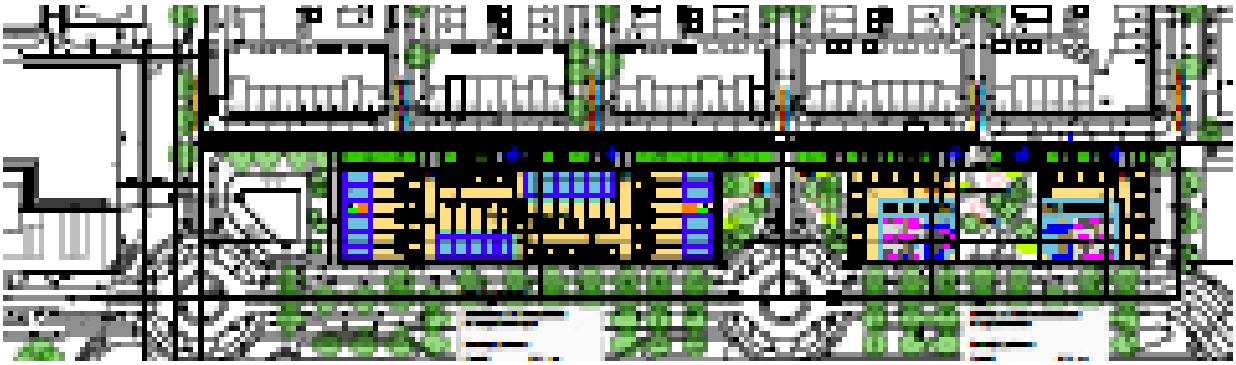


De ontwerptekeningen zijn vaak vanuit de kant van de Hugo de Grootlaan gemaakt. Vanaf deze kant lijkt het of er veel groen voorzieningen zijn. Als je goed naar de bovenstaande tekening kijkt zie je dat het groen wat hier wordt gepresenteerd voornamelijk de bestaande bomen aan de Hugo de Grootlaan zijn waar twee rijbanen doorlopen die door de bomen aan het zicht worden onttrokken. Vanaf het groene veld waar de woningen worden gesitueerd blijft bijna geen zichtbaar groen meer over.

Het is sowieso opvallend dat alle tekeningen vanaf de kant van de Hugo de Grootlaan gemaakt zijn want de huizen komen niet aan de Hugo de Grootlaan maar aan de Hagesteinstraat. Het zou dus logischer zijn om de tekeningen vanuit dat oogpunt te maken. Helaas is er als je van die kant de tekeningen maakt geen groen meer te zien.



Als je van de tekening de Hugo de Grootlaan afsnijdt is bijna al het groen op de tekening verdwenen. Het groen waar de gemeente het over heeft zijn dus de bomen rijen die aan weerskanten van de Hugo de Grootlaan staan. Deze bomen staan naast het gebied waar de gemeente het over heeft. De tekening is ook veel groener dan dat de Hugo de Grootlaan in werkelijkheid is.



In de ontwerp-omgevingsvergunning gaat het nu om 23 ééngezinswoningen en 46 appartementen met eigen parkeerterrein en het aanleggen van vier uitritten aan de Hugo de Grootlaan.

Als ik de verdere aanvraag lees zijn de uitritten niet aan de Hugo de Grootlaan maar aan de Hagesteinstraat!

De nieuwe bouwpercelen bevatten geen enkel nieuw groen aspect.

In het huidige bestemmingsplan zitten bouwoppervlakten. De grootte van de bouwoppervlakten van de woningen komen hier ver overheen.

1.3 Huidige juridische planregelingen

Binnen de huidige bestemming 'Groen' zijn in de toekomstige situatie parkeerplaatsen en in- en uitritten voorzien. Binnen deze bestemming zijn parkeerplaatsen echter niet mogelijk en in- en uitritten zelfs expliciet uitgesloten.

Uit veiligheidsoverwegingen is dit punt in het huidige bestemmingsplan heel belangrijk.

2.2.2 Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Zuid-Holland

Ad. 3 Omgevingskwaliteit

Laag van de stedelijke occupatie

- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp.
- Hoogteaccenten (waaronder hoogbouw) vallen zoveel mogelijk samen met centra (zwaartepunten) en interactiemilieus in de stedelijke structuur.
- Daar waar hoogbouw niet samenvalt met “zwaartepunten” in de stedelijke structuur geeft een beeldkwaliteitsparagraaf inzicht in de effecten, invloed en aanvaardbaarheid van hoogbouw op de (wijde) omgeving.
- Ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.
- Een nieuwe uitbreidingswijk bouwt voort op het bestaande stads- en dorpsgebied en versterkt de overgangskwaliteit van de stadsrand (zie stads- en dorpsranden).
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.

Oosterheem kenmerkt zich door de zichtlijnen. Waardoor je als je aan de ene kant van een straat staat helemaal tot aan het eind van Oosterheem door de straat heen kunt kijken. In het nieuweplan worden deze zichtlijnen dicht gebouwd. Wij wonen op de hoek van de Heinenoordstraat en daar komt een blok dwars te staan en word de zichtlijn over drie verdiepingen dicht gebouwd.

Wij wonen aan de rand van de wijk. Op het stuk tussen de Hugo de Grootlaan en de Hagesteinstraat zouden kantoorpanden komen. Tussen de kantoorpanden zou veel groen blijven. De groenstrook aan de Hagesteinstraat en de speciaal geplaatste heg zouden blijven voor de veiligheid van de huidige bewoners van de Hagesteinstraat. In het huidige bestemmingsplan mogen hier dan ook geen in-uitritten komen en geen parkeerplaatsen. Het groene karakter waar wij onze woningen op hebben gekocht gaat volgens het nieuwe plan geheel verdwijnen.

