval verdwijnt er weer een groenblauw stukje. En is te voorzien of de ruime brede bermen langs de Zuidweg	Zie het antwoord onder 1.k. De opmerking over het slootje naast het kantorenterrein ziet niet op het bestemmingsplan maar op de inrichting van de openbare ruimte. Dit staat los van besluitvorming over het bestemmingsplan.

		zullen verdwijnen om deze uitvalsweg te verbreden?	
ac.	23	Op basis van de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021) ziet ProRail voor de spitsuren de volgende mobiliteitsontwikkelingen voor Zoetermeer tot 2040: - Rijkswegen: Via de A l2 en de verder weggelegen A4 wordt het plangebied slechter bereikbaar. De situatie verslechtert op een aantal wegvakken naar “beperkte restcapaciteit” of zelfs “weinig/geen restcapaciteit". - Spoor reizigerstreinen en station: Op het reizigerstraject tussen Zoetermeer Oost en Den Haag Centraal zijn beperkt knelpunten in het reizigersvervoer. Er zijn dan 80% tot 100% van de zitplaatsen bezet. Voor het station Zoetermeer Oost worden voor het jaar 2040 geen transferknelpunten verwacht. De bereikbaarheid van werkgelegenheidslocaties vanuit het plangebied is in de huidige situatie per auto beter dan met het OV. De auto-bereikbaarheid van werkgelegenheidslocaties wordt tot 2040 per auto echter slechter, maar met het OV beter. Gezien het bovenstaande ligt het voor de hand om de bereikbaarheid in de toekomst duurzaam te faciliteren, met onder andere een goede bereikbaarheid van station Zoetermeer Oost.	Deze opmerking van adressant ziet niet zozeer op het voorliggende bestemmingsplan, als wel op de mobiliteit in brede zin. In het voorliggende plan wordt uitgegaan van de geldende parkeernormen. In deze parkeernormen is mede rekening gehouden met de ligging van het plangebied nabij OV stations. Eventuele maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid van station Zoetermeer Oost vallen buiten het bestek van dit bestemmingsplan.
ad.	23	Verzocht wordt om met het bestemmingsplan de duurzame bereikbaarheid op de volgende manieren te verbeteren: 1. De parkeernorm is gezien de duurzaamheidsambities fors. Er wordt per appartement iets minder dan 1 parkeerplaats	Ten aanzien van de gehanteerde parkeernorm wordt verwezen naar het antwoord onder 1.a. Eventuele maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid van station Zoetermeer Oost zijn niet aan de orde. De bestaande langzaamverkeersverbindingen voldoen. De bestaande

		toegestaan. Dat werpt de vraag op, of de beoogde loop- en fietsroutes naar het station Zoetermeer Oost wel gebruikt zullen worden. Voor een locatie nabij een treinstation draagt deze norm niet bij aan de duurzame bereikbaarheid van Nederland. 2. Bij de duurzame bereikbaarheid speelt niet alleen de trein, maar ook de duurzame bereikbaarheid van het station een rol. In dit plangebied is dat een bijzondere opgave, omdat de woningen zowel dichtbij toegangen tot de A12 liggen, als dichtbij station Zoetermeer Oost. Iets verder weg gelegen liggen nota bene station Zoetermeer en tramhalte Driemanspolder. De aard en ligging van het plan brengt met zich mee, dat er goed moet (en kan) worden voorzien in aantrekkelijke en sociaal veilige loop- en fietsroutes naar de stations. De loop- en fietsroutes komen in het bestemmingsplan wel aan bod, maar of deze ook als aantrekkelijke routes ingevuld gaan worden blijft onbenoemd.	voetgangersoversteekplaats aan de Moeder Teresasingel zal wel worden verbeterd. Dit zal nog verder moeten worden uitgewerkt. Dit heeft geen consequenties voor het bestemmingsplan omdat de voetgangersoversteekplaats buiten het plangebied is gelegen. Eventuele infrastructurele aanpassingen aan de oversteekplaats kunnen binnen de geldende Verkeersbestemming worden uitgevoerd.
2. ***Zienswijzen over trillinghinder***			
a.	23	Indiener beoogt niet alleen voor huidige bewoners, maar ook voor toekomstige bewoners rond het spoor een “goede buur” te zijn. Omdat de in het ontwerpbestemmingsplan “Eleanor Rooseveltlaan 3-29” beoogde nieuwe woningen/gebouwen dichtbij het spoor zijn gepland kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder dient het aspect trillingen in het kader van de goede ruimtelijke	Naar aanleiding van deze zienswijze is een trillinghinderonderzoek uitgevoerd door bureau Peutz. Het onderzoek is als bijlage 15 bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd. Tevens is een hoofdstuk 5.12 aan de plantoelichting toegevoegd waarin de resultaten van het trillinghinder-onderzoek zijn opgenomen. De conclusie luidt dat trillingen ten gevolge van het spoor geen belemmering vormen om woningbouw op de planlocatie in het bestemmingsplan op te nemen.

		ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten wel te worden afgewogen indien een trillingsbron aanwezig is (zie o.a. https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/milieuthema/tril/). Verzocht wordt om het aspect trillinghinder te onderzoeken en af te wegen en verwijst in dit verband naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen (https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/omgevingsthema/trillingen/). Deze Handreiking helpt gemeenten, projectinitiatiefnemers en andere stakeholders om bij nieuwbouw langs het spoor tijdig en concreet rekening te houden met trillingen als gevolg van treinverkeer, en geeft voorbeelden waarmee gemeenten, omgevingsdiensten, ingenieursbureaus en initiatiefnemers in concrete situaties aan de slag kunnen. In deze Handreiking is beschreven op welke wijze gemeenten het aspect trillinghinder kunnen onderzoeken en afwegen bij de vaststelling van een bestemmingsplan. Geadviseerd wordt om de conclusies uit het trillingonderzoek uitgebreid op te nemen in de conclusie van een separate paragraaf Trillingen in de Toelichting van het bestemmingsplan en (indien nodig) door te laten werken in de planregels	

3. Zienswijze over de totstandkoming van het kavelpaspoort			
a.	1, 2, 5, 8, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 26, 29, 31, 33, 36, 38, 40, 41, 42, 43, 46, 47, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 70	Bezwaar tegen de wijze waarop de gemeente Zoetermeer t.a.v. de ontwikkeling van project Eleanor Park met haar bewoners is omgegaan. Bij binnenstedelijke bouwplannen, die direct impact hebben op de buurt waar beoogd wordt te bouwen dienen mijns inziens van meet af aan de omwonenden serieus genomen te worden. Door de omwonenden tijdig te informeren en vervolgens te laten participeren bij de ontwikkeling van de bouwplannen kan een draagvlak onder de buurtbelangen bereikt worden. Dit is bij de ontwikkeling van Eleanor Park in geen enkel opzicht gebeurd. Het is al misgegaan bij de vaststelling van het kavelpaspoort in 2018. De gemeente, de verantwoordelijke voor de kavelpaspoorten, heeft de uitgangspunten eenzijdig vastgesteld en alle door de buurt en het actiecomité geuite bezwaren stelselmatig genegeerd. Toen een van de omwonenden een WOB-verzoek indiende met de vraag hoe het kavelspaspoort van Eleanor park is ontstaan kreeg hij het onthutsende antwoord dat er geen enkel document aan ten grondslag lag.	In dit hoofdstuk komen de zienswijzen aan de orde die betrekking hebben op de totstandkoming van het kavelpaspoort. Het opstellen van het kavelpaspoort is voorafgegaan aan de participatie- en bestemmingsplanprocedure. Het kavelpaspoort maakt dan ook geen deel uit van het bestemmingsplan. Het kavelpaspoort voor Eleanor Park maakt deel uit van het document “Kavelpaspoorten”, zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 8 oktober 2018. De aanleiding hiervoor is de druk op de woningmarkt in Zoetermeer. In het document zijn veertien locaties aangewezen waar snel gestart dient te worden met woningbouw. Per locatie is in een zogeheten kavelpaspoort de gewenste ontwikkelrichting vastgelegd, onder meer ten aanzien van het type woningen, de doelgroepen, het parkeren en de maximaal toegestane bouwhoogte. Het kavelpaspoort is gehanteerd als vertrekpunt voor de verdere uitwerking van de plannen. Het voor de Eleanor Rooseveltlaan vastgestelde kavelpaspoort vormt een expliciete uitnodiging van de gemeente aan de markt om tot planontwikkeling voor de daarin genoemde locaties te komen met als doel om de woningbouwproductie te stimuleren. In het kavelpaspoort wordt voor de locatie een stedelijk (met hoge dichtheid) en parkachtig woonmilieu geambieerd. Ook wordt de locatie gezien als een belangrijke zichtlocatie langs de A12 en de Zuidweg, waar hoogbouw tot 90 meter mogelijk is. Het gewenste woningbouwprogramma is 300 tot 400 woningen in het goedkope/midden/dure huursegment en het koopsegment. Het plan zoals dat is uitgewerkt sluit aan op het kavelpaspoort en geeft invulling aan de hierin opgenomen uitgangspunten. Het kavelpaspoort is daarbij richting gevend, doch de daadwerkelijke ruimtelijke afweging vindt plaats in het kader van het bestemmingsplan, op basis van de hiervoor uitgevoerde onderzoeken.

			Het kavelpaspoort biedt zodoende het vertrekpunt om een concreet plan te ontwikkelen. De uitwerking van het plan, de toets aan een goede ruimtelijke ordening, het samenspraaktraject en de afweging van belangen vindt plaats in het kader van de bestemmingsplanprocedure. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State accepteert het werken in deze volgorde – het opstellen van een Project Uitwerkingskader (PUK) vooruitlopend op een ruimtelijk plan – met als onderbouwing dat de volledige ruimtelijke afweging plaatsvindt bij de vaststelling van het bestemmingsplan en aan de hand van eventuele beroepsgronden kan worden getoetst. Zie uitspraak: AbRvS 1 september 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1971, r.o. 20 e.v. (Uitbreiding Madurodam) en AbRvS 30 maart 2022, ECLI:NL:RVS:2022:942, r.o. 7.1 (bouwplan Gedempte Gracht Den Haag). De kaders in het kavelpaspoort zijn geen ‘harde’ kaders maar betreffen een ontwikkelrichting. De onderzoeken in het kader van de beoogde hoogbouw laten immers zien dat de hoogste toren niet 90 meter maar 67 meter hoog wordt. Tegelijkertijd maakt het ontwerpbestemmingsplan op de plek het meest nabij de bestaande woningen een hoogte mogelijk variërend van 13,5 meter tot 30 meter. Het huidige vigerende bestemmingsplan Rokkeveen kent daar een hoogte van 36 meter. Het ontwerpbestemmingsplan zelf toont dus aan dat het kavelpaspoort niet maatgevend is voor de planontwikkeling maar slechts een denkrichting geeft voor de planontwikkeling. In dit kader heeft vervolgens participatie plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn weergegeven in het ‘Eindverslag Participatie’ d.d. 14 juni 2021 (bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan). De participatie heeft er mede aan bijgedragen dat de initiatiefnemer het plan op onderdelen heeft aangepast, waaronder het verlagen van de bouwhoogte nabij de bestaande woningen. Voor overige aanpassingen kunt u het “Eindverslag Participatie d.d. 14 juni 2021” raadplegen. Het bestemmingsplan wordt volgens de daarvoor geldende wettelijke procedure voorbereid. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht en de

			Wet ruimtelijke ordening kunnen zienswijzen worden ingediend op het ontwerpbestemmingsplan bij de raad. Daarnaast zal er ook een hoorzitting bij de raad plaatsvinden. De gemeente kan zich dan ook niet vinden in het standpunt dat de belangen van omwonenden niet serieus zouden zijn genomen.
b.	1, 9, 22, 35, 45	In verschillende presentaties is gesteld dat een kavelpaspoort 'niet in beton is gegoten'. Later is gesteld dat het kavelpaspoort wel bindend is omdat de gemeenteraad het nu eenmaal heeft vastgesteld. Vertegenwoordigers van vrijwel alle in de gemeenteraad vertegenwoordigde partijen zijn in 2020 door een delegatie van het actiecomité rondgeleid op de locatie Eleanor Rooseveltlaan. Verschillende raadsleden en commissieleden stelden de leden van het actiecomité daarbij gerust dat het kavelpaspoort niet bindend is maar slechts een ontwikkelrichting biedt. Helaas is dit niet waar gebleken. Zijn de raadsleden op het verkeerde been gezet? Het actiecomité kreeg van diverse raadsleden het advies om met alternatieven te komen. De bouwkundigen in het actiecomité hebben dan ook daadwerkelijk voor de projectontwikkelaar eveneens rendabele alternatieven, met rond de 200 woningen en een maximale hoogte van 30 meter aangedragen. Hiervoor was wel draagvlak in de buurt. Deze alternatieven zijn tijdens inspreken bij commissie- en raadsvergaderingen verdedigd. De gemeente heeft deze alternatieven volkomen genegeerd. Een smeekbede aan het college van B&W van het actiecomité in juli 2021 om het kavelpaspoort toch opnieuw ter discussie te stellen werd pas in oktober 2021 beantwoord,	Zie de reactie onder 3.a. Voorts zijn de door het Actiecomité aangedragen alternatieven niet genegeerd. De alternatieven zijn bestudeerd door projectontwikkelaar en gemeente, maar zijn niet haalbaar gebleken. Dat is wat anders dan dat ze volledig zouden zijn genegeerd.

		omdat volgens de gemeente de brief in de spambox terecht was gekomen.	
c.	12, 22	De gemeente legt een verband tussen het voorliggende concept en het kavelpaspoort dat in 2018 is vastgesteld. Graag dat verband niet langer te leggen. Bij de totstandkoming van het kavelpaspoort zijn de regels van goed bestuur geschonden. Er heeft destijds geen inspraak plaatsgevonden en bewoners zijn destijds niet over het kavelpaspoort geïnformeerd. Verder is later gesteld dat het kavelpaspoort slechts een leidraad is die zeker niet in beton is gegoten. Overigens biedt het kavelpaspoort ruimte om voor een meer passende invulling.	Zie de reactie onder 3.a
d.	14	Bij het vaststellen van het kavelpaspoort is er alleen gekeken naar geld en behoeften vanuit de gemeente. De investeerder heeft het project gekocht wetende dat hij op een zeer beperkt aantal m3 tot 400 woningen mag gaan realiseren. Het omzetten van het bestemmingsplan en de aanvraag van benodigde vergunning is een formaliteit waarbij de gemeente haar volledige medewerking zal verlenen. Een vlugge rekensom maakt dat bouwen boven de 70 meter meer kost dan oplevert.	Zie de reactie onder 3.a
e.	15	Onbegrip voor het slopen van twee kantoorgebouwen onder het motto zuinig met energie en grondstoffen. Technisch en economisch zijn de gebouwen prima en pas 25 jaar oud. Waarom niet laten staan en intern verbouwen tot woningen/appartementen. De gebogen halfronde opzet past perfect in de omgeving, geen schaduw of windeffecten. Spijtig	Gezien de woningbouwopgave in de stad is de ambitie om op deze locatie meer woningen te realiseren dan het aantal dat mogelijk is bij transformatie van het gebouw. Aangezien de druk op de stad groot is en snel toeneemt is het streven om 700 woningen per jaar te realiseren. De afspraken over de woningbouw zijn in 2017 vastgelegd in het raadsbesluit woningbouw. Dit plan met 354 woningen draagt daaraan bij. Het nieuwe gebouw wordt duurzamer dan het bestaande gebouw, wordt gasloos en is zodoende beter op de toekomst voorbereid. Het doel van het

		is dat zoiets niet eens is overwogen. Geld en macht gaan hier blijkbaar boven welzijn en de omgeving van de belanghebbenden en het milieu vergeten we helemaal.	gemeentebestuur is om de grote woningnood op te lossen. Uit de onderzoeken blijkt dat de (milieu-) effecten van het nieuwe gebouw ruimtelijk aanvaardbaar zijn.
f.	26	De gemeente geeft voor wat betreft de gang van zaken t.a.v. het kavelpaspoort van de locatie Eleanor Rooseveltlaan 3-29 blijk van onbehoorlijk bestuur. Omwonenden zijn niet actief geïnformeerd. Omwonenden zijn pas 21 april 2021 voor het eerst geïnformeerd. De uitgangspunten van het kavelpasport zijn geen afwegingen gemaakt tussen stedelijk belang en individueel belang.	Zie de reactie onder 3.a. Er is voor gekozen het participatieproces in 2021 te voeren over een schetsontwerp van een haalbaar bouwplan. Aangezien er verschillende plannen zijn uitgedacht heeft dat langer geduurd dan in 2018 voorzien werd. Over eerdere versies is wel contact geweest met omwonenden, zoals in augustus 2020 met het Actiecomité, maart 2021 met het Actiecomité, april 2021 via een digitale buurtbijeenkomst. In het Eindverslag Participatie van 14 juni 2021 (bijlage 12 bij het bestemmingsplan) is te lezen wat er met de opmerkingen van de omwonenden is gedaan en tot welke aanpassingen dit nog heeft geleid. In oktober 2021 is uitleg gegeven aan het Actiecomité over verder doorgevoerde wijzigingen.
g.	35, 45	Navraag over enige vorm van (voor)onderzoek ten behoeve van het selecteren van een geschikte locatie voor hoogbouw voorafgaand aan het aanwijzen van deze locatie om te voorzien van een kavelpaspoort, blijkt dat er geen vastlegging heeft plaatsgevonden en er daarmee ook geen onderzoek heeft plaatsgevonden. Ook na een WOB verzoek (WOB verzoek nr 0637690804) bleek dat “Er geen documenten beschikbaar zijn met de motivatie waarom deze locatie is uitgekozen” en er ook “Geen documenten beschikbaar zijn waarin de gronden voor het aantal woningen voor deze locatie zijn beschreven”. Hiermee is het verzoek afgewezen omdat er geen documenten zijn met de gevraagde informatie. De reactie op dit WOB verzoek bevestigt het feit dat er een kavelpaspoort is uitgegeven zonder verder onderzoek en er vooral niet nagedacht is	Zie de reactie onder 3.a.

		over de impact van het grote aantal woningen op direct omwonende en de buurt. Dit onderzoek is essentieel en noodzakelijk omdat de uitgangspunten uit het kavelpaspoort achteraf gezien leidend en onaantastbaar' zijn uitgelegd tijdens vragen op de verschillende momenten van het proces tot en met het opstellen van het (voorontwerp) bestemmingsplan. Diverse politieke partijen hebben na lang twijfelen uiteindelijk toch hun handtekening onder de voorgesteld motie hebben gezet. Misleid door valse uitspraken en het ontbreken van enig onderzoek. Achteraf is gebleken dat de uitgangspunten van het kavelpaspoort wel degelijk in beton gegoten waren en er op geen enkele manier van afgeweken kon worden van de randvoorwaarden. Dit ondanks het feit dat er door diverse politieke partijen is geëist dat draagvlak in de buurt voor dit kavelpaspoort een vereiste zou zijn. Er is dus op diverse momenten waaronder tijdens inspraak en informatieavond door de wethouder aangegeven dat de randvoorwaarden (uitgangspunten) van het kavelpaspoort leidend zijn voor de projectontwikkelaars om hun plannen op te baseren en waarop het bestemmingsplan gebaseerd zal worden. Er dient een gedegen onderzoek plaats te vinden en moet er eerst draagvlak zijn met de omwonenden voordat zwaarwegende randvoorwaardes in een kavelpaspoort worden opgesteld. Het kavelpaspoort wordt nu gebruikt als verkapte bestemmingsplanwijziging waarvoor een hele andere gemeentelijk proces van toepassing is. Bezwaar tegen het gebruik van kavelpaspoort 14 en de gestelde randvoorwaarde omdat deze zonder gedegen onderzoek en	

		zonder het creëren van draagvlak (een van vereiste) worden.	
h.	49	Het college/raad zal het bestemmingsplan gewijzigd dienen vast te stellen en wel zo dat de ontwikkeling vanuit de bestaande wijk wordt vormgegeven en qua impact op de omgeving past binnen het karakter van de laagbouwwijk Rokkeveen. Voorgesteld wordt dat besloten wordt tot een onafhankelijk onderzoek (extern bureau) om een gedetailleerd locatieonderzoek plaats te laten vinden. Randvoorwaarden bij dit locatieonderzoek is dat de directe omgevingsbewoners op een serieuze wijze worden betrokken. De omvang te wijzigen in ca 200 woningen, de hoogte maximaal gelijk aan het nu geldende bestemmingsplan te stellen, het parkeren deels of geheel ondergronds en voor het bestemmingsverkeer van deze woningen een ingang los van de uitgang te creëren.	Zie de reactie onder 3.a. De gemeente ziet geen reden om het bestemmingsplan op dit onderdeel gewijzigd vast te stellen en meent dat het bestemmingsplan met de gelaagde opbouw bezien vanuit de woonwijk in Rokkeveen richting de hoogbouw aan de zijde van de A12 passend is. Daarbij betrekt de gemeente ook dat een deel van de bebouwing in de gelaagde opbouw naar de hoogbouw, lager is dan de huidige bebouwing van 36 meter die het bestemmingsplan Rokkeveen toelaat. Om die reden bestaat evenmin reden voor een nieuw locatieonderzoek. Het voorliggende plan voorziet in woningbouw op een daarvoor geschikte locatie, en voldoet in de ogen van de gemeente aan het vereiste van een goede ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan zelf bevat de benodigde onderzoeken naar de vraag of het bouwplan, dat uit het kavelpaspoort en de participatie voortvloeit, ruimtelijk aanvaardbaar is. Uit de onderzoeken naar de milieueffecten, de mobiliteitstoets, het parkeren, etc. blijkt dat dit het geval is.
i.	49	De volgorde van het ontstaan van kavelpaspoort nummer 14, de ondertekening van de intentieovereenkomst, de besluitvorming van de raad om (op voorstel van het college) de investeerder een plan te laten ontwikkelen tot hetgeen nu ter tafel ligt, is onjuist geweest. De hoogbouwvisie van 2004 beschrijft uitdrukkelijk dat de aangeduide gebieden zoneringen zijn en geen locatieonderzoeken. Dat zelfs daarin aangegeven is dat directe omgeving betrokken dient te worden bij het locatieonderzoek.	Dat klopt, de Hoogbouwvisie 2004 is geen locatieonderzoek maar geeft aan binnen welke zones hoogbouw aanvaardbaar wordt geacht. Het onderzoek naar de ruimtelijke inpassing van het bouwplan, inclusief de geschiktheid van de locatie, vindt plaats in het kader van het voorliggende bestemmingsplan. Hoofdstuk 2.5.4 is naar aanleiding van de zienswijze in die zin aangepast dat wordt toegevoegd dat de Hoogbouwvisie geen locatieonderzoek betreft. Het locatieonderzoek zal bij concrete initiatieven plaats moeten vinden.

