

## **Bijlage 3 B&W voorstel - eindverslag samenspraak Noordrand Oosterheem 1 juli 2019**

### **Eindverslag van informatieavond 23 januari 2019**

#### **Inleiding**

Op 23 januari 2019 heeft de gemeente, samen met initiatiefnemers ERA en MRP de plannen voor nieuwbouw in drie velden bij de noordrand van Zoetermeer (Amstelstroom, Berkelstroom, Thomas Morelaan) tijdens een informatiebijeenkomst gepresenteerd aan omwonenden en is hen gevraagd te reageren op de plannen. Tot en met 6 februari 2019 zijn reacties binnengekomen van individuele omwonenden en van een groep bewoners van het woongebouw aan de Amazonestroom (Nuova Campagna).

In dit document reageren we op alle gestelde vragen en reacties. Vaak kwamen vragen en of reacties meerdere malen voor. We hebben de vragen / reacties daarom per thema gebundeld.

#### **Wat houdt raadplegende samenspraak in?**

Raadplegende samenspraak houdt in dat de gemeente samen met de initiatiefnemer(s) de omwonenden zo goed mogelijk informeert, schetsontwerpen toont en aanwezig in de gelegenheid stelt daarop te reageren en vragen te stellen. Vervolgens plaatst de gemeente een samenvatting op de website van de meest gestelde vragen en reacties van die avond en die via de e-mail zijn ontvangen, alsmede de bijbehorende antwoorden. Vanzelfsprekend probeert de gemeente met de initiatiefnemer(s) het plan aan te passen aan de wensen en opmerkingen.

#### **Waar is de samenspraak voor de Noordrand over gegaan en waarover niet?**

Woningbouw, en in het bijzonder in de vorm van hoogbouw, zoals op deze locatie, is vanaf de start van Oosterheem het uitgangspunt geweest en is ook zo vastgelegd in het bestemmingsplan en contractueel overeen gekomen met de marktpartijen (VOF Oosterheem). De samenspraak heeft daarom alleen betrekking op de ruimtelijke gevolgen van de woningbouw op de directe omgeving en niet op de keuze van de 210 woningen en een deel daarvan als hoogbouw op de drie velden te realiseren.

#### **Hoe is de stedenbouwkundige inpassing / aansluiting op de bestaande wijk?**

In de ontwikkeling van een grote bouwlocatie zoals Oosterheem kan het voorkomen dat een bouwprogramma voor een deelgebied aangepast wordt door veranderende marktomstandigheden of doordat het nu eenmaal niet altijd mogelijk is om alles jaren vooraf te 'plannen'. Dat is hier het geval. In het verleden was met het appartementenprogramma een zekere samenhangende stedenbouwkundige opzet voorzien.

Er wordt nu een programma voorgesteld van zowel eengezinswoningen als appartementen. De gerealiseerde directe omgeving bestaat eveneens uit zowel eengezinswoningen (zuidzijde Berkelstroom) als appartementen (noordzijde Berkelstroom). Er kan met dit gemengde programma op verschillende manieren goed worden aangesloten op deze bestaande omgeving. Daarbij is in de twee noordelijke deelgebieden (veld 1 en 2) sprake van een gemengd programma en in het gebied ten zuiden van de Thomas Morelaan (veld 3) van enkel eengezinswoningen. In veld 2 staat aan de oostelijke punt het laatste (of zo men wil het eerste) appartementengebouw van de noordrand van Oosterheem.

Omdat het programma nu deels grondgebonden is, zal een deel van de rand aan het Bentwoud met laagbouw worden bebouwd. In veld 1 zijn twee varianten voor de plaatsing van de appartementengebouwen waartussen nog een keuze zal moeten worden gemaakt door de gemeente

Beide varianten zijn stedenbouwkundig gezien begrijpelijk, dus acceptabel, maar ze verschillen in verkeerskundig opzicht, in markttechnisch opzicht en in de waardering van bestaande bewoners (zie ook hieronder).

Het gebied ligt al lang braak maar het is altijd de bedoeling geweest om woningen te realiseren. Er blijft genoeg ruimte over in het gebied voor de aanleg van groenvoorzieningen. Dit wordt nader uitgewerkt.