Als je de wijk Oosterheem van bovenaf bekijkt zie je duidelijke wijken met daartussen groenstroken. In deze groenstroken is soms wel enige bebouwing maar het blijven duidelijk groenstroken. Het nieuwe bestemmingsplan voldoet dan ook niet aan de eis dat het bij draagt aan de ontwikkeling van de karakteristieke kenmerken van de wijk. Het doet eerder afbreuk aan de Karakteristieke kenmerken.

Er mag in het huidige bestemmingsplan op de bouwvlakken 2,3 bij ons voor de deur (????na gaan huidig bestemmingsplan) hoog gebouwd worden. Binnen deze bestemmingen zijn de locaties, waar de complexen zijn voorzien echter expliciet aangeduid met een bouwvlak. De afstand van de bestemming 'Gemengd - 1' tot de dichts bij zijnde bouwvlakken bedraagt circa 46 en 49 meter. Ook moet 3^{e} verdieping aan de kant van de huizen terug springen. In het nieuweplan is de gemeente van plan om op 25 meter 3 verdiepingen hoog te bouwen die niet hoeven terug te springen aan de kant van de huidige bebouwing. Het is eventueel ook mogelijk om er een 4^{e} verdieping op te bouwen. Als je van het huidige bestemmingsplan uit gaat is het niet mogelijk om op 25 meter van de huidige bebouwing hoger dan 1 verdieping te bouwen.

Het feit dat wij nu aan de rand van de wijk wonen word in het nieuwe bestemmingsplan geheel te niet gedaan. Ons vrije groene uitzicht wat zou blijven word een grote stenen muur die licht uit onze huizen weg gaat nemen.

Volgens de gemeente gaan we daar geen last van krijgen maar de randstadrail die verder weg gelegen is dan de toekomstige huizen en die ongeveer net zo hoog is als een huis haalt regelmatig het licht uit onze woningen.

- Ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.

De bebouwing gaat het stedelijke groen- en waterstructuur eerder verstoren dan versterken. Door een groot deel van het groen te verharden zal de waterafvoer moeilijker gaan.

- Een nieuwe uitbreidingswijk bouwt voort op het bestaande stads- en dorpsgebied en versterkt de overgangskwaliteit van de stadsrand (zie stads- en dorpsranden).

Volgens het huidige plan wonen wij aan de rand. De wijken zijn verdeeld in huizenblokken met een duidelijke rand van huizen eromheen. Dit vormt samen een wijk. Tussen de wijken zitten groene stroken met her en der wat bebouwing. De strook grond waar het om gaat zou dus groen moeten blijven met hier en daar wat bebouwing en geen bebouwing met hier en daar wat groen. Door het nieuweplan word er een hele nieuwe wijk binnen de bestaande bebouwing gepland. Het bouwt zeker niet voort op de bestaande stad- en dorpsgebieden. Het gaat op meerdere punten tegen het huidige bestemmingsplan in en past ook niet bij de huidige architectuur van de bestaande wijk.

Met het plan wat de gemeente nu voorlegt worden de inritten en parkeerplaatsen in de groenstrook aan gelegd. Dit gaat zeker tijdens de bouw zeer gevaarlijke situaties opleveren. De functionele breedte van de straat is iets meer dan 4 meter. De gemeente spreekt over een breedte van 5 meter en dat klopt alleen zijn er aan de zijkant van de straat goten aangelegd met putten erin die veel te diep zijn aan gelegd waardoor de zijkanten van de straat gevaarlijk zijn voor fietsers en de automobilisten er liever ook niet met de banden door gaan.



De grote werkbussen kunnen niet in de Hagesteinstraat geparkeerd worden doordat de gemeente lantarenpalen in de parkeervakken heeft geplaatst. Personen auto’s steken al uit over de straat, werkbussen passen zeker niet. De uitstekende werkbussen gaan voor gevaarlijke situaties tijdens het in en uit parkeren zorgen. Door dat de bouwbussen zoveel uitsteken gaat de functionele rijbaan nog smaller worden. Dit betekend dat personen auto’s elkaar niet meer in de straat kunnen passeren. Hier tussendoor moeten dan ook nog de vele fietsers die door de straat komen.




Met bouwhekken die tot aan de rand van de straat geplaatst zullen worden gaan er voor zorgen dat auto's elkaar niet meer kunnen passeren Vrachtwagens passen niet in de Hagesteinstraat. De bocht met de Heinenoordstraat is door personen auto's al niet te nemen doordat deze verkeerd is aan gelegd. Vrachtwagens kunnen deze bocht niet nemen waardoor ze de straat gaan blokkeren. Als er vrachtwagens in de straat staan kunnen er geen personenauto's meer langs. Er heeft jaren lang een vrachtwagen verbod voor de wijk gegolden maar die is voor de ontwikkeling van dit plan opeens verdwenen.



In dezelfde groenstrook heeft de gemeente ondergrondse containers gepland. Dit is geen tijdelijke overlast maar permanent. Als de containers geleegd worden is de straat niet bruikbaar voor ander verkeer en zeker niet voor de auto's die tegenover de containers geparkeerd staan. Als er een storing in de containers zit (en dat gebeurd regelmatig) wordt er een vrachtwagen naast gezet waar de container op geplaatst word totdat de storing is verholpen. Dit kan zo een hele dag duren. De Hagesteinstraat is dan de hele dag geblokkeerd.

Er komen zeer veel fietsers door de straat en langs de Hugo de Grootlaan. Waar wij ook bij horen. De gemeente kan door de manier waarop de woningen gepland zijn geen veilige doorgang voor fietsers tijdens de bouw garanderen. Er wordt zowel aan de Hugo de Groot als aan de Hagesteinstraat gebouwd waardoor de doorgaande fietsroutes geblokkeerd worden.

De ontsluiting van de nieuwe woningen moet daarom aan de Hugo de Grootlaan komen. Dit is heel goed mogelijk want de oude in- uitritten liggen er nog. Toen er nog kinderopvang en kinderdagverblijven aan de Hugo de Grootlaan zaten heeft dit nooit tot problemen geleid. Tevens is er een bushalte waar de bus gewoon op de rijstrook stopt om mensen in en uit te laten.



