

Nota beantwoording Zienswijzen

Samenvatting en beantwoording zienswijzen

Wijzigingsplan Seghwaert 2006 – Vaartdreef

Gemeente Zoetermeer

Juni 2024

1. Inleiding

Op 19 december 2023 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten het ontwerpwijzigingsplan 'Seghwaert 2006 – Vaartdreef' (met bijbehorende stukken) en het ontwerpbesluit Hogere waarden geluid vrij te geven voor de formele tervisielegging. De stukken hebben met ingang van 29 december 2023 gedurende 6 weken ter inzage gelegen met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Hiervan is op de gebruikelijke wijze kennisgegeven door een publicatie in het Gemeenteblad op 28 december 2023. Wegens het kerstreces is op 18 januari 2024 nogmaals een publicatie in het Gemeenteblad gedaan.

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

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

Naar aanleiding van de terinzagelegging zijn 9 schriftelijke zienswijzen ontvangen. Alle zienswijzen zijn binnen de termijn van zes weken ingediend en daarmee ontvankelijk. Er is door zes indieners dezelfde zienswijze ingediend. Deze zienswijze is onder 'zienswijze 1' weergegeven en wordt gezamenlijk beantwoord.

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 van de zienswijzen zijn uitgenodigd om hun zienswijze toe te lichten tijdens een ambtelijke hoorzitting. Door drie indieners is hier gebruik van gemaakt. De punten die in de hoorzitting naar voren zijn gebracht, en die niet in de schriftelijke zienswijze zijn beschreven, zijn ook in deze nota meegenomen.

2. Beantwoording zienswijzen

NR.	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING	WIJZIGING WIJZIGINGSPLAN
Zienswijze 1			
1.1	Ingediend door: 2, 3, 4, 5, 7, 9 Parkeerplaatsen en parkeernorm Er wordt volgens indieners onvoldoende rekening gehouden met de volgende voorwaarde om gebruik te kunnen maken van de wijzigingsbevoegdheid: ‘Er moet op een goede wijze in de parkeerbehoefte worden voorzien door te voldoen aan de gemeentelijke Parkeernota’. In de toelichting van het wijzigingsplan wordt voorgesorteerd op een mogelijke verlaging van het aantal parkeerplaatsen op basis van mogelijke deelmobiliteit of een ontheffing van de Parkeernota. Vidomes heeft tijdens inloopavonden verbeeldingen met zo weinig als 117 parkeerplaatsen gepresenteerd. Er moet volgens indieners ten minste worden voldaan aan de gemeentelijke parkeernorm en met een verlaging van het aantal parkeerplaatsen kan niet worden ingestemd, omdat:	In de toelichting van het ontwerpwijzigingsplan stond beschreven dat bij de definitieve inpassing zal worden gekeken naar mogelijkheden om het aantal parkeerplaatsen terug te brengen ten behoeve van ruimte voor groen. Een optie die werd genoemd was een mogelijke ontheffing van de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019. Onder andere naar aanleiding van deze zienswijze is besloten om niet meer uit te gaan van een ontheffing van de parkeernorm en dit niet mee te nemen in de uitwerking van de verdere plannen. Wanneer de plannen verder zijn uitgewerkt binnen de kaders die dit wijzigingsplan biedt, zal aan de hand van de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019 worden bepaald hoeveel parkeerplaatsen daadwerkelijk benodigd zijn. Dat het benodigde aantal parkeerplaatsen daadwerkelijk wordt gerealiseerd, is juridisch geborgd in artikel 10.1 van de regels. Op basis van dit artikel kan de uiteindelijke omgevingsvergunning pas worden verleend als voldoende parkeergelegenheid wordt	Uit de toelichting is verwijderd dat mogelijk wordt afgeweken van de parkeernormen door het aanvragen van een ontheffing van de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019. Dit is niet meer het uitgangspunt bij de uitwerking van de plannen.