### **Hoe komt de architectuur eruit te zien?**

De op de informatieavond gepresenteerde plannen zijn volumestudies die nog niet architectonisch zijn uitgewerkt. ERA, MRP en hun architecten dienen dit nog nader uit te werken. Vanzelfsprekend is daarbij de architectonische context maatgevend voor de nieuw te realiseren kwaliteit.

Als onderdeel van de omgevingsvergunning wordt de architectuur ook beoordeeld door de Stadsbouwmeester.

### **Worden het huur- of koopwoningen?**

De eengezinswoningen zijn allemaal koopwoningen. De appartementen worden in principe koopwoningen, maar het is mogelijk dat een deel via een belegger verhuurd wordt als vrije sector huurwoningen. Dat is een afweging die de betrokken projectontwikkelaars later nog kunnen maken en wordt besproken met de gemeente. Dat hangt onder andere af van situatie op de woningmarkt op dat moment.

### **Hoe wordt de situering twee appartementengebouwen in veld 1?**

Tijdens en na de avond hebben we veel vragen en reacties over de bebouwing op veld 1 gekregen. De belangrijkste zorgpunten waren het verminderde uitzicht, de afstand tot en de schaduwwerking op het bestaande woongebouw aan de Amazonestroom (Nuova Campagna) en de eengezinswoningen aan de Berkelstroom. Er zijn concrete voorstellen gedaan o.a. om de twee appartementengebouwen 90 graden te draaien en te situeren langs het Bentwoud. De voorstellen zijn in een variantenstudie bekeken door MRP en de gemeente.

Naar aanleiding van de binnengekomen reacties heeft MRP samen met de gemeente onderzocht of, rekening houdend met een aantal vaststaande uitgangspunten, de stedenbouwkundige opzet voor veld 1 aangepast kan worden. De vaststaande uitgangspunten gingen onder andere over het aantal woningen (98 stuks), de bouwvlakken en hoogtes van het bestemmingsplan.

Initiatiefnemer MRP Development heeft samen met specialisten van de gemeente een variantenstudie gemaakt naar de situering van de twee appartementengebouwen op veld 1. Totaal zijn dertien alternatieven bekeken, die uiteindelijk zijn teruggebracht tot de onderstaande twee hoofdvarianten.

1. Geoptimaliseerde oorspronkelijk variant 23 januari 2019 (met twee appartementengebouwen langs de Amazonestroom). Om deels tegemoet te

komen aan de bezwaren van de omwonenden heeft MRP Development de footprint van beide appartementengebouwen iets vergroot en is er een bouwlaag van afgehaald;

2. Geoptimaliseerde bewonersvariant (waarin één van de twee appartementengebouwen verplaatst is naar de kant van het Bentwoud)

Figuur 1 – variant 1 - geoptimaliseerd tov. oorspronkelijk 23/1



Figuur 2 – variant 2 - geoptimaliseerd bewoners



Voor de verdere details wordt verwezen naar de variantenstudie van MRP.

Op basis van de variantenstudie is MRP van mening dat de oorspronkelijk locatie van de appartementen de meest optimale is. Door het verlagen van de appartementengebouwen wordt voor een deel tegemoet gekomen aan de bezwaren van de omwonenden.

#### Reactie gemeente op variantenstudie

De gemeentelijke specialisten zijn het grotendeels eens met de bovenstaande conclusies van MRP op het onderdeel stedenbouw na.

De stedenbouwkundig supervisor voor Oosterheem is van mening dat zowel de oorspronkelijke variant (met eventueel geoptimaliseerde footprints) als het alternatief op de bewonersvariant conceptueel-stedenbouwkundig goed voorstelbaar zijn. Beide varianten hebben op verschillende aspecten hun specifieke aandachtspunten en kunnen tot een goed

plan worden uitgewerkt. Ook passen ze in het bestemmingsplan wat betreft de bouwvlakken en de hoogte van 25 meter. Een aanvraag voor een omgevingsvergunning loopt via een reguliere (8 weken) WABO-procedure. Als wordt voldaan aan de redelijke eisen van welstand en de plannen voldoen aan de technische bepalingen van het Bouwbesluit moet de gemeente in beide varianten een vergunning verlenen.