2.3.3 Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard

- Het woongenot, de belevingswaarde en de recreatieve mogelijkheden op en in het water voor burgers nemen toe;

We hebben het hier over een gebied wat als tijdelijk speelveld gebruikt wordt. Er staan 2 voetbaldoelen op en er word regelmatig een partij voetbal gespeeld. Dit gaat verdwijnen. Hoe kan het woongenot, de belevingswaarde en de recreatieve mogelijkheden toenemen?

2.4.4 Actieplan verkeersveiligheid

Conclusie

Er worden in het plangebied geen nieuwe wegen aangelegd. Bij de ontsluiting op de bestaande wegen wordt rekening gehouden met het concept 'duurzaam veilig'.

De gemeente heeft de Hagesteinstraat niet veilig aan gelegd. De Hagesteinstraat is een geasfalteerde straat met aan weerszijden een goot aangelegd met klinkers. De putten aan weerzijden van de weg zitten veel te diep en zijn gevaarlijk voor fietsers.

Wij vroegen daarom wat de gemeente met de stroom fietsers die door de straatkomen gaat doen. Tot onze grote verbazing kregen we als antwoord **dat fietsers niet meetellen**. Wij willen u graag een aantal argumenten aan de hand doen waarom wij ons hierin niet kunnen vinden en fietser wél mee zouden moeten tellen:

- Zoetermeer doet ieder jaar mee aan een verkiezing waarmee ze fietsstad van het jaar hopen te worden.
- Er zitten om de hoek van onze straat 3 basisscholen. Een deel van deze (vaak jonge) leerlingen gaat per fiets door de Hagesteinstraat naar school.
- Er komen grote groepen scholieren die naar de middelbare scholen gaan door de straat.
- Een groot aantal bewoners gaat regelmatig op de fiets weg.
- Achter de dijk in Oosterheem zitten sportvelden. Deze sportvelden zijn door de gemeente aangewezen als gymvelden voor de middelbare scholen. Dit betekent dat er ongeveer van april tot oktober bij gebruik van één veld er per uur ongeveer 60 leerlingen door de straat fietsen (bij gebruik van 3 velden zijn dat er dus 180 leerlingen per uur). Dit gebeurt zo`n 6 keer per dag.

Fietsers en zeker school gaande kinderen zijn een zeer kwetsbare groep in het verkeer. Zij behoren beschermd te worden en moeten dus wel degelijk worden meegenomen bij de beoordeling of de Hagesteinstraat geschikt is om nóg meer verkeer af te wikkelen.

2.4.6 Programma Duurzaam Zoetermeer (2011)

Conclusie

De voorgenomen woningen zullen op duurzame wijze verwarmd worden (gasloos). Door de woningen ook te voorzien van zonnepanelen wordt aangesloten bij het Zoetermeerse beleid van duurzaam bouwen.

Hoe worden de nieuwe woningen van warmte voorzien? Voor zover wij weten zit onze centrale vol en het is niet de bedoeling dat wij straks storingen krijgen omdat de centrale overbelast is.
Het plaatsen van warmtepompen en daarmee apparaten aan de buitenkant van het huis die geluid gaan maken is nergens terug te vinden. Liggen wij straks de hele nacht wakker omdat woningen duurzaam gebouwd gaan worden?

2.4.7 Parkeerbeleid (2019)

Zone B, een gebied in de schil van het centrumgebied, met een gemiddelde autoafhankelijkheid welke zich kenmerkt door:

- een goede OV-bereikbaarheid met een RandstadRailhalte en/of busdiensten die verbinding geven met minimaal 1 hoogwaardig OV-knooppunt in het centrumgebied;
- de aanwezigheid van goede fietsinfrastructuur;
- een voldoende aanbod aan (dagelijkse) voorzieningen;
- een gemiddeld autobezit van 1,00 auto per huishouden in de afgelopen 5 jaar.

Zone C, een gebied met een hoge autoafhankelijkheid dat zich kenmerkt door:

- relatief weinig openbaar vervoer aanbod in de directe nabijheid de aanwezigheid van goede fietsinfrastructuur maar met grotere fietsafstanden naar centrumgebied;
- een relatief laag aanbod aan (dagelijkse) voorzieningen;
- een gemiddeld autobezit van > 1,10 auto per huishouden in de afgelopen 5 jaar.

De huidige woningen hebben 1,6 parkeerplaats per woning en dit levert al parkeer problemen
Op. Hoe komt de gemeente bij een gemiddelde van 1.10 auto's per huishouding.
In ons rijtje zijn 9 woningen en 15 auto's. Dat is 1.7 auto per huis. Ons rijtje is nog bescheiden met auto's. De rijtjes naast ons parkeren de auto's bij ons voor de deur omdat er bij hun geen plekken meer zijn.
De nieuwe woningen zijn zeker duurder dan de huidige woningen. Dit betekend dat er veel twee verdieners zullen wonen. Zoetermeer is een forenzen stad. Er zullen dus veel huishoudens bij komen met meerdere auto's.