		Volgens hoofdstuk 2.5.4 Hoogbouwvisie (2004) omvat de hoogbouwvisie een zoneringsplan waarin zones zijn aangegeven waar ontwikkeling van hoogbouw in de toekomst in principe mogelijk, gewenst of niet gewenst is. In deze nota wordt bebouwing vanaf 30 meter beschouwd als hoogbouw. Duidelijk is aangegeven dat het een zoneringsplan is en duidelijk geen locatieonderzoek. In hoofdstuk 2.5.4. van het bestemmingsplan is dit dus niet volledig weergegeven.	
j.	49	De hoogbouwvisie geeft antwoord op de vragen waar in de stad hoogbouw mogelijk, gewenst of ongewenst is. Het is echter geen locatieonderzoek maar een zoneringsplan. Dit betekent dat initiatieven voor hoogbouw -ook al is deze gesitueerd in de aangegeven zones en ook al wordt voldaan aan de opgegeven indicatieve maximale hoogten – altijd moeten passen in een voor die locatie op te stellen stedenbouwkundig plan en bestemmingsplan. De consequenties van hoogbouw voor de omgeving (windhinder, bezonning, uitzicht, privacy, zichtlijnen, ed.) moeten in deze planvormen aan de orde komen.” Hieruit blijkt wederom dat de hoogbouwvisie een zoneringsplan is en uitdrukkelijk geen locatieonderzoek.	Dit is juist. Het bestemmingsplan bevat de genoemde onderzoeken en beschouwingen over de gevolgen van het bouwplan op windhinder, bezonning, privacy, etc.
k.	46	Duidelijk is aangegeven dat hoogbouw te allen tijde dient te voldoen aan de gestelde normen t.a.v. het verblijfklimaat in de omgeving. In het bestemmingsplan komt niet eenduidig naar voren dat vanuit de bestaande directe omgeving het verblijfsklimaat is meegenomen. Het verblijfsklimaat is breder dan allen kijken naar	Toepassing van hoogbouw kan inderdaad gevolgen hebben voor het verblijfsklimaat in de directe omgeving. Zo zijn bezonning (schaduw) en het windklimaat (mogelijke windhinder) van de omgeving van grote invloed op de beleving en het gebruik van de openbare ruimte aan de voet van hoge gebouwen. Er is niet alleen gekeken naar windhinder en bezonning, maar ook gezocht naar een logische verkavelingsrichting en aansluiting op bestaande omgeving,

		windhinder en bezonning. Het is ook hoe de hoogbouw over komt op de omgeving en wat doet dat met de omwonenden van deze hoogbouw. Deze stelling wordt onderbouwt door het feit dat het participatieverslag totaal geen gewag geeft aan de bezwaren welke waren geuit op de omvang van het voorgestelde plan wat in het bestemmingsplan nu wordt weergegeven. Hoe denkt het college/de raad het verblijfsklimaat beter mee te nemen in de verdere ontwikkeling van het bestemmingsplan?	logische routes, de inpassing van een hoogte-accent op de hoek, ondergronds parkeren en voldoende afstand tot bestaande bebouwing ten aanzien van privacy, inkijk en openheid. Mede naar aanleiding van de participatie is de maximum bouwhoogte nabij de bestaande woningen deels omlaag gebracht. Door al deze aspecten te beschouwen zijn wij van mening dat voldoende aandacht is besteed aan het doel om een goed verblijfsklimaat te realiseren.
l.	49	Bij de toetsing wordt aangegeven dat de locatie voldoet aan de voorwaarden benoemd in de hoogbouwvisie. Echter niet de volledige tekst van de hoogbouwvisie 2004 wordt weergegeven. Hieruit blijkt dat station Zoetermeer Oost niet aan de voorwaarden welke hier benoemd zijn voldoet. Gevolg is dat de nieuwe bewoners minder gebruik van dit station gaan gebruiken en ander vervoer zal gaan gebruiken zoals de auto.	In de Hoogbouwvisie staat inderdaad station Zoetermeer-Oost, waar echter het nieuwe station Lansingerland-Zoetermeer wordt bedoeld. Hiervoor heeft de gemeenteraad een ontwikkelperspectief Proeftuin Bleizo-West vastgesteld in oktober 2021, waarmee de ambitie is uitgesproken rond dit station, aan de oostzijde van de stad 4.000-6.000 woningen te realiseren. Dichtbij de onderhavige locatie Eleanor Rooseveltlaan ligt het bestaande station Zoetermeer Oost (aan de Stationsstraat) dat op dit moment goed functioneert en op loopafstand van de ontwikkeling ligt. Het is niet duidelijk waarom appellant stelt dat dit dichtstbijzijnde station niet goed gebruikt zou kunnen worden.
m.	4	Uit diverse Raadsbesluiten (DOC-2016-007543 en DOC 2017-002705 blijkt dat de aansluiting met de bestaande woonwijken wordt geduid en een prettig en gewilde woonwijk in stand wil houden. In dit bestemmingsplan is hier geen onderzoek naar gedaan.	De gemeente is van mening dat deze aspecten voldoende zijn geduid in het bestemmingsplan. De positionering, de bouwhoogtes, het groen en het parkeren van een nieuwe woningbouwontwikkeling naast de bestaande woonbuurt is voldoende beschreven en onderzocht. Wij achten de ontwikkeling ruimtelijk passend en wenselijk en de ontwikkeling sluit voldoende aan bij de bestaande buurt. Het draagt bij aan de groei en woningbehoefte in Rokkeveen en Zoetermeer, met voldoende ruimtelijke kwaliteit, op voldoende afstand van de bestaande woningen en met behoud van het huidige groene buurtpark.

n.	51	Dat het "informeren van omwonenden" niet in voldoende mate plaatsvindt/heeft plaatsgevonden blijkt wel uit de uitspraak in het Streekblad 4 maart 2021 dat "omwonenden vaak tijdens de eerste samenspraakbijeenkomst voor het eerst over het kavelpaspoort horen". Bij binnenstedelijke bouwplannen, die direct impact hebben op de buurt waar beoogd wordt te bouwen dienen mijns inziens van meet af aan de omwonenden serieus genomen te worden. Door de omwonenden tijdig te informeren en vervolgens te laten participeren bij de ontwikkeling van de bouwplannen kan een draagvlak onder de buurtbelangen bereikt worden. Dit is bij de ontwikkeling van Eleanor Park in geen enkel opzicht gebeurd.	Zie de reactie onder 3.a
o.	49	De omvang van het kavelpaspoort 14 is in ambtelijke werksessies vastgesteld. Hierbij zijn de directe omgevingsbewoners niet bij betrokken. De impactanalyse is evenmin beschikbaar. Deze analyses zijn verschoven naar de plannen van de ontwikkelaar.	Zie de reactie onder 3.a.
p.	4	Omdat alle onderzoeken naar impact op de woonomgeving na deze Intentieovereenkomst zijn uitgevoerd is het logisch dat De Partijen de omvang van het kavelpaspoort als hard uitgangspunt gebruiken. De verdere onderzoeken zijn dan ook vanuit dit kavelpaspoort opgezet en niet vanuit de bestaande omgeving. Je kunt ook stellen dat de onderzoeken meer een doelredenering is dan kijkend naar de impact op de directe omgeving. Echter dat is in strijd met de uitgangspunten van de hoogbouwvisie van 2004, het amendement 1702-EZó! Inbreiding voor woningbouw met behoud van leefbaarheid.- aangenomen 13	Zie de reactie onder 3.a. Alle onderzoeken die bij het bestemmingsplan zijn gevoegd, hebben niet het kavelpaspoort als uitgangspunt genomen maar het uiteindelijke bouwplan, zoals dat na de participatie is vormgegeven. Daarbij is de bestaande omgeving en bebouwing zoals bijvoorbeeld in het bezonningsonderzoek, als uitgangspunt genomen. De gemeente is daarom van oordeel dat met de uitgevoerde onderzoeken is aangetoond dat het bestemmingsplan voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. De onderzoeken zijn door onafhankelijke, deskundige partijen uitgevoerd en er is geen reden om aan de uitkomsten te twijfelen.

		februari 2017 en het raadsbesluit vanuit 2018 met nummer 0637319013 en diverse raadsbesluiten waarin aangegeven wordt dat bij alle ontwikkelingen de directe omgeving wordt meegenomen en men waakt voor de leefbaarheid en inpassing van de leefomgeving. De processtappen zijn in de verkeerde volgorde genomen. Het locatieonderzoek moet opnieuw gedaan worden door een onafhankelijk bureau.	
q.	20, 32	Als bewoners mogen wij het kavelpaspoort niet ter discussie stellen. Dit is vreemd, omdat het kavel paspoort een verzonnen, totaal ongefundeerd en niet onderbouwd document is. Een document wat op basis hiervan geen enkele waarde heeft, maar wel de basis legt voor een woontoren van 67 meter op 120 meter van onze achtertuin.	Zie de reactie onder 3.a. en 3.k.
4. Zienswijze over de communicatie en participatie			
a.	1,2,5, 8, 10,12, 13, 16,17,19, 20, 24, 25, 29, 31, 32, 33, 34,36, 37, 38, 40, 41, 42,43, 45, 46, 47, 48, 50, 51, 52, 53,54, 55, 56,57,	Vanaf de oprichting van het actiecomité Het Eleanor Alternatief in 2019 heeft het comité veel actiegevoerd om meer inbreng te krijgen in de bouwplannen. Participatie staat hoog in het vaandel van de gemeente. Nu, 3,5 jaar na vaststelling van het kavelpaspoort heerst grote frustratie over de geringe participatie mogelijkheden bij omwonenden en actiecomité. De houding van de gemeente t.a.v. de participatie met de omwonenden en het actiecomité is vanaf 2018 zeer onbetrouwbaar gebleken.	In dit hoofdstuk komen de zienswijzen aan de orde die betrekking hebben op de wijze van participatie. Het participatieproces maakt echter geen deel uit van het bestemmingsplanproces. De participatie gaat vooraf aan de bestemmingsplanprocedure en vindt plaats volgens de gemeentelijke Participatieverordening. Dit proces is afgerond met vaststelling van het participatieverslag. Vervolgens is een ontwerpbestemmingsplan opgesteld en formeel ter inzage gelegd. Het participatieproces staat zodoende niet meer ter discussie in het bestemmingsplanproces. De samenspraak is doorlopen volgens het proces zoals dat is weergegeven in de Participatieverordening van de gemeente.

	58, 59, 60, 62, 64, 65, 66, 68, 69, 70	In de motie van de PvdA en het CDA, in de gemeenteraad aangenomen op 29 januari 2018, wordt vooruitlopend op de komst van kavelpaspoorten het college van B&W onder andere verzocht in de uitwerking van binnenstedelijke bouwplannen per locatie het concrete resultaat te laten zien van de participatie van omwonenden in hun woonomgeving. “ Geef daarbij inzicht in: wat zijn de belangrijkste zorgen en aandachtspunten voor hun woonbuurt, en hoe komt het nieuwe bouwplan hieraan tegemoet?” wordt daar gesteld. Deze motie, met name het laatstgenoemde punt, is bij de vaststelling van de kavelpaspoorten van de versnellingsagenda en ook daarna zonder opgaaf van redenen niet uitgevoerd. Er is geen inzicht gegeven in de voornaamste zorgen en aandachtspunten van de omwonenden van het project Eleanor Rooseveltlaan, laat staan dat het bouwplan hieraan tegemoet is gekomen. Omwonenden zijn pas op 21 april 2021 voor het eerst geïnformeerd over de in het kavelpaspoort opgenomen ontwikkelrichting, terwijl het besluit over de versnellingsagenda reeds op 8 oktober 2018 is genomen. Tijdens en na de presentatie dd. 21 april 2021 (dit werd een participatiebijeenkomst genoemd, terwijl er vooral sprake was van informatie) hebben de omwonenden in groten getale geprotesteerd, met name tegen de uitgangspunten van het kavelpaspoort. Zie hiervoor de bijlagen van het eindverslag van deze zg. participatiebijeenkomst.	Tijdens de samenspraak wordt het draagvlak verkend. Daartoe is een samenspraakavond georganiseerd voor bewoners van het gebied. De gemeente heeft ervoor gekozen om het participatieproces te houden op basis van een schetsontwerp, zodat de omvang, aantallen en positionering van het plan concreter kunnen worden getoond. Over de totstandkoming van dit schetsontwerp is in eerdere stadia al contact geweest met een vertegenwoordiging van omwonenden. Zo is een eerder plan met vier woontorens losgelaten en is het hoogteaccent zover mogelijk van de bestaande woningen gesitueerd en blijft het groene veld behouden. Dat aangepaste schetsontwerp is vervolgens onderwerp van de participatieprocedure geweest. Op 20 april 2021 zijn via een (digitale) bijeenkomst de plannen gepresenteerd en zijn er reacties ontvangen. Voor belanghebbenden die moeite hadden met inloggen, of de avond hebben gemist om een andere reden, heeft gedurende twee weken de video van de bijeenkomst op Doe Mee gestaan. Via dit platform heeft eenieder ook een reactie kunnen achterlaten tot twee weken na 20 april 2021. Al deze reacties zijn meegenomen in het Eindverslag Participatie van 14 juni 2021. Naar aanleiding van de reacties uit de participatie zijn de volgende aanpassingen doorgevoerd: ➢ Hoogteaanpassing van het bouwblok dat grenst aan de Elisabethgang. De voorgestelde hoogte met 5 bouwlagen op de kop wordt teruggebracht tot 3 bouwlagen met een terugliggende 4e bouwlaag over het gehele blok. ➢ Hoogteaanpassing en situering van het bouwblok nabij de Machtildahof. De bouwmassa wordt anders gepositioneerd (zonder knik), waardoor de afstand ten opzichte van de bestaande woningen wordt vergroot. In combinatie met een andere volume opbouw, lager bij Machtildahof (en iets hoger richting de toren), wordt het plan minder massaal ter hoogte van de bestaande woningen en is de impact op het gebied qua uitzicht, inkijk en privacy beduidend minder. ➢ Het verhoogde maaiveld tussen de woonblokken is verlaagd doordat beide parkeergarages dieper worden gerealiseerd.

		De gemeente heeft echter alle bezwaren tegen de uitgangspunten van het kavelpaspoort genegeerd. In het eindverslag van de bijeenkomst op 21 april 2021 wordt er niets over gezegd! Terwijl in het besluit over de versnellingsagenda staat dat een zorgvuldig samenspraaktraject zou worden ingericht om te komen tot draagvlak onder de omwonenden. Het actiecomité protesteerde schriftelijk tegen de eenzijdige vaststelling van het participatieverslag omdat er niets wordt gezegd over de overwegende bezwaren van de omwonenden tegen het enorme aantal woningen en de enorme hoogte. Het actiecomité wenste daarom dat het verslag werd aangepast. De aanleiding tot de motie 'Stedenbouwkundige buurtvisie' van Zó Zoetermeer, die in juli 2021 unaniem door de gemeenteraad is aangenomen was de onrust die bij omwonenden van binnenstedelijke bouwplannen is ontstaan door de geringe participatiemogelijkheden, terwijl de gemeente nu juist participatie hoog in het vaandel heeft staan. Dat de motie alleen van toepassing is op toekomstige projecten is onverteerbaar. De (financiële) belangen van de projectontwikkelaar worden blijkbaar boven die van de omwonenden gesteld.	In het Eindverslag Participatie zijn alle reacties weergegeven die ten tijde van het proces zijn gedaan. De beantwoording van de gemeente op de reacties is per thema weergegeven in dit verslag. Ook wordt een aantal mogelijke aanpassingen benoemd, die vervolgens zijn uitgewerkt en in het najaar 2021 aan de buurt zijn getoond. De gemeente meent dat serieus is bezien op welke aspecten het schetsplan nog kon worden aangepast naar aanleiding van de reacties uit de participatie.
b.	2	Bezwaar tegen de wijze waarop de gemeente Zoetermeer t.a.v. de ontwikkeling van project Eleanor Park met haar bewoners is omgegaan. Bij binnenstedelijke bouwplannen, die direct impact hebben op de buurt waar beoogd wordt te bouwen dienen mijns inziens van meet af aan de omwonenden serieus genomen te worden. Door de omwonenden tijdig te informeren en	Zie de reactie onder 4.a.

		vervolgens te laten participeren bij de ontwikkeling van de bouwplannen kan een draagvlak onder de buurtbelangen bereikt worden. Dit is bij de ontwikkeling van Eleanor Park in geen enkel opzicht gebeurd.	
c.	6, 22	De gemeente geeft te kennen dat de participatie hoog in het vaandel staat. Bij dit project is daar weinig tot niets van gebleken. Integendeel zelfs, wij hebben het gevoel buitenspel te worden gezet. Het actiecomité “Het Eleanor Alternatief” heeft vergeefs geprobeerd enige invloed uit te oefenen, maar werd telkens, stelselmatig, met een kluitje het riet in gestuurd. Wij staan vierkant achter het actiecomité, zoals bijna alle betrokken buurtbewoners. Dit wordt door de gemeente genegeerd.	Zie de reactie onder 4.a.
d.	14	Het participatie bestemmingsplan is eenzijdig en vanuit het oogpunt van een commerciële partij geschreven. Sterker nog de raad geeft in haar notulen van 28 maart 2022 aan dat er voor het plan geen coördinatie plaats vindt."	Het bestemmingsplan wordt door de gemeente getoetst en vastgesteld. Niet door de ontwikkelaar. Met ‘coördinatie’ wordt bedoeld dat de wettelijke coördinatieprocedure hier niet wordt toegepast. Dat betekent dat de bestemmingsplanprocedure niet gelijktijdig met de procedure voor de omgevingsvergunning wordt doorlopen. De omgevingsvergunning volgt later. Dit is een keuze van de ontwikkelaar.
e.	20, 32	Bezwaar tegen het gevoerde proces. De communicatie over dit project is minimaal en eenzijdig geweest. De communicatie die er was, was niet in het belang van de bewoners van de wijk.	Zie de reactie onder 4.a.
f.	20, 32	Wat is, volgens de gemeente, een goede balans tussen 87% negatieve reacties op het aantal woningen en de bouwhoogte en een bouwplan wat in aantal en hoogte NIET is gewijzigd? Er is geen enkele beweging richting de wensen van de omwonende te bespeuren.	Zie de reactie onder 4.a.

g.	20, 32, 35	De communicatie vanuit de gemeente over het project Eleanor Rooseveld 3-29 is slecht. Er wordt over dit project gecommuniceerd op een zo minimaal mogelijk niveau. Het actiecomité wordt onvoldoende serieus genomen. De georganiseerde samenspraak in april 2021 was belabberd georganiseerd (zie ook de reacties van de bewoners in het eindverslag van de participatiebijeenkomst). Er zijn door omwonende, vele schriftelijke vragen gesteld. Hier is nooit antwoord op gekomen. Er wordt steeds verwezen naar, verscholen achter, de communicatie van de projectontwikkelaar en het kavelpaspoort. De plannen die gepresenteerd zijn hebben een enorme impact in de wijk. De gemeente realiseert zich dit onvoldoende en onvoldoende op geanticipeerd. Dit wordt door de gemeente uiteindelijk “uitbesteed" aan een commerciële partij, de ontwikkelaar, die hierin zijn eigen commerciële belang in heeft	Zie de reactie onder 4.a.
h.	35	Tijdens deze participatie is het schetsontwerp van het bouwplan gepresenteerd. Een ontwerp waar in latere stadiums van het proces nauwelijks aanpassingen zijn doorgevoerd maar slechts details zijn ingekleurd. Daarmee is bevestigd dat de bezwaren op de meest zwaarwegende zaken (bouwhoogte en aantal woningen) zoals deze zijn geuit niet of zeer beperkt meegenomen. Hiernaast is het niveau van samenspraak op het niveau van ‘informeren’ over de uitgangspunten van het kavelpaspoort. Als directe omwonende naast de aangewezen kavel word ik monddood gemaakt omdat de uitgangspunten in het kavelpaspoort niet ter discussie mogen worden gesteld tijdens deze samenspraak. Deze uitgangspunten zijn juist de reden om bezwaren kenbaar te maken.	Zie de reactie onder 4.a.