	a. Deelmobiliteit nog niet is toegepast in Zoetermeer en de werking daarvan niet is bewezen. b. De planlocatie ligt niet gunstiger ten opzichte van het openbaar vervoer dan de omliggende wijk. De bereikbaarheid van het openbaar vervoer heeft in de wijk Seghwaert ook niet geleid tot een lage parkeerdruk, zoals blijkt uit de verkeersanalyse. c. In de berekening van de parkeerbehoefte wordt alleen rekening gehouden met parkeren voor de bewoners van het plangebied en bijbehorend bezoek. Verwacht kan worden dat de parkeerplaatsen binnen het plangebied al voor een deel zullen worden gevuld door bewoners van de omliggende straten waar de parkeerdruk groter is dan 100%. Hierdoor voldoet ook het berekende aantal van 155 parkeerplaatsen mogelijk niet. Een tekort aan parkeerplaatsen binnen het plangebied zal leiden tot extra parkeeroverlast in de rest van de wijk.	gerealiseerd bij het te realiseren programma. Dit wordt getoetst aan het geldende parkeerbeleid. Er worden dus voldoende parkeerplaatsen op de locatie gerealiseerd voor toekomstige bewoners en gebruikers. Daardoor is het niet aannemelijk dat de bewoners van deze locatie gebruik zullen maken van de openbare parkeerplaatsen in de omgeving, zoals indiener stelt. Conform het parkeerbeleid is het daarnaast niet nodig extra parkeerplaatsen in het plangebied te realiseren om de parkeerdruk in de omgeving te verlagen.	
1.2	Ingediend door: 2, 3, 4, 5, 7, 9 Verkeersveiligheid Er wordt volgens indieners onvoldoende rekening gehouden met de volgende voorwaarde om	De huidige verkeerssituatie in de omgeving van de Vaartdreef wordt niet als verkeersonveilig beschouwd. Ten behoeve van deze ontwikkeling is onderzocht wat de toekomstige verkeersgeneratie is bij een maximale invulling van de locatie en of deze verkeersgeneratie op een veilige manier afgewikkeld kan worden op de bestaande wegen. Uitgaande van een maximale	In artikel 10.4 is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het realiseren van een veilige verkeersontsluiting.

	gebruik te kunnen maken van de wijzigingsbevoegdheid: ‘Er moet een veilige verkeersontsluiting voor het gebied binnen het wijzigingsvlak ontstaan.’ De Vaartdreef is een belangrijke en relatief drukke verkeersader voor de wijk Seghwaert. In het ontwerp wijzigingsplan wordt volgens indieners onvoldoende duidelijk gemaakt dat ook na de ontwikkeling nog sprake zal zijn van een veilige verkeersontsluiting. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de toekomstige verkeersgeneratie en de ontsluiting van het plangebied voor auto’s en voetgangers: - In de rechtse bocht in de Vaartdreef richting de planlocatie is een blinde bocht waar vaak te hard wordt gereden. In het wijzigingsplan is geen ontsluiting opgenomen voor voetgangers of fietsers, anders dan het fietspad aan de achterzijde van het plangebied. Er is geen voorziening voor voetgangers die vanaf de locatie de Vaartdreef willen oversteken in de richting van de Violiervaart. - De inricht van de planlocatie ligt aan het einde van de blinde bocht aan een doorgaande weg met 1 rijstrook per richting. Elke verkeersbeweging naar de planlocatie vanuit de Australiëweg stoort de verkeersstroom, vooral als de tegengestelde rijstrook met eventueel	invulling van de locatie, komt de verkeersgeneratie uit op 897 mvt/etm (motorvoertuigen per etmaal) per weekdag en 963 mvt/etm per werkdag. In paragraaf 2.3 van de toelichting is ingegaan op de verkeersgeneratie, verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling. Om te onderzoeken of omliggende wegen deze extra verkeersgeneratie kunnen afwikkelen, is het verkeersmodel van de gemeente Zoetermeer geraadpleegd en zijn er kruispunttellingen bij de T-kruising van de Vaartdreef (ten oosten van het plangebied) uitgevoerd. Uit dit onderzoek is gebleken dat de omliggende wegen voldoende restcapaciteit hebben om de groei van de verkeersintensiteit op te kunnen vangen. Daarnaast is onderzocht wat het effect is van het opheffen van de rechtsaffer op de Vaartdreef ter hoogte van deelproject 1 op de verkeersafwikkeling. De relatief lage verkeersintensiteiten staan het toe om de rechtsaffer op te heffen. Berekend is dat de nieuwe situatie, exclusief de rechtsaffer, niet tot verkeersproblemen zal leiden. Voor de ochtendspits wordt een wachttijd van <15 seconden voorzien en in de avondspits een wachttijd van 0 sec. Alle wachttijden onder de 20 seconden worden volgens de gehanteerde berekenmethode gezien als acceptabel. Bovendien verbetert door het opheffen van de rechtsaffer de verkeersveiligheid omdat in de huidige situatie voor het verkeer dat vanaf de Australiëweg komt namelijk het risico bestaat op afdekbaarrijdingen met het verkeer dat op de Vaartdreef rechtdoor rijdt.	
--	--	--	--