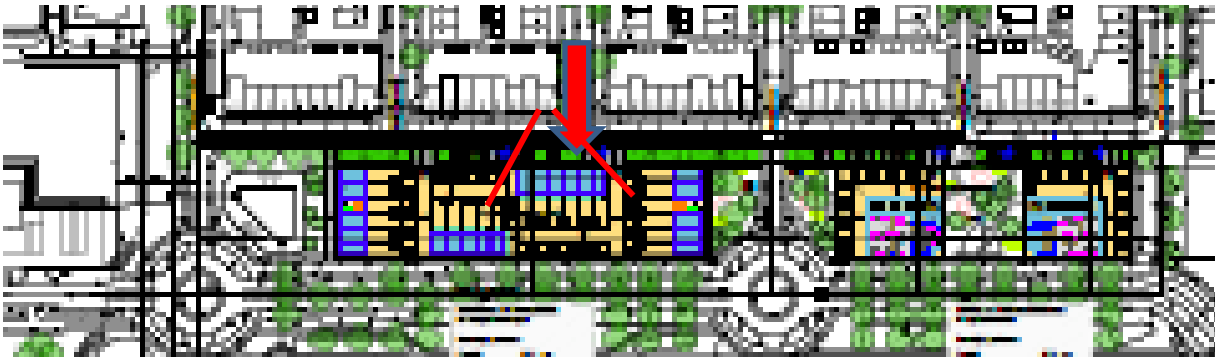
4.1.2 Stedenbouwkundige inpassing

Voldoende diversiteit van gebouwen (afbeelding 4.5) waarborgt het bestaande open en groene karakter en zorgt voor een afwisselend beeld langs de hoofdontsluiting. De repetitie van gebouwen (afbeelding 4.6) zorgt voor een sterke samenhang in de bebouwing en geeft het langgerekte gebied een zekere maat en schaal.

Zichtlijnen

De belangrijkste zichtlijnen die de hoofdstructuur bepalen (Heicopstraat, Peursumstraat) blijven in stand. Een aantal zichtlijnen zoals Hekelingenstraat, Heenvlietstraat, Pernisstraat worden op straatniveau dichtgezet met een tuinmuur. Boven de tuinmuur blijft de zichtlijn intact. De tuinmuur is vanuit stedenbouwkundig oogpunt gewenst om het ongewenste zicht op achterkanten te voorkomen. Twee secundaire zichtlijnen worden volledig onderbroken door laagbouwwoningen, iets wat onvermijdelijk is bij een functiewijziging van bedrijven naar wonen in combinatie met de vereiste alzijdigheid. De zichtlijnen langs de zijkanten van de buurt blijven in stand. De opzet van het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan wordt weliswaar genuanceerd maar zeker gerespecteerd

Het is wel iets meer dan alleen de tuinmuur die de zichtlijn belemmert. Het huizenblok staat pal dwars op de Heinenoordstraat!! En dat beperkt ons uitzicht enorm! Zie het gedeelte tussen de twee lijntjes waarbinnen we straks géén vrij uitzicht meer hebben.



De zichtlijnen worden helemaal dicht gebouwd, Er komt een lange muur tegen over de Hagesteinstraat. Er blijft totaal geen groen uitzicht over.
Wij wonen op een hoek en hebben het huis uitgezocht omdat er met de zichtlijnen altijd vrij uitzicht voor ons huis zou zijn. Doordat de gemeente de zichtlijnen de woningen geheel gaat ommuren kunnen wij vanuit de begane grond geen groen meer zien. Dat de zicht lijnen op de 1e verdieping gehandhaafd blijven is leuk maar wij leven het meest op de begane grond.

Bovendien wonen wij op de hoek van de Heinenoordstraat en hier worden de zichtlijnen drie hoog dicht gebouwd. Dit beperkt niet alleen het groene uitzicht maar dit beperkt het gehele uitzicht.

De tuinmuur is vanuit stedenbouwkundig oogpunt gewenst om het ongewenste zicht op achterkanten te voorkomen.

Doordat de woningen niet op 46 meter maar op 25 meter gebouwd gaan worden is onze privacy volledig weg. Op de 1e verdieping hebben wij de badkamer aan de voorkant van de woning zitten. Deze badkamer heeft twee ramen van 1 meter breed en 1.80 meter hoog. Wat doet de gemeente om onze privacy te waarborgen?

4.1.3 Landschappelijke inpassing

Het plangebied is momenteel ingericht als grasland en kent daarmee een groen karakter, zonder bijzondere kwaliteit. In de toekomstige situatie is ruimte gereserveerd voor een groene inpassing van de woningbouw. Zo wordt de groene loper, die Oosterheem dooradert, in het plangebied doorgetrokken.

Er komt een grote lange muur. De ruimte voor groen is vanuit onze woningen niet te zien. Hoezo de groene loper wordt door getrokken?

De bestaande haag binnen het plangebied langs de Hagesteinstraat en Puttershoekstraat komt te vervallen, in verband met nieuwe openbare parkeerplaatsen, inritten, containerlocaties en voetpaden. Rekening houdend met de hiervoor benodigde aanpassingen, bedraagt de totale toename van groen in het plangebied ten opzichte van het bestemmingsplan per saldo circa 650 m2. De

vervallen hoeveelheid groen wordt binnen het plangebied dus (ruimschoots) gecompenseerd. Op het inrichtingsplan is dit weergegeven.