Variant 1:

- Aantal woningen blijft gelijk;
- Grotere kans op beleggershuur;
- Verkeerskundige ontsluiting van veld 1 is logisch opgebouwd: appartementen aan de ene zijde en eengezinswoningen aan andere zijde van veld 1;
- Beide appartementengebouwen in de geoptimaliseerde 23/1 variant zijn één verdieping lager. De footprint (breedte) van het gebouw is wat vergroot.

Variant 2:

- Twee eengezinswoningen minder;
- Meer kwaliteit / investeringen in de appartementen aan de zijde van het Bentwoud. Daardoor is er een kleinere kans op beleggershuur product;
- Verkeerskundig is dit minder logisch. Om beide appartementengebouwen te bereiken komt er meer verkeer langs de eengezinswoningen;
- Er wordt tegemoet gekomen aan de wensen van de huidige bewoners.

### Afweging

Op hoofdlijnen zijn beide varianten mogelijk. Op onderdelen komt de ene variant beter uit de vergelijking dan de andere, maar de verschillen zijn niet erg groot wat de keuze lastig maakt. Beide keuzen zijn stedenbouwkundig goed te motiveren. Met het verlagen van de appartementengebouwen in variant 1 wordt deels tegemoet gekomen aan de reacties met betrekking tot schaduwwerking en uitzicht. Dit blijkt ook uit de variantenstudie met de bijbehorende bezonningsstudies.

Vanuit verkeer/openbare ruimte (scheiding laagbouw/appartementenbouw) heeft de geoptimaliseerde oorspronkelijke (1) variant de voorkeur van de gemeente.

Omdat de verschillen tussen beide varianten klein zijn is de afweging voor de gemeente moeilijk.

Het bovenstaande dilemma is in een bestuurlijk gesprek met MRP besproken. We hebben MRP onder andere verzocht of zij bereid zijn om tegemoet te komen aan de wensen van de omwonenden en de appartementen langs het Bentwoud te situeren. MRP heeft aangegeven dat de aanpassing in bouwhoogte en verbreding van de footprint voor hen het meest haalbare is. De gemeente kan MRP niet dwingen om hun bouwplannen verder aan te passen. De plannen passen immers in het bestemmingsplan.

Alles afwegende wordt het college van B&W gevraagd om vast te houden aan de locatie van beide appartementengebouwen aan de zijde van de Amazonestroom, maar beide gebouwen conform het voorstel van MRP één bouwlaag minder hoog te maken in combinatie met het vergroten van de footprint.

### **Wordt de locatie westelijke in- en uitrit veld 1 aangepast?**

Dat is een aandachtspunt bij het uitrijden van vlek 1 in de tegenoverliggende woningen aan de Berkelstroom.

Figuur 3: inrit zoals gepresenteerd op informatiebijeenkomst 23 januari 2019



Er is verzocht om de westelijke in/uitrit van veld 1 aan te passen om het licht van de koplampen richting de woningen aan de Berkelstroom te beperken.

Figuur 4: mogelijke aanpassing inrit



Door de mogelijke aanpassing verdwijnt de kruispunt-situatie in de toekomstige parkeerzone, het zorgt voor een minder hoge snelheid bij het inrijden en je lost een zorgpunt van enkele individuele bewoners op.

Het nadeel is een verkeerskundig minder optimale en daardoor een mogelijk minder verkeersveilige ontsluiting voor een grotere groep toekomstige gebruikers van veld 1. Alle verkeer moet namelijk meer verkeershandelingen kort op elkaar verrichten om de woningen van veld 1 te bereiken. Des te groter het voertuig des te groter de mogelijke invloed op de verkeersveiligheid. En de aanpassing oogt rommeliger.

### **Afweging**

Bij de afweging stellen we voor de verkeersveiligheid van bewoners en gebruikers van veld 1 te laten prevaleren boven het individuele belang van een aantal inwoners.

Alles afwegende wordt het college van B&W gevraagd om de locatie van de inrit/uitrit te handhaven en niet in te gaan op het verzoek om de in/uitrit te verplaatsen. Het aspect verkeersveiligheid is daarbij doorslaggevend.