	tegemoetkomend verkeer moet worden overgestoken. c. Het gebruik van de inrit/uitrit bij het Waterleliepad kan tot gevaarlijke verkeerssituaties leiden, bijvoorbeeld als tegemoetkomend of achteropkomend verkeer vanuit de richting Waterbiesvaart wordt gehinderd tijdens het oversteken van het kruisende fietspad. Ter plaatse komen in de huidige situatie al geregeld aanrijdingen met fietsers voor. d. Het inrichtingsplan lijkt weinig ruimte te bieden voor een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten.	De toename van het aantal motorvoertuigbewegingen als gevolg van deze ontwikkeling leidt niet tot knelpunten of onaanvaardbare risico's voor de verkeersveiligheid. Voetgangers en fietsers kunnen aansluiten op de bestaande voorzieningen. Er is een oversteekpunt voor voetgangers en fietsers met kanalisatiestepen en nog twee andere oversteekpunten (één met middenberm) om van de Vaartdreef richting de Violiervaart te gaan. Daarnaast kunnen voetgangers en fietsers gebruik maken van de ontsluiting die loopt van het Kangoeroepad naar het Waterleliepad. De wijze waarop deze genoemde oversteekplaatsen zijn ingericht worden niet als verkeersonveilig beschouwd, ook niet in de toekomstige situatie waarbij er sprake is van een toename van het aantal voetgangers en fietsers. Bovendien ziet de genoemde voorwaarde voor het gebruiken van de wijzigingsbevoegdheid op een veilige verkeersontsluiting voor het gebied binnen het wijzigingsvlak. De inrichting van de buitenruimte en daarbij de exacte wijze waarop het plangebied voor autoverkeer, fietsers en voetgangers wordt ontsloten, wordt vastgelegd in het inrichtingsplan. Het inrichtingsplan maakt geen deel uit van dit wijzigingsplan. Het inrichtingsplan wordt in overleg met de gemeente opgesteld en dient door de gemeente goedgekeurd te worden. Het inrichtingsplan wordt onder andere besproken met de verkeerscommissie van de	
--	--	---	--

		gemeente Zoetermeer en zal ook door verschillende vakdisciplines worden beoordeeld. Hierbij wordt er onder andere gekeken of de ontsluiting veilig is en of de bereikbaarheid voor hulpdiensten goed is. Dit inrichtingsplan zal ook met omwonenden worden besproken. Om ook juridisch te borgen dat er een veilige verkeersontsluiting wordt gerealiseerd, is in de voorwaardelijke verplichting van artikel 10.4 opgenomen dat er een veilige verkeersontsluiting moet worden gerealiseerd.	
1.3	Ingediend door: 2, 3, 4, 5, 7, 9 Straat- en bebouwingsbeeld en inpassing Er wordt volgens indieners onvoldoende rekening gehouden met de volgende voorwaarde om gebruik te kunnen maken van de wijzigingsbevoegdheid: ‘Er mag geen onevenredige aantasting plaatsvinden van een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld.’ De toren van deelproject 3 past volgens indieners niet in het straat- en bebouwingsbeeld van de laagbouwwijk Seghwaert. In paragraaf 3.3.4 van de toelichting wordt niet gesproken over de inpassing van hoogbouw in het straat- en bebouwingsbeeld van de wijk.	De ontwikkellocatie wordt omsloten door aan de ene zijde de Australiëweg en aan de andere zijde de wijk Seghwaert en ligt daarmee op de grens van verschillende structuren. Zoals ook al in het bestemmingsplan Seghwaert 2006 (waarin de wijzigingsbevoegdheid staat) is beschreven, moet aan de kant van de Australiëweg de ontwikkeling aansluiten bij de stedelijkheid van de hoofdwegenstructuur en aan de andere kant bij de kleinschaligheid van Seghwaert. Dat betekent dat richting de Australiëweg hogere bebouwing passend is. Dit wordt in het wijzigingsplan geregeld door de bouwvlakken en daaraan gekoppelde maximale bouwhoogtes. Het woongebouw van deelproject 3 met een maximale bouwhoogte van 29 m is meer gesitueerd richting de Australiëweg en de lagere bebouwing van deelproject 2 met een maximale bouwhoogte van 16,5 m en deelproject 1 met een maximale bouwhoogte van 13 m is gesitueerd aan de zijde van de wijk Seghwaert.	In paragraaf 2.2 van de toelichting is opgenomen dat de ontwikkeling passend is binnen het straat- en bebouwingsbeeld van de omgeving.