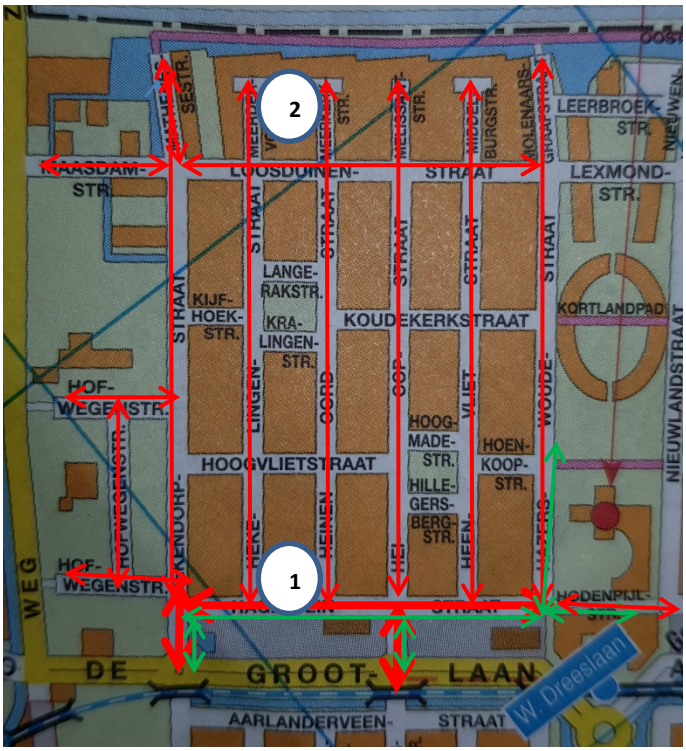
De haag is voor de veiligheid van de bewoners neergezet. In het huidige bestemmingsplan zou de bouw en alle bouwmaterialen incl. de bouwauto's zouden aan de andere kant van de haag blijven. Dit omdat de Hagesteinstraat een smalle weg is. Bouw verkeer gaat voor grote opstoppingen en blokkades leiden.
Containers in de straat gaan ook gevaarlijke situaties opleveren en zeker tot veel overlast leiden. Zeker op de momenten dat ze geleegd worden of dat er storingen zijn. Ook dit zal voor blokkades zorgen.
De bouwoppervlakten in het huidige bestemmingsplan zijn veel kleiner. De groenstrook en de haag gaan verdwijnen. Maar er blijft wel veel meer groen over. Is dit achter de muren die geplaatst gaan worden en dus niet vanaf de buitenkant te zien?

4.2 Verkeer en parkeren

De voorgenomen ontwikkeling heeft gevolgen voor de bestaande verkeerssituatie en ontsluiting. Om inzicht te bieden in de mate van verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling, dient de verkeersaantrekkende werking te worden bepaald. Daarvoor is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie wordt uitgegaan van een gemiddelde weekdag. Voor de rijwoningen wordt gerekend met het kencijfer van het type woning: koop, huis, tussen/hoek. Op grond van de CROW-richtlijnen geldt voor dergelijke woningen een verkeersgeneratie van 6,2 motorvoertuigen per woning. Hierbij is het uitganspunt dat de locatie ligt in de schil van het centrum in een zeer stedelijk gebied. Voor de appartementen wordt gerekend met het kencijfer van het type woning: koop, appartement, duur. Dit is worst-case ingeschaald omdat de exacte verdeling naar segment voor de appartementen nog niet volledig duidelijk is. Op grond van de CROW-richtlijnen geldt voor dergelijke woningen een verkeersgeneratie van 6,2 motorvoertuigen per woning

Verkeersbewegingen

Hieronder staat een tekening van onze wijk. De rode lijnen zijn de verkeersbewegingen van en naar de huizen achter de Hagesteinstraat en de groene lijnen zijn de verkeersbewegingen van en naar de school.



Huis 1 staat aan de Hagesteinstraat. Zoals u kunt zien de straat waar al het verkeer doorheen moet wat de wijk inkomt en wat de wijk uitgaat.

Huis 2 staat achter aan de dijk in een doodlopende straat. Volgens de berekeningen van de gemeente hebben beide huizen even veel verkeersbelasting.

Gemeente-ambtenaren leggen er dan ook steeds de nadruk op dat bewoners -volgens de berekeningen- geen overlast kunnen ervaren.

Dat is het probleem met gemiddelden en normeringen.

Zoals het bovenstaande plaatje aan geeft is het niet reëel om met gemiddelden te werken aan gezien bijna al het verkeer door de Hagesteinstraat komt.

Het plan leidt in het totaal tot een verkeersaantrekkende werking van 1.030 motorvoertuigbewegingen per weekdag.
In de huidige situatie kennen de gronden waarop de ontwikkeling is voorzien, de bestemming 'Gemengd - 1'. Deze gronden kennen een gezamenlijke omvang van circa 21.100 m². Binnen deze bestemming is de realisatie van verschillende functies toegestaan. Om de huidige verkeersaantrekkende werking te bepalen is gebruik gemaakt van het kencijfer voor kantoor zonder baliefunctie. Dit wordt gezien als een worst-case kencijfer omdat de meeste toegestane functies (afhaalcentrum, sportschool, horeca etc.) een hoger kencijfer kennen en de uitkomst voor de toekomstige situatie daarmee gunstiger zou zijn.

Type woning	**Maximale verkeersgeneratie**	**Aantal**	**Verkeersgeneratie**
Kantoor (zonder baliefunctie)	4,7 per 100 m² bvo	211	992
Totaal			**992**

Tabel 4.2: verkeersgeneratie huidige situatie.

Ten opzichte van de juridisch-planologisch toegestane situatie zorgt de voorgenomen ontwikkeling in de meest ongunstige situatie dus voor een beperkte toename van 38 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

De gemeente gaat hier helemaal aan het feit voorbij dat de in en uitritten in het huidige plan aan de Hugo de Grootlaan gesitueerd zijn en dat in het nieuwe plan alle in en uitritten aan de Hagesteinstraat komen. Er kom dus geen 38 vervoersbewegingen bij maar de volledig 1030 per werkdag.

De Hugo de Grootlaan en Aletta Jacobslaan zijn belangrijke verkeersaders, zogenaamde gebiedsontsluitingswegen, als onderdeel van de hoofdwegenstructuur in Zoetermeer. Deze wegen zijn bedoeld om veilig en vlot door te stromen. In het belang van een veilige en vlotte doorstroming van het snelverkeer op gebiedsontsluitingswegen blijft het aantal aansluitingen van erftoegangswegen beperkt.
Bovendien ligt langs de Hugo de Grootlaan en Aletta Jacobslaan een tweerichtingenfietspad. Extra aansluitingen van erftoegangswegen zijn een risico voor de fietsveiligheid. Ook vanuit dit oogpunt moeten het aantal aansluitingen tot een minimum beperkt worden.
Het ontsluiten van (een deel van) de nieuwe ontwikkeling via een aansluiting op het wegvak tussen de rotonde en het kruispunt (aan de smalle zijden van het plangebied) is vanwege de korte lengte van circa 30 meter niet verkeersveilig. Een (erf)aansluiting op het korte wegvak zo dicht bij de rotonde kan in voorkomende gevallen leiden tot terugslag tot op de rotonde, waardoor de doorstroming op de gebiedsontsluitingswegen kan stagneren. Zo dicht op de rotonde zijn verstoringen als gevolg van aansluitingen met uitwisseling van verkeer niet wenselijk. Dit kan leiden tot onverwachte reacties die een risico zijn voor de verkeersveiligheid.