### **Wat zijn de wijzigingen op het huidige bestemmingsplan?**

De bouwplannen passen voor een groot deel in het geldende bestemmingsplan. Ten opzichte van de oorspronkelijke plannen is het te bouwen aantal woningen verminderd en komen er meer eengezinswoningen. De drie afwijkingen van het bestemmingsplan hebben betrekking op:

1. de aanpassing van de hoogteregels van het bestemmingsplan. Het plan gaat uit van een bouwhoogte van 45 m en de regels gaan uit van 25 m. Aanpassing van de regels naar 45 m zoals in het bestemmingsplan stond is noodzakelijk. Dit gaat de gemeente herstellen.
2. de aanpassing van bestemming "verkeer" naar "wonen" voor de vijf woningen geprojecteerd in veld 2 op de bestemming 'verkeer'. ERA had daar al een uitgebreide WABO-procedure voor opgestart. Die procedure loopt nog.
3. De voortuinen van tien woningen langs de Thomas Morelaan in veld 3. Het is een wens van de ontwikkelaar om die tien woningen een voortuin te geven die komt echter gedeeltelijk in de huidige bestemming "verkeer" te liggen.

Ad 1:

De [procedure](#) daarvoor is inmiddels gestart.

Ad 2 en 3:

Om af te kunnen wijken van het geldende bestemmingsplan moeten de projectontwikkelaars ERA en MRP voor veld 2 respectievelijk veld 3 een ruimtelijk planologische procedure doorlopen. In dit geval hebben zij gekozen voor een uitgebreide WABO-procedure. Een uitgebreide WABO-procedure houdt o.a. in dat er een ruimtelijke onderbouwning moet worden opgesteld die samen met het ontwerpbouwplan ter inzage gelegd zal worden.

ERA heeft die procedure al opgestart. MRP gaat dat nog doen maar het is nog niet bekend wanneer.

### **Hoe zit het met een eventuele waardedaling van bestaande woningen?**

Het grootste deel van de woningen past in het bestemmingsplan. Een eventuele planschadevergoeding voor waardevermindering van de bestaande woningen is daar niet aan de orde.

Mocht men van mening zijn dat de eigen woning minder waard wordt als gevolg van de afwijkingen van het bestemmingsplan, dan kan men, als het bestemmingsplan (of bij een WABO-procedure de omgevingsvergunning) onherroepelijk is, een verzoek indienen om een planschadevergoeding. Een onafhankelijk deskundige beoordeelt of er sprake is van planschade.

### **Wat is de invloed van de plannen op het verkeer?**

We hebben een aantal reacties binnengekregen over het verkeer. O.a. de gevolgen van de plannen voor de verkeerssituatie bij de bestaande woningen maar ook een aantal vragen over de huidige verkeerssituatie en de relatie met geluid en milieuregelgeving.

#### Afhandeling verkeer in het gebied

De wegen in deze buurt voldoen aan de gestelde eisen en richtlijnen en zijn berekend op de aanwezigheid van de oorspronkelijk geplande 300 woningen.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Oosterheem / Zegwaartseweg-Noord (periode 2012/2013), zijn hogere waarden geluid vastgesteld voor o.a. de woningbouwlocaties in het

gebied Noordrand. Daarbij is rekening gehouden met de hoeveelheid verkeer die wordt gegenereerd in het prognosejaar 2022. Bij een akoestisch onderzoek in het kader van een bestemmingsplan wordt voor het aantal verkeersbewegingen uitgegaan van de situatie over 10 jaar. Dit is inclusief alle verkeersbewegingen die de nieuwbouw in het bestemmingsplan genereert én de autonome groei. Er komen nu minder woningen, dus de verkeersintensiteit blijft binnen de gestelde waarden. Natuurlijk blijft de gemeente de verkeersontwikkeling volgen.

#### Verzoek om aanpassingen aan de Dommelstroom

We hebben daar diverse reacties over ontvangen. De vragenstellers zijn van mening dat de Dommelstroom, die is ingericht als woonerf, nu al te druk is. Met de komst van de woningen wordt het alleen maar drukker. Bij een vergelijkbare situatie verderop aan de Diezestroom zijn in het verleden wel verkeersmaatregelen genomen.

