Nota van beantwoording zienswijzen en nota van wijzigingen ontwerpbestemmingsplan H. de Grootlaan – A. Jacobslaan

met ontwerpbesluit hogere waarden geluid
en ontwerp-omgevingsvergunning

Gemeente Zoetermeer
12 oktober 2021

1. Inleiding

Ten behoeve van de ontwikkeling van de gronden direct ten noorden van de Hugo de Grootlaan en Aletta Jacobslaan naar een woongebied wordt momenteel een bestemmingsplanherziening voorbereid.

Op 15 juni 2021 hebben Burgemeester en wethouders van Zoetermeer ingestemd met het ontwerpbestemmingsplan, het daarbij horende ontwerpbesluit hogere waarden geluid en de ontwerp omgevingsvergunning voor de eerste fase (bestaande uit 69 woningen, waarvan 23 eengezinswoningen en 46 appartementen aan de Hugo de Grootlaan). De besluiten voor de ontwikkeling worden gecoördineerd voorbereid.

Het ontwerpbestemmingsplan, het ontwerpbesluit hogere waarden geluid en ontwerp-omgevingsvergunning hebben met ingang van vrijdag 25 juni 2021 gedurende 6 weken ter inzage gelegen met de mogelijkheid tot het indienen van schriftelijke en mondelinge zienswijzen. Hiervan is op de gebruikelijke wijze kennisgegeven door een publicatie in het Gemeenteblad en de Staatscourant. Daarnaast is de publicatie en bijbehorende stukken op de gemeentelijke website geplaatst.

In deze nota worden de binnengekomen zienswijzen samengevat en van een beantwoording voorzien, met een voorstel gericht aan de gemeenteraad respectievelijk het college om het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit hogere waarden geluid en de ontwerp-omgevingsvergunning naar aanleiding van de zienswijzen al of niet gewijzigd vast te stellen.

2. De zienswijzen

Naar aanleiding van de terinzagelegging van de stukken zijn 7 schriftelijke zienswijzen ontvangen, waarvan twee zienswijzen door dezelfde persoon. Alle zienswijzen zijn binnen de termijn van zes weken ingediend en daarmee ontvankelijk.

Vanwege de privacywetgeving zijn naam en adres van de indieners in dit openbare stuk niet weergegeven. Er is een genummerde lijst van de indieners met naam en adres. De indieners krijgen deze nota toegezonden met vermelding van het nummer dat hun zienswijze heeft gekregen. De indieners krijgen een uitnodiging voor het bijwonen van de hoorzitting tijdens de raadscommissie-vergadering waarin het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan wordt besproken.

Horen van de indieners van zienswijzen

Uit de inhoud van de zienswijzen blijkt dat enkele punten van de zienswijzen specifiek betrekking hebben op de ontwerp- omgevingsvergunning. De punten met betrekking tot de ontwerp-omgevingsvergunning zijn in deze nota blauw gekleurd. De concept beantwoording van deze punten worden in een ambtelijke hoorzitting behandeld. Indieners van een zienswijze worden uitgenodigd om bij deze hoorzitting aanwezig te zijn en hun bezwaren voor wat betreft de ontwerp- omgevingsvergunning nader toe te lichten.

Indieners van zienswijzen die betrekking hebben op het ontwerpbestemmingsplan worden uitgenodigd om hun zienswijze tijdens de inhoudelijke behandeling van het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan mondeling toe te lichten.

Weergave zienswijzen

In dit document is de beantwoording per onderwerp weergegeven. Per onderwerp is aangegeven hoeveel indieners van zienswijzen dit onderwerp naar voren hebben gebracht.
De zienswijzen hebben geleid tot een enkele wijzigingen van de ontwerpbesluiten.
In hoofdstuk 3 is een opsomming weergegeven van de aanpassingen ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunningen. De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassingen van het ontwerpbesluit hogere waarden geluid.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de zienswijzen samengevat weergegeven in de tabel. Per onderdeel is de zienswijze beantwoord en is aangegeven of deze heeft geleid tot een aanpassing ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan en/of de ontwerp-omgevingsvergunning.

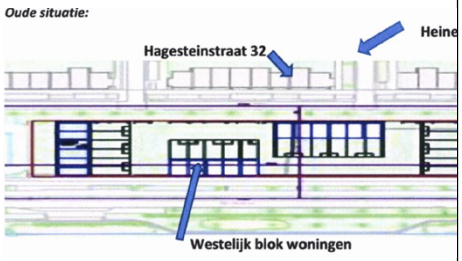
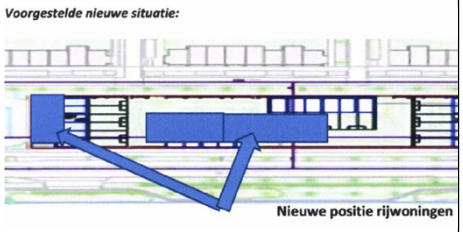
2. Beantwoording zienswijzen

NR.	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING	WIJZIGING BESTEMMINGSPLAN
1.	**Ingediend door:** **1,2,3,5,6** **Onvoldoende afstand nieuwbouw ten opzichte van de woning van indieners** In het plan zijn – op een afstand van 20 meter- recht voor de woningen van indieners 6 woningen van ongeveer 9 meter hoog gepland. De situering heeft volgens indieners directe flinke gevolgen voor de bestaande woningen qua lucht, lichtval en ruimtebeleving aan de voorzijde. Daar komt bij dat de tuinen aan de achterzijde van sommige bestaande woningen grenzen aan de kopgevel van achtergelegen woningen, waardoor aan	De randvoorwaarden waar u aan refereert komen uit het huidige bestemmingsplan 'bedrijventerrein Oosterhage / Businesspark Oostenheem'. In dit bestemmingsplan bedraagt de afstand tussen de geprojecteerde bouwblokken en de bestaande woningen aan de Hagesteinstraat inderdaad 38 meter, met een afstand van 10 meter tot de Heinenenoordstraat aan weerszijden. In het nieuwe bestemmingsplan voor de A. Jacobslaan / H. de grootlaan komt één van de bouwblokken op een afstand van ongeveer 20 meter tot de bestaande woningen aan de Hagesteinstraat te liggen. Dit betekent dus inderdaad dat de bebouwing voor een aantal woningen aan de Hagesteinstraat dichterbij komt te staan. In uw zienswijze gaat u uit van het respecteren van de randvoorwaarden uit het voorgaande bestemmingsplan. De raad kan echter op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen. De raad heeft in dit geval besloten (11 september 2017) dat binnen het grondgebied van de gemeente tussen de 10.000 en 16.000 woningen gebouwd moeten worden om in de toenemende woonbehoefte te kunnen voorzien en dat het plangebied is één van de daarvoor meest geschikte	Naar aanleiding van de zienswijze wordt de bezonningsstudie en de resultaten hiervan in het kader van een goede ruimtelijke ordening toegevoegd aan de toelichting en bijlagen van het bestemmingsplan. Verder geeft de zienswijze geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning.