De Hagesteinstraat is te smal aangelegd en heeft aan beide zijden een strook met veel te diep liggende putten. De bocht in de Hagesteinstraat met de Heinenoordstraat is zo aan gelegd dat hij met een personen auto niet te rijden is. Extra verkeersbewegingen in de Hagesteinstraat zijn dan ook niet wenselijk.
Er komen dagelijks veel fietsende kinderen door de straat. Zij gaan of naar de middelbare school of naar de gym velden die achter in de wijk liggen. Met deze kwetsbare groep houdt de gemeente geheel geen rekening.
Volgens de gemeente is het niet veilig dat er in/uitritten komen aan de Hugo de Grootlaan terwijl de oude uitritten er nog liggen. Er hebben verschillende kinderopvang gelegenheden gezeten en dat heeft nooit voor problemen gezorgd. Tevens is er een bushalte die binnen de 30m.van een rotonde ligt waar de bus op de rijstrook stopt om mensen in en uit te laten gaan.
Tevens is binnen 30 meter van de rotonde Hugo de Grootlaan- Benthuizensttraat- Hekendorpstraat een uitrit naar de parkeerplaats van het restaurant Hudson.



De uitritten aan de Hagesteinstraat gaat meer gevaar opleveren dan de uitritten aan de Hugo de Grootlaan.
Door de uitritten aan de Hugo de Grootlaan te leggen en de huizen met de gevels aan de Hugo de Grootlaan te bouwen kun je ruimte creëren om ook de parkeerplaatsen en ondergrondse containers op de strook te bouwen. Dit voorkomt zeer gevaarlijke problemen op de Hagesteinstraat.

De uitwisseling van verkeer (tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen) vindt nu plaats op rotondes. Een rotonde is de meest verkeersveilige kruispuntoplossing, omdat de snelheid van het verkeer op de rotonde laag ligt.

Hoeveel ongelukken gebeuren er op de genoemde rotondes? Er worden vooral veel fietsers en voetgangers aan gereden.

De Hagesteinstraat en Puttershoekstraat hebben een rijbaanbreedte van ruim 5 meter en zijn daarmee prima geschikt voor personenauto- en fietsverkeer in beide rijrichtingen. Voor dit soort woonstraten (erftoegangswegen) wordt normaliter in de uitgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer een maximumaantal van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal aangehouden. De Hagesteinstraat en Puttershoekstraat zijn met een rijbaanbreedte van ruim 5 meter breder dan het minimumprofiel (4,80 meter, CROW) maar minder breed dan het ideale profiel (5,50 meter, Handboek Openbare Ruimte gemeente Zoetermeer; of 5,80 meter, CROW). De Hagesteinstraat en Puttershoekstraat zijn daarom minder geschikt om het maximumaantal voertuigbewegingen van 5.000 tot 6.000 te verwerken. Vanwege het iets smallere profiel moet een ideale bovengrens van 4.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal worden aangehouden.

Op basis van het verkeersmodel (V-MRDH 2.8, zie onderstaande uitsnede) verwerkt de Hagesteinstraat op het drukste gedeelte nu circa 3.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. Op de overige gedeelten verwerken beide straten veel minder verkeer. Procentueel zal de toename op de rustige wegvakken het grootst zijn, maar ver onder de 4.000 motorvoertuigen per etmaal blijven. Het drukste deel van de Hagesteinstraat krijgt wel wat verkeer, maar relatief gezien niet zoveel dat dit tot problemen leidt (en het blijft ruim onder de 4.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal). Het verkeer rijdt primair van/naar de gebiedsontsluitingswegen en dus niet in grote aantallen verder de woonbuurt in.

De functionele breedte van de rijbaan is ruim 4meter. Dit komt doordat de gemeente de putten veel te diep heeft aan gelegd. Hierdoor voldoet de straat niet aan de minimale 4.80 meter.
Er komen volgens de gemeente in het nieuwe plan 1030 bewegingen bij per etmaal. Als je dit bij de huidig 3000 optelt zit je over de 4000 heen.
Als er 480 woningen in de wijk staan kom je met 6.2 verkeersbewegingen per woning al aan 3000 verkeersbewegingen in de Hagesteinstraat. Er staan in de wijk geen 480 woningen maar veel meer. Bij 600 woningen zijn er al 3700 verkeersbewegingen in de straat. Als er nog 1000 bewegingen bij komen dan zit de gemeente op 5000 verkeersbewegingen per etmaal. Wij denken dat het werkelijke aantal woningen richting 800 gaat en daardoor komt er volgens de schattingen van de gemeente zonder de nieuwbouw al te veel verkeer door de straat.