		Het is belangrijk om de manier waarop samenspraak heeft plaatsgevonden te veranderen van ‘informeren van de buurt’ naar ‘samenwerken met de buurt’. Zeker in relatie tot de afspraken die gemaakt zijn door de politieke partijen over het proces van samenspraak in Zoetermeer. Van ‘samen’ was geen spraken, het was slechts een eenzijdige monoloog waarbij omwonenden op geen enkele manier invloed konden uitoefenen op belangrijke bezwaarredenen. Dit is ook tijdens de digitale samenspraak en tijdens de informatieavond diverse malen duidelijk kenbaar gemaakt aan de aanwezigen. Daarmee wordt ook aangetoond dat het een zeer oneerlijk proces is gebleken waarbij een kavelpaspoort wordt gehanteerd als bestemmingsplanwijziging zonder dat hiervoor de procedures van een bestemmingsplanwijziging zijn gevolgd. Het proces tot samenspraak moet opnieuw uitgevoerd worden waarbij de gemaakte afspraken van de Zoetermeerse politiek worden gewaarborgd, er een gedegen en volledige verslaglegging plaatsvindt door een onafhankelijke partij.	
i.	49	Het inloggen tijden de participatiebijeenkomst op 20 april 2021 lukt veel geinteresseerden niet. Een significante groep is buiten de boot gevallen. Het was een avond van zenden. Aangegeven is dat het kavelpaspoort niet ter discussie staat. Veel vragen gingen over bezwaren tegen de omvang en de bouwhoogte. Dit moet de wethouder zijn opgevallen en een heroverweging van de uitgangspunten waard zijn.	Zie de reactie onder 4.a.
j.	20,32	Bij de participatiebijeenkomst konden veel mensen niet inloggen. Het verslag is eenzijdig op papier gezet. Er is voorbijgegaan aan de grootste	Zie de reactie onder 4.a.

		knelpunten die destijds besproken zijn en deze zich onterecht niet in het ontwerpbestemmingsplan verwerkt. Er is dan ook geen blijk van behoorlijk bestuur en zorgvuldige voorbereiding van het bestreden besluit.	
k.	20, 32	Er is sprake van eenzijdige besluitvorming waarin onvoldoende rekening is gehouden met de belangen van omwonenden (waaronder die van haarzelf). Gevreesd wordt dat de ontwikkelingen een negatieve impact op de buurt en het woongenot zullen hebben en dat de gemeente ook de belangen van de huidige bewoners meer dient te betrekken in de besluitvorming, om zodoende uiteindelijk invulling te geven aan de vermeend wensen ten aanzien van het creëren van woonbehoefte in Zoetermeer. In het verlengde van het voorgaande merkt cliënte nog op dat bijvoorbeeld de algehele communicatie rondom het kavelpaspoort, hoe dit proces is verlopen en waarom voor deze locatie gekozen is en welk onderzoek er is geweest naar de desbetreffende locatie voor cliënte en omwonenden geheel onduidelijk was. Er is sprake van onbehoorlijk bestuur en eenzijdige besluitvorming. Het verzoek is dan ook het bestemmingsplan conform de zienswijzen te herzien.	Zie de reactie onder 4.a De gemeente deelt de mening niet, dat onvoldoende rekening zou zijn gehouden met belangen van omwonenden. In de ogen van de gemeente is het (ontwerp) bestemmingsplan zorgvuldig voorbereid. Er heeft participatie plaatsgevonden en uiteraard wordt het plan voorbereid volgens de daarvoor geldende wettelijke procedure met onder meer de gelegenheid tot het indienen van zienswijzen. Ten aanzien van het kavelpaspoort wordt verwezen naar de reactie onder 3.a.
l.	71	Op de besluitvorming rond het kavelpaspoort Eleanor hebben wij geen inspraak kunnen leveren. We werden met dit gegeven geconfronteerd en daarmee is de hoogte van deze woontoren een gegeven. Gezien de grote impact van deze hoogbouw op de omliggende laagbouwwijk vinden wij dit een niet acceptabele wijze van besturen.	Zie de reactie onder 4.a. De hoogbouw uit het kavelpaspoort is geen gegeven. In het kavelpaspoort staat de mogelijkheid opgenomen tot 90 meter hoog, welke in het voorliggende bestemmingsplan niet volledig wordt benut (maximaal 67 m).

m.	71	Op het plan zelf hebben wij ook niet op behoorlijke wijze inspraak kunnen leveren. Het actiecomité Eleanor Alternatief vertegenwoordigt ons niet. Op de participatiebijeenkomst d.d. 20-04 hebben wij geen input kunnen geven. Dit was een Zoombijeenkomst. Deze bijeenkomst werd geplaagd door technische problemen. Het is ons (ondanks de nodige Zoom-ervaring op mijn werk) niet gelukt om in te loggen. Het is niet passend van de gemeente om het falen van de participatiebijeenkomst bij de burgers te leggen door het niet kunnen inloggen te wijten aan een gebrek aan ervaring. Tijdens de bijeenkomst hebben we daar de organisatoren van op de hoogte gebracht dmv een mail. Op geen enkele wijze heeft de gemeente Zoetermeer hier enige aandacht aan besteed. We zijn niet meer in de gelegenheid geweest om o mee te kunnen participeren. In het plan, zoals dat nu ter visie ligt, is ook duidelijk geworden dat er een commercieel programma zal zijn van 500m2. Hiervoor is dit gegeven nooit duidelijk geworden. Gezien de grote leegstand binnen het nabij gelegen kantorenpark en leegstand van winkels binnen Zoetermeer zien wij geen enkele noodzaak voor deze plannen.	Zie de reactie onder 4.a. Voorts wordt in het bestemmingsplan de behoefte van 500 m2 commerciële voorzieningen onderbouwd. Daarbinnen is overigens geen detailhandel toegestaan. .
5. Zienswijze over omvang van het plan, massa, aantal woningen en impact op de wijk			
a.	1, 2, 5, 8, 9,10, 13, 14, 15, 16, 17, 19,20,	De nieuwe woningen komen letterlijk op steenworp afstand van bestaande woningen te staan. Het aanzicht vanuit de oostkant en de zuidkant wordt daarmee radicaal gewijzigd. Met 354 nieuwe woningen op slechts 7000 vierkante	De herontwikkeling van een voormalige kantoorlocatie naar woningbouw heeft vanzelfsprekend een grote impact op de bestaande buurt. Daar is het gemeentebestuur zich van bewust.

	26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 68, 69, 70	meter grond zou de buurt letterlijk en figuurlijk geheel uit balans raken. De bestaande buurt (tussen de Zuidweg – Tweede Stationsstraat – Tintlaan – Moeder Teresasingel) telt 250 woningen. De nieuwe buurt krijgt een voor Zoetermeer extreme woningdichtheid die vrijwel zonder uitzondering in hoogbouw geperst is. Met 354 nieuwe woningen is dat een toename van 141%. Dit is ongewenst! De sociale cohesie in de buurt wordt door de komst van zoveel woningen (met een ander soort bewoners, in elk geval geen gezinnen) ernstig aangetast. Het leefgenot van de huidige rustige laagbouwbuurt wordt met zo'n groot aantal geplande flatwoningen verpest. Het is zeer waarschijnlijk dat bij de komst van 354 nieuwe appartementen, waarvan veel met jonge bewoners op een directe bewonersgroep van 250 laagbouw woningen in een rustige wijk met vooral gezinnen, er problemen zullen ontstaan als gevolg van baldadigheid, vandalisme en geluidsoverlast. Het zal met de enorme toename van bewoners onaangenaam druk worden in winkelcentrum Rokkeveen, terwijl dit nu al, met name op vrijdagen (marktdag!) een zeer druk winkelcentrum is. Door het veel te hoge aantal woningen moet er wel de hoogte in gegaan worden. Het hoogste gebouw in geheel Rokkeveen is 42 meter hoog. De op de hoek van de Zuidweg en de Moeder	De nieuwe woningen, met een eigen invulling en oriëntatie zorgen voor een nieuwe buurt en dragen bij aan de grote woningbehoefte in Zoetermeer, zoals dat is vastgelegd in de afspraken over de woningbouw in 2017 in het raadsbesluit woningbouw Zoetermeer Dat er sprake is van vernieuwing en intensivering door de bouw van 354 appartementen wordt onderschreven, maar wordt inpasbaar geacht. Aan de rand van de wijk, binnen de zone van de Hoogbouwvisie en dichtbij OV is er bewust voor gekozen een hogere dichtheid te realiseren om een substantiële bijdrage te kunnen leveren aan de woningbehoefte. Sociale cohesie is niet afhankelijk van het aantal woningen. De nieuwe bewoners en huidige bewoners zullen elkaar kunnen treffen in het groen. Deze nieuwe ontmoetingen kunnen juist een bijdrage leveren aan de sociale cohesie. Overigens is het niet uitgesloten dat er ook starters en dus ook jonge gezinnen komen te wonen. De nieuwe appartementen kunnen in de behoefte voorzien van jongeren die nu nog thuis wonen en een appartement in Zoetermeer zoeken, of ouderen (zogenaamde empty nesters) die gelijkvloers willen wonen in de buurt. Er is geen reden om er bij voorbaat al vanuit te gaan dat nieuwe bewoners problemen zullen veroorzaken. Dit is nergens op gebaseerd. De toename van bewoners leidt mogelijk wel tot een drukker winkelcentrum. Wij voorzien hier echter geen problemen, de nieuwe appartementen zullen leiden tot meer draagvlak voor de voorzieningen in de stad. Het beoogde aantal appartementen is ruimtelijk goed inpasbaar, zoals blijkt uit de plantoelichting van het bestemmingsplan, met de bijbehorende onderzoeken.

		Teresasingel geplande woontoren is 67 meter hoog. Dit is, gezien vanuit de laagbouwwijk en de wegenstructuur voor mij niet te verteren, het is een belachelijk idee. Het is ongewenst dat de twee leegstaande kantoorgebouwen permanent leeg komen te staan. Wat mij betreft mogen er wel degelijk woningen voor in de plaats komen, het liefst in laagbouw, aansluitend bij de huidige laagbouwbuurt. Ik wil zelfs zover gaan dat er appartementengebouwen mogen komen, maar dan niet hoger dan tot dusver gebouwd in de wijk Rokkeveen (dat is een kantoorgebouw in wijk 18 met 12 verdiepingen, ca. 42 meter hoog). Nog liever wil ik dat er gebouwd gaat worden tot maximaal 30 meter hoog, dit is ongeveer de hoogte van de twee te slopen gebouwen. De grootste voorkeur gaat uit naar het realiseren van laagbouw. Dat past namelijk het best bij de bestaande buurt. Bezwaar tegen de wijziging van het bestemmingsplan tenzij voor een van de volgende opties gekozen wordt: a. De twee kantoorgebouwen worden gerenoveerd en omgebouwd naar woningen. b. De twee kantoorgebouwen worden gesloopt en vervangen door laagbouw. c. De twee kantoorgebouwen worden gesloopt en vervangen door woningblokken met maximaal 200 appartementen en maximaal 30 meter hoog, passend bij de omgeving. Zie bijvoorbeeld de alternatieven op de website van het actiecomité.	Het doel van het woningbouwprogramma is een complementair aanbod te creëren voor Rokkeveen en doorstroommogelijkheden te bieden. Eén van de voorwaarden is dat de woningen voldoende kwaliteit hebben en voor een substantieel deel betaalbare huur- en koopprijzen krijgen. In Rokkeveen is er behoefte aan een woningbouwprogramma met appartementen omdat het huidige woningaanbod in de wijk vooral bestaat uit grondgebonden woningen, omdat met een gestapeld programma de gewenste doelgroepen jongeren en empty nesters beter bediend kunnen worden en omdat een gestapeld programma zorgt voor een betaalbaar programma voor de genoemde doelgroepen. Wanneer het bouwvolume wordt ingekrompen gaat dat ten koste van de bouwkwaliteit en/of de huur- en koopprijzen. In reactie op de aangedragen opties is bij de start van het project onderzocht of renovatie en ombouw van de kantoorgebouwen mogelijk zou zijn. Dit bleek niet haalbaar, mede gelet aan de niet efficiënte omvang, de vorm van de huidige kantoorgebouwen en de grote investeringen die nodig zijn om voor woningbouw te kunnen voldoen aan alle eisen die daarvoor tegenwoordig gelden. Daarnaast is voor de herontwikkeling aan de hand van diverse modellen onderzocht wat een ruimtelijk en financieel haalbaar plan oplevert. Ook een uitsluitend laagbouwbuurt bleek niet mogelijk en draagt bovendien onvoldoende bij aan de ambities van het woonprogramma en de beoogde doelgroepen en doorstroming. Het voorliggende plan is zowel ruimtelijk als economisch haalbaar, past binnen de vooraf gestelde kaders, draagt bij aan de woningbouwbehoefte en is ruimtelijk inpasbaar op de locatie.

b.	2	Het is ongekend dat er in een laagbouwwijk voor hoogbouw van 67 meter is gekozen en dat de buurt vooraf totaal niet betrokken is bij de planvorming. Waarom moest Palenstein zonodig platgegooid worden? Hier wordt nu allemaal laagbouw voor teruggebouwd. Ik voel mij ook totaal niet serieus genomen door de gemeente.	De buurt is in de vorm van participatie bij de voorgenomen bestemmingsplanwijziging betrokken. Zie de reactie onder 4.a.
c.	6	Het plan om op een zeer beperkte ruimte 354 appartementen te bouwen staat niet in verhouding tot de bestaande woningen in deze buurt. De buurt bestaat uit 250 laagbouwwoningen. Dit houdt in dat op een kleine oppervlakte van ca. 7000 vierkante meter 354 appartementen worden gebouwd. Dit is buiten proportie. Het is ruim een verdubbeling van het aantal bestaande woningen. Dit geeft ook een enorme druk op de buurt met alle problemen van dien, zoals lawaai, overlast. Het project voorziet in alleen hoogbouw met o.a. een woontoren van 67 meter hoog. Dit is gezien de bestaande laagbouw en wegenstructuur, niet te verteren. Het aanzien van de buurt wordt hiermee geweld aangedaan. Esthetisch is dit een wanproduct, hierdoor gaat het vriendelijke karakter van de buurt teniet. Dit heeft tevens gevolgen voor de waarde van de bestaande huizen. Uiteraard zijn wij niet tegen woningbouw op de plek van de huidige kantoorgebouwen. Ook wij zijn niet blind voor de krapte op de woningmarkt en willen ons steentje bijdragen. Dit dient dan wel op een evenwichtige manier te gebeuren. Het aantal appartementen van 354 is gewoonweg te veel. Dit dient drastisch teruggebracht te worden. Een maximale bouwhoogte van circa 35 meter is	Het aantal appartementen wordt in het bestemmingsplan gemotiveerd. Hieruit blijkt dat dit plan ruimtelijk passend is en dat de huidige infrastructuur dit aantal appartementen aankan. Het project voorziet niet enkel in hoogbouw, de delen die grenzen aan de laagbouw hebben een hoogte die oploopt van 13,5 meter naar 30 meter. Esthetisch zal het bouwplan nog moeten voldoen aan de welstandsnota. Dit wordt beoordeeld in de vergunningsfase door de Stadsbouwmeester, ondersteund door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. Voor het grootste deel blijft het plan onder de door appellant voorgestelde 35 meter. Alleen de toren komt daar bovenuit maar deze zal op ruime afstand van de laagbouwbuurt komen te liggen. Aspecten als windhinder, bezonning en privacy zijn daarbij beoordeeld op basis waarvan kan worden geconcludeerd dat het plan ruimtelijk aanvaardbaar is.

		wat ons betreft aanvaardbaar. Dit is zelfs een stuk hoger dan de bestaande kantoorpanden.	
d.	11	Doordat het aantal huishoudens in onze wijk verdubbelt brengt dit de wijk in onbalans.	Zie de reactie onder 5.a
e.	12	In dat licht bezien is (ook) het "omkatten" tot of vervangen van leegstaande kantoren door woningen een positieve ontwikkeling. De gemeente zou daarbij moeten kiezen voor duurzame oplossingen de zowel qua hardware (de woningen) als software (de bewoners en de sociale cohesie) goed kunnen worden ingebed in de bestaande omgeving, zowel nu als ook op de lange termijn. Het fenomeen "woningnood" is niet nieuw. Ook in de jaren na de Tweede Wereldoorlog en met name in de jaren 60 van de vorige eeuw was sprake van een groot tekort aan woningen. Om dat tekort te verminderen werd, achteraf bezien misschien niet altijd even doordacht, gekozen voor grootschalige hoogbouw. Decennia geleden begon in dergelijke wijken de verloedering toe te slaan, hetgeen uiteindelijk moest worden opgelost met sloop, renovatie en nieuwbouw van eensgezinswoningen en kleinere appartementengebouwen. Kolossale hoogbouw is mijns inziens geen duurzame oplossing.	Zie de reactie onder 5.a.
f.	12	Onze wijk die wordt begrensd door de Zuidweg, Tweede Stationsstraat, Tintlaan en Moeder Teresasingel bestaat louter uit eensgezinswoningen. Het aantal te realiseren woningen betekent dat het inwonertal van onze wijk ruimschoots zal verdubbelen. Ik maak me zorgen over wat dat betekent voor de sociale cohesie, overlast, maar ook voor praktische	Zie de reactie onder 5.a.

		zaken als de verkeersbelasting. Ik mis de visie van de gemeente op met name de sociaalmaatschappelijke consequenties van haar voorgenomen besluit voor de huidige bewoners.	
g.	14	Bezwaar tegen de komende commerciële ruimte in het gebouw. Dat is "stiekem" toegevoegd aan het projectplan. De commerciële ruimte staat niet vermeld in het kavelpaspoort en behoort niet in het ontwerpplan van de ontwikkelaar thuis. Ook de ontwikkelaar dient zich aan het kavelpaspoort te houden. Ook zullen de commerciële ruimtes leiden tot overlast van de bewoners, qua parkeren, verkeersbewegingen, zwerfvuil en geluid. Als bewoner ben ik van mening dat deze bouwlaag eraf moet. Commerciële ruimte zijn geen woningen en het kavelpaspoort is in het leven geroepen om de woningnood aan te passen.	Voor een gezonde balans in de stad, is het aantrekkelijk om te kijken of bij woningbouw ontwikkelingen waarbij de bedrijfsbestemming grotendeels komt te vervallen, ook ruimte ingepast kan worden voor werkgelegenheid. De functie gemengd biedt daartoe kleinschalige mogelijkheden (gezien de beperkte omvang van een gezamenlijk bruto vloeroppervlakte van maximaal 500 m^2) voor kantoren, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen en aan die functies ondergeschikte horeca. Onder ondergeschikte horeca wordt bijvoorbeeld een koffiecorner, aanvullend/ ondersteunend bij een flex-werkruimte bedoeld. Zelfstandige horeca, zoals een café of shoarmatent, is niet toegestaan. Deze gemengde functie kan ondersteunend zijn aan het wonen en levendigheid in de plint van het gebouw bieden. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld flex-werkruimte of dienstverlening in de vorm van een kapper of een fysiopraktijk. De ruimtelijke uitstraling (zoals geluid, verkeer) van dergelijke functies is beperkt waardoor deze gemengd met woningen in één gebouw kunnen worden gerealiseerd. De afstand van de voorzieningen tot aan de bestaande woningen in de omgeving is ruim meer dan de minimum afstand van 30 meter die voor dergelijke functies wordt aanbevolen in de VNG Handreiking Bedrijven en Milieuzonering (30 meter). Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is daarmee voldoende gewaarborgd. Mede naar aanleiding van de zienswijze is in de plantoelichting en in de planregels nader gespecificeerd welke functies hierbinnen mogelijk zijn. In de begripsomschrijving van maatschappelijke voorzieningen (artikel 1.36) worden uitsluitend educatieve en zorgfuncties toegelaten. Functies als kinderdagverblijven, buurthuizen of religieuze instellingen zijn dus niet toegestaan.
h.	14	Om de woningnood op te lossen door hoogbouw is een fabel. Ook is de bodem van Nederland niet geschikt voor het maken van woontorens van 70 meter en hoger. (70/2,6 meter (hoogte	Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

		gemiddelde woonlaag) = 27 verdiepingen) Dus verhalen waarbij de gemeente roept de bewoners tegemoet te komen door woonlagen eraf te halen is eigenbelang.	
i	21	Er is 500 m2 aan economische functie. Hoeveel kantoren komen er en zijn 7 parkeerplaatsen voldoende? Wat wordt verstaan onder de dienstverlening die er komt en wat zijn de gevolgen voor de wijk. Hetzelfde geldt voor maatschappelijke voorzieningen en ondergeschikte horeca.	Zie de reactie onder 5.g. Het is nu nog niet duidelijk wat er precies in de plint komt, omdat er nog geen bouwplan is. Er zijn ook nog geen huurders bekend van de ruimte in de plint. Het bestemmingsplan geeft alleen aan welke functies zijn toegestaan. Ook voor deze economische functies geldt dat hiervoor voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein dient te worden gerealiseerd. Dit is vastgelegd in het bestemmingsplan. De parkeerbehoefte van deze 500 m2 aan voorzieningen is meegenomen in het parkeeronderzoek. De definities van de verschillende functies, zijn in artikel 1 van de planregels opgenomen.
j	24	Wij wonen al 25 jaar met veel plezier op deze locatie in de wijk Rokkeveen. Ik ben niet tegen bouw van woningen maar wel tegen de schaalgrootte. Tee hoge woonvormen en teveel woningen met alle nadelige gevolgen van dien. Dit past werkelijk niet in deze buurt. Het woongenot in mijn rustige en prachtige buurt zal grotendeels verpest worden wanneer Eleanor Park op deze schaal wordt doorgezet!	Zie de reactie onder 5.a.
k	20,26,32,35, 58, 68	De sociale cohesie in de buurt wordt door de komst van zoveel appartementen (met een ander soort bewoners, in elk geval vrijwel geen gezinnen!) ernstig aangetast. Het leefgenot van de huidige buurtbewoners komt met zo'n groot aantal andersoortige bewoners onder druk te staan. Gemiddeld heeft Nederland 2,1 bewoners per woning. Dit betekent dat er in de gehele buurt van 250 woningen (oppervlak 0,098 km2) zo'n 1.268 bewoners komen te wonen. Dit is	Zie de reactie onder 5.a.