	die zijde al weinig 'lucht en licht' wordt ervaren. Indieners hadden bij aanschaf van de woning het vertrouwen dat de randvoorwaarden opgesteld op 19 mei 2011 zouden worden gerespecteerd. Eventuele bebouwing zou op ongeveer 38 meter afstand uit de voorgevel komen en de zichtlijn uit de Heinenoordstraat zou met 10 meter aan weerszijde worden gerespecteerd.	locaties is. Enig planologisch nadeel voor bestaande woningen is daarbij niet uit te sluiten, maar gezien de grote behoefte aan woningen is het ruimtelijk gezien wel wenselijk om de locatie te bebouwen. Stedenbouwkundig is het niet gewenst om het bouwblok verder weg van de Hagesteinstraat te situeren. In het stedenbouwkundig plan is uitgegaan van een zo groot mogelijke alzijdigheid van de bouwblokken en het plaatsen van de bouwblokken met een gezinswoningen met de achterkanten naar elkaar, zodat in elke straat een bouwblok staat dat zich met de voorkant naar die straat richt. Ook bij de Hagesteinstraat komt hierdoor een bouwblok langs de weg te staan, tegenover enkele bestaande woningen. Dit voorkomt dat aan de Hagesteinstraat een lang stuk met uitsluitend achterkanten van woningen en parkeerplaatsen ontstaat, waardoor toezicht ontbreekt en de veiligheidsbeleving achteruit gaat. De woningen die worden geplaatst sluiten qua hoogte aan bij de bestaande bebouwing. Een dergelijke verkaveling en het straatprofiel dat ontstaat komt op veel plaatsen voor en is qua afstand passend in deze stedelijke woonomgeving. Aangezien de nieuwe woningen ten zuiden van bestaande woningen komen te staan is de bezonning een relevant aandachtspunt. Ten behoeve van het plan is een bezonningsstudie verricht, dat als bijlage aan het bestemmingsplan zal worden toegevoegd. Voor bezonning van woningen bestaan geen wettelijke normen. Wel heeft TNO algemene normen opgesteld. De nieuwe bezonningssituatie voldoet aan de algemene norm (de zogenaamde 'lichte TNO-norm').	

		Daarnaast is in het bezonningsonderzoek specifiek voor de diverse seizoenen en op diverse tijdstippen van de dag onderzocht wat de verschillen in bezonning van de gevels van de woningen zijn in de huidige situatie (uitgangspunt hierbij zijn de bouwmogelijkheden overeenkomstig het bestaande bestemmingsplan) vergeleken met de nieuwe situatie (bouwmogelijkheden overeenkomstig het nieuwe bestemmingsplan). Uit het bezonningsonderzoek blijkt dat de voorgevels aan de Hagesteinstraat op de maatgevende dag, te weten 19 februari, minimaal een kleine 5 uur aan zonlicht ontvangen nadat het plan is uitgevoerd. Hiermee kan de conclusie worden getrokken dat er geen sprake is van een onevenredige afname van direct zonlicht op bestaande woningen.	
2.	**Ingediend door: 1, 4,6** **Kortere afstand tussen woningen dan bij bestaande straten** Bij bestaande straten loodrecht op de Hagesteinstraat, zoals de Hekelingenstraat en Heinenoordstraat, is de afstand tussen de woningen al ongeveer 28 meter. Nu wordt gekozen voor een nog kortere afstand van 20 meter.	De afstand tussen de woningen is bij de Hekeningenstraat en Heinenoordstraat inderdaad groter (8 meter). In de stedenbouwkundige opzet voor de A. Jacobslaan / H. de grootlaan worden de woningen met de voorkant zo dicht mogelijk aan de openbare ruimte geplaatst, zodat zo min mogelijk achterkantsituaties ontstaan en ook toezicht op straat is. Een afstand van 20 meter is hierbij in een stedelijke omgeving niet ongebruikelijk en biedt nog voldoende ruimte voor het opnemen van bomen in het straatprofiel.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning.

3.	**Ingediend door: 1,2,4** **Daling woningwaarde bestaande woningen** De ligging van de bestaande woningen wordt minder aantrekkelijk en leidt bij eventuele verkoop tot een moeizamere verkoop en/of lagere opbrengst, met name bij de woningen die al grenzen aan blinde muren aan de achterzijde of aan hoge gemeentelijke bomen.	Het bouwplan is in meerdere (inloop) bijeenkomsten besproken. Naar aanleiding van deze bijeenkomsten en op verzoek van omwonenden zijn alternatieven onderzocht in het plan. Een van de wijzigingen is het terugbrengen van de hoogte van de blokken eengezinswoningen van vier (12 m) naar drie lagen (9 m). Met de doorgevoerde wijzigingen is de verwachting dat er geen sprake zal zijn van een onevenredige waardedaling van de bestaande woningen. Indien een bestaande bewoner van mening is dat aanspraak kan worden gemaakt op een vergoeding als gevolg van verlies van uitzicht en/of aantasting van de privacy kunt deze bewoner tot 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden de gemeente verzoeken om een tegemoetkoming in planschade toe te kennen. De gemeente laat uw verzoek in dat geval beoordelen door een onafhankelijke instantie, waarna het college van Burgemeester & Wethouders het besluit neemt dat u al dan niet recht heeft op een tegemoetkoming voor planschade.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning
4.	**Ingediend door: 1,2,3** **Onevenredige breuk op privacy.** De nieuwbouw heeft een zodanig bouwmassief en komt zo dicht op onze woning te staan dat onze privacy onevenredig wordt aangetast. De privacy inbreuk neemt ook toe omdat we door de	In huidige bestemmingsplan is de afstand van de bestaande woningen tot de geprojecteerde bouwblokken weliswaar 38 meter en dus groter dan de nu voorgenomen afstand van 21 meter, maar de maximale bouwhoogte is in het voorgenomen plan juist verlaagd ten opzichte van het nu geldende bestemmingsplan (maximaal 9 meter is plaats van maximaal 15 meter). Daarnaast konden in de bebouwing uiteenlopende (gemengde) functies worden uitgeoefend, zoals kantoren, ambachtelijke bedrijven, horeca of een sportschool. Volledige privacy in deze stedelijke	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning.

	nieuwbouw volledig ingesloten raken en elk gevoel van privacy verliezen.	omgeving was nu al niet gegarandeerd. Een afstand van circa 20 meter tussen de bestaande bebouwing en de nieuwe woningen is niet ongebruikelijk in een stedelijke omgeving. Er is tevens sprake van een voorkant – voorkant situatie die wordt doorsneden door de Hagesteinstraat, met bomen en aan beide zijden parkeren. Van een onevenredige aantasting van privacy is daarom geen sprake.	
5.	**Ingediend door: 1,2** **Alternatieve oplossingen zijn voorhanden en minder belastend.** *Oude situatie:*  *Voorgestelde nieuwe situatie:*  Voorgesteld wordt om het blok woningen voor Hagesteinstraat 30 aansluitend te positioneren aan het westelijk naastgelegen blok woningen, zodat de afstand tot de bestaande woningen groter wordt	Het stedenbouwkundig plan voor de woningbouw langs de A. Jacobslaan / H. de grootlaan gaat uit van een zo groot mogelijke mate van alzijdigheid. Het is stedenbouwkundig niet gewenst een situatie te creëren, waar zich aan de zijde van de Hagesteinstraat alleen een achterkantsituatie voordoet. De stedenbouwkundige structuur moet evenwichtig zijn voor het gehele plangebied en aansluiten op de omgeving, waarbij recht wordt gedaan aan de bestaande hoofdstructuur. Daarbij moeten alle betrokken belangen worden afgewogen, hetgeen in het bestemmingsplan ook is gemotiveerd. Het voorstel in de zienswijze voor het verschuiven van de bouwblokken levert inderdaad een grotere afstand tot bestaande woningen en een vrij uitzicht vanuit de Hekelingenstraat en Heinenoordstraat op, maar doet aan de andere kant afbreuk aan de oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur, aan de stedenbouwkundig samenhang van het bouwplan en creëert een ongewenste achterkantsituatie. In de zienswijze is ook aangegeven dat met de nieuwe opzet een ontsluiting via de Hugo de Grootlaan mogelijk is. De Hugo de Grootlaan is echter een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur), waarop een	Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning.