Zoals gebleken uit voorgaande conclusie voorziet het nieuwe plan dat door deze bestemmingswijziging mogelijk wordt gemaakt in zijn eigen parkeerbehoefte. Het plan heeft daarmee geen gevolgen voor de huidige parkeersituatie.
In verband met noodzakelijke wijzigingen aan de zuidoostkant van het plangebied is de parkeerdruk onderzocht (zie hiervoor bijlage 3). In dit gebied dienen 10 bestaande openbare parkeerplaatsen verwijderd te worden in verband met de aanleg van nieuwe inritten en ondergrondse afvalcontainers. In het bouwplan en de bijbehorende parkeerbalans is er op basis van de gehanteerde parkeernota een overschot van 7 parkeerplaatsen (afgerond) op de Puttershoekstraat voorzien (openbaar parkeren). Van de 10 vervallen parkeerplaatsen zouden er op basis van een eerdere telling slechts 2 gecompenseerd te hoeven worden. In werkelijkheid worden er dus 7 gecompenseerd, aangezien dat het overschot aan openbare parkeerplaatsen betreft dat in het plan wordt gerealiseerd. Er wordt dus enerzijds op basis van het woningbouwprogramma voldaan aan het benodigde aantal bezoekersparkeerplaatsen, en anderzijds vervallen er per saldo dus nog slechts 3 openbare parkeerplaatsen (ten opzichte van de voorgaande situatie).
De gemeente heeft de open parkeerplekken geteld maar heeft ze ook de illegaal geparkeerde auto’s in het gras geteld. 7 plekken over met 15 auto’s in het gras levert niet 7 plekken op maar min 8 plaatsen. Volgens de gemeente zij er tellingen gedaan tijden haal en breng momenten van de scholen. Die zijn iedere keer net wat te vroeg gedaan.

Op eigen terrein is op basis van de parkeernorm een nog ruimer overschot aan privé parkeerplaatsen aanwezig. Er is daarom geen parkeeroverlast te verwachten vanuit de bewoners van het bouwplan.

Gebied A	ppl.	137	ppl. bezet	%	toelichting
Maandag	1-okt-18	08:00 uur	61	45	
Dinsdag	2-okt-18	14:00 uur	62	45	
Dinsdag	2-okt-18	23:00 uur	124	91	nacht
Woensdag	3-okt-18	12:00 uur	71	52	
Woensdag	3-okt-18	20:00 uur	103	75	avond
Donderdag	4-okt-18	08:00 uur	98	72	
Donderdag	4-okt-18	23:00 uur	129	94	nacht
Zaterdag	6-okt-18	14:00 uur	85	62	
Zaterdag	6-okt-18	20:00 uur	115	84	avond
Dinsdag	3-sep-19	15:15 uur	66	48	
Dinsdag	3-sep-19	19:00 uur	107	78	
Dinsdag	3-sep-19	23:00 uur	120	88	nacht
Donderdag	5-sep-19	08:15 uur	103	75	
Donderdag	5-sep-19	19:00 uur	104	76	
Donderdag	5-sep-19	23:00 uur	114	83	nacht

Gebied B	ppl.	309	ppl. bezet	%	toelichting
Maandag	1-okt-18	08:00 uur	235	76	haal/breng tijd
Dinsdag	2-okt-18	14:00 uur	257	83	haal/breng tijd
Dinsdag	2-okt-18	23:00 uur	181	59	
Woensdag	3-okt-18	12:00 uur	247	80	haal/breng tijd
Woensdag	3-okt-18	20:00 uur	175	57	
Donderdag	4-okt-18	08:00 uur	264	85	haal/breng tijd
Donderdag	4-okt-18	23:00 uur	192	62	
Zaterdag	6-okt-18	14:00 uur	148	48	
Zaterdag	6-okt-18	20:00 uur	187	61	
Dinsdag	3-sep-19	15:15 uur	245	79	haal/breng tijd
Dinsdag	3-sep-19	19:00 uur	170	55	
Dinsdag	3-sep-19	23:00 uur	178	58	
Donderdag	5-sep-19	08:15 uur	240	78	haal/breng tijd
Donderdag	5-sep-19	19:00 uur	178	58	
Donderdag	5-sep-19	23:00 uur	186	60	

De bovenstaande tabellen geeft de parkeertelling van de gemeente aan. De bovenste is van de Hagesteinstraat en de onderste van de Hodenpijlstraat. De gemeente geeft 8.00 uur aan als haal/brengtijd. De scholen beginnen pas om 8.45uur. De metingen zijn voor haal/brengtijd dus veel te vroeg. Om 15.00 uur gaan de scholen wel uit maar een heleboel kinderen zitten in de kinderopvang of naschoolse opvang. Hierdoor liggen de pieken niet om 15.00 uur maar tussen 17.00uur en 18.00 uur. In die tijd heeft de gemeente geen metingen gedaan.

Tevens zitten wij ons af te vragen of de gemeente de illegaal geparkeerde voertuigen in het gras en op de stoepen heeft mee geteld. Als er 25 auto's illegaal geparkeerd staan en er zijn 10 parkeerplekken vrij zin er geen plus 10 parkeerplaatsen maar min 15 parkeerplaatsen.




De nieuwe woningen krijgen een parkeerplek op eigen terrein maar als ze daar niet parkeren maar gewoon op de openbare wij kunnen wij daar niks tegen doen. Wij mogen niet op hun plek gaan staan.
Gezien het feit dat het duurdere woningen zijn zullen er veel tweeverdieners gaan wonen. Is het reëel van de gemeente om te stellen dat die maar 1 auto per huishouding hebben?

5.2 Geluidhinder

Bron- en overdrachtsmaatregelen in de vorm van bijvoorbeeld een stiller wegdek of een scherm zijn in deze stedelijke situatie vanuit stedenbouwkundig en verkeerskundig oogpunt niet mogelijk. Zonder maatregelen voldoet het plan niet aan de voorwaarden uit het hogere waarden beleid van gemeente Zoetermeer. Zonder scherm is bij een aantal woningen geen sprake van een geluidluwe buitenruimte. Uit het onderzoek blijkt dat een scherm van 2 m hoog op de in bijlage 5 van het akoestisch onderzoek, derde en vierde afbeelding aangeduide plaatsen tussen de grondgeboden woningen langs de Hugo de Grootlaan en de Aletta Jacobslaan er toe leidt dat alle grondgebonden woningen een geluidsluwe buitenruimte hebben. De massa van dit scherm moet minimaal 10 kg/m^2 zijn.