		omgerekend een bevolkingsdichtheid van 12.942 inwoners per km2. Op dit moment heeft Zoetermeer een bevolkingsdichtheid van ca. 3.636 inw/km2 (Bron: Wikipedia). Wat dit betekent voor de sociale cohesie is niet onderzocht, er worden ook geen uitspraken overgedaan. Dit zal echter vooral negatieve effecten hebben en dit is reeds een van de vele aspecten op basis waarvan kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een onevenredige toename voor het huidige woon- en leefklimaat. Het is zeer waarschijnlijk dat bij de komst van 354 nieuwe appartementen, waarvan veel met jonge bewoners op een directe bewonersgroep van 250 laagbouw woningen in een rustige wijk met vooral gezinnen, er problemen zullen ontstaan als gevolg van baldadigheid, vandalisme en geluidsoverlast. Winkelcentrum Rokkeveen is nu al een druk winkelcentrum, met name op vrijdagen (markt!) en zaterdagen. Met zoveel extra bewoners zal dit alleen maar drukker worden.	
I	26	Het verzoek is om het ontwerp bestemmingsplan Eleanor Rooseveltlaan 3-29 af te keuren en vervolgens het gesprek aan te gaan met omwonenden om draagvlak te creëren voor een beperkt aantal woningen in hun nabije omgeving. Het actiecomité, waarin veel deskundigheid is vertegenwoordigd, kan u wellicht hierbij behulpzaam zijn.	Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

m	28	De buurt kan de aantallen nieuwe mensen niet aan. De gebouwen worden veel te hoog, dat past niet in Rokkeveen. Dit is echt een slechte plek voor zo'n massaal plan. Parkeren is nu al drama Fijn dat het speelveld blijft, maar daar kunnen geen 100 kinderen op.	Zie de reactie onder 5.a.
n	35	In het gepresenteerde bestemmingsplan en de gepresenteerde bouwplannen van de projectontwikkelaar komen de nieuwe woningen op steenworp afstand van mijn woning. Kadastraal grenst ons perceel direct aan het bouwproject en dan ook nog eens dicht bij de hoogste gebouwen. Dit heeft grote nadelige effecten en een extra hoge impact ten opzichte van andere buurtbewoners. Geen bezwaartegen bouwen van woningen, wel tegen het bouwen van te veel woningen in het bijzonder in combinatie met hoogbouw. Veel van de bezwaren kunnen worden afgenomen door het aantal woningen te verlagen waardoor ook de afgeleide bouwvolumes en hoogte zullen afnemen. Het aantal woningen moet zakken naar een acceptabel aantal van 150 tot 200 woningen.	Zie de reactie onder 5.a.
o	35, 68	De wijk zal niet alleen esthetisch wijzigen doordat het aangezicht van alle kanten wordt beïnvloed. Ook heeft het een grote impact op de wijk als geheel. Door meer dan 350 woningen op een dergelijk klein oppervlakte te plaatsen raakt de laagbouwwijk volledig uit balans. Zeker ook omdat de bestaande buurt bestaat uit slechts 250 woningen bestaat op een veel groter oppervlak (tussen de Zuidweg – Tweede Stationsstraat – Tintlaan – Moeder Teresasingel).	Zie de reactie onder 5.a.

		Voor Zoetermeerse begrippen ontstaat er door de bouw uitzonderlijk veel woningen op een klein oppervlak, in het bijzonder voor onze wijk Rokkeveen is de woningdichtheid erg extreem te noemen. Dit is ongewenst omdat dit zorgt voor een verandering van alle faciliteiten en infrastructuur in de wijk. Over dit onderwerp wordt met geen woord gerept, er wordt slechts getoetst of de uitvalswegen goed genoeg zijn. Momenteel zijn de bestaande faciliteiten al overvol zoals huisartsen, supermarkten, parkeergelegenheid in de wijk en zeker rondom het bouwproject. Het is evident dat het toevoegen van grote aantallen woningen een enorme extra druk zal leggen op deze faciliteiten. Woningen zijn welkom in plaats van de bestaande kantoorgebouwen maar dan laagbouw wat aansluit bij de huidige laagbouwbuurt. Ook de alternatieve locaties in de wijk zijn prima te noemen zoals dit ook door het actiecomité Het Eleanor Alternatief is aangedragen. Er mogen appartementengebouwen komen, maar dan niet hoger dan het huidige bestemmingsplan van 35 meter. Een gebouw van maximaal 30 meter hoog is wenselijk, dit is ongeveer de hoogte van de twee huidige gebouwen. De grootste voorkeur gaat uit naar het realiseren van laagbouw.	
p	35	Tegen het ontwikkelen van een economische functie binnen het te verreizen bouwkolos waarbij momenteel 500 m2 aan economische functie is gereserveerd. Hierbij wordt uitgegaan van kantoren, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen en/of ondergeschikte horeca.	Zie de reactie onder 5.a, 5.g en 5.i.

		Grote moeite met de invulling van deze omschrijving omdat de impact op onze wijk onduidelijk is. Trekt dit extra verkeer aan? Hoeveel extra parkeerplaatsen kunnen we hierdoor in de wijk verwachten? Wat doet dit met de verkeersdruk? Ook is de omschrijving veel te vrijblijvend. Bij kantoren: Voor hoeveel werkplekken wordt er ontwikkeld? Zijn 7 parkeerplekken hiervoor voldoende? Gaat men dan in de wijk parkeren? Bij dienstverlening:Wat verstaan we hieronder? Wat zijn de gevolgen voor de wijk? Heeft dit logistieke gevolgen, parkeren? Wat wordt er bedoeld met maatschappelijke voorzieningen? Een buurtcentrum? Een kerk of moskee? Sportgelegenheid? Hoe gaan we om met bezoekers hiervan? Parkeren? Overlast naar de buurt? Wat wordt verstaan met ondergeschikte horeca? Een snackbar, café, of wellicht een shoarmatent die tot 02.00 uur ’s nachts open is?	
q	49	De verhouding woningen en commerciele nader in te vullen openbare ruimte is buiten proporties en heeft grote impact op de omgeving.	Zie de reactie onder 5.a, 5.g en 5.i.
r	49	Door de enorme toename zal het winkelcentrum extreem belast worden door meer mensen, zo ook de verzorgingsposten. Hoe denkt het college/de raad te borgen dat het nog beheersbaar en leefbaar blijft?	Zie de reactie onder 5.a.

s	54, 55	De gemeenteraad wordt met klem verzocht nog eens goed na te denken over dit hoogbouwplan. Er zijn/ worden de afgelopen tijd al heel wat woningen bijgebouwd in Rokkeveen, zoals rond het winkelcentrum, Paletsingel en Kleurlaan. Hierbij gaat het voornamelijk om appartementengebouwen van niet meer dan zeshoog. Investeer in de woningbouw in Bleizo om zodoende het aantal woningen voor Zoetermeer en Lansingerland te vergroten.	Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.
t	56	Met de komst van 354 nieuwe woningen zal de buurt letterlijk en figuurlijk geheel uit balans raken, gezien het feit dat de buurt slechts 250 woningen telt.	Zie de reactie onder 5.a.
u	20, 32	Het huidige woningenaantal rondom deze locatie betreft in totaal 250 woningen, waardoor er op de voorgenomen locatie ten aanzien van de omgeving een toename van het aantal woningen zal optreden van maar liefst 141 (!) procent. Dit is niet in verhouding met het aantal bestaande woningen in de omgeving. Cliënte meent dat andere vormen van woningen, bijvoorbeeld eensgezingswoningen of een lage flat, beter in de woon- en leefomgeving zou passen.	Zie de reactie onder 5.a.
v	71	Aangezien niet bekend is hoe de verdeling van huurkoop, lage huren en hoge(re) huren cq koopprijzen zullen zijn, is niet te zeggen (en te toetsen) of aan de woonvisie wordt voldaan. Er is al helemaal niet te toetsen of aan de 30% sociale woningbouw (norm minister de Jonge) wordt voldaan.	Dat klopt, het exacte woonprogramma wordt inderdaad niet via het bestemmingsplan geregeld.
w	72	Het is noodzakelijk het programma van 500m2 voor kantoren en commerciële functies te heroverwegen. Er is nu al leegstand van kantoren en winkels in Zoetermeer en in Rokkeveen. Leegstand is erg slecht voor onder	Zie de reactie onder 5.a, 5.g en 5.i. Overigens is binnen de toegestane 500 m2 gemengde functies géén mogelijkheid voor detailhandel (winkels) opgenomen.

		meer het aanzien van een stad. Een onderbouwde motivering is zeker nodig.	
x	71	Er is niet gemotiveerd waarom deze ontwikkeling niet binnen stedelijk gebied (centrum Zoetermeer), waar al hoogbouw is, kan plaatsvinden. Er is niet gemotiveerd waarom deze ontwikkeling in deze laagbouwwijk kan en moet plaatsvinden. Het feit dat er woningnood is, is een te algemene motivering om een laagbouwwijk op te schepen met zo'n toren. Ruimtelijke kwaliteit. Deze hoogbouw past niet binnen de bestaande gebiedsidentiteit, past niet bij de aard en schaal van het gebied. Rokkeveen is een laagbouwwijk met vnl ééngezinswoningen met tuin en lage gebouwen met gestapelde appartementen. De beoogde torenflat wordt gebouwd om Zoetermeer (zoals men stelt) langs de A12 zichtbaar te maken, maar sluit op generlei wijze aan bij de aard en schaal van de wijk. Ik heb geen toetsing aan de richtpunten van de kwaliteitskaart kunnen lezen, noch inpassing daaraan kunnen zien. Met woorden stellen dat dat wel is gebeurd, betekent nog niet dat dat feitelijk zo is. Er wordt later in het project ook gesproken van kleinschalige kantoor- en commerciële functies. Ook dat is in deze toetsing niet meegenomen.	In de woningbouwvisie, door de raad vastgesteld in 2017, is vastgelegd dat er 10.000 tot 16.000 woningen moeten worden gerealiseerd op diverse locaties. Een groot deel van deze ambitie wordt in het Stadscentrum gerealiseerd, bijvoorbeeld in de nieuwe woontorens aan de Luxemburglaan, Italiëlaan en Engelandlaan. Tevens wordt een deel in de Entree gerealiseerd. Maar dat is niet voldoende. Daarom wordt ook op andere locaties bezien of er woningbouw kan plaatsvinden. Volgens de Hoogbouwvisie Zoetermeer is niet alleen in het Stadscentrum, maar ook op bepaalde plekken daarbuiten hoogbouw mogelijk. Aangezien deze locatie in de A-12 zone ligt, komt deze volgens de Hoogbouwvisie in principe in aanmerking voor hoogbouw. Vervolgens wordt in het bestemmingsplan gemotiveerd of het plan ook ruimtelijk inpasbaar is op deze locatie. Daarin komt de relatie tot de aangrenzende laagbouw woonwijk aan de orde en wordt onderzocht of de gewenste bouwhoogte ruimtelijk aanvaardbaar is. Zie voorts ook de reactie onder 5.a, 5.g en 5.i.
y	3,10	De hoeveelheid geplande woningen is volstrekt onacceptabel.	Zie de reactie onder 5.a.

z	49	De commissie Ruimtelijke Kwaliteit heeft aangegeven bedenkingen tegen de omvang te hebben. Zeker bij de aansluiting van de bestaande wijk. De Hoogbouwvisie 2004 en diverse raadsvergadering vinden de aansluiting met de bestaande wijk belangrijk. Het bestemmingsplan voldoet niet aan deze aansluiting op de bestaande wijk.	De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit is in principe akkoord met de stedenbouwkundige hoofdopzet van het plan waar dit bestemmingplan op gebaseerd is. Met behoud van het huidige druppelvormige buurtgroen, aansluiting op bestaande richtingen uit de omgeving en een geleidelijke opbouw in bouwhoogte vanuit de bestaande buurt naar het hoogste punt op de hoek Zuidweg/Moeder Teresasingel, is in opzet en geleidelijke opbouw aan de rand van het plan aansluiting gezocht bij de bestaande buurt (Elisabethgang bestaand is ca. 10 mt (max.12 meter toegestaan ingevolge bestemmingsplan), dichtstbijzijnde nieuwbouw wordt 13,5 meter). Verdere uitwerking en verfijning van aansluitingen in architectuur, overgangen, openbare ruimte en groen volgt in de verdere planuitwerking naar omgevingsvergunning en inrichting openbare ruimte.
aa	20, 32	De bouwplannen hebben een flinke impact op het aantal sociale voorzieningen in de buurt zoals winkelcentra, huisartsparktijken, scholen, winkelcentra, etc. Vanuit de gemeente is niet goed nagedacht over de onevenredige toename van het aantal mensen in deze buurt, waardoor een goede ruimtelijke ordening niet langer kan worden gewaarborgd. Een gemiddelde woning in Nederland heeft 2,1 bewoners, wat betekent dat op een kleine 0,098 m2 die dit plangebied beslaat circa 1.268 bewoners komen te wonen. Omgerekend gaat het hier om een bevolkingsdichtheid van 12.942 bewoners per m2 terwijl de gemiddelde bevolkingsdichtheid van Zoetermeer circa 3.636 bewoners per m2 betreft. Dit is een van de vele aspecten op basis waarvan kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een onevenredige toename voor het huidige woon- en leefklimaat.	Zie de reactie onder 5.a

ab	58	Kort gezegd is het plan enorm omvangrijk waardoor er een dermate grote verandering van de omgeving ontstaat dat de vraag moet worden gesteld of dit wel ruimtelijk verantwoord is.	Zie de reactie onder 5.a.
ac	20, 24, 25, 32, 33, 37, 47, 48, 49, 60, 65, 66	De in het ontwerpbestemmingsplan genoemde bouwhoogte staat totaal niet in verhouding met de hoogte van de woningen in de omgeving van de bouwlocatie. Het ontwerpbestemmingsplan maakt op het hoogste punt een bouwhoogte van maar liefst 67 meter mogelijk, terwijl de omliggende eengezinswoningen conform het thans geldende bestemmingsplan 'Rokkeveen' een maximale bouwhoogte van 12 meter hebben. Dit contrast is te groot om nog langer van een goede ruimtelijke ordening te kunnen spreken. De enorme toename van bouwhoogte nabij de bestaande woningen heeft eveneens aanzienlijke gevolgen op het gebied van privacy en uitzicht, omdat vanuit de woontorens nu een direct zicht zal ontstaan op de woning van bewoners (wat enorm wordt versterkt door het aanzienlijke verschil in bouwhoogten). Er is dus te weinig afstemming gezocht bij de omliggende woningsoorten. Recent nog heeft de gemeente veel flats in de wijk Palenstein afgebroken en voornamelijk vervangen door laagbouw. In de wijk Rokkeveen wordt de hoogte van 42 meter tot nu toe niet overschreden. Ook niet bij de flats, die de laatste twee jaar binnenstedelijk zijn gebouwd. Deze zijn allemaal maximaal 6 etages hoog. .	Zie de reactie onder 5.a. Het bestemmingsplan maakt de realisatie van een appartementengebouw met een maximum bouwhoogte van 67 meter mogelijk, op de hoek van de Zuidweg/ Moeder Teresasingel. De toegestane maximum bouwhoogte loopt trapsgewijs af in oostelijke en zuidelijke richting tot 19,5 meter respectievelijk 13,5 meter. In dit geval acht de gemeente een bouwhoogte tot maximaal 67 meter passend op deze locatie en voldoet het aan een goede ruimtelijke ordening zoals omschreven in het bestemmingsplan met bijbehorende bijlagen. Het plangebied is zichtbaar vanaf de snelweg en op relatief korte afstand van NS-stations gelegen. De schaal van het gebied maakt een dergelijke bouwhoogte goed mogelijk. Het plandeel waar een bouwhoogte van 67 meter is toegestaan ligt op ca. 115 meter afstand van de dichtstbijzijnde woningen. De afstand van de nieuwbouw tot de dichtstbij gelegen bestaande woningen is circa 18 meter (de meest noordelijke woningen aan de Elisabethgang). Een dergelijke afstand is in een stedelijke omgeving niet ongebruikelijk en leidt niet tot een onaanvaardbare inbreuk op de privacy. De nieuwbouw zal gevolgen hebben voor het uitzicht vanuit de bestaande woningen in de omgeving. Naar het oordeel van de gemeente zijn deze gevolgen aanvaardbaar en niet in strijd met het vereiste van een goede ruimtelijke ordening. Daar waar de afstand het kleinst is (circa 18 meter) is ook de toegestane bouwhoogte het laagst (13,5 meter). Dergelijke onderlinge afstanden en bouwhoogten zijn in een stedelijk omgeving niet ongebruikelijk.

			Ten aanzien van de opmerking over verkeer en parkeren wordt verwezen naar de reactie onder 1.a.
ad	65	De ontwikkelaar bezit slechts de bestaande gebouwen het parkeerterrein en hun grond; totaal ca 6.345 m2 kadastraal. De huidige footprint is aanmerkelijk kleiner dan de footprint van de beoogde nieuwbouw. De omliggende grond is nu allemaal eigendom van de gemeente. De ontwikkelaar heeft dus meer m2 grond nodig dan hij tot op heden bezit. Totaal ca 10.700 m2. Een deel kan geruild. Maar per saldo moet er grond worden bijgekocht worden van de gemeente. Hierover is op 31-3-22 in het gemeenteblad gepubliceerd. Gesteld werd dat 6.345 m2 grond onder de oudbouw wordt geruild tegen 6.400 m2 grond voor nieuwbouw. 1. Deze genoemde m2 grond zijn niet correct want de grond onder de gemeenschappelijke parkeergarages en de grond onder de gemeenschappelijke groenvoorziening (semi-openbare groenvoorzieningen van de appartementseigenaren) van de woningen zal ook bij het eigendom van de nieuwbouw gaan behoren. Over de ze juridische vormgeving lijken gemeente en ontwikkelaar onvoldoende te hebben nagedacht (recht van opstal?). Dit moet de gemeente nog goed laten uitzoeken door een notarieel adviesbureau. 2. De gemeente stelt dat het een grondruil is. Over een eventuele verrekening van het verschil in waarde wordt niet gerept. Dat impliceert dat de beide stukken (oud ca 6.345 m2 en nieuw ca 10.700 m2) even veel waard zouden zijn. Dat is zeker niet zo: a. Ten eerste is de functie en de	De grondtransactie valt buiten de strekking van het ontwerp bestemmingsplan en staat hier niet ter discussie. De gemeente en ontwikkelaar hebben afspraken gemaakt over de grondtransacties die over en weer plaats moeten vinden om de ontwikkeling mogelijk te maken. Het ontwerp van de ontwikkeling heeft hieraan ten grondslag gelegen. Het voornemen tot het aangaan van deze grondtransacties heeft de gemeente in overeenstemming met de geldende regelgeving gepubliceerd. Tevens heeft de gemeente in de lijn van staatssteunregelgeving een waardebepaling (taxatie) door een onafhankelijk deskundige laten uitvoeren om de marktconformiteit van de grondtransacties te waarborgen. Van (ongeoorloofde) staatssteun is dan ook geen sprake. Het WOB-verzoek wordt separaat beantwoord en maakt geen deel uit van deze bestemmingsplanprocedure.

		dichtheid van de nieuwbouw heel anders dan die van de oudbouw. b. Ten tweede zal er uiteindelijk geen 6.400 m2 maar ca 10.700 m2 grond aan het beoogde nieuwbouw complex gealloceerd worden. c. Er ligt geen taxatie aan de transactie ten grondslag, waardoor de vergelijking niet goed door betrokkenen gemaakt kan worden, laat staan door het publiek. i. Als die taxatie er wel zou liggen vraag ik hem bij deze op via de WOB. d. De gemeente bevoordeelt hiermee de ontwikkelaar. Die brengt goedkope grond (met een oud kantoor erop) met een waarde van ca EUR 7.000.000 in. Althans dat was ongeveer de aankoopprijs van de grond met daarbij nog de oude opstallen. En krijgt er (bij een bouwplan voor 345 woningen) bouwgrond voor terug met een residuele waarde van zeker wel ca EUR 17.500.000. Dat is globaal bepaald ca EUR 10.000.000 ongerechtvaardigde staatssteun. e. De beide gronden betrokken in de transactie dient de gemeente nog extern en objectief te laten taxeren. Zonder dat kan de gemeente niet garanderen dat er geen ongeoorloofde overheidssteun wordt gegeven aan de ontwikkelaar. De aantijging is dat de gemeente ongerechtvaardigd aan de ontwikkelaar staatssteun verleent.	
ae	4	Uit diverse Raadsbesluiten (DOC-2016-007543 en DOC 2017-002705 blijkt dat de aansluiting met de bestaande woonwijken wordt geduid en een prettig en gewilde woonwijk in stand wil houden. In dit bestemmingsplan is hier geen onderzoek naar gedaan.	Zie de reactie onder 5.a.