	en de zichtlijnen vanuit de Hekeningenstraat en Heinenoordstraat naar het zuiden vrij blijven van bebouwing. Met deze positionering blijft voldoende ruimte beschikbaar om de uitritten op de Hugo de Grootlaan aan te sluiten in plaats van aan de Hagesteinstraat. De voorgestelde positionering bespaart de nieuwe bewoners ook veel geluidsoverlast in de tuin, omdat de voorgevel het geluid van de tram en het doorgaand verkeer absorbeert. Tevens is voor nieuwe bewoners dan geen inkijk of schaduwhinder in de tuinen mogelijk door passerende trams.	directe ontsluiting volgens de meest actuele uitgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer niet gewenst is. De in de zienswijze voorgestelde positionering van de woningen levert mogelijk een verbeterde geluidssituatie op in de achtertuinen van de nieuwe woningen, maar ook meer direct geluid op de voorgevel van de woning. In die zin levert een verschuiving van het bouwblok niet direct iets op voor wat betreft de geluidbelasting. Alles overwegende levert het in de zienswijze voorgestelde alternatief helaas teveel nadelen op ten opzichte van de nu voorgestelde stedenbouwkundige opzet. Er is daarom geen aanleiding om het plan hierop aan te passen.	
6.	**Ingediend door: 2** **Beperking lichtinval door gemeentelijke bomen** Indiener merkt op dat in de afgelopen jaren de bomen van de gemeente naast de tuin van de woning behoorlijk gegroeid zijn tot een hoogte van ongeveer 15 meter. Door deze bomen wordt het licht in onze woning en tuin steeds minder. Dit is al meerdere keren gemeld bij de gemeente, maar tot op heden	U kunt als bewoner een verzoek doen voor het beheer / onderhoud van het groen, zoals het snoeien van bomen. U moet naar aanleiding van uw verzoek altijd een beargumenteerde terugkoppeling van de gemeente krijgen, waarin is aangegeven of de gevraagd beheermaatregel wordt uitgevoerd. Het kan echter zijn dat een beheermaatregel niet wordt uitgevoerd. Het snoeien van bomen in de gemeente Zoetermeer gebeurt bij voorkeur zo min mogelijk, omdat de gemeente de natuurlijke vorm van de boom zoveel mogelijk wil behouden. Wel moeten bomen veilig zijn voor het verkeer en de gezondheid moet regelmatig worden gecontroleerd.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning.

	weigert men helaas te snoeien of af te toppen.		
7.	**Ingediend door: 3,5,6** **Zorgen over de verkeersafwikkeling** Het plan zorgt voor meer verkeersbewegingen van een andere aard, wat met name te zien is aan de piekmomenten. In de toelichting van het bestemmingsplan is aan de aard van het verkeer en de verkeersveiligheid van de gekozen ontsluiting geen aandacht besteed. Tevens zijn geen alternatieven voor de ontsluiting overwogen.	In paragraaf 4.2 van de toelichting is onder '*Ontsluiting'* ingegaan op de aard van de verkeersafwikkeling van het plangebied, de ontsluiting en de verkeersveiligheid. De H. de Grootlaan en A. Jacobslaan zijn gebiedsontsluitingswegen en bedoeld om het snelverkeer veilig en vlot door te laten stromen. Het aantal aansluitingen van erftoegangswegen dienen daarbij zo veel mogelijk te worden beperkt. Extra aansluitingen zijn ook een risico voor de fietsveiligheid van het aanwezige tweerichtingenfietspad. Tevens is 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) niet verkeersveilig. Een (erf)aansluiting op het korte wegvak zo dicht bij een rotonde kan in voorkomende gevallen leiden tot terugslag van het verkeer tot op de rotonde en stagnatie van de doorstroming op de gebiedsontsluitingswegen. Tevens kan de uitwisseling van verkeer leiden tot onverwachte reacties, die een risico zijn voor de verkeersveiligheid. De uitwisseling van het verkeer tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen door middel van een rotonde is – vanwege de lage snelheid van het verkeer op de rotonde - de meest verkeersveilige oplossing. De ontsluiting van het extra verkeer dat ontstaat door de nieuwe woningen is beoordeeld in relatie tot de huidige situatie, zowel qua wegtype (30 km-woonstraat) als bijbehorende verkeersintensiteiten. De	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning

		toename van het aantal motorvoertuigbewegingen leidt niet tot knelpunten of onaanvaardbare risico's voor de verkeersveiligheid. In het proces van de samenspraak met bewoners zijn in het kader van de verkeersafwikkeling mogelijke alternatieven onderzocht voor: 1. het verplaatsen van het bestaande fietspad langs de noordzijde van de H. de Grootlaan en A. Jacobslaan naar de zuidzijde 2. het aanleggen van een parallelweg aan de noordzijde van de H. de Grootlaan -A. Jacobslaan om de nieuwe woningen te ontsluiten, zodat ontsluiting niet hoeft plaats te vinden via de aangrenzende woonstraten Hagensteinstraat en Puttershoekstraat Deze alternatieven zijn echter niet haalbaar gebleken. Zo is bijvoorbeeld het verplaatsen van het fietspad naar de zuidzijde nadelig en verkeersonveilig voor de meest gebruikte fietsroutes in noordelijke richting en zou het ruimtegebruik (8 meter) ten koste gaan van een hondenuitlaatgebied en groeninrichting aan de zuidzijde van de Aletta Jacobslaan en Hugo de Grootlaan. De uitkomsten van de samenspraak zijn vastgelegd in een eindverslag samenspraak, dat via de gemeentelijke website is te downloaden: https://www.zoetermeer.nl/document.php?m=35&fileid=232972&f=f2e14ce9e32fc4d92b16e31b62529a31&attachment=1&c=108811	

		De aard van het verkeer, (alternatieve) ontsluiting en verkeersveiligheid zijn daarmee beargumenteerd en afgewogen.	
8.	**Ingediend door: 3** **De gemeente kan planschade voorkomen door een aanpassing van het plan** Een goede ruimtelijke ordening vraagt dat de gemeente het nadeel voor omwonenden zo klein mogelijk houdt. Indiener vraagt andere mogelijke locaties te zoeken, waar geen of minder planschade is.	Een goede ruimtelijke ordening vraagt van de raad, bij wijziging van een bestemming, een afweging van alle bij de ontwikkeling betrokken belangen. Sprake moet zijn van een aanvaardvaar woon- en leefklimaat en een goede ruimtelijke ordening. Als sprake zou zijn van planschade betekent dit niet per definitie dat andere locaties moeten worden gezocht. Planschade is één van de aspecten die onderdeel uitmaakt van het totaal aan afwegingen dat moet plaatsvinden.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning
9.	**Ingediend door: 4,5,6** **Groen is enkel aanwezig aan de kant van de Hugo de Grootlaan** In het plan lijkt het alsof er veel groenvoorzieningen aanwezig zullen, maar dit is enkel aan deze zijde van de Hugo de Grootlaan. Voor bewoners aan de Hagesteinstraat betekent het juist niet dat er meer groen zichtbaar zal zijn. Indiener vraagt de groenvoorzieningen te waarborgen.	In paragraaf 4.1.3. van de toelichting van het bestemmingsplan is nader ingegaan op de landschappelijke inpassing van het plan. Het plangebied is op de groenkaart van Zoetermeer aangewezen als laag-dynamisch stadsgroen. Momenteel is het gebied ingericht als grasland. Hoewel het gehele gebied groen is ontbreken bijzondere kwaliteiten op het gebied van flora en fauna. De beleving van het gebied kan nu nog de beleving zijn van een open groengebied, maar in feite was het altijd al (bestemd als) bouwgrond. In de planvorming verdwijnt het grasland, maar is op enkele locaties ruimte gereserveerd voor geconcentreerd groen met meer kwaliteit / uitstraling. Er wordt een variatie aan beplanting gerealiseerd die	In de regels van het bestemmingsplan, binnen de bestemming groen, wordt de volgende verplichting opgenomen: “binnen zes maanden na oplevering van de woningen in een bouwfase moet het groen van die bouwfase, waarvan de locatie is weergegeven op bijlage 2 van de toelichting (inrichtingsplan), zijn ingericht”. Voor het overige geeft de zienswijze geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning

		bijdraagt aan de structuur van biodiversiteit. Ook wordt aandacht besteed aan natuurinclusief bouwen. Door het opnemen van groenbestemmingen in het bestemmingsplan wordt ruimte gereserveerd voor een groene inpassing van de woningbouw. Zo wordt de groene loper, die Oosterheem dooradert, in het plangebied doorgetrokken. Daarnaast worden de verschillende woonblokken groen omrand. Tussen de uitgeefbare kavels waarop de grondgebonden woningen en de appartementen worden gerealiseerd ontstaan openbare ruimtes. Deze ruimtes liggen op prominente plekken en worden groen en speels ingericht. Hiermee ontstaan aantrekkelijke verblijfsplaatsen. Middels hoogteverschillen in begroeiing en beplanting wordt gestreefd naar het creëren van groene entrees van de woongebieden. De inrichting van openbare ruimtes met groen van bovengemiddelde kwaliteit rondom de woningen past zodoende beter dan het huidige groen bij de omliggende wijk. Verder is een vergelijking gemaakt tussen de hoeveelheid groen zoals die is voorzien in het huidige bestemmingsplan en de inrichting zoals die nu is bedacht met de woningen. Rekening houdend met aanpassingen die moeten worden gedaan langs de Hagestein- en Puttershoekstraat voor het maken van ruimte voor een voetpad, parkeren, containerlocaties en inritten bedraagt de totale toename van het groen in het plan ten opzichte van het huidige bestemmingsplan circa 650m2.	

		De locaties van het groen in de nieuwe situatie zijn ook weergegeven op een inrichtingsplan, dat als bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen. Om deze groenvoorzieningen nog sterker te waarborgen nemen we in het bestemmingsplan binnen de bestemming groen een extra verplichting op. Deze verplichting houdt in dat binnen zes maanden na oplevering van de woningen in een bouwfase het groen behorende bij die bouwfase, waarvan de locatie is weergegeven op het inrichtingsplan (bijlage 2 toelichting), moet zijn ingericht.	
10.	**Ingediend door: 4,5,6** **Uitritten dienen uit te komen op de Hugo de grootlaan** In de ontwerp omgevingsvergunning staat dat het gaat om 23 eengezinswoningen en 46 appartementen met ieder een eigen parkeerterrein en dat er vier uitritten worden aangelegd aan de Hugo de Grootlaan. De uitritten komen echter uit aan de Hagesteinstraat. Indiener ziet graag een bevestiging dat de uitritten op de Hugo de grootlaan uitkomen.	In de ontwerp-omgevingsvergunning is vermeld: “De aanvraag WB20201122 behelst het toepassen van de gemeentelijke coördinatieregeling voor het vaststellen van het bestemmingsplan Hugo de Grootlaan en het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen van drieëntwintig (23) eengezinswoningen en zesenveertig (46) appartementen met eigen parkeerterrein en het aanleggen van vier uitritten aan de Hugo de Grootlaan (braakliggende grond) te Zoetermeer”. Hoewel het kan lijken alsof het gaat om *uitritten* op de Hugo de Grootlaan, wordt hier bedoeld dat het gaat om het (deel van het) *plangebied* dat wordt gerealiseerd aan de H. de Grootlaan. De uitritten worden gerealiseerd aan de zijde van de Hagensteinstraat. De ontsluiting via de erftoegangswegen (30 km-woonstraten) is de enige verantwoorde optie, omdat ontsluiten via de gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) volgens de meest actuele uitgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer niet gewenst is.	De zienswijze van reclamant geeft geen aanleiding tot aanpassing het plan.

11.	**Ingediend door: 4,5** **Bestaande zichtlijnen worden dicht gebouwd.** De wijk Oosterheem kenmerkt zich door zichtlijnen, waardoor je vanaf één kant van de straat tot aan het eind van Oosterheem door de straat kunt kijken. Door de bebouwing in het nieuwe plan worden deze zichtlijnen dicht gebouwd. Zo komt er een blok dwars op de Heinenoordstraat te staan en wordt de bestaande zichtlijn over drie verdiepingen dicht gebouwd. Dit belemmert het woongenot en daarom dient hierop een aanpassing te komen.	In het noordelijk deel van Oosterheem spelen zichtlijnen stedenbouwkundig gezien een belangrijke rol, ze bepalen mede de hoofdstructuur van Oosterheem. Er is een hiërarchie in zichtlijnen te onderkennen: de belangrijkste zichtlijnen worden gevormd door de Heicopstraat en de Peursumstraat en door de Hekendorpstraat en de Poortugaalstraat aan de zijkanten van dit deel van Oosterheem. Deze blijven volledig intact. Daarnaast zijn er secundaire zichtlijnen, zoals bij de Hekelingenstraat, Heenvlietstraat en Pernisstraat. Deze zichtlijnen worden alleen op straatniveau dichtgezet door een tuinmuur. De tuinmuur is stedenbouwkundig wenselijk om het ongewenste zicht op de achterkanten te voorkomen. Twee secundaire zichtlijnen worden inderdaad volledig onderbroken door een blok laagbouwwoningen. Dit is het geval bij de Heinenoordstraat en de Piershilstraat. Op deze twee locaties heeft het nagestreefde doel dat het geheel van nieuwe bebouwing zoveel mogelijk alzijdig dient te zijn, de voorkeur gekregen boven het instant houden van alle (secundaire) zichtlijnen.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning
11.	**Ingediend door: 4,5** **Te groot verschil met voorgaand bestemmingsplan** Het oorspronkelijke bestemmingsplan ging uit van kantoorpanden en veel groen. De groenstrook aan de Hagesteinstraat	Het oorspronkelijke plan met kantoorpanden, groen en een speciaal geplaatste heg is helaas onuitvoerbaar gebleken, waardoor er aanleiding was om een geheel nieuw plan te ontwikkelen. De Hagesteinstraat is een zogenoemde erftoegangsweg (30 km-zone) en volgens de uitgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer (DVV)	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning

	en de speciaal geplaatste heg zouden voor veiligheid van de huidige bewoners van de Hagesteinstraat dienen. Indiener verzoekt in het nieuwe bestemmingsplan op nemen dat aan de zijde van de Hagesteinstraat geen inritten mogen komen en geen parkeerplaatsen. Het kan volgens indiener niet zo zijn dat het nieuwe bestemmingsplan ervoor zorgt dat het geheel vrije groene uitzicht wordt vervangen door een grote stenen muur die het licht uit het huis weg zal nemen.	geschikt voor de ontsluiting van woningen en bijbehorende parkeervoorzieningen. Terwijl DVV van zogenoemde gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) juist stelt dat voor die wegen erfaansluitingen en parkeren niet gewenst zijn. Uit een uitgevoerde bezonningsstudie, dat als bijlage bij het bestemmingsplan wordt opgenomen, blijkt op de maatgevende dag (19 februari) minimaal 5 uur zonlicht op de gevels van de bestaande woningen te vallen. Hierdoor is geen sprake van een onevenredige afname van zonlicht op de woningen.	
12.	**Indiener: 4,5,6** **Gevaarlijke situaties tijdens de bouw** Indiener is van mening dat de bouw gevaarlijke situaties kan opleveren voor fietsers en automobilisten, onder andere als gevolg van parkeren bouwbusjes, plaatsen van bouwhekken en (vracht)verkeer. Daar komt bij dat de functionele breedte van de straat iets meer dan 4 meter is, terwijl de gemeente onterecht spreekt over een breedte van 5 meter. Indiener vraagt of de goten en putten die aan de zijkant van de weg zijn aangelegd worden	De zienswijze van indieners op dit punt betreft niet direct het bestemmingsplan, maar de (uitvoering van) de omgevingsvergunning. Voor veilige bouwwerkzaamheden zijn veiligheidsmaatregelen nodig. Daarmee kan worden voorkomen dat personen gewond raken of dat wegen, gebouwen of voertuigen in de omgeving van het bouwterrein worden beschadigd. In het bouwveiligheidsplan, dat onderdeel vormt van de omgevingsvergunning, worden maatregelen en voorzieningen omschreven die gaan over de veiligheid van de weg, de weggebruikers, de naburige bouwwerken, de naastgelegen terreinen en hun gebruikers. Bij het uitvoeren van bouwwerkzaamheden moeten in het bouwveiligheidsplan maatregelen worden opgenomen ter voorkoming van:	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning

	meegerekend als wordt gesproken van een breedte van 5 meter. Indiener is van mening dat deze zijn echter veel te diep aangelegd, waardoor deze zijkanten van de straat gevaarlijk zijn voor fietsers en automobilisten en derhalve niet mee zouden moeten tellen.	– letsel van personen op een aangrenzend perceel of een aan het bouwterrein grenzende openbare weg, openbaar water of openbaar groen; – letsel van personen die het bouwterrein onbevoegd betreden; – beschadiging of belemmering van wegen, van in de weg gelegen werken en van andere al dan niet roerende zaken op een aangrenzend perceel of op een aan het bouwterrein grenzende openbare weg, openbaar water of openbaar groen. Het bouwveiligheidsplan bevat ten minste een tekening waaruit de bouwplaatsinrichting blijkt met: o de toegang tot de bouwplaats inclusief begrenzing, afscheiding en afsluiting van de bouwplaats; o de ligging van het perceel waarop gebouwd of gesloopt wordt en de omliggende wegen en bouwwerken; o de situering van het te bouwen of te slopen bouwwerk; o de aan- en afvoerwegen; o de laad-, los- en hijszones; o de plaats van bouwketen; o de in of op de bodem van het perceel aanwezige leidingen; o de plaats van machines, werktuigen en ander hulpmaterieel en opslag van materialen; o de bereikbaarheid van bluswater- en andere veiligheidsvoorzieningen Voor wat betreft de vraag van indiener over de breedte van de weg en het meerekenen van de goten en de putten is het inderdaad zo dat de zogenoemde ‘molgoot’ onderdeel uitmaakt van de rijbaan en dat	

		deze meetelt voor de rijbaanbreedte, die daarmee iets meer dan 5 meter breed is. De genoemde diepte van de putten en goten, die naar het oordeel van indiener te diep zouden zijn, moeten vanzelfsprekend blijven voldoen aan de normen die vanuit wegbeheer worden gesteld aan de status van de weg en alles wat daartoe behoort. Indien afwijkingen worden geconstateerd die niet binnen de normen vallen, dan worden benodigde herstelwerkzaamheden uitgevoerd. Algemeen kunnen we stellen dat bouwen niet kan zonder enige overlast. De initiatiefnemer moet samen met de aannemer rekening houden met de aanwezigheid van bebouwing in de omgeving en de nodige voorzorgsmaatregelen nemen, zoals het bepalen van de staat van de bestaande woningen. Tegen de tijd dat er zicht is op een startdatum voor de uitvoering zal de initiatiefnemer een veiligheids- en gezondheidsplan maken voor het bouwen op deze locatie. Als de aannemer bekend is worden in overleg met de initiatiefnemer, de gemeente en de buurt afspraken gemaakt om de overlast zo veel mogelijk te beperken en de veiligheid te waarborgen. Mocht er schade ontstaan als gevolg van de bouwwerkzaamheden dan is de aannemer daar verantwoordelijk voor.	
13.	**Indiener: 4,5** **Ondergrondse containers geven permanente overlast**	De zienswijze van reclamant op dit punt betreft niet bestemmingsplan, maar de (uitvoering van) de omgevingsvergunning	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning

	In de groenstrook in de wijk heeft de Gemeente ondergrondse containers gepland ten behoeve van afval. Dit is geen tijdelijke overlast, maar een permanente overlast. Bij het legen van de containers of bij storingen blokkeert een vrachtwagen de Hagesteinstraat, wat onacceptabel is. De containers leveren gevaarlijke situaties op voor gebruikers.	Bij de keuze voor de locatie van de ondergrondse containers zijn de volgende criteria afgewogen; - de bestaande infrastructuur, - verkeersveiligheid, - loopafstand voor de toekomstige bewoners en - overlast voor huidige bewoners. Bij plaatsing van containers in het verlengde van dwarsstraten wordt een groot deel van de T splitsing geblokkeerd en is ervoor in- en uitkomend verkeer geen uitwijkmogelijkheid. Door in rustigere straten de containers te legen ontstaan er naar verwachting ook minder verkeersopstoppingen. De locaties zijn gekozen op basis van de bovenstaande criteria, de op dit moment beschikbare informatie en in overleg met de afdeling afvalinzameling van de gemeente.	
13.	**Ingediend door: 4** **Verkeersveiligheid van fietsers en andere weggebruikers** Indiener vraagt hoe de verkeersveiligheid van fietsers en andere weggebruikers in de straat wordt gewaarborgd.	De zienswijze van reclamant op dit punt betreft niet het bestemmingsplan en/of omgevingsvergunning, maar de uitvoering van het bouwplan. De Hagensteinstraat is een 30 km-woonstraat en is daar ook naar ingericht. Dit type straat en dito weginrichting staat garant voor een verkeersveilig gemengd gebruik door langzaam- en snelverkeer. De veilige lage snelheid van 30 km/uur draagt bij aan de verkeersveiligheid. Ook ten aanzien van schoolgaande kinderen op de fiets.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning
14.	**Indiener: 4** **Aansluiting woningen op stadswarmte** Indiener vraag hoe de warmte van de nieuwe woningen wordt	De zienswijze op dit punt betreft niet het bestemmingsplan en/of omgevingsvergunning, maar de uitvoering van het bouwplan. De woningen worden in principe niet aangesloten op de stadswarmte waar de woning van indiener op is aangesloten. De ontwikkelaar maakt de keus. Mocht	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning

	gegarandeerd in relatie tot het netwerk dat momenteel voor de huidige woningen aanwezig is.	de ontwikkelaar toch een verzoek doen om aansluiting dan dient de energieleverancier te garanderen dat voldoende capaciteit aanwezig is. Bestaande aansluitingen mogen hier geen last van ondervinden.	
15.	**Indiener: 4,5,6** **Parkeerproblemen als gevolg van het plan** Indiener vraagt hoe de gemeente denkt het aantal parkeerplekken voor woningen op peil te houden. Momenteel is 1,6 parkeerplaats per woning beschikbaar, wat reeds problemen oplevert. Bij het doorzetten van de plannen zal er waarschijnlijk 1,1 auto per huishouden beschikbaar zijn. Hoe denkt de gemeente dit op te lossen?	Voor de nieuwe woningen worden meer parkeerplaatsen aangelegd dan de eind 2019 vastgestelde parkeernormennota van de gemeente Zoetermeer voorschrijft. Voor de eengezinswoningen wordt nu gewerkt met een parkeernorm van 1,7 parkeerplaats per woning, hetgeen meer is dan de 1,6 parkeerplaats van bestaande eengezinswoningen. Verder voorziet de parkeernorm altijd in de eigen parkeerbehoefte (geen openbare parkeerplaats) en in de parkeerbehoefte van bezoekers (moet openbaar toegankelijk zijn). Het plan voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Daarnaast blijkt uit de gehouden parkeerdrukmetingen dat de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen langs o.a. de Hagesteinstraat en Puttershoekstraat nog voldoende restcapaciteit heeft. De parkeerbalans is (samengevat) in tabel 4.3 van de toelichting bij het bestemmingsplan opgenomen en als bijlage 2 bij de toelichting gevoegd. Tevens is in de regels van het bestemmingsplan (artikel 11.1) in een voorwaardelijke verplichting vastgelegd dat een omgevingsvergunning uitsluitend kan worden verleend indien op eigen terrein in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien, conform de normering zoals opgenomen in de 'Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels' (2019), of diens rechtsopvolger(s).	In de toelichting van het bestemmingsplan wordt bij het onderdeel ‘autoparkeren’ een nadere toelichting gegeven waarom het creëren van 3 openbare parkeerplaatsen bij het plandeel Puttershoekstraat ruimtelijk gezien niet gewenst is. Verder geeft de zienswijze geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning

		Verder is van belang dat in het plandeel ten zuiden van de Puttershoekstraat 10 openbare parkeerplaatsen verdwijnen als gevolg van het realiseren van inritten en ondergrondse afvalcontainers. Het plan voorziet in dit deelgebied in een overschot van 7 openbare parkeerplaatsen, waardoor hier netto 3 openbare parkeerplaatsen verdwijnen. Uit het parkeeronderzoek blijkt echter dat de bezettingsgraad met deze netto afname nog altijd voldoet aan de normen uit de Nota parkeerbeleid Zoetermeer, hetgeen ook is aangegeven in de toelichting van het bestemmingsplan. Wat nog niet specifiek in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven, is dat in het plangebied in theorie nog ruimte kan worden gezocht voor 3 extra openbare parkeerplaatsen. Het creëren van 3 extra parkeerplaatsen gaat dan echter ten koste van één of meerdere van de geplande groengebieden die nu een groenbestemming krijgen in het bestemmingsplan. Ruimtelijk gezien is dit niet gewenst, aangezien een groene inbedding van de bebouwing sterk bijdraagt aan een goede uitstraling van de te realiseren nieuwbouw. Nu uit het parkeeronderzoek is gebleken dat de parkeerdruk na het verlies van de drie openbare parkeerplaatsen nog altijd voldoet aan de normen is de ruimtelijke afweging gemaakt om geen groen op te offeren ten behoeve van 3 extra parkeerplaatsen. Deze motivering zal aanvullend in de toelichting worden opgenomen bij de kop ‘autoparkeren’.	
16.	**Indiener: 4,5,6**	Zoals hiervoor aangegeven wordt ruim voldoende voldaan aan de parkeerbehoefte die het plan	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het

	Meer auto's aanwezig dan waar de gemeente mee rekent Indiener geeft aan dat regelmatig illegaal geparkeerd wordt in het gras en op de stoepen in de Hagesteinstraat. Dat betekent dat veel meer auto's aanwezig zijn dan waar de gemeente nu mee rekent voor het aantal parkeerplaatsen. De nieuwe woningen krijgen een eigen parkeerplek op eigen terrein maar als de nieuwe bewoners parkeren op de openbare weg, is daar voor de huidige bewoners niets tegen te doen. Indiener vraagt of één auto per huishouding wel realistisch is en zo ja, waar de (extra) auto's dan geparkeerd moeten worden.	gegenereerd en is in de planregels gewaarborgd dat de parkeergelegenheid ook wordt gerealiseerd. Verder worden in de parkeerdrukonderzoeken alle auto's geteld, dus ook de auto's die buiten parkeervakken staan opgesteld. Het aantal parkeervakken is daarmee niet maatgevend voor het bepalen van de parkeerdruk op het maatgevende moment maar het aantal auto's. Het plan voorziet op basis van de parkeernorm, ruimschoots aan de vereiste privé parkeerplaatsen op eigen terrein. Wanneer in de toekomst onverhoopt mocht blijken dat het autobezit bij de nieuwe woningen hoger ligt dan waarmee nu rekening is gehouden, is er de mogelijkheid om parkeerregulering door te voeren. De nieuwe woningen komen op de zogenoemde POET-lijst (parkeerplaatsen op eigen terrein) en daarmee automatisch niet in aanmerking voor een parkeervergunning wanneer dat eventueel op termijn wordt ingevoerd. Daarmee is geborgd dat voor de nieuwe woningen de parkeerbehoefte op eigen grond wordt opgelost. Handhaving van illegaal geparkeerde voertuigen betreft de openbare orde en niet het bestemmingsplan en/of omgevingsvergunning.	bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning
17.	**Ingediend door: 4** **Aantal verkeersbewegingen in de Hagesteinstraat neemt onevenredig toe.**	Ten gevolge van de nieuwbouwwoningen neemt het totaal aantal te verwachten verkeersbewegingen (worst case) met 1.030 toe ten opzichte van de huidige situatie (992 verkeersbewegingen). Indiener constateert echter terecht dat de ontsluiting van het	In de toelichting wordt de tekst bij 4.2 (verkeer en parkeren) deels aangepast. De zin onder tabel 4.2 waarin staat dat sprake is van een beperkte toename

	Indiener geeft aan dat het aantal van 38 extra vervoersbewegingen per etmaal in de Hagesteinstraat ten opzichte van het huidige bestemmingsplan niet klopt, dit zullen dit er naar verwachting 1030 zijn. Dit komt omdat de in-uitritten in het plan aan de Hagesteinstraat komen en niet meer aan de Hugo de Grootlaan gesitueerd zijn. Deze extra verkeersbewegingen zijn onwenselijk en zullen het leef- en woongenot van indiener negatief beïnvloeden. De Hagesteinstraat is niet berekend op al het extra verkeer. Bovendien stelt de gemeente dat de straat circa 4.000 verkeersbewegingen per etmaal aan kan en dat worden er circa 6.000. Dit geeft blijk van een ondeugdelijke belangenafweging.	nieuwe plan plaatsvindt via de Hagesteinstraat en niet via Hugo de Grootlaan, zoals in de huidige situatie. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt in de vergelijking tussen de oude tegenover de nieuw beoogde situatie gedoeld op het feit dat de realisatie van woningen in plaats van bedrijven voor de verkeersafwikkeling op de rotondes en de gebiedsontsluitingswegen nagenoeg geen verschil geeft. De tekst in het bestemmingsplan is op dit onderdeel (bij nader inzien) verwarrend, en zal daarom worden aangepast. Het totaal aantal verkeersbewegingen van 1.030 mvt/etmaal zal zich afhankelijk van herkomst en bestemming verdelen over de betreffende wegvakken. Op basis van de huidige verkeersbelasting neemt het aantal verkeersbewegingen toe, maar zal op het drukste wegvak niet boven de 4.000 mvt/etmaal uitkomen. De Hagesteinstraat is met een rijbaanbreedte van iets meer dan 5 meter prima geschikt voor personenauto- en fietsverkeer in beide rijrichtingen. Voor dit profiel (rijbaan van 5 meter + met parkeren buiten de rijbaan en een voetpad) kan een ideale bovengrens van 4.000 motorvoertuig-bewegingen per etmaal worden aangehouden. De Hagesteinstraat verwerkt nu op het drukste gedeelte circa 3.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. Op de overige gedeelten verwerken beide straten veel minder verkeer. De toename blijft ruim onder de 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Het verkeer rijdt primair	van 38 motorvoertuigbewegingen per etmaal wordt verwijderd. In plaats daarvan komt het volgende te staan: “Weliswaar genereren de woningen een beperkte toename van verkeer ten opzichte van de mogelijke functies binnen de bestemming ‘Gemengd-1’, maar door de ontsluiting op de Hagesteinstraat en Puttershoekstraat zal op die straten sprake zijn van een toename van verkeer”. Voor het overige hoeft de toelichting niet te worden aangepast, aangezien bij de kop ‘ontsluiting’ al is gemotiveerd dat in de nieuwe situatie de bovengrens voor het aantal motorvoertuigbewegingen (4000) in de twee genoemde straten niet wordt overschreden.