Als alle gevels van de nieuwe woningen naar de Hugo de Grootlaan geplaatst worden zorgen de gevels al grotendeels voor de geluidsvrije buiten ruimtes. Hierdoor is het niet noodzakelijk om alles te ommuren waardoor het al een stuk vriendelijker oogt.
Er wordt gesproken over ventilatie voorzieningen, zijn deze geluidloos of worden die buiten de muren geplaatst zodat de huidige woningen er last van hebben?

5.6 Water

Binnen de bestemming 'Wonen' maken de bouwvlakken maar een klein deel uit van de totale oppervlakte. Op de overige gronden is voorzien in de realisatie van erftoegangswegen, parkeervoorzieningen, tuinen en openbare ruimtes. Het is aannemelijk dat het overige deel van de woonpercelen in de toekomstige situatie voor een groot deel verhard wordt, ofwel met erfbebouwing ofwel met (sier)bestrating e.d. Hierbij kan de vuistregel worden gehanteerd dat maximaal 90% van de resterende oppervlakte verhard wordt. De totale oppervlakte van de bestemming 'Wonen' bedraagt 17.359 m^2. Het resterende oppervlak bedraagt (17.359 - 5.181) = 12.178 m^2. Als hiervan 90% verhard wordt, bedraagt het verharde oppervlak binnen de rest van de bestemming 'Wonen' 10.960 m^2.

In het huidige bestemmingsplan is het te bebouwen oppervlakte veel kleiner en blijft er meer groen voorziening over.

5.7 Bedrijven en milieuzonering

5.7.3 Milieuzonering in het plan

Ten noordwesten van het plangebied is de bestemming 'Gemengd - 1' gelegen. Binnen deze bestemming zijn inrichtingen van de ten hoogste milieucategorie 2 toegestaan. Hierbij geldt een richtafstand van 30 meter. De afstand van de grens van deze bestemming tot de grens van de toekomstige woonbestemmingen bedraagt op twee plekker minder dan deze 30 meter. De feitelijke afstand bedraagt bij de westelijke woonbestemming, waar gestapelde woningen zijn voorzien, circa 25 meter. Voor de oostelijke woonbestemming, waar gestapelde woningen zijn voorzien, circa 28 meter. De richtafstand wordt niet gerespecteerd.

Binnen deze bestemmingen zijn de locaties, waar de complexen zijn voorzien echter expliciet aangeduid met een bouwvlak. De afstand van de bestemming 'Gemengd - 1' tot de dichtsbijzijnde bouwvlakken bedraagt circa 46 en 49 meter. De richtafstand wordt daarom alsnog gerespecteerd.

5.7.4 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering zorgt niet voor belemmeringen.

Volgens ons wordt de richtafstand van het huidige bestemmingsplan niet gerespecteerd. Er wordt op 25 meter i.p.v. 46 meter gebouwd.

6.2 Bestemmingsregels

6.2.1 Flexibiliteitsregels

In het bestemmingsplan is in sommige gevallen een bevoegdheid opgenomen zodat burgemeester en wethouders ontheffing kunnen verlenen van de regels. De ontheffing is bedoeld om in concrete situaties een beperkte afwijking van de regels toe te staan. Hierdoor mag geen ruimtelijk ongewenste situatie ontstaan.

Voordat ontheffing wordt verleend, wordt een nadere planologische afweging gemaakt. Deze afweging vindt plaats aan de hand van de volgende ruimtelijk relevante aspecten:

Straat- en bebouwingsbeeld

Bepaalde buurten en straten ontlenen hun kwaliteit aan het ruimtelijk beeld, een ruimtelijke samenhang, bijvoorbeeld verspringende rooilijnen, dwarskappen. Nieuwe bebouwing en uitbreiding van bestaande bebouwing mag geen aantasting vormen van dit karakteristieke straat- en bebouwingsbeeld, maar moet daarin passen.

Sociale veiligheid

Het betreft hier het voorkomen van sociaal onveilige plekken, zoals smalle onoverzichtelijke plekken in het (semi) openbaar gebied. Ook het voorkomen van bijvoorbeeld situaties waarbij de (semi) openbare ruimte aan beide zijden wordt begrensd c.q. begeleid door lange blinde gevels of muren.

Verkeersveiligheid

Gedacht wordt hier bijvoorbeeld aan de noodzaak tot het vrijhouden van zichthoeken.

Gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken

Het gaat hier om het criterium dat een uitbreiding van bebouwing geen onevenredige aantasting mag vormen voor de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen en bouwwerken. Hier spelen bijvoorbeeld aspecten als uitzicht, lichttoetreding en bezonning van tuinen een rol.

Wij vinden dat de gemeente nog eens goed naar de veiligheid van de plannen moet kijken. Ook vinden wij dat de karakteristieke straat en bebouwingsbeeld niet wordt gehandhaafd. Door de plaatsing van de in en uitritten aan de Hagesteinstraat gaan er gevaarlijke situaties ontstaan. Zeker op de momenten dat er veel verkeer naar de scholen gaat. Tevens gaat de gemeente door de ondergrondse containers in de Hagesteinstraat te plaatsen gevaarlijke situaties creëren. Blokkade van de straat doordat de containers geleegd worden of doordat de containers defect zijn gaan ook ontstaan.

Tevens vinden wij dat door het nieuwe plan ons uitzicht te niet wordt gedaan. De beloofde groene strook gaat verdwijnen en de zichtlijnen worden ook dicht gebouwd. De gemeente stelt dat wij geen last zullen ondervinden van beperkte licht toetreding in onze woningen. De woningen komen aan de zon kant van de huidige bebouwing en worden veel dichterbij geplaatst dan in het huidige bestemmingsplan. Doordat de randstadrail beweegt valt het op als hij schaduw in onze woningen werpt. Hier hebben wij last van. De randstadrail staat op meer dan 50 meter van ons huis en is ongeveer even hoog als een huis. Hieruit kunnen wij constateren dat er wel degelijk beperkte lichtinval in onze huizen komt.