af	14	Horeca kan leiden tot geluidsoverlast, stankoverlast, maar ook overlast van mensen met een slokje te veel of zwerfafval en hang jeugd op het plein. Wij willen geen 2e Segwaart of Palestijn worden. Wij zitten ook niet te wachten op winkels waarbij mensen af en aan rijden. Dus wij zeggen NEE tegenover de commerciële plannen. Ook een ruimte voor de bewoners onderling, was niet te afspraak en is een nee. De huidige plannen ontwrichten al genoeg de sociale samenstelling en leefbaarheid van de wijk.	Zie de reactie onder 5.g en 5.i. Ter verduidelijking: er mag geen zelfstandige horeca gevestigd worden. Ook mogen er geen winkels gevestigd worden.
6. Zienswijze over de woontoren van 67 meter hoogte			
a	1, 2, 5, 13, 15,16, 17, 19, 20, 22, 29, 32, 33, 36, 40, 44, 47, 48, 50, 51, 56, 60, 61, 63, 66, 70	Eén van de gebouwen is meer dan twee keer zo hoog als 30 meter (namelijk 67 meter). Dit is voor mij niet acceptabel. En niet alleen omdat hoogbouw niet in de buurt past. Hoogbouw is namelijk ongezond. Recent nog heeft de gemeente veel flats in de wijk Palenstein afgebroken en voornamelijk vervangen door laagbouw. In geheel Rokkeveen wordt de hoogte van 42 meter tot nu toe niet overschreden. Ook niet bij de flats, die de laatste twee jaar binnenstedelijk zijn gebouwd. Deze zijn allemaal maximaal 6 etages hoog.	Het bestemmingsplan maakt de realisatie van een appartementengebouw met een maximum bouwhoogte van 67 meter mogelijk, op de hoek van de Zuidweg/ Moeder Teresasingel. De toegestane maximum bouwhoogte loopt trapsgewijs af in oostelijke en zuidelijke richting tot 19,5 meter respectievelijk 13,5 meter. Het plangebied valt binnen de zone ‘primaire assen’ (de A12) zoals die is weergegeven in de door de raad vastgestelde Hoogbouwvisie 2014. Voor deze zone is in de Hoogbouwvisie een indicatieve maximum bouwhoogte van 90 meter aangegeven. In dit geval acht de gemeente een bouwhoogte tot maximaal 67 meter passend op deze locatie en voldoet het aan een goede ruimtelijke ordening zoals omschreven in het bestemmingsplan met bijbehorende bijlagen. Het plangebied is zichtbaar vanaf de snelweg en op relatief korte afstand van NS stations gelegen. De schaal van het gebied maakt een dergelijke bouwhoogte goed mogelijk. De afstand van het plandeel waar een bouwhoogte van 67 meter is toegestaan ligt op ca. 115 meter afstand van de dichtstbijzijnde woningen. Dat in Rokkeveen vooralsnog geen vergelijkbare bouwhoogte voorkomt, wil niet zeggen dat dit in de toekomst uitgesloten is. Daarnaast geldt voor

			Zoetermeer dat er ook op andere plekken hoogbouwplannen worden gerealiseerd, passend bij de betreffende locaties.
b	3	Dat geldt in het bijzonder voor de hoogte van de woontoren van 66 meter. Bezwaar tegen het aantal woningen. Waarom moet Zoetermeer de wooncrisis oplossen? Maximaal 200 woningen is acceptabel.	Onduidelijk is waarom maximaal 200 woningen wel acceptabel is. Dit is verder niet gemotiveerd. De gemeente motiveert met dit bestemmingsplan en de daarbij behorende onderzoeken dat het aantal van 354 woningen ruimtelijke aanvaardbaar is.
c	4, 11	Nieuwbouwplan is te hoog (Maximaal 45meter). Te weinig groenvoorziening in het plan. Te veel woningen in het plan op 1 plek.	Zie de reactie onder 6.a. Naast woningen wordt ook groen oppervlak toegevoegd tussen de gebouwen en wordt het bestaande groen opgewaardeerd om voor zowel bestaande als toekomstige bewoners van voldoende gebruikswaarde te kunnen zijn.
d	11	Bezwaar tegen een dergelijke hoogbouw in onze wijk. Het verruïneert de aanblik van onze wijk en levert voor ons horizonvervuiling op.	Esthetisch zal het bouwplan moeten voldoen aan de welstandsnota, ter beoordeling door de Stadsbouwmeester ondersteund door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit.
e	9	Het Regusgebouw met een hoogte van ruim 40 meter is al een horizonvervuiler voor een deel van de bewoners in onze buurt, maar een gebouw van 67 meter hoog, zo dicht op de wijk vormt echt een inbreuk op het gezicht van de buurt. Nog los van de te verwachten windoverlast, geluid, schaduw, zonreflectie e.d. is algemeen bekend dat de sociale cohesie in hoogbouw aanmerkelijk lager is dan in laagbouw. Hoewel er mogelijk geen balkons aan de wijkzijde komen, blijft dat de bewoners op de hoger gelegen etages vrij uitzicht op veel tuinen van de huidige buurtbewoners zullen hebben en dat vormt een belangrijke inbreuk op de privacy.	In de onderzoeken behorende bij het bestemmingsplan is ingegaan op de gevolgen t.a.v. wind, bezonning en privacy - zie ook de bij het bestemmingsplan gevoegde schaduwdiagram, bijlage 8 en 9 van de toelichting bij het bestemmingsplan. De gevolgen zijn ruimtelijk aanvaardbaar. Dat het (uit)zicht en het karakter van een plek wijzigt door nieuwbouw wordt niet ontkent. Onderzocht is echter of daardoor het woon- en leefkwaliteit niet onevenredig wordt geschaad. Wat betreft de privacy het volgende. Om te bepalen of voldoende afstand tussen bestaande grondgebonden bebouwing en nieuwbouw aanwezig is, wordt in Zoetermeer het stedenbouwkundig principe van de 30 graden richtlijn toegepast. Dit houdt in dat er een lijn van 30 graden vanaf ooghoogte wordt getrokken vanuit de bestaande tegenoverliggende grondgebonden woningen. Nieuwbouw mag vervolgens deze denkbeeldige lijn niet overschrijden. In dat geval kan gesteld worden dat de nieuwbouw op voldoende afstand staat van de bestaande woningen om mogelijke problemen mbt privacy te voorkomen. In dit geval voldoen de hoogtematen in het bestemmingsplan aan deze richtlijn.

			Hieruit kan geconcludeerd worden dat de nieuwbouw op voldoende afstand komt te staan van de bestaande bebouwing en dat hier geen ernstige inbreuk wordt gedaan op privacy-aspecten en voldoende openheid gerealiseerd wordt. Het bestemmingsplan gaat niet in op de locatie van eventuele balkons. Dit komt pas aan de orde bij het definitieve bouwplan.
f	14	De aankomende flat is kolossaal en te complex. Ze past niet in de laagbouwwijk. En de wijk heeft al te kampen met te weinig groen voor haar bewoners.	Zie de reactie onder 6.a. Door compact en hoog te bouwen kan het groen in het algemeen voor een groot deel intact blijven.
g	18	Een torenflat van dik 90 meter in een drukke woonwijk, waarbij het uitzicht, zon en leefcomfort dusdanig aangetast wordt vindt appellant niet aanvaardbaar.	Zie de reactie onder 6.a. De woontoren wordt geen 90 meter hoog maar 67 meter. In het bestemmingsplan is de maximale bouwhoogte van het hoogste gebouw begrenst op 67 meter.
h	21	De nota “Hoogbouwvisie Zoetermeer” gaat in op vragen als: • Waar is hoogbouw mogelijk? • Waar is hoogbouw wenselijk? • Waar is hoogbouw niet gewenst?” (Hoogbouwvisie 2004, pagina 8) - 1- Daarnaast wordt ook aangegeven: “de hoogbouwvisie is dan ook te kenschetsen als een “zoneringspan" en uitdrukkelijk niet als een locatieonderzoek" (Hoogbouwvisie 2004, pagina 8) Voor de locatie Eleanor Rooseveltlaan 3-29 is geen locatieonderzoek gedaan. Op basis hiervan kun je stellen dat onbekend is of de locatie geschikt is voor hoogbouw en zal deze procedure voor dit plan alsnog gedaan moeten worden.	Het is juist dat de Hoogbouwvisie een zoneringsplan is. Daarom wordt in het bestemmingsplan verder onderzoek gedaan naar de vraag of de hoogte, van in dit geval 67 meter, ruimtelijk aanvaardbaar is voor deze specifieke locatie. Dat onderzoek heeft plaatsgehad in de vorm van een stedenbouwkundige onderbouwing en onderzoek naar de effecten op bezonning, wind en privacy.
i	20, 24, 25, 32, 33, 37, 47, 48, 49, 60, 65, 66	De in het ontwerpbestemmingsplan genoemde bouwhoogte staat totaal niet in verhouding met de hoogte van de woningen in de omgeving van de bouwlocatie. Het ontwerpbestemmingsplan	Zie de reactie onder 6.a en 6.e. Ten aanzien van de afstand tot de Elisabethgang kan worden gesteld dat het verschil in hoogte minimaal is. De bestaande hoogte van de Elisabethgang is

		maakt op het hoogste punt een bouwhoogte van maar liefst 67 meter mogelijk, terwijl de omliggende eengezinswoningen conform het thans geldende bestemmingsplan 'Rokkeveen' een maximale bouwhoogte van 12 meter hebben. Dit contrast is te groot om nog langer van een goede ruimtelijke ordening te kunnen spreken. De enorme toename van bouwhoogte nabij de bestaande woningen heeft eveneens aanzienlijke gevolgen op het gebied van privacy en uitzicht, omdat vanuit de woontorens nu een direct zicht zal ontstaan op de woning van bewoners (wat enorm wordt versterkt door het aanzienlijke verschil in bouwhoogten). Er is dus te weinig afstemming gezocht bij de omliggende woningsoorten. M.b.t de bouwhoogte van de geplande appartementen direct aan het eerste rijtje woningen aan de Elisabethgang maak ik hieronder een opmerking. Het geplande appartementengebouw, dat het dichtst bij de Elisabethgang is gelegen met een hoogte van 13,5 meter (en daarnaast 17 meter) zal het vrije uitzicht vanaf de Elisabethgang zeer ernstig beperken. Dit gebouw mag niet hoger worden dan de huizen aan de Elisabethgang. Ook staat het eerste blok van geplande appartementen te dicht op de het eerste rijtje woningen van de Elisabethgang waardoor de privacy van deze bewoners ernstig wordt geschaad. Deze afstand dient met enkele meters vergroot te worden.	ca. 10 meter (het bestemmingsplan Rokkeveen laat overigens 12 mt bouwhoogte toe), terwijl de tegenoverliggende nieuwbouw op een afstand van 18 meter een bouwhoogte krijgt van maximaal 13,5 meter. Hiermee verschillen de bouwhoogtes niet veel ten opzichte van elkaar. Daarnaast wordt voldaan aan de stedenbouwkundige richtlijn van de 30-gradenregeling. De nieuwbouw is aan de noordzijde van de bestaande bebouwing van de Elisabethgang voorgesteld waardoor er geen nadelige gevolgen qua bezonning zal zijn. De tuinen van de Elisabethgang liggen aan de zuidzijde, waardoor hier voldoende bezonning en privacy gewaarborgd kan blijven.
j	24, 25	Wij wonen al 32 jaar op deze locatie in de wijk Rokkeveen en zijn niet tegen bouw van woningen maar wel tegen de schaalgrootte. Te hoge woonvormen en teveel woningen met alle	Zie de reactie onder 6.a

		nadelige gevolgen van dien. Dit past werkelijk niet in deze buurt. Het woongenot in mijn rustige en prachtige buurt dat ik al jaren heb zal grotendeels verpest worden wanneer Eleanor Park op deze schaal wordt doorgezet!	
k	35	Onze twee-onder-een-kap straat 'De Machtildahof' is nota bene in 2009 gebouwd midden in een zone die een paar jaar eerder in deze visie is aangewezen als hoogbouwzone tot 90 meter. Tijdens de aankoop van onze woning in 2009 is hier op geen enkele manier op gewezen maar blijkbaar past een laagbouw wijk ook in een hoogbouwzone. Het is aannemelijk dat ik als bewoner van een laagbouwstraat geen extreme hoogbouw zal hoeven te verwachten pal naast ons huis. Het gaat hierbij om een perceel waarop een bestemmingsplan t.b.v. kantoorruimte is afgegeven met een maximale hoogte van 35 meter. Een hoogte en bestemmingstype waarmee wij rekening hebben gehouden ten tijde van de aanschaf van onze woning. De visie is nogal eenzijdig opgesteld, volledig in het belang van de gemeente om hoogbouw te maximaliseren ten koste van het woongenot van bewoners in het bestaande bestemmingsplan en bovendien geen rekening houdt met de economische en fysieke schade die dit met zich mee zal brengen voor direct omwonende. Bovendien is het aanwijzen van een dergelijke enorme grote zone 'langs de gehele A12' veel te generiek waardoor bewoners geen idee hebben wat dit zal betekenen en waar dan torens te verwachten zijn. Het belangrijkste bezwaar is dat er in de visie niet gerept wordt over de impact van deze visie op	De vastgestelde Hoogbouwvisie (2004) staat tijdens deze bestemmingsplanprocedure niet ter discussie. Het grootste deel van het plan bestaat uit 30 meter of lager en overschrijdt niet de bouwhoogte van 35 meter waarnaar appellant verwijst. De situering van de toren met een hoogte van maximaal 67 meter is strategisch gepositioneerd nabij de entree tot de wijk bij de hoek Zuidweg/Moeder Teresasingel. Deze ligt op ruime afstand van de dichtstbijzijnde woningen (ca 115 mt). Aan de hand van noodzakelijke onderzoeken is onderzocht of de effecten van de toren van invloed zijn en een nadelig effect hebben op de bestaande omgeving. De conclusie is dat het plan geen onevenredige nadelige gevolgen heeft voor de omgeving en vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar en juist wenselijk is.

		bestaande bewoners op tal van factoren. Wel wordt er aandacht besteed aan de uitstraling voor Zoetermeer, in het bijzonder voor reizigers op de A12 en het treinspoor. Klaarblijkelijk is dit belangrijker dan bestaande bewoners in de wijk en bevestig de visie hiermee ook dat de aansluiting met de wijk niet tot het primaire doel behoort.	
I	35	Tijdens een informatiebijeenkomst voor buurtbewoners in 2021 zijn er vragen gesteld over de visie (omdat deze werd aangehaald in de presentatie). Deze visie is uitgelegd als 'een waslijn' visie. Een 'waslijn' langs de A12 waarmee bedoeld wordt dat de gebouwen elkaar in hoogte afwisselen waartussen je een waslijn zou kunnen spannen. In de beleving van gemeente Zoetermeer zou een waslijn nooit helemaal strak gespannen zijn maar buigt deze een beetje door waardoor er een speels en aantrekkelijk effect optreedt voor reizigers op de A12 en het treinspoor. Echter, in het geval van onze woning hangt de waslijn vanaf de toegestane 90 meter in een bijna loodrechte lijn op de grond. Het contrast tussen hoogbouw pal naast laagbouw is daarmee extreem groot. Dit heb ik ook aan de wethouder en projectontwikkelaar voorgelegd tijdens deze bijeenkomst waarbij de directe reactie was 'u heeft de pech' doelend op het feit dat ik onder deze waslijn woon. Het volledige gesprek van deze informatiebijeenkomst is opgenomen en kan eventueel nastuurt worden als naslagwerk. In mijn zienswijze zou ik als bewoner deze 3 extreem contrasterende situatie niet mogen verwachten in een wijk die zich kenmerkt door groen en laagbouw waarbij ook nieuwe laagbouw zoals de Machtildahof relatief	De aangehaald visie van de 'waslijn' is als metafoor gebruikt om uit te leggen wat de ruimtelijke belangrijkste plekken zijn langs de A12, namelijk de gebieden rondom de treinstations Zoetermeer, Zoetermeer Oost en Lansingerland-Zoetermeer. Op deze plekken is hoogbouw ruimtelijke het meest relevant: het duidt belangrijke knooppunten in de stad. Het 'waslijn' principe is daarbij gebruikt om uit te leggen dat tussen de verschillende hoogtepunten van deze knooppunten andere en lagere bebouwing dan de maximaal 90 meter hoogte passend en wenselijk is om dit ruimtelijk onderscheid langs de A12 te duiden. Intensivering op plekken die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, zijn interessante plekken voor hoogbouw. Daarnaast sluit de beoogde ontwikkeling ook aan bij de vastgestelde Omgevingsvisie Zoetermeer 2040. In hoofdzaak draagt de ontwikkeling bij aan de pijlers die de gemeente voor de eerste periode van de visie voor ogen heeft. Ten eerste voorziet de ontwikkeling in de toevoeging van nieuwe woningen, waardoor wordt ingespeeld op de groeiende woningbehoefte. Ten tweede voorziet de ontwikkeling in een woningbouwprogramma (appartementen) dat bijdraagt aan de diversiteit van het woningaanbod in de (directe) omgeving. Hiermee wordt ingespeeld op de wens om nieuwe doelgroepen te verwelkomen en te zorgen dat inwoners langer in de stad kunnen blijven wonen. Ten slotte sluit de ontwikkeling aan bij de ambitie om een groene leefomgeving te creëren in de gemeente. Door de opzet van het plan wordt namelijk het bestaande groen in de omgeving doorgetrokken tot tussen de woongebouwen. Deze groene dooradering zorgt voor een parkachtige omgeving.

		recent nog gebouwd is op een zone waar volgens de visie tot 90 meter hoog gebouwd mag worden. Hiernaast is het duidelijk dat er voor de locatie Eleanor Rooseveltlaan 3 – 29, geen locatieonderzoek is gedaan en al helemaal geen onderzoek naar draagvlak of enige vorm van redelijkheid wat betref het contrast met de laagbouwwijk. Op basis hiervan kun je stellen dat het redelijkerwijs onbekend was dat wij als bewoners van de Machtildahof in 2009 konden voorzien dat deze locatie geschikt zou worden gemaakt voor hoogbouw met bestemming wonen. De procedure voor locatieonderzoek voor dit plan zou daarom alsnog uitgevoerd moeten worden waarbij juist ook de relatie met de direct omwonende, de buurt en het karakter van de wijk wordt meegenomen in plaats van focus op 'het ontwikkelen van een economische zone' en 'uitstraling richting reizigers'.	
m	35	De hoogte van voornamelijk de 3 grote gebouwen achter onze woning is veel te hoog. Deze bouwhoogte heeft op verschillende manieren impact op ons woongenot en onze gezondheid. Het hoogste gebouw is 67 meter hoog, dit is meer dan twee keer zo hoog dan het huidige kantoorgebouw en het huidige bestemmingsplan. Deze bouwhoogte staat op steenworp afstand van mijn twee-onder-een-kap laagbouwwoning, dit is onacceptabel. Niet alleen omdat het esthetisch gezien niet in de buurt past maar uit onderzoek is ook aangetoond dat hoogbouw ongezond is. In mijn zienswijze is hoogbouw niet de oplossing voor het woningentekort! In tegendeel, het maakt op termijn het probleem alleen maar groter omdat er meer inwoners	De hoogte van de gebouwen op het dichtstbijzijnde twee-onder-een-kapwoning bedraagt het volgende (zie afbeelding):

		komen die na verloop van tijd weer zullen uitbreiden waardoor er nog meer woningen noodzakelijk zijn. In mijn zienswijze wordt daarom het aantal woningen bijgesteld naar maximaal 150-200 woningen waardoor ook de bouwhoogte acceptabel wordt en binnen het huidige toegestane bestemmingsplan hoogte van 35 meter kan blijven waarbij ook rekening wordt gehouden met een acceptabele bouwafstand tot de grens van mijn woning/perceel. Door te veel woningen op zo'n kleine kavel toe te voegen is het noodzakelijk om de hoogte in te gaan. Ik ben tegen de bouwhoogtes die de nodige volumes zullen bevatten waarmee mijn woongenot en de leefbaarheid enorm zal afnemen. Door de hoogte van de nieuwe gebouwen zullen wij een stuk privacy verliezen.	 De nieuwbouw van maximaal 67 meter hoogte staat op een afstand van ca. 115 meter tot de bestaande dichtstbijzijnde twee-onder-een-kapwoning; De nieuwbouw van maximaal 30 meter hoogte staat op een afstand van ca. 67 meter tot de achtergevel van de dichtstbijzijnde twee-onder-een-kapwoning;

			De nieuwbouw van maximaal 19,5 meter hoogte staat op een afstand van ca. 39 meter tot de achtergevel van de dichtstbijzijnde twee-onder-een-kapwoning. In de bestaande situatie bedraagt de afstand van de bestaande geluidwal (grondwal met haag), met een hoogte van ca. 3 meter, op 6 meter van de erfgrens en ca. 11 á 12 meter van de achtergevel van de dichtstbijzijnde twee-onder-een-kapwoning. De huidige kantoorbestemming van maximaal 36 meter hoogte (bestemmingsplan Rokkeveen) staat op een afstand van ca. 32 meter tot de achtergevel van de dichtstbijzijnde twee-onder-een-kapwoning. De nieuwe bebouwing zal als gevolg van de bestaande grondwal met haag beperkt zichtbaar zijn. De hoogste toren zal zichtbaar zijn, maar staat op circa 116 meter afstand, waarbij het uitzicht wel wijzigt, maar waar de privacy en/of inkijk op deze hoogte en afstand niet of nauwelijks aangetast wordt.
n	49	De hoogtes variëren van 13 meter naar 16 meter en van 25 meter naar een langgerekt gebouw van 16 meter naar 28 meter en afsluitend met een toren van 67 meter. Het huidige gebouw is ca. 27 meter op het hoogste punt. Het lijkt erop dat de opbouw van het bestemmingsplan goed doordacht is en aansluit op de laagbouwwijk. Echter doordat alle gebouwen erg dicht op elkaar staan en de woontoren significant boven alles uitsteekt geeft dat beeld een totaal andere beleving. De beleving is dat er een gigantisch bouwwerk wordt gepland waarbij de gebouwen als het ware op je af komen.	Zie de reactie onder 6.a.
o	49	De gefundeerde opmerkingen die gemaakt zijn op het gebied van omvang en bouwhoogtes zijn totaal niet meegenomen in de wijzigingen. Het wegwerken van de parkeergarages daarentegen is redelijk aangepast.	N.a.v. eerdere opmerkingen is het ontwerp voor een bouwplan op onderdelen wel degelijk aangepast. Het aantal woningen en maximale bouwhoogte van de toren zijn niet gewijzigd, maar diverse bouwhoogtes nabij bestaande woningen zijn wel gewijzigd en de parkeergarage is verder verdiept. Daarnaast zullen bij de verdere uitwerking van het plan, binnen de kaders van

		Kan de stelling “rekening gehouden met de meeste opmerkingen” onderbouwd worden?	het nieuwe vast te stellen bestemmingsplan de opmerkingen van de buurt en de CRK meegenomen worden, waarbij esthetiek, situering van balkons en inkijk- en privacy nader beschouwd en ontworpen worden evenals de inrichting van de openbare ruimte.
p	56, 67	Hoogbouw is ongezond. Bouw van woontorens zo dicht op de bestaande bebouwing zorgt voor een toename van fijnstof en stikstofdioxide, hetgeen een negatief effect heeft op de gezondheid. Waarom woontorens proppen in een wijk die al zo 'overvol' is en waar feitelijk in alle opzichten de ruimte hiervoor er niet is. Mensen willen het ook niet. Misschien is er nog een mogelijkheid om hoogbouw tussen de bestaande kantoorgebouwen te plannen. Wellicht heeft Het Eleanor Alternatief daar ook wel een suggestie voor gedaan. Ik heb nl. nergens gezien dat de door Het Eleanor Alternatief gedane suggesties ook maar serieus onderzocht zijn.	Zie de reactie onder 6.a. De alternatieven/suggesties van het Eleanor Alternatief zijn in deze bestemmingsplanprocedure niet aan de orde. Het plan van de eigenaar van de grond is aan de orde. De gemeente moet bezien of een voorstel van de ontwikkelaar ruimtelijk aanvaardbaar is.
q	20, 32	De bouwhoogte in vergelijking met de omliggende laagbouw (eengezinswoningen) is te groot om nog langer van een goede ruimtelijke ordening te kunnen spreken. Dit enorme toename van bouwhoogte nabij de woning van adressant heeft eveneens aanzienlijke gevolgen op het gebied van privacy en uitzicht, omdat vanuit de woontorens nu een direct zicht zal ontstaan op de woning alsmede de achtertuin van cliënten (wat enorm wordt versterkt door het aanzienlijke verschil in bouwhoogten). Ten onrechte is er te weinig afstemmen gezocht bij de omliggende woonvormen en de ontwikkeling is niet passend bij de omgeving.	Zie de reactie onder 6.a.