		van/naar de gebiedsontsluitingswegen en dus niet in grote aantallen verder de woonbuurt in.	
18.	**Indiener: 4** **Het bouwen in vier bouwlagen schaadt het woongenot van bestaande bewoners** Het mogen bouwen in vier bouwlagen zal het woongenot ernstig schaden.	Indiener gaat uit van de veronderstelling dat de nieuwe woningen bestaan uit vier bouwlagen. Dit is niet juist. De nieuwe woningen hebben drie bouwlagen. Naar aanleiding van samenspraak heeft de initiatiefnemer het aantal bouwlagen aangepast van vier naar drie.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning
19.	**Indiener: 4** **Maatregelen om geluidsoverlast te beperken** Geluidshinder is een grote bron van overlast. Hiertoe moeten maatregelen getroffen worden die de overlast zoveel mogelijk beperken. Zonder maatregelen (zoals een geluidsscherm) is bij een aantal woningen geen sprake van een geluidluwe buitenruimte. Indiener stelt voor alle gevels van de nieuwe woningen naar de Hugo de Grootlaan te plaatsen. De gevels zorgen zo voor een groot gedeelte voor geluidsvrije buitenruimtes en is het niet noodzakelijk om alles te ommuren.	Het aspect geluid is beoordeeld aan de hand van het plan van de initiatiefnemer. Het plan voldoet aan het toetsingskader van de Wet geluidhinder en het ‘Hogere waarden beleid, beleid voor bouwen bij een hogere geluidbelasting’ van de gemeente Zoetermeer. Bij een situering van de woningen aan de zijde van de Hugo de Grootlaan is dan weliswaar de geluidluwe zijde iets beter afgeschermd door de hele woning, maar het geluid op de gevels van de woningen zal juist toenemen. Ook hier is toepassing het ‘Hogere waarden beleid, beleid voor bouwen bij een hogere geluidbelasting’ van de gemeente aan de orde.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning

20.	**Indiener: 4** **Overlast door ventilatievoorzieningen** Er wordt in het plan gesproken over ventilatievoorzieningen. Gevraagd wordt of deze geluidloos zijn of dat deze buiten de muren geplaatst worden zodat de huidige woningen er last van hebben.	De ventilatievoorzieningen zijn geluidloos. Dit betreft openingen, al dan niet voorzien van roosters en geluiddempende materialen om op passieve wijze wel lucht door te laten maar zo min mogelijk geluid.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning
21.	**Ingediend door: 5,6** **Veiligheid en vandalisme** Voor de veiligheid is een duidelijk overzichtelijk openbaar gebied noodzakelijk. Paadjes, sluiproutes en hoekjes waar men zich aan het zicht kan onttrekken dienen te worden voorkomen. Het plan van de 23 laagbouw woningen wordt echter gekenmerkt door allerlei hoekjes, mogelijke hang/ en schuilplekken en kent diverse kleine routes om ongezien tussen de Hagesteinstraat en de Hugo de Grootlaan te pendelen. Voor politie en handhavers is optreden ook nog een probleem gezien het private karakter van het gebied.	Voor zover reclamant de vrees heeft voor overlast van hangjongeren en vandalisme is dit een punt voor openbare orde en veiligheid. Dit is geen aspect dat bij het vaststellen van het bestemmingsplan kan worden geregeld of geregeld/beantwoord.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning.

	De grote “anonieme” muren, de muren die dus niet behoren tot de woningen zoals een groot deel langs de Hugo de Grootlaan, zijn uitnodigingen tot graffiti. Het voetpad langs de muur zal als sociaal onveilig worden ervaren		
22.	**Ingediend door: 5** **“Architectuur”** De bestaande woningen zijn gerealiseerd op basis van een beschrijving van de beeldkwaliteit van Deelplan 1. Dit betekende voor de bestaande woningen aan de randstraten, zoals de Hagesteinstraat, lichte uitstraling, verspringingen in gevel, terugspringende verdiepingen, bijzonder oplossingen bij hoekwoningen e.d. De nieuwbouwwoningen zijn simpel en éénvormig, ook in die zin is er geen relatie gelegd. Hetzelfde geldt voor de kleur van het metselwerk, waar bij de bestaande woningen voor een lichte uitstraling is gekozen (zandkleurig/grijs in combinatie met begane grond rood), wordt voor de nieuwbouw het donkere beige/geelbruin aangegeven.	Het (ontwerp) bestemmingsplan legt aspecten zoals o.a. positie, hoogte en bestemming van de bebouwing vast. Het architectonisch ontwerp waarbij kleur, materiaalgebruik en detaillering wordt niet in het (ontwerp) bestemmingsplan geregeld. Deze aspecten worden besproken en/of beoordeeld door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en de Stadsbouwmeester. In de zitting van de Stadsbouwmeester van 25 februari 2021 is het bouwplan behandeld en beoordeeld. De conclusie was dat *‘het bouwplan voldoet aan de criteria van het door de raad vastgestelde beleid’. ‘De vormgeving van de appartementen en de grondgebonden woningen zijn op elkaar afgestemd waardoor een samenhangend totaalbeeld is ontstaan. De meerwaarde van de gekozen integrale aanpak (stedenbouw, landschap en architectuur) is afleesbaar in het uiteindelijke totaalbeeld’’.* Er is geen aanleiding om het oordeel van de commissie Ruimtelijke Kwaliteit en de stadsbouwmeester in twijfel te trekken.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning.

23.	**Ingediend door: 5,6** **Niet oppakken van andere oplossingen** Over het ontwerpplan is informatie gegeven, maar verzoeken en voorstellen van bewoners tot alternatieven zijn zelden opgepakt. Zo ook het idee dat in de lijn van het huidige bestemmingsplan en de Stedenbouwkundige Randvoorwaarden 19 mei 2011, het situeren van de ééngezinswoningen in de bouwvlakken aan de Hugo de Grootlaan een goed plan op zou kunnen leveren. Zo gesitueerd krijgen de woningen een goed afscherming van weggeluid aan de achterzijde en de tuin, ook wordt de hinder van Randstadrail beperkt. Het aanzien aan de zijde van de Hugo de Grootlaan verbetert ook aanzienlijk door het verdwijnen van de kale anonieme muur.	Voor dit plan heeft een uitgebreid samenspraaktraject plaatsgevonden, waarin meerdere alternatieven zijn aangedragen en beoordeeld. Voor de beoordeling van het alternatief om de woningen in de bouwvlakken aan de Hugo de grootlaan te bouwen, wordt verwezen naar de beantwoording bij 1. Voor de beoordeling van alternatieve ontsluitingsmogelijkheden wordt verwezen naar de beantwoording bij 7. De tuinmuur vormt een bewust onderdeel van het plan en is bedoeld om direct zicht op 'achterkantsituaties' te voorkomen.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, hogere waarden besluit en/of omgevingsvergunning
24.	**Ingediend door: 7** **Gevolgen van trillingen bij de bouw op het viaduct van de randstadrail** Het plangebied waar de woningen gerealiseerd zullen worden, bevindt zich in de directe nabijheid van een spoorviaduct, het Oosterheemtracé van de Randstadrail. De Randstadrail is ter hoogte van het plangebied volledig op hoogte gerealiseerd (een	In het kader van de verwachte werkzaamheden voor de bouw van de woningen (heien/ damwanden) is aanvullend trillingsonderzoek uitgevoerd. De conclusie van dit onderzoek is dat de kans op schade aan de het viaduct door trillingen als gevolg van de bouwwerkzaamheden aanvaardbaar klein is en voldoen aan de wettelijke normeringen.	Naar aanleiding van de zienswijze is een trillingsonderzoek uitgevoerd, dat nu als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan wordt toegevoegd. In de toelichting wordt ook een motivering opgenomen, waarin is aangegeven dat de kans op schade door trillingen vanwege bouwwerkzaamheden aanvaardbaar klein is.