Vanuit verkeerskundig oogpunt zien wij nu geen noodzaak om aanpassingen te doen aan de Dommelstroom. Verkeerskundig verwachten wij dat verkeer voor veld 1 kiest voor de meest voor de hand liggende route langs de Berkelstroom om het gebied bij het veld in te rijden. Incidenteel zal men kiezen voor de Dommelstroom. Indien later als de woningen zijn gerealiseerd, blijkt dat de situatie verkeerskundig niet goed functioneert, kan alsnog bepaald worden welke maatregelen er op dat moment nodig zijn.

Desondanks hebben wij het aanbod gedaan om bij voldoende draagvlak nu al wel aanpassingen te doen aan de Dommelstroom. Dat is een apart traject waarbij de buurt gezamenlijk met een voorstel komt, dat in overleg met onze verkeerskundigen uitgevoerd kan worden. Het is vergelijkbaar met het traject van een aantal jaren geleden bij de Diezestroom.

#### Verzoek om aanpassingen te doen aan de Thomas Morelaan

Verkeerskundig zien wij hier geen reden om aanpassingen te doen. De Thomas Morelaan is overzichtelijk. Op dit stuk weg komen geen extra drempels, want het is een (gebieds)ontsluitingsweg, die de hulpdiensten (brandweer, ambulance, politie) zonder veel snelheidsverlies moeten kunnen volgen.

In tegenstelling tot de Dommelstroom heeft een eventuele aanpassing van de Thomas Morelaan gevolgen voor een veel groter gebied en daarmee wordt de afweging een stuk complexer. Wij wijzen u op het bestaan van wijkverkeerswerkgroepen die speciaal zijn bedoeld voor dit soort vragen. Meer info op:

[https://www.zoetermeer.nl/inwoners/wijkverkeerswerkgroepen\\_48242](https://www.zoetermeer.nl/inwoners/wijkverkeerswerkgroepen_48242)

Aandachtspunten voor de nieuwbouwplannen

#### Verkeerssituatie op de Berkelstroom in de bocht grenzend aan veld 2

Dit punt vraagt om extra verkeerstechnische maatregelen die meegenomen worden bij de verdere uitwerking van het inrichtingsontwerp van de openbare ruimte.

#### Ontsluiting van veld 1 en 2 via Berkelstroom

De verkeersontsluiting voor veld 1 en 2 loopt via de Berkelstroom. Die is daar verkeerskundig ook op berekend. De huidige bouwweg langs de Berkelstroom vervalt en wordt na realisatie van de woningen ingericht als parkeerterrein.



### **Hoe zit het met de voet- en fietspaden?**

Er zijn vier verbindingsmogelijkheden naar het Bentwoud met een afstand daartussen van 500 tot 700 m. Er is geen aanleiding om daar een extra verbinding naar het Bentwoud aan toe te voegen.

Het in 2018 aangelegde voetpad langs het Bentwoud ("de Oostkade") wordt op termijn langs veld 1 en 2 doorgetrokken richting DSO. De planning daarvan is nog niet bekend, omdat het afhankelijk is van de bouwwerkzaamheden van de nieuwbouwplannen in veld 1 en 2.

Het voetpad naast het fietspad heeft een halfverharding, zoals ook gebruikt is in het Bentwoud. Het is mogelijk om met een rolstoel of kinderwagen over dit voetpad te lopen; het fietspad mag men daarvoor ook gebruiken.

### **Is ondergronds parkeren mogelijk en is er voldoende parkeerruimte in het plan?**

Een ondergrondse parkeergelegenheid vraagt een te grote financiële investering voor de initiatiefnemer. Het plan voorziet in voldoende parkeergelegenheid op maaiveldniveau voor de toekomstige bewoners en voor hun bezoekers. De gemeente heeft niet de indruk dat er parkeerproblemen in de buurt zijn. Voor het parkeren gaan we uit van het huidige parkeerbeleid rond onder andere afmetingen en het aantal parkeerplaatsen. Voldoende parkeerplaatsen is een voorwaarde voor afgifte van een omgevingsvergunning (bouwvergunning).