	71	In de hoogbouwvisie 2004 was hoogbouw in de wijk Rokkeveen niet voorzien. Om inpassing toch mogelijk te maken, is de te bebouwen ruimte nu tot A12-zone gerekend. Maar de locatie ligt niet in de A12-zone, maar behoort tot de tot de laagbouwwijk Rokkeveen. Het is voor een burger niet erg voorspelbaar en betrouwbaar als de gemeente een stukje van de wijk ineens tot A12- zone verklaart om een (door de bewoners niet gewilde) ontwikkeling toch mogelijk te maken. Zoals u in de uitsnede hieronder kunt zien, is het te slopen object ontworpen om aan te sluiten bij de toen te bouwen woonwijk. Sterker nog, het gebouw is ontworpen als geluidswal voor de achterliggende wijk. In de te bouwen nieuwbouw kan men ook geen andere kant op dan de bestaande woonwijk in. Het ter visie liggende bestemmingsplan moet dan ook getoetst worden aan de woonwijk laagbouwwijk Rokkeveen én niet aan de A12-zone. Hoogbouw is daarmee geen aantrekkelijke invulling. Wat 30 jaar tot de wijk heeft behoort én er een afsluiting van was, kan niet ineens niet meer tot de wijk behoren.	De Hoogbouwvisie 2004 is een zoneringsplan, waar nabij knooppunten (stations), langs hoofdwegen en ook de A12 mogelijkheden worden gezien voor hoogbouw. Hoogbouw wordt op verschillende plekken langs de Zuidweg/A12 al mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan Rokkeveen: voor de kantoren rondom de lus en sawa-gebied (max 36 meter), nabij de Mandelabrug (max. 80 m), kantorencampus (max. 20, 33, 36 en 47 meter op de hoek Zuidweg/Moeder Teresasingel) en de huidige locatie Rabobank (max. 36 m.). De nieuwbouw zal, net als het huidige kantoorgebouw, functioneren als geluidswal voor de achterliggende wijk.
r	71	Omdat het niet duidelijk is welke typen huizen er aangeboden gaan worden, is niet te zeggen of de toren flat bijdraagt aan diversiteit van het woningaanbod. Gezien het feit dat er op de beoogde locatie verstedelijking plaatsvindt, kan niet gesteld worden dat er aangesloten wordt bij de ambitie een groene leefomgeving te creëren. Integendeel: groen wordt opgeofferd voor stenen. Om een parkeerdak met een laagje aarde en wat te planten struiken in woorden om te vormen tot een ‘groene dooradering en een parkachtige	Het bestemmingsplan voorziet in het ruimtelijk kader, inclusief de bijbehorende onderzoeken waarbinnen een woningbouwontwikkeling ruimtelijk aanvaardbaar wordt geacht. Het bestemmingsplan voorziet inderdaad niet in een nadere specificatie van woontypologiën en doelgroepen. Onduidelijk is welk groen wordt opgeofferd. Het huidige buurtgroen wordt gehandhaafd en in de nieuwe situatie worden groene tussenruimtes toegevoegd tussen de nieuwbouw, waar in de huidige situatie rondom het kantoorpand de situatie vooral versteend is ten behoeve van parkeren op het maaiveld. Met het ondergronds brengen van het parkeren ontstaat de mogelijkheid voor dubbelgrondgebruik met groen erbovenop. Uitgangspunt in

		omgeving' is lachwekkend en niet in overeenstemming met de werkelijkheid. Zoals later (2.5.2) wordt toegegeven: Met het bestemmingsplan wordt invulling gegeven aan intensief ruimtegebruik. Én het plangebied maakt in de nota onderdeel uit van de hoog dynamische A12-zone". De gemeente hinkt op 2 gedachten. Enerzijds wil men mee in de hoog dynamische hoogbouw. Anderzijds wil men prettige, groene, gewilde wijken in een laagbouw omgeving creëren. Die 2 uiterste gaan niet samen. Het ontwerp van de bebouwing kent ook op geen enkele wijze sporen van innovatie. Er wordt gebouwd op de aloude bekende wijze en draagt daarmee niet bij aan stikstofarm bouwen en/of hergebruik van bouwmaterialen als er gesloopt moet gaan worden. Voor Zoetermeer is het echt een gemiste kans om creatief, duurzaam en ecologisch verantwoord te bouwen	dit plan is dat het parkeren op eigen terrein wordt opgelost. Hiervoor worden twee ondergrondse parkeergarages gerealiseerd. Er wordt met dit plan niet op twee gedachten gehinkt. Er wordt enerzijds voldaan aan de woonambities en anderzijds sluit het plan goed aan bij de bestaande omgeving middels beperkte hoogte aan de zijde van de bestaande woonwijk en een oplopende bouwhoogte naar de rand nabij de A12, waarbij ook aandacht wordt besteed aan de ruimtelijke kwaliteit en groen voor de bestaande en nieuwe bewoners.
s	72	Niet, althans niet voldoende is gemotiveerd waarom hoogbouw moet plaatsvinden in Rokkeveen. Het algemene feit dat er woningnood is, kan niet dienen als motivering om hoogbouw te plegen in juist een laagbouwwijk als Rokkeveen. Deze wijk heeft hoofdzakelijk eengezinswoningen met een tuin, en een aantal vierkante flats met max zes woonlagen (waar overigens ook al windhinder voorkomt). De voorgenomen hoogbouw past niet in deze wijk.	Zie de reactie onder 6.a. Dit bestemmingsplan en de bijbehorende onderzoeken dienen als ruimtelijke onderbouwing.
t	72	De beoogde torenflat wordt gebouwd om Zoetermeer langs de A12 zichtbaar te maken. Waarom zou een gemeente dat willen? Hoogbouw langs de Zuidweg (uitvalsweg), langs een Rijksweg met veel (in de spitsuren stilstaand) verkeer en twee trein/metrosporen, met alle hinder van dien, maakt hoogstens zichtbaar dat de gemeente niet goed heeft nagedacht over een	Zie de reactie onder 6.a. De hoogbouw op de hoek van de Zuidweg/Moeder Teresasingel wordt passend geacht langs hoofdwegen van de stad en benadrukt de entree van de wijk. De situering ten noorden van de bestaande buurt maakt dat de ruimtelijke impact/overlast t.a.v. wind/bezonning minimaal is, de nieuwbouw zelf gunstig op het zuiden georiënteerd kan worden met in de directe nabijheid

		bewoonbare plek. Ik vind het een lachwekkend argument. Hoogbouw is in het geheel niet onderscheidend, de watertoren wel.	openbaar groen, waarmee een prettige en bewoonbare plek wordt gerealiseerd.
u	72	In de Hoogbouwvisie 2004 was hoogbouw in de wijk Rokkeveen niet voorzien. Nu blijkt ineens dat de te bebouwen ruimte tot A12-zone wordt gerekend. Paradoxaal genoeg wordt hierdoor des te duidelijker dat de woontoren wel erg dicht bij de snelweg is gepland (en ook nog bij een drukker wordende uitvalsweg). Deze manoeuvre wekt de schijn dat hier gebruik wordt gemaakt van een bestuurlijke truc om inpassing toch mogelijk te maken. Dit versterkt het vertrouwen in de overheid allerminst.	Zie de reactie onder 6.a. en 3.i.
v	72	Onduidelijk is hoe de gemeente aankijkt tegen de substantiële weerstand van de bewoners van Rokkeveen tegen de plannen. Het is belangrijk dat ook dit wordt meegenomen in de overwegingen.	In deze Nota van Beantwoording Zienswijzen is de reactie op de zienswijzen opgenomen. Het bestemmingsplan zal door de gemeenteraad nog vastgesteld moeten worden, waarbij de belangenafweging en definitieve besluitvorming plaatsvindt.
w	6	Wij vrezen echter dat, door de komst van het geplande aantal appartementen, de sociale druk op de buurt toeneemt. Ineens komen er circa 800 – 1000 nieuwe bewoners bij. Hierop zijn de huidige voorzieningen in Rokkeveen – West niet berekend. Het winkelcentrum wordt overbelast en de 2 gezondheidscentra zijn al vol en niet berekend op het nieuwe aantal inwoners. Dit geldt eveneens voor de praktijken voor de tandarts, fysio etc. De druk op de wijk neemt significant toe, alsmede de hierdoor te veroorzaken overlast.	De toename van bewoners leidt mogelijk wel tot een drukker winkelcentrum. Wij voorzien hier echter geen problemen, de nieuwe appartementen zullen leiden tot meer draagvlak voor de voorzieningen in de stad. In het plan zit daarom ook ruimte voor maximaal 500 m2 commerciële voorzieningen in de plint zodat hier bijvoorbeeld ook een nieuwe tandarts- of fysiopraktijk kan vestigen.

	15, 16, 47	Het gebouw, dat het dichtst bij de Elisabethgang is gelegen met een hoogte van 13,5 meter (en daarnaast 17 meter) zal het vrije uitzicht vanaf de Elisabethgang ernstig beperken. Dit gebouw mag niet hoger worden dan de huizen aan de Elisabethgang.	Zie de reactie onder 5.k.
x	49	De volgorde van het ontstaan van kavelpaspoort nummer 14, de ondertekening van de intentieovereenkomst, de besluitvorming van de raad om (op voorstel van het college) de investeerder een plan te laten ontwikkelen tot hetgeen nu ter tafel ligt, is onjuist geweest. De hoogbouwvisie van 2004 beschrijft uitdrukkelijk dat de aangeduide gebieden zoneringen zijn en geen locatieonderzoeken. Dat zelfs daarin aangegeven is dat directe omgeving betrokken dient te worden bij het locatieonderzoek.	Zie de reactie onder 3.i.
y	49	Volgens hoofdstuk 2.5.4 Hoogbouwvisie (2004) omvat de hoogbouwvisie een zoneringsplan waarin zones zijn aangegeven waar ontwikkeling van hoogbouw in de toekomst in principe mogelijk, gewenst of niet gewenst is. In deze nota wordt bebouwing vanaf 30 meter beschouwd als hoogbouw. Duidelijk is aangegeven dat het een zoneringsplan is en duidelijk geen locatieonderzoek. In hoofdstuk 2.5.4. van het bestemmingsplan is dit dus niet volledig weergegeven.	Zie de reactie onder 3.i.
z	46	Duidelijk is aangegeven dat hoogbouw te allen tijde dient te voldoen aan de gestelde normen t.a.v. het verblijfklimaat in de omgeving. In het bestemmingsplan komt niet eenduidig naar voren dat vanuit de bestaande directe omgeving het verblijfsklimaat is meegenomen. Het verblijfsklimaat is breder dan allen kijken naar	Zie de reactie onder 6.a. Toepassing van hoogbouw kan gevolgen hebben voor het verblijfsklimaat in de directe omgeving. Zo zijn bezonning (schaduw) en het windklimaat (mogelijke windhinder) van de omgeving van grote invloed op de beleving en het gebruik van de openbare ruimte aan de voet van hoge gebouwen.

		windhinder en bezonning. Het is ook hoe de hoogbouw over komt op de omgeving en wat doet dat met de omwonenden van deze hoogbouw. Deze stelling wordt onderbouwt door het feit dat het participatieverslag totaal geen gewag geeft aan de bezwaren welke waren geuit op de omvang van het voorgestelde plan wat in het bestemmingsplan nu wordt weergegeven. Hoe denkt het college/de raad het verblijfsklimaat beter mee te nemen in de verdere ontwikkeling van het bestemmingsplan?	Hoogbouw dient te voldoen aan de gestelde normen t.a.v. het verblijfsklimaat in de omgeving. Er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar de aanvaardbaarheid en wenselijkheid van het toegestane bouwvolume. Er is niet alleen gekeken naar windhinder en bezonning, maar ook gezocht naar een logische verkavelingsrichting en aansluiting op bestaande omgeving, logische routes, de inpassing van een hoogte-accent op de hoek, ondergronds parkeren en voldoende afstand tot bestaande bebouwing ten aanzien van privacy, inkijk en openheid. Mede naar aanleiding van de participatie is de maximum bouwhoogte nabij de bestaande woningen deels omlaag gebracht. In de ogen van de gemeente is daarbij voldoende rekening gehouden met de belangen van omwonenden en zal er ook na realisatie van het bouwplan sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
aa	49	Bij de toetsing wordt aangegeven dat de locatie voldoet aan de voorwaarden benoemd in de hoogbouwvisie. Echter niet de volledige tekst van de hoogbouwvisie 2004 wordt weergegeven. Hieruit blijkt dat station Zoetermeer Oost niet aan de voorwaarden welke hier benoemd zijn voldoet. Gevolg is dat de nieuwe bewoners minder gebruik van dit station gaan gebruiken en ander vervoer zal gaan gebruiken zoals de auto.	Verwarrend is dat in de Hoogbouwvisie 2004 gesproken wordt over station Zoetermeer Oost en daarmee wordt het nieuwe station Lansingerland-Zoetermeer bedoeld. Hiervoor heeft de gemeenteraad een ontwikkelperspectief Proeftuin Bleizo-West vastgesteld in oktober 2021, waarmee de ambitie is uitgesproken rond dit station, aan de oostzijde van de stad 4.000-6.000 woningen te realiseren. Dicht bij de huidige locatie Eleanor Rooseveltlaan ligt het bestaande oude station Zoetermeer Oost (aan de Stationsstraat) dat op dit moment goed functioneert en op loopafstand van de ontwikkeling ligt. Er wordt door appellant niet duidelijk gemaakt waarom dit dichtstbijzijnde station niet goed gebruikt zou kunnen worden.
ab	49	De hoogbouwvisie geeft antwoord op de vragen waar in de stad hoogbouw mogelijk, gewenst of ongewenst is. Het is echter geen locatieonderzoek maar een zoneringsplan. Dit betekent dat initiatieven voor hoogbouw -ook al is deze gesitueerd in de aangegeven zones en ook al wordt voldaan aan de opgegeven indicatieve maximale hoogten – altijd moeten passen in een voor die locatie op te stellen stedenbouwkundig plan en bestemmingsplan. De consequenties van	Zie de reactie onder 3.i.

		hoogbouw voor de omgeving (windhinder, bezonning, uitzicht, privacy, zichtlijnen, ed.) moeten in deze planvormen aan de orde komen." Hieruit blijkt wederom dat de hoogbouwvisie een zoneringsplan is en uitdrukkelijk geen locatieonderzoek.	
7. Zienswijzen over de luchtkwaliteit, geluid, bezonning, wind, privacy, stikstof en klimaat.			
a	2, 5, 13, 15, 17, 19, 20, 33, 40, 43, 46, 47, 52, 53, 65, 66,69, 70	De analyse door de gemeente van de luchtkwaliteit na de bouw komt op veel lagere fijnstofwaarden dan de schatting van het actiecomité. Over de hoeveelheid fijnstof tijdens de bouw wordt helemaal niet gesproken. Welke maatregelen neemt de gemeente om de hoeveelheid fijnstof drastisch te beperken?	De gemeente heeft een bestemmingsplan laten opstellen. Onderdeel van de plantoelichting is een hoofdstuk Luchtkwaliteit (Hoofdstuk 5.4) waarin bezien wordt of de ontwikkeling voldoet aan de luchtkwaliteitsnormen. Verwezen wordt naar de inhoud van hoofdstuk 5.4 waarin is opgenomen dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor deze ontwikkeling. Het toevoegen van 354 woningen valt onder het Besluit 'Niet in betekende mate (Nibm)". Dat wil zeggen dat er niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Dat moet volgens het Besluit Nibm pas vanaf het toevoegen van 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg of 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen. Daar is hier geen sprake van, Ondanks het feit dat dit project niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit ter plaatse, is in het kader van een goede ruimtelijke ordening bezien aan de hand van de NSL-Monitoringstool hoe het staat met de luchtkwaliteit ter plaatse. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Zuidweg. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2020 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijnstof langs de Zuidweg ruimschoots onder de grenswaarden lagen: 24,4 µg/m³ voor NO_2, 18,4 µg/m³ voor PM_{10} en 10,9 µg/m³ voor $PM_{2,5}$. Deze cijfers rechtvaardigen de conclusie dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor dit bestemmingsplan. Voor de sloop van het complex zal de ontwikkelaar een sloopveiligheidsplan moeten opstellen. Er zal getracht worden om de overlast van de sloop zoveel als mogelijk te beperken.

	6, 20, 22,	Uit de diverse onderzoeken en rapporten blijkt dat de geluidsnormen, zeker aan de kant van de Zuidweg ruimschoots worden overschreden. Dit geldt eveneens voor de luchtkwaliteit. Denk maar aan fijnstof ten gevolge van de Zuidweg en de hieraan parallel lopende A12. Dit zal de leefbaarheid van de toekomstige bewoners nadelig beïnvloeden. Ook zal de luchtkwaliteit afnemen door het aantal bewegingen in de buurt en ook niet voldoen aan de huidige normen.	De geluidsnormen zijn wettelijk bepaald en vastgelegd in de Wet geluidhinder (Wgh). Deze kunnen niet door de gemeente worden aangepast. Wel biedt de Wgh een mogelijkheid om binnen bepaalde marges Hogere waarden Geluid vast te stellen. Dit is zeer gebruikelijk. Hiervoor dient de Hogere waarde-procedure waarin een verzoek van een ontwikkelaar wordt beoordeeld en getoetst aan het Hogere waarden beleid van de gemeente. Hierin staan de voorwaarden waaronder kan worden meegewerkt aan een hogere waarden procedure. Voor het plan wordt separaat een hogere waarden geluid procedure gevoerd. Het college van burgemeester en wethouders beslissen hierover. Verwezen wordt naar Hoofdstuk 5.2 van de plantoelichting waarin de relatie van het plan tot het aspect geluid wordt beschreven en onderzocht. Ten aanzien van de luchtkwaliteit wordt verwezen naar de reactie onder 7.1
b	49	Aangegeven is dat de wind- en geluidseffecten nader worden onderzocht. Waarschijnlijk in een fase waarin de plannen al zover zijn dat er alleen beperkende maatregelen genomen kunnen worden. Als blijkt dat de normen niet gehaald kunnen worden dan past men de normen aan. Kijk alleen al naar de aanpassing van de geluidsdruk van het geplande gebouw aan de Zuidweg gelegen. Ik vraag mij af hoe de gemeente gaat borgen dat niet onder druk van de te maken gebouwen de normen aangepast gaan worden?	Zie de reactie onder 7.b
c	20	Een onevenredig aantal woningen zal leiden tot aanzienlijke gevolgen op het gebied van geluid en diverse soorten van overlast met zich meebrengen.	Onduidelijk is op welke gevolgen en/of overlast indiener doelt. Op basis van de onderzoeken is onderbouwd dat dit plan voldoet aan de wettelijke normen.
d	71	Geen aandacht is besteed wat het afbreken van het huidige gebouw zal betekenen voor de geluidsbelasting van mijn woning. Dit gezien het feit dat dit kantoorgebouw juist was gebouwd als geluidsscherm voor de aanliggende wijk	In een bestemmingsplan wordt akoestisch onderzoek verricht naar de geluidbelasting op de nieuwe woningen, om te bezien of deze ruimtelijk aanvaardbaar zijn. Er is geen verplichting om de geluidbelasting op bestaande woningen te onderzoeken. Desondanks is wel onderzocht wat de gevolgen zijn van het nieuwe gebouw, in vergelijking met het bestaande kantoorgebouw, qua geluidafschermende werking.