	spoorviaduct bestaande uit een trogligger gedragen door enkelvoudige pylonen). Geen rekening wordt gehouden met mogelijke trillingshinder die bij de ontwikkeling van de woningen in het plangebied richting het Oosterheemviaduct zullen ontstaan. HTM wijst er op dat als er bij de ontwikkeling van de woningen conventioneel geheid zal worden of damwanden getrild zullen worden, excessieve trillingen gerelateerd aan het heien en trillen namelijk de sporen van het Oosterheemviaduct verschuiven en/of de tramloop beïnvloeden. Met het oog op de veiligheid van de Randstadrail en het Oosterheemviaduct zouden trillingen gerelateerd aan het heien en trillen op de constructie van de Woningen in het plangebied dan ook niet hoger mogen zijn dan de trillingen ten gevolge van trampassages. HTM verzoekt – gelet op voorgaande – de Raad en het College onderzoeken naar trillingshinder gerelateerd aan het heien en trillen bij de ontwikkeling van de woningen op het Oosterheemviaduct op te nemen in het Ontwerpbestemmingsplan en de Ontwerp- omgevingsvergunning voor de bouw zodat trillingen gerelateerd		

	aan het heien en trillen op de constructie van de Woningen in het plangebied niet hoger (mogen) zijn dan de trillingen ten gevolge van trampassages.		

3. Overzicht aanpassingen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan

In hoofdstuk 3 is een opsomming weergegeven van de aanpassingen ten opzichte van het Ontwerpbestemmingsplan. De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassingen van het ontwerpbesluit hogere waarden geluid. De aanpassingen betreffen zowel aanpassingen als gevolg van de zienswijzen als ambtshalve wijzigingen.

Aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen

Toelichting

1. Naar aanleiding van de zienswijzen wordt de bezonningsstudie en de resultaten hiervan in het kader van een goede ruimtelijke ordening toegevoegd aan de toelichting (onder 5.10) en bijlage van het bestemmingsplan.
2. In de toelichting wordt de tekst bij 4.2 (verkeer en parkeren) deels aangepast. De zin onder tabel 4.2 waarin staat dat sprake is van een beperkte toename van 38 motorvoertuigbewegingen per etmaal wordt verwijderd. In plaats daarvan komt het volgende te staan: “Weliswaar genereren de woningen slechts een zeer geringe toename van verkeer ten opzichte van de mogelijke functies binnen de bestemming ‘Gemengd-1’, maar door de ontsluiting op de Hagesteinstraat en Puttershoekstraat zal op die straten sprake zijn van een grotere toename van verkeer”. In de kop ‘ontsluiting’ wordt vervolgens een andere toelichting gegeven waarom deze toename nog wel als acceptabel wordt beschouwd.
3. Naar aanleiding van de zienswijze is een trillingsonderzoek uitgevoerd, dat nu als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan wordt toegevoegd. In de toelichting (onder 5.3.2) wordt ook een motivering opgenomen, waarin is aangegeven dat de kans op schade op het randstadrail-viaduct door trillingen vanwege bouwwerkzaamheden aanvaardbaar klein is;
4. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt bij het onderdeel ‘autoparkeren’ de volgende nadere toelichting gegeven waarom het creëren van 3 openbare parkeerplaatsen bij het plandeel Puttershoekstraat ruimtelijk gezien niet gewenst is:
   “In het plangebied kan in theorie nog ruimte worden gezocht voor 3 extra openbare parkeerplaatsen. Het creëren van 3 extra parkeerplaatsen gaat dan echter ten koste van één of meerdere van de geplande groengebieden die nu een groenbestemming krijgen in het bestemmingsplan. Ruimtelijk gezien is dit niet gewenst, aangezien een groene inbedding van de bebouwing sterk bijdraagt aan een goede uitstraling van de te realiseren nieuwbouw. Nu uit het parkeeronderzoek is gebleken dat de parkeerdruk na het verlies van de drie openbare parkeerplaatsen nog altijd voldoet aan de normen is de ruimtelijke afweging gemaakt om geen groen op te offeren ten behoeve van 3 extra parkeerplaatsen”.

Planregels

In de regels van het bestemmingsplan, binnen de bestemming groen, wordt de volgende verplichting opgenomen: “binnen zes maanden na oplevering van de woningen in een bouwfase moet het groen van die bouwfase, waarvan de locatie is weergegeven op bijlage 2 van de toelichting (inrichtingsplan), zijn ingericht”.

Verbeelding

Geen aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen.

Ambtshalve wijzigingen

Toelichting

1. Voor het bestemmingsplan wordt de naam ‘H. de grootlaan – A. Jacobslaan’ aangehouden. De Tstrook refereert aan een groter gebied en is daarom niet van toepassing.
2. Voor het plan is een actueel stikstofonderzoek uitgevoerd. Deze wordt als bijlage aan de toelichting toegevoegd. In de toelichting worden de resultaten van dit onderzoek beschreven, de conclusies zijn ongewijzigd.
3. Het definitieve hogere waardenbesluit is toegevoegd, inclusief een toelichtende tekst in de toelichting. Tegen het (ontwerp) hogere waardenbesluit zijn geen zienswijzen ingediend.
4. Het onderdeel ‘maatschappelijke uitvoerbaarheid’ wordt aangevuld met de resultaten van de zienswijzentermijn. Daarin wordt ook verwezen naar deze nota, welke als bijlage wordt opgenomen bij het bestemmingsplan.
5. In paragraaf 5.7.3 ‘Milieuzonering in het plan’ was aangegeven dat ten noordwesten van het plangebied de bestemming ‘Gemengd-1’ is gelegen met een richtafstand van 30 meter. De bouwvlakken bevinden zich buiten de genoemde 30 meter, maar een deel van de nieuwe woonbestemmingen buiten het bouwvlak voldoen niet aan de richtafstand. In de toelichting is een nadere motivering opgenomen waarom nog altijd sprake is van een goed woon- en leefklimaat, bijvoorbeeld omdat de woonbestemming buiten de bouwvlakken niet als verblijfsruimte (tuin) wordt ingericht.
6. Paragraaf 2.4.3 ‘Woningbouwprogramma Zoetermeer (2017)’ is aangevuld, om duidelijk te maken de planlocatie in het woningbouwprogramma 2017 alleen nog maar een zoekgebied was en pas bij raadsbesluit van 11 september 2017 is aangewezen als solitaire locatie om binnen vijf jaar woningbouw te realiseren.
7. In hoofdstuk 4.2 ‘Verkeer en parkeren’ wordt onderdeel ‘compensatie bestaande parkeerplaatsen’ verder aangevuld. In de aanvulling is meer informatie opgenomen over hoe de parkeertelling heeft plaatsgevonden en is aangegeven dat ook eind september 2021 nog een telling heeft plaatsgevonden om een eventueel vertekend beeld vanwege de coronapandemie te voorkomen. De telling van eind september 2021 wordt ook als bijlage toegevoegd aan de toelichting. Verder is verduidelijkt dat de ontwikkeling van het plan niet leidt tot een bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen van 85% of meer (netto neemt het aantal openbare parkeerplaatsen met 3 af, maar de bezettingsgraad blijft ruim onder de 85%).
8. Paragraaf 4.1.3 ‘landschappelijke inpassing’ is iets aangevuld, door dieper in te gaan op de groene hagen in het gebied en de groene inpassing van de woningbouw.
9. In paragraaf 2.4.5. wordt nog gesproken over het bomenbeleid 2011, terwijl in 2020 nieuw bomenbeleid is vastgesteld. In de toelichting wordt een aanpassing doorgevoerd, zodat naar het juiste beleid wordt verwezen. Voor het plan heeft dit verder geen gevolgen.

Planregels

Geen wijzigingen voorzien in de planregels.

Verbeelding

Geen wijzigingen voorzien in de verbeelding.