### **Hoe wordt het groen gecompenseerd?**

De gekapte bomen en groen worden in de omgeving gecompenseerd. De exacte locatie is nog niet bepaald. Dit is een standaard werkwijze in Zoetermeer. We streven naar behoud van het groene karakter. Dat wordt nog verder uitgewerkt bij het inrichtingsontwerp openbare ruimte.

### **Waar kunnen we na de bouw onze honden uitlaten?**

Zoals op de Hondenuitlaatkaart 2019 staat, is het plangebied aangegeven als tijdelijk losloopgebied voor honden. Er zijn geen concrete plannen om in directe omgeving een hondenuitlaatplek aan te leggen, want er is veel ruimte in directe omgeving, zoals in het Bentwoud. Zie voor de Hondenuitlaatkaart 2019: [www.zoetermeer.nl/hondenkaart](http://www.zoetermeer.nl/hondenkaart)

### **Blijft er voldoende groen voor waterberging?**

Er is al meer dan voldoende waterbergingscapaciteit gerealiseerd in de wijk Oosterheem. Voor deze woningbouwplannen hoeft geen extra capaciteit te worden toegevoegd.

### **Is in het plan een of meer speelplekken opgenomen?**

In het ontwerp is rekening gehouden met het inpassen van een speelplek voor de doelgroep van 1-5 jarigen tussen veld 1 en 2. Dit wordt verder uitgewerkt in het inrichtingsontwerp openbare ruimte. Voor de oudere jeugd zijn er plannen om een speelplek bij de nabijgelegen Stadsboerderij De Weidemolen te realiseren. Indien gewenst kunnen inwoners gezamenlijk een aanvraag voor een extra speelvoorziening indienen bij de gemeente [https://www.zoetermeer.nl/vrije-tijd/buiten-spelen\\_46911/](https://www.zoetermeer.nl/vrije-tijd/buiten-spelen_46911/)

### **Wat is bekend over de bouwwerkzaamheden als overlast, schade, bouwvolgorde?**

Met de projectontwikkelaars ERA en MRP en hun aannemers worden nog afspraken gemaakt om bouwverkeer zo veel mogelijk te scheiden van bewonersverkeer. De weg achter de stadsboerderij langs de HSL is daar prima voor geschikt.



Overlast tijdens de bouw is niet te vermijden. De initiatiefnemer moet samen met de aannemer rekening houden met de aanwezigheid van bestaande woningen en voorzorgsmaatregelen nemen, zoals de staat van de bestaande woningen bepalen (nulmeting). Voor de start van de bouw voert de initiatiefnemer/aannemer deze nulmeting uit en neemt indien nodig preventieve maatregelen om mogelijke schade aan de omliggende bebouwing en de openbare inrichting te voorkomen. Verkeersveiligheid maakt onderdeel van het nog op te stellen bouwveiligheidsplan. Zodra bekend is wanneer de bouw start, zal de initiatiefnemer een veiligheids- en gezondheidsplan maken voor het bouwen op deze locatie. In overleg met de initiatiefnemer, de aannemer en de gemeente worden afspraken gemaakt om de overlast zo veel mogelijk te beperken en de veiligheid te waarborgen. Als er meer zicht is op een startdatum van de bouw wordt de omgeving daarover geïnformeerd.

Mocht er schade ontstaan als gevolg van de bouwwerkzaamheden dan is de aannemer daar verantwoordelijk voor.

De gemeente heeft geen invloed op de bouwvolgorde en of er wel of niet gelijktijdig gebouwd gaat worden. Het lijkt er nu op dat eerst veld 2 wordt bebouwd en daarna de velden 1 en 3. Voordat de bouw start, moeten er nog de nodige stappen worden ondernomen. Zoals op de informatieavond gemeld is, streven ERA en MRP naar een start van de bouw in respectievelijk het vierde kwartaal van 2019 en het eerste kwartaal 2020.

#### **Wanneer worden de geluidsschermen van de HSL aangepast?**

ProRail heeft aangegeven dat er op dit moment nog geen concrete planning ligt voor de bouwwerkzaamheden van de geluidsschermen. Ze starten op z'n vroegst eind dit jaar begin volgend jaar en het project heeft dan een doorlooptijd van circa 2,5 jaar. ProRail zal de omwonenden hierover tijdig informeren.