			Deze notitie is toegevoegd als bijlage 16 bij het bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat over het geheel genomen de geluidafschermende werking van de nieuwbouw niet significant verandert.
e	72	De geluidshinder voor de bewoners van de hoogbouw en voor de overige bewoners van Rokkeveen neemt naar alle waarschijnlijkheid onaanvaardbaar toe. De berekeningen van de gemeente gaan uit van een te gunstig scenario. In het verlengde daarvan kan worden verwacht dat de uitstoot van schadelijke stoffen zoals stikstof, fijnstof e.a. onacceptabel zal toeneemt. Niet alle effecten voor de wijk Rokkeveen zijn meegenomen: • De te verwachten toename van vliegverkeer van Rotterdam The Hague Airport. • De te verwachten toename van verkeer op de A12 door extra veel huizenbouw, niet alleen in Zoetermeer, maar ook in Den Haag, Voorburg, Leidschendam, etc. • De te verwachten toename van verkeer op de uitvalsweg (de Zuidweg). • Een te gunstige om niet te zeggen een te lage inschatting van het aantal verkeersbewegingen rond de nieuwbouw. En de intensivering van de verkeersbewegingen naar de voorzieningen in de woonwijk. • De toename van treinverkeer als de NS-treinen ‘als metro gaat rijden’. • De mogelijke toename van de maximum snelheid van 100 km naar 130 km. • Het verdwijnen van het huidige kantoorgebouw dat functioneert als geluidswal. • Het geplande Van der Valk hotel (ook hoogbouw), de hoogbouw bij station Zoetermeer Oost en de horeca bij station Zoetermeer.	De uitgangspunten van de betreffende onderzoeken naar geluid en luchtkwaliteit voldoen aan de wettelijke eisen die daarvoor zijn gesteld. Zo wordt bijvoorbeeld in de akoestische onderzoeken altijd uitgegaan van de geprognosticeerde hoeveelheid verkeersbewegingen over 10 jaar. In het model wordt dus al rekening gehouden met een toename van de hoeveelheid verkeersbewegingen. Het onderzoek is daarmee toekomstbestendig. Zie ook de reactie onder 7.a en 7.b.

		Als bewoner van Rokkeveen verwacht ik reële en toekomstbestendige berekeningen waarbij al deze factoren worden meegenomen en meegewogen, zowel voor de geluidshinder als voor de uitstoot van schadelijke stoffen. Dat laatste ook al omdat het de bedoeling van de gemeente is dat kinderen fijn in het groen kunnen spelen naast de flat! Het kan niet zo zijn dat de gemeente over pakweg 10,20 jaar “tot de ontdekking komt” dat de normen zijn overschreden.	
f	26	De hoeveelheid geluid op de hoek van de Zuidweg en de Moeder Teresasingel overschrijdt de toegestane WHO-norm. In het ontwerp bestemmingsplan lijkt dit op het eerste gezicht mee te vallen. Maar cumulatief komt de hoeveelheid geluid van A12, het NS-spoor, de Zuidweg en de Moeder Teresasingel daadwerkelijk boven de WHO-norm. De gemeente heeft dit ingezien en ontheffing op deze norm aangevraagd. Ik heb daar niet op gereageerd omdat ik geen toekomstige bewoner ben van het appartementencomplex. Maar daarmee worden toekomstige bewoners straks wel degelijk geconfronteerd. Zij zullen het wel nalaten om een raam open te zetten. De leefbaarheid zal daarom niet optimaal zijn. Ik vind dat Je dit toekomstige bewoners niet aan kunt doen! Een andere geluidsbron komt vermoedelijk van de appartementen zelf: De appartementencomplexen zullen immers gasloos moeten worden. Wanneer luchtunits voor hybride (?) warmtepompen op de daken worden aangebracht zal dat leiden tot veel extra	Zie de reactie onder 7.b. De ontwikkelaar heeft een verzoek om ‘hogere waarden geluid’ ingediend. Uit het akoestisch onderzoek blijkt namelijk dat de wettelijke voorkeurs grenswaarden op de nieuwbouw worden overschreden. De wettelijke maximale ontheffingswaarden worden echter niet overschreden. In dat tussengebied is de Hogere waarden-procedure van toepassing en dient het college van B&W een besluit te nemen op het verzoek van de ontwikkelaar. De afweging van het college is opgenomen in het besluit Hogere waarden geluid, dat in Bijlage 14 bij de plantoelichting is gevoegd. Daarnaast is het zo dat de WHO in oktober 2018 is gekomen met advieswaarden voor geluid op o.a. het gebied van wegverkeer en spoorweg. Dit zijn echter advieswaarden en geen wettelijke geluidnormen. De gemeente dient zich te houden aan de wettelijke normen zoals opgenomen in de Wet Geluidhinder. Voor het eventueel realiseren van warmtepompen zijn in het Bouwbesluit 2012 geluidsnormen opgenomen. Hieraan moet worden voldaan. Deze toetsing vindt plaats bij de omgevingsvergunning.

		geluidsoverlast. Hier wordt niets over gezegd in het ontwerp bestemmingsplan.	
g	21	Voor het grootste deel van de dag zullen wij geen last van schaduwwerking van de nieuw te bouwen hoogbouw. Maar met name in het warme seizoen zal de wijk aan het begin van de avond in de schaduw van de torens vallen. Dit is heel jammer, omdat juist dit de tijden zijn datje nog even in de tuin kunt genieten van de avondzon.	Aan de hand van het bezonningsonderzoek is inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen zijn voor de omgeving, zie bijlage 8 en 9 van de plantoelichting. Hieruit blijkt inderdaad dat het grootste deel van de dagen er geen last zal zijn van de schaduw van het nieuwe complex. Wel zal een beperkt aantal woningen (ten oosten van de ontwikkeling), voor een beperkt aantal uren (in de avond) schaduwhinder ervaren van de nieuwbouw. Voor de woningen Angelagang en Machtildahof is sprake van een beperkte toename van schaduwhinder aan het einde van de dag in de zomerperiode. Er wordt echter wel voldaan aan de 'strenge' TNO-norm, die uitgaat van minimaal 3 uur zonlicht per dag op de vensterbank. Op de overige momenten en in de overige seizoenen is de mate van schaduwhinder vergelijkbaar met de huidige planologische situatie.
h	21, 35	Mijn angst is dat er altijd tussen de gebouwen wind en tocht zal zijn. De berekeningen kunnen van alles aangeven, maar de ervaring is toch wat telt. Rondom de hoge torens in het stadshart ervaar je ook altijd een hevige luchtcirculatie tussen de gebouwen. In hoever ervaren we dit hier ook en valt die wind /tocht neer in de wijk.	Aan de hand van het windhinderonderzoek is inzichtelijke gemaakt wat de gevolgen zijn voor de omgeving, zie bijlage 10 van de plantoelichting. Hieruit blijkt dat er geen ernstige windhinder wordt verwacht. Op de plekken waar het windklimaat matig is zal – afhankelijk van de functie en het gebruik van de ruimte – hier in het verdere ontwerp rekening mee gehouden moeten worden. Bij de verdere inrichting van het dek zal hier rekening mee gehouden worden. Als op de locaties met een matig windklimaat toch verblijfsgebieden of entrees gerealiseerd worden, zal voor een prettig verblijfsklimaat het windklimaat verbeterd moeten worden door het plaatsen van schermen of voldoende, bij voorkeur groenblijvende, begroeiing van voldoende afmetingen.
i	20	De hoogte van de nieuwe gebouwen geeft het gevoel een stuk privacy te verliezen. Het idee dat mensen vanuit de woontoren de omliggende woningen in kunnen kijken.	Zie de reactie onder 6.e.
j	26, 35, 58	Er is sinds 2021 permanent een fijnstofmeter geplaatst in de tuin van een van de leden van het actiecomité. De analyse door de gemeente van de luchtkwaliteit na de bouw komt op veel lagere	Zie de reactie onder 7.a.

		fijnstofwaarden dan de schatting van het actiecomité vlak bij de geplande gebouwen, zeker op bepaalde tijdstippen en dagen. Over de hoeveelheid fijnstof tijdens de bouw wordt in het ontwerp bestemmingsplan helemaal niet gesproken. Deze zal gigantisch zijn, met name als gevolg van de sloop van de twee kantoorgebouwen. Welke maatregelen neemt de gemeente om de hoeveelheid fijnstof tijdens sloop en bouw drastisch te beperken?	
k	26	Waar in het ontwerp bestemmingsplan wordt gesproken over de stikstofproblematiek? Of komt deze pas aan de orde bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning?	In hoofdstuk 5.8 Ecologie, van de bestemmingsplantoelichting, wordt de relatie tot de stikstofdepositie besproken. Stikstofdepositie moet namelijk beschouwd worden in relatie tot eventueel nabij gelegen beschermde natuurgebieden. Het onderzoek naar Stikstofdepositie is in bijlage 6 van de plantoelichting opgenomen.
l	35	Door de hoogte van de nieuwe gebouwen zullen wij een stuk privacy verliezen. Het idee dat mensen vanuit de woontoren onze woning en tuin in kunnen kijken is erg onprettig. Middels 3D tekeningen hebben wij dit reeds kunnen inzien. Wij zullen hiervan zowel in de tuin als in huis hinder ondervinden die wij momenteel niet ervaren. Ik ben daarom tegen hoogbouw en wil laagbouw tot maximaal de hoogte uit het huidige bestemmingsplan waarbij uiteraard voldoende afstand blijft om onze privacy enigszins te waarborgen.	Zie de reactie onder 6.e.
m	35	Zowel tijdens de bouw als na de bouw zal het fijnstofniveau niet hoger mogen worden dan het momenteel is (en dat is al rood gemarkeerd). Bezwaar tegen de huidige plannen vanwege een slecht onderbouwd plan voor de luchtkwaliteit	Zie de reactie onder 7.a. De luchtkwaliteit wordt continu gemonitord. Uit de gegevens van de NSL-tool blijkt dat ter plaatse van de locatie Zuidweg ruimschoots wordt voldaan aan de heersende grenswaarden voor stikstofdioxyde (NO_2) en fijnstof (PM_{10} en $PM_{2,5}$). Het bouwen van een nieuw gebouw met 354 woningen draagt niet in

		waarbij onduidelijk is wat dit betekend voor mijn gezondheid en die van mijn gezin.	betekende mate bij aan de luchtkwaliteit. Daarvoor moeten er veel meer woningen in één keer gebouwd worden.
n	49	Opvallend is dat de aangegeven schaduwmomenten tijdens de meest voordelige tijdsbeelden is weergegeven. In het vroege voorjaar (april/mei) en het vroege najaar (augustus/september) zal de schaduwwerking en de impact op de directe omgeving ten oosten van het bestemmingsplan, met name rond de klok van 16:00 tot 18:00, het grootst is. Waarom zijn deze tijdsbeelden niet meegenomen?	Zie de reactie onder 7.h. Het is gebruikelijk om de schaduwmomenten in maart, juni, september en december te tonen. Dit zijn de momenten dat de zon het laagste, hoogst en half hoog staat. Op zich is dit voldoende om te kunnen concluderen dat er inderdaad aan het einde van de dag op een deel van de omringende woningen een schaduw van de toren overtrekt, maar dat ruim voldaan wordt aan de strenge TNO-norm. Er resteert namelijk meer dan de vereiste minimale 3 uur zonlicht per dag. De schaduwstudies van april, mei, juli en augustus maken die conclusie niet anders. Voor de volledigheid zijn echter ook de tijdsbeelden van april, mei, juli en augustus toegevoegd. Bijlage 8 en 9 bij de plantoelichting zijn hierop aangepast.
o	49	Stikstofonderzoek: onvoldoende blijkt dat de nieuwbouw op het ‘oude’ ZORO tracé en de mogelijke nieuwbouw aan de andere kant van de A12 als ook het bedrijf Nutricia zijn meegenomen in de berekeningen. Hemelsbreed zijn de afstanden vanaf +/- 200 meter eigenlijk erg dichtbij elkaar om ze niet mee te nemen.	Zie de reactie onder 7.a.
p	58	De inkijk maakt een enorme inbreuk op de privacy. Aanpassing van het plan is nodig om de privacy te beschermen. Normaal zou, om inkijk te voorkomen, een afschermende groenstrook met veel groenblijvende heesters van voldoende hoogte geplaatst kunnen worden. Helaas is dit niet afdoende als gevolg van de geplande hoogbouw. Toch vraagt dient u met een voorwaardelijke verplichting in de planregels vast	De inrichting van het groengebied maakt geen deel uit van het bestemmingsplan. Voor het groengebied zal nog een inrichtingsplan opgesteld moeten worden. De ontwikkelaar zal hiervoor een ontwerp maken, in overleg met de gemeente en omwonenden.

		te leggen dat er toch zo’n groenstrook komt en in stand blijft. In de planregels moet worden verwezen naar een beplantingsplan dat als bijlage bij de planregels komt.	
q	58	Bij thuiskomst 's avonds wanneer men van de zon in de tuin wil genieten, valt er door de woontoren een schaduw op de Machtildahof (21 juni 20.00 uur; bijlage 2, pag 502). Wederom een achteruitgang van het woongenot! Het schaduweffect van 23 sept 19.00 / 20.00 uur ontbreekt overigens.	Zie de reactie onder 7.h.
r	71	30 jaar lang is de locatie als te lawaaierig beschouwd om erop te kunnen wonen. De maximale ontheffingen moeten nu worden verleend om de bouw mogelijk te maken. Daarbij is van de meest optimale situatie uitgegaan. 100 km op de snelweg. Dit is een incidentele maatregel tgv bestrijding stikstof. Wie weet of deze 100 km op afzienbare termijn weer naar de bestaande situatie van 130 km wordt opgehoogd. Ook met verhoging van het aantal voorbijrijdende treinen is geen rekening gehouden. Terwijl toch de ‘elke 10 minuten een trein’ belofte is gedaan. Daarmee zou het aantal passerende treinen op korte termijn toch aanzienlijk toenemen en daarmee het geluid. Ook wordt het aantal vliegbewegingen van Zestienhoven uitgebreid. Ook dat betekent dat de geluidsbelasting op dit object alleen maar toeneemt ook bv door intensivering van de verkeersbewegingen door dit en andere projecten binnen de wijk Rokkeveen. Men vergeet mee te nemen dat er nog meer hoogbouw zal worden gepleegd in de wijk Rokkeveen (het van der Valk hotel een km	Zie de reactie onder 7.b en 7.f

		verderop, de hoogbouw bij station Zoetermeer-Oost en de horeca nabij station Zoetermeer (beginpunt van het Entreegebied). Van deze locaties zullen de gebruikers/inwoners allemaal gebruik maken van de Zuidweg. Waarmee de geluidswaarden én de uitstootwaarden alleen maar zullen toenemen zonder dat daar in de berekeningen rekening mee is gehouden. De gemeente stelt dat “de gecumuleerde geluidbelasting vanwege weg- en railverkeer samen, uitgedrukt in wegverkeerslawaai bedraagt tot 68 dB”. Dit is bij de meest gunstige aannames. Het is maw te lawaaierig om nu en in de toekomst daar mensen langdurig te laten wonen.	
s	71	Klimaatbestendig bouwen: niet meegenomen wordt het feit dat meer stenen betekent dat de wijk ook warmer wordt. In verstedelijkt gebied is de temperatuur immers altijd warmer. Dat is iets wat we gezien de opwarming van de aarde niet moeten nastreven door een torenflat te bouwen.	Klimaatadaptief bouwen wordt verder uitgewerkt in de bouwfase. Zo zal het gebouw gasloos worden uitgevoerd en zullen er zonnepanelen worden toegepast. De daken van de parkeergarages worden groen uitgevoerd waardoor de verharding per saldo afneemt. In de huidige toestand is dit 7.550 m² bij elkaar (dus gebouwen en bestrating samen). In de toekomstige situatie is dat 6.178 m² wanneer je de groene daken tussen de gebouwen als groen ziet. De groene daken sluiten aan op het bestaande groengebied. Verder worden maatregelen op gebied van ingebouwde gevelnestkasten toegepast.
t	71	Toelichting paragraaf 5.5 externe veiligheid. Niet onderzocht is het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. De monitorsrapportagebasisnet-spoor-2020 stelt echter dat er over de aanliggende spoorlijn C3 (brandbare) vloeistoffen worden vervoerd.	De spoorlijn Den Haag- Gouda is niet opgenomen in de Regeling basisnet en er vindt dan ook geen significant transport van gevaarlijke stoffen plaats. Om deze reden wordt geconcludeerd dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor niet relevant is vanuit het oogpunt van externe veiligheid voor het plangebied.
u	71	Stikstofdepositie. Wij zijn geen techneuten en kunnen daarmee het rapport Peutz niet narekenen.	Omdat het bouwplan gasloos wordt opgeleverd is er in de gebruiksfase enkel sprake van stikstofemissies vanwege vervoersbewegingen van en naar het plan. De aanlegfase behoeft niet te worden meegerekend.

		Toch vragen wij ons af hoe dit rapport op 0 uitkomt qua depositie voor zowel de bouw van als het gebruik van deze hoogbouw. Daarbij komt dat in de directe omgeving nog meer (hoog)bouw zal komen (te weten het Entree-gebied, het gebied bij station Zoetermeer Oost en het van der valk hotel). Al deze ontwikkelingen worden apart beoordeeld. We kunnen ons niet voorstellen dat de hoogbouw Eleanor geen verhoging van uitstoot tot gevolg heeft. We kunnen ons al helemaal niet voorstellen dat alle ontwikkelingen tezamen geen verhoging van uitstoot zullen geven. Wij bestrijden tevens de stelling dat er tijdens de bouw sprake is van een vrijstelling ten aanzien van de bouw-, sloop- en aanlegactiviteiten en is er geen depositie berekening van de bouwfase in AERIUS meer benodigd. Peutz stelt: De bouw voorziet in de realisatie van ca. 355 woningen, ca. 8.000 m2 aan kantoorfuncties en ca. 500 m2 aan commerciële dienstverlening. Nergens anders in de stukken lezen wij dat er nog voor 8000m2 aan kantoorfuncties bijkomen.	Uit het onderzoek blijkt dat er vanzelfsprekend wel een bepaalde mate van uitstoot is door de verkeersbewegingen die dit gebouw genereert, doch deze uitstoot wordt door de Aerius-tool omgezet in een getal dat aangeeft hoeveel stikstofdepositie plaatsvindt ter plaatse van de dichtstbijgelegen, stikstof-gevoelige, beschermde Natura 2000 gebieden, zoals weidevogelgebied De Wilck, dat op ca 8 km afstand ligt. De Aerius-tool berekent daarvoor 0,00 mol/ha/jaar. Er komt geen 8.000 m2 kantoor bij. Dat is een verschrijving in het onderzoek. Dit is hersteld. Er is een geactualiseerde versie van het Stikstofdepositie-onderzoek toegevoegd in bijlage 7 bij het bestemmingsplan. Er is ruimte voor maximaal 500 m2 commerciële voorzieningen, waaronder o.a. kantoorfuncties.
v	71	Het onderzoek van Peutz toont aan dat het tussen de hoogste gebouwen niet fijn verblijven/spelen zal zijn. Dat is in tegenspraak met de stelling van de gemeente dat het fijn verblijven is in de parkachtige omgeving tussen de gebouwen.	Zie de reactie onder 7.h.
w	71	Wij zijn van mening dat bij de beoordeling van een vormvrij Mer niet is meegenomen dat er sprake is van veel weerstand tegen het bouwen van dit plan.	In een vormvrije Mer wordt globaal bezien wat de gevolgen zijn voor het milieu van de ontwikkeling. Eventuele weerstand uit de omgeving, of bijval van bijvoorbeeld woningzoekenden, is geen onderdeel van een vormvrije Mer.

x	72	Algemeen bekend is dat rond hoge gebouwen windhinder optreedt. Als bewoner van Rokkeveen mag ik verwachten dat de gemeente eerlijk en reëel aangeeft welk effect de wind heeft op de groen- en speelvoorzieningen. Daarbij moet ook worden betrokken dat hoge gebouwen veel schaduw geven. Is het echt nog fijn om te verblijven en te spelen in de parkachtige omgeving tussen de gebouwen? De stelling van de gemeente overtuigt nog niet. Het is ook algemeen bekend dat in verstedelijkte gebieden de temperatuur hoger is dan in landelijke gebieden. En die temperatuur wordt nog hoger gezien de razendsnelle ontwikkelingen van de opwarming van de aarde. Als inwoner van Rokkeveen mag ik verwachten dat de gemeente uitgebreid aandacht besteedt aan dit fenomeen bij nieuwe bouwplannen.	Zie de reactie onder 7.h. t.a.v. windhinder. Zie de reactie onder 7.g. t.a.v. bezonning/schaduw. Zie de reactie onder 7.s. t.a.v. hittestress.
y	71	De woonwijk zal wel degelijk tot intensivering van de verkeersbewegingen leiden en daarmee tot de uitstoot van schadelijke stoffen als stikstof en fijnstof. Eén van ons is bekend met longproblemen. Toename van gemotoriseerd verkeer en daarmee met de uitstoot van gassen en fijnstof en een afname van de luchtkwaliteit is daarom niet acceptabel. Zeker ook omdat in alle berekeningen geen rekening is gehouden met andere ontwikkelingen waar de wijk Rokkeveen last van zal hebben als het 1 km verderop te bouwen van der Valk hotel (ook hoogbouw), de hoogbouw bij station Zoetermeer Oost en de horeca bij station Zoetermeer als onderdeel van het Entreegebied.	Het plan zal inderdaad leiden tot een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen, zie de reactie onder 7.a. Uit de betreffende onderzoeken bij het bestemmingsplan blijkt dat de gevolgen van die toename binnen de wettelijke grenzen voor luchtkwaliteit blijft.

z	35	De gemeente is voornemens om de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor een aantal appartementen los te laten en te verhogen naar een maximale grenswaarde van 53 dB. Ik ben tegen dit voornemen van de gemeente. De gemeente wil dus, het acceptabele geluidsniveau voor de toekomstige bewoners verhogen. Hiermee wil men bewust zorgen voor het verslechteren van het woongenot van de toekomstige bewoners in het appartementencomplex.	Er wordt geen voorkeursgrenswaarde verhoogd, wel wordt een hogere waarde vastgesteld conform de mogelijkheden van de Wet Geluidhinder. Dit vergt een zorgvuldige afweging waarbij maatregelen aan de gevel van het gebouw worden voorgeschreven. Het betreft een verzoek van de ontwikkelaar, gebaseerd op een akoestisch onderzoek, waarop de gemeente een besluit moet nemen. Bij dit besluit Hogere waarde geluid is alleen de ontwikkelaar belanghebbende. Het besluit is juist nodig om het woon- en leefgenot van de nieuwe bewoners te garanderen, door maatregelen aan de gevel voor te schrijven.
8 Zienswijze over het groene veld			
a.	5, 13, 16, 19, 26, 29, 33, 36, 42, 43, 44, 47, 48, 52, 53, 54, 55, 58, 60, 65, 66	Positief dat het groene veld behouden blijft. Door de komst van meer dan 700 nieuwe bewoners is de hoeveelheid groen per bewoner in de buurt echter te klein geworden. In totaal zullen zij gebruik kunnen maken van het enige stukje groen in de buurt (ca. 10000 vierkante meter). De vrees is dat het groene veld overbevolkt zal raken en overbevuild. Gevreesd wordt voor een sterke toename van de hoeveelheid hondenpoep.	De gemeente hecht veel waarde aan groen in de stad en behoud van het huidige buurtgroen is daarbij uitgangspunt. Daarnaast wordt tussen de gebouwen nieuw groen toegevoegd op de daken van de parkeergarage. Verder is op wijkniveau voldoende groen aanwezig – Het Vernedepark aan de andere kant van de A12 en het Burgemeester Hoekstrapark in Rokkeveen liggen op relatief korte afstand. De gemeente hoopt dat het groene veld goed gebruik gaat worden. Het is in eerste instantie aan de gebruikers zelf om het groen netjes te houden en de honden aangelijnd te houden. Overigens is en blijft het groengebied verboden voor honden. Er geldt voor hondenbezitters overal en altijd een opruimplicht. Er is op voorhand geen reden om aan te nemen dat het veld overbevolkt of overbevuild zal raken.
b.	8	In de nieuwe plannen gaat de groenvoorziening op de schop, zonde van de huidige groenvoorziening met veel gebruik van de jeugd die hier een speeltuin en voetbalveld hebben.	De omvang van het huidige buurtgroen blijft behouden. De invulling van het groen zal in overleg met de buurt verder vormgegeven gaan worden. De oppervlakte van het groene veld aan de binnenzijde blijft nagenoeg hetzelfde. De bestrating van het bestaande parkeerterrein verdwijnt. Het dak van de geplande parkeergarage tussen de woonblokken wordt ingericht met gevarieerd groen.

c.	14	De argumenten dat hoogbouw meer groen genereerd is een fabel. Met de huidige bouwplannen verdwijnt er groen en komt en beton voor in de plaats. Hoewel het veld aan de voorzijde gehandhaafd, zullen er aan de andere zijden bomen en ander soorten groen verdwijnen. Het geplande groen tussen de woonlagen gaat dit niet compenseren. Niet qua oppervlakte maar zeker ook niet qua beplanting. Want er zijn maar weinig bewoners die een hoge boom als uitzicht willen hebben. En bomen zijn niet alleen belangrijk voor de luchtkwaliteit maar ook voor de leefbaarheid van de omgeving. Tijdens hitte generen zij schaduw en isolatie. Tijdens hevige regelval kunnen bomen per stuk zo'n 200 liter per dag aan water uit de grond halen. In de warme zomermaanden zorgt de boom niet alleen voor schaduw, maar ook voor het uitscheiden van vocht met de huidmondjes. Dit vocht wordt tijdens warme dagen onbewust als behaaglijk ervaren. Groen maakt mensen rustig. Dat red je niet met rozenbottelstruiken welke weinig onderhoud vragen, overal willen groeien en lekker goedkoop zijn.	Zie de reactie onder 8.b. Dat groen een belangrijk rol speelt in zowel de beleving en kwaliteit van de woonomgeving, als ook op het gebied van klimaatadaptatie, wordt onderschreven. De bestaande bomen aan de zijde van de Moeder Teresasingel en Zuidweg blijven gehandhaafd. De bomen die t.b.v. de bouw aan de zijde van het groene veld worden gekapt worden gecompenseerd in de nieuwe landschappelijke inrichting van het gebied. Bij de verdere planontwikkeling wordt de groeninrichting van het groene veld nader ingevuld, in overleg met omwonenden.
d.	20, 32	Het groene veld moet behouden blijven, zelfs met de matige staat van onderhoud van de afgelopen 20 jaar. Zo is in het zuidelijke deel van het plangebied - waar eerst groen was - nu ook ruimte voor woningbouw. Cliënte meent dat dit gedeelte van de wijk zorgt voor rust, veiligheid en saamhorigheid. Zij wilt dan ook graag dat dit groen en de bomen die hier staan behouden blijven, omdat anders het woon- en leefgenot aanzienlijk wordt aangetast.	Zie de reactie onder 8.a, 8.b en 8.c.

e.	58	Ook heeft cliënt bezwaar aan tegen de wijze waarop de gemeenteraad wordt geïnformeerd over het huidig en toekomstig 'verhard oppervlak'. Zie bijlage 5 (pag. 421 van bijlage 2). Hier wordt gesproken over huidig en toekomstig 'verhard oppervlak': bestaande bebouwd/verhard oppervlak: 7550 m2 ; toekomstig: 7880 m2 (incl. parkeerdek met daktuin; excl. parkeerdek: 6178 m2). Deze verandering lijkt mee te vallen. Volgens deze beredenering komt er zelfs groen bij (op het parkeerdek tussen hoge woontorens)! Hoeveel m2 is er nu bebouwd en hoeveel is er straks bebouwd? Van de huidige 7550 m2 is zeker de helft parkeerterrein/wegdek met een hoogte van o meter! Van de toekomstige 7880 m2 is zeker 80% bebouwd met hoogtes van 13,5 tot en met 67 meter! Er is een groot verschil tussen een weg die verhard is of een parkeerplaats van ca 3775 m2 (= 50% van 7550 m2; nul meter hoog) en een kolossaal gebouw met twee woontorens van 30 m hoogte en 67 m hoogte op diezelfde 3775 m2. Volgens deze voorstelling van zaken blijft het aantal m2 bebouwd/verhard oppervlak gelijk, maar de impact is wezenlijk anders!	In bijlage 5 is een transparant beeld gegeven van de hoeveelheid **verharding** nu en straks. Het gaat dus niet om aan te geven hoeveel bebouwing er nu en straks komt. Daarom is alle verharding, waaronder de parkeerterreinen, meegenomen. Dit is nodig om te kunnen bepalen of er wel of geen watercompensatie nodig is. Daarom is deze bijlage 5 ook onderdeel van Hoofdstuk 5.7 Water. Bijlage 5 heeft dus niet als doel om de gemeenteraad te informeren over de hoogte of de ruimtelijke impact van de nieuwbouw. Daar zijn andere hoofdstukken uit het bestemmingsplan voor. De gemeenteraad weet precies hoe hoog de nieuwbouw wordt.
f.	71	Met de torenflat wordt de samenhang van de groene bestaande ruimte onderbroken ipv versterkt. De bereikbaarheid van het groen wordt ook minder. Er is geen enkele garantie dat de omgeving van de bebouwing toegankelijk blijft. Er moeten immers ook nog een groot aantal fietsen,	Appellant maakt niet duidelijk op welke wijze de torenflat van invloed is op de samenhang van de groene ruimte. De positie van de toren op de hoek Zuidweg/Moeder Teresasingel maakt juist dat de overige open ruimte goed in verbinding met elkaar komt te staan. Het groen tussen de gebouwen wordt geen (prive) tuin, maar blijft openbaar groen en daarmee publiek toegankelijk. Voor fietsen, scooters en

		scooters, scootmobielen enz worden gestald. Ook is onduidelijk of het een prettige speel-en verblijfsruimte zal worden gezien de (val)winden, die hoogbouw oplevert.	scootmobielen wordt in de parkeergarage ruimte voorzien danwel op maaiveld in de bestemming verkeer- en verblijfsgebied, waardoor dit niet ten koste gaat van het groen. Ten aanzien van de verblijfskwaliteit voorziet het windhinderonderzoek in enkele aanbevelingen waarmee bij de inrichting van het groen rekening kan worden gehouden, afhankelijk van het beoogde gebruik. Zo kan de verblijfskwaliteit worden verhoogd en windhinder voorkomen worden.
g.	12	Het veld dat in aangepaste vorm zal blijven bestaan, dreigt met de komst van zoveel nieuwe bewoners een samenscholingsplek te worden, zeker als er ook veel jongeren in het complex komen te wonen. Hoe wordt voorkomen dat overlast zoals in Oosterheem en Buytenwegh kan ontstaan? Onze buurt is relatief veilig, maar vrees nu dat er straks ook bij ons cameratoezicht nodig zal zijn. Het hondenbeleid binnen de gemeente is al een punt van zorg. Er staat bijna nergens aangegeven waar je hond wel of niet (mag) loslopen (dat moet je maar opzoeken in de APV), er wordt niet gehandhaafd op het bij je dragen van zakjes om de poep op te ruimen en er zijn geen prullenbakken waar het poepzakje in gedeponeerd kan worden Bij speelplaatsen staan soms wel vier bakken, maar verder is het allemaal heel magertjes. Advies aan de gemeente om het beleid van de Gemeente Den Haag over te nemen.	Het is niet duidelijk waar de aanname op is gebaseerd dat het groene veld een samenscholingsplek dreigt te worden. Dat is het nu ook niet. Overigens is het juist de bedoeling van een groot groen veld dat mensen elkaar daar ontmoeten voor sport, recreatie of picknick. Men moet er alleen geen puinhoop van maken of overlast veroorzaken. Vanuit de nieuwe woningen is er straks ook zicht op het groene veld dus de sociale controle wordt vergroot. De gemeente is niet verantwoordelijk voor het gedrag van mensen. De gemeente zorgt juist voor aanleg en onderhoud van de parken en het buurtgroen zodat de inwoners daar prettig kunnen vertoeven. Mochten er ongewenste gedragingen plaatsvinden dan kan in het uiterste geval daartegen worden opgetreden. Bij de herinrichting van het terrein zal bezien worden dat er voldoende vuilbakken komen.

9. Zienswijzen over waardevermindering woning, planschade en woongenot			
a.	10	Ons leefgenot wordt ernstig aangetast. Dit alles zorgt voor waarde vermindering van ons huis.	Als u van mening bent dat u planschade lijdt (waardevermindering als gevolg van een planologische wijziging) kan een gemotiveerd verzoek om planschade aan de gemeente worden gericht. Een aanvraag moet binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het planologisch besluit waarop de aanvraag betrekking heeft, worden ingediend. Aan een verzoek om planschade zijn kosten verbonden. De gemeente heeft een Procedure verordening planschade op basis waarvan een verzoek om planschade wordt voorgelegd aan een onafhankelijk en deskundig schadeadviesbureau. Het bureau stelt na een hoorzitting, een advies op dat ter besluitvorming aan het college van B&W zal worden voorgelegd.
b.	12, 26	Er kan geen discussie over bestaan dat het project voor nagenoeg elke woningbezitter in onze buurt leidt tot planschade. Hoewel de bebouwing niet naast mijn voordeur plaatsvindt, voorzie ik ook dat de waarde van mijn woning daalt als deze plannen ongewijzigd doorgang vinden. Feitelijk is dat door het bestaan van de plannen nu al het geval. Hoewel ik begrijp dat planschade in een latere fase aan de orde komt zou het de gemeente (en de projectontwikkelaar sieren als zij nu reeds met de bewoners het gesprek daarover aan gaan of in ieder geval hun visie daarop zouden willen geven.	Zie de reactie onder 9.a.
c.	14	De gemeente en de projectontwikkelaar zijn verantwoordelijk voor de devaluatie van mijn woning. Mocht ik ziek worden, dan zal ik onderzoeken of ik als chronische beroepsziekten mijn claim kan neerleggen bij gemeente en ontwikkelaar. U bent immers beiden (in het belang van de bouw) voornemens om de wettelijke normen te overschrijden.	Zie de reactie onder 9.a.

d.	26, 39	Wanneer het ontwerp bestemmingsplan daadwerkelijk wordt uitgevoerd zal dit zeker leiden tot een waardedaling van de in het nabije gebied gelegen koopwoningen. De planschade, vast te stellen door een taxateur vóór en na de bouw, zal op de gemeente en/of de projectontwikkelaar worden verhaald.	Zie de reactie onder 9.a.
e.	35	Woongenot is lastig uit te drukken in kwantitatieve getallen, het heeft te maken met hoe bestaande bewoners het wonen in de wijk ervaren.. Door de voorgenomen bouwplannen zal mijn woongenot met zekerheid negatief worden beïnvloed doordat hoogbouw letterlijk in onze achtertuin komt te staan. Hierdoor zullen wij fysiek last hebben van schaduwvorming (aan het einde van de dag wanneer wij na een lange dag werken thuis in de tuin zullen zitten, door de ligging zal mijn woning hier zeker last van hebben). Onze zonnepanelen zullen op deze momenten ook een lager rendement hebben (hiervoor zullen wij ook een planschade indienen). Ook de te verwachten privacy en parkeerproblemen dragen niet bij aan het verbeteren van mijn woongenot maar zullen dit doen afnemen.	Zie de reactie onder 9.a
f.	35	Onze woning zal zeer waarschijnlijk in waarde dalen of in het meest gunstige scenario veel minder hard stijgen dan zonder deze hoogbouw pal naast de deur. Het is evident dat hoogbouw met voornamelijk sociale huurwoningen (laag en middenklasse) een grote invloed heeft op de waarde van onze woning. De schade die wij ondervinden van deze waardedaling zal worden verhaald als planschade tezamen met de andere vormen van schade die ik zal ondervinden door de bouwvolumes en grote aantallen woningen.	Zie de reactie onder 9. a.
g.	58	Via de achterkant van de woning is er direct zicht op de locatie. Straks komt men bij zijn huis aanrijden, dan	Zie de reactie onder 9..a.

		torent het appartementencomplex boven zijn huis uit (zie de presentatie d.d. 25-11-2021, sheet 9, zicht vanuit Machtildahof). Dit tast het leef- en woongenot aan en geeft bovendien een enorme waardedaling. Dit plan heeft voor cliënt nadelige gevolgen. Het plan is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	
h.	20, 24, 25,32, 35,37, 51	Een bestemmingsplan dient als bescherming van de omwonenden tegen verkeerde planvorming. Hoewel de omwonenden uiteraard in eerste instantie op zoek zijn naar redelijkheid, zullen zij aan de andere kant weinig andere alternatieven hebben, nadat alle rechtsmiddelen tot in hoogste instantie uitgewonnen zijn, om dan in elk geval tot het claimen van planschade over te gaan. Gelet op het grote aantal woningen dat door deze plannen negatief zal worden geraakt, zal ook de som van alle individuele planschade-claims tot een zeer aanzienlijk bedrag leiden - waarbij opnieuw de vraag rijst of het bijtijds aanpassen van het plan en daarmee het voorkómen van de planschade-claims niet een veel zinvollere oplossing zou zijn. Vanuit de gemeente is niet goed nagedacht over de onevenredige toename van het aantal mensen in deze buurt, waardoor een goede ruimtelijke ordening niet langer kan worden gewaarborgd.	Zie de reactie onder 9..a.
i.	1, 2, 5, 8,9,10, 13, 14, 15, 16,	De huizen, die op korte of langere afstand staan van Eleanor Park (allemaal vrije sector koopwoningen) zullen zeer waarschijnlijk sterk in waarde dalen. Dit zal op de gemeente en de projectontwikkelaar worden verhaald als planschade.	Zie de reactie onder 9.a.

	17,19, 20, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 68, 69, 70		

3. Overzicht aanpassingen ten aanzien van de ontwerpbesluiten

In dit hoofdstuk is een opsomming weergegeven van de aanpassingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan Eleanor Rooseveltlaan 3-29. De aanpassingen betreffen zowel (ondergeschikte) aanpassingen van de plantoelichting, de planregels en de plankaart van het bestemmingsplan als gevolg van ofwel de ingediende zienswijzen, of als ambtshalve aanpassingen.

<u>Aanpassingen Plantoelichting:</u>

- De Mobiliteitstoets in bijlage 2 van de plantoelichting; geactualiseerde versie d.d. 6 september 2022 opgenomen.
Er wordt nu ook rekening gehouden met afwikkeling van het verkeer richting de Tintlaan. En de saldering van de verkeersgeneratie van de huidige situatie is verwijderd, omdat de kantoorfunctie in het bestaande gebouw inmiddels langere tijd is beëindigd. De actualisering leidt niet tot andere conclusies ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

- Onderzoek Stikstofdepositie in bijlage 6 van de plantoelichting: geactualiseerde versie d.d. 15 september 2022 opgenomen.
De actualisering was nodig omdat abusievelijk het bestaande aantal m2 kantoor van 8.000 m2 werd genoemd in plaats van de 500 m2 commerciële voorzieningen die het plan mogelijk maakt. Tevens is het onderzoek aangepast op de geactualiseerde versie van de mobiliteitstoets. De actualisering leidt niet tot andere conclusies ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

- Naar aanleiding van een zienswijze is aan Paragraaf 2.5.4 Hoogbouwvisie, de volgende tekst toegevoegd:

“De Hoogbouwvisie is geen locatieonderzoek. Bij concrete initiatieven zal een locatieonderzoek plaats moeten vinden”.

- Naar aanleiding van een zienswijze is een trillinghinderonderzoek naar spoorwegverkeer uitgevoerd.
Het onderzoek is toegevoegd als Bijlage 15 van de plantoelichting. Tevens is een hoofdstuk 5.12 aan de plantoelichting toegevoegd waarin de resultaten van het trillinghinderonderzoek zijn opgenomen.

- Naar aanleiding van een zienswijze zijn ook de schaduwstudies bestaand en toekomstig in Bijlage 8 en 9 geactualiseerd door ook de beelden van de maanden april, mei, juli en augustus toe te voegen.

- Naar aanleiding van de behandeling van het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan, in het college van B&W d.d.18-10-2022, heeft het college besloten om aan Bijlage 13, ‘Eindverslag Participatie’, de volgende 2 brieven toe te voegen: Het betreft een nagekomen reactie (e-mail) uit de participatie van 17 juli 2021 en een brief van het Actiecomité van 15 juli 2021, met de separate beantwoording daarop van de gemeente. Deze zijn als addendum toegevoegd aan het Eindverslag Participatie. Bijlage 13 is vervangen.

- Naar aanleiding van een zienswijze is de geluidbelasting op de bestaande woningen nader beschouwd. Deze ‘Notitie geluidsbelasting bestaande woningen’, d.d. 5 oktober 2022, is toegevoegd als Bijlage 16.

<u>Aanpassingen Planregels:</u>

- Artikel 1.36 maatschappelijke voorzieningen, is verduidelijkt en komt als volgt te luiden:
  uitsluitend educatieve en medische voorzieningen, zoals bijvoorbeeld instellingen voor bijles, zorginstellingen, alsmede ondergeschikte vormen van niet-zelfstandige detailhandel en/of niet-zelfstandige horeca ten dienste van de gebruikers van deze voorzieningen. Kinderdagverblijven zijn uitgesloten.

- Binnen de bestemming ‘Wonen’ is in artikel 5.1.a, toegevoegd dat het aantal woningen is gemaximeerd op 354.

- Binnen de bestemming ‘Wonen’ is artikel 5.1.c geredigeerd ter verduidelijking. Inhoudelijk is er niets veranderd.

- Binnen de bestemming ‘Wonen’ is artikel 5.3.4. ‘Voorwaardelijke verplichting geluid’, is enigszins geredigeerd ter verduidelijking en de verwijzing naar bijlage 4 is aangepast omdat deze niet juist was. Inhoudelijk is er niets veranderd.

<u>Aanpassing Plankaart:</u>

- Aangrenzend aan het noordelijke bouwblok ligt in de bestemming Groen een aanduiding ‘parkeergarage’, zonder hoogteaanduiding. Er is vergeten om hier de bouwhoogte van 5,5 meter in op te nemen. Dit is nu hersteld.