		Hiermee is de ontwikkeling ten aanzien van maximale volumes en maximale bouwhoogte passend binnen het straat- en bebouwingsbeeld van de omgeving. De toelichting van het wijzigingsplan wordt hierop aangevuld.	
1.4	Ingediend door: 2, 3, 4, 5, 7, 9 Groene inpassing In de toelichting wordt beargumenteerd waarom de voorgenomen ontwikkeling past in het beeld van een groene omgeving, terwijl er volgens indieners geen sprake zal zijn van een groene ontwikkeling als de initiatiefnemer zich moet houden aan de huidige parkeernorm. Er moeten veel beeldbepalende bomen worden gekapt, het fietspad moet worden verplaatst waardoor ook veel bomen moeten worden gekapt en een groot deel van de buitenruimte zal uiteindelijk als parkeerplaats worden ingericht. Indieners noemen een aantal voorbeelden uit de toelichting, waarin gesproken wordt over een groene inrichting, maar die volgens indieners niet haalbaar zijn. Als mogelijke oplossing wordt genoemd lagere nieuwbouw, met een lagere parkeerbehoefte en daardoor meer ruimte voor groen.	In de toelichting van het wijzigingsplan worden voorbeelden en richtingen genoemd van de wijze waarop de parkeerplaatsen kunnen worden ingepast in de groene buitenruimte. De daadwerkelijke inrichting van de buitenruimte met daarin de parkeerplaatsen, groen en verkeersontsluiting wordt in het inrichtingsplan opgenomen. Dit inrichtingsplan valt buiten deze procedure. De landschappelijke inpassing is namelijk geen voorwaarde voor het mogen toepassen van de wijzigingsbevoegdheid. Wel zal de omgeving worden betrokken bij het inpassingsplan. Er wordt bij de verdere uitwerking van de plannen gezocht naar een invulling van deze locatie waarbij er een balans wordt gezocht tussen enerzijds het programma, maar anderzijds ook een goede inpassing van bij het programma horende aantal parkeerplaatsen in een groene buitenruimte. De locatie biedt ruimte om bij een maximale invulling van het programma (234 woningen en 541 m2 maatschappelijke- en dienstverlenende voorzieningen) voldoende parkeerplaatsen te kunnen realiseren. De door indieners genoemde voorbeelden uit de toelichting zijn aangepast naar nieuwe inzichten. Zo is bijvoorbeeld gebleken dat parkeerplaatsen niet op de	Paragraaf 2.2 van de toelichting is aangepast. De voorbeelden over de landschappelijke, groene en natuurinclusieve inpassing van de parkeerplaatsen zijn naar de nieuwste inzichten geactualiseerd.

		leidingstrook kunnen worden gerealiseerd, waardoor de genoemde voorbeelden niet meer haalbaar zijn.	
1.5	Ingediend door: 2, 3, 4, 5, 7, 9 Overig Indiener staat niet afwijzend tegenover een nuttige aanpassing van het bestemmingsplan om gevarieerd wonen mogelijk te maken op de betreffende locatie. De ontwikkeling moet echter wel passen in het beeld van de wijk en niet ten koste gaan van de leefbaarheid en de veiligheid.	Dat indiener niet afwijzend staat tegenover een nuttige aanpassing van het bestemmingsplan om gevarieerd wonen mogelijk te maken op de betreffende locatie wordt voor kennisgeving aangenomen. In de toelichting van het wijzigingsplan is beschreven dat de ontwikkeling passend is in het beeld van de wijk (zie paragraaf 2.2 en paragraaf 3.3.4 van de toelichting). Ook is onderzoek gedaan naar relevante milieuthema's (zoals lucht, geluid, milieuzonering, ecologie, water) en is gekeken naar de aspecten bezonning, verkeersgeneratie, verkeersafwikkeling en landschappelijke inpassing. De conclusie hiervan is dat het plan geen onevenredige nadelige gevolgen heeft voor de omgeving en vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar is.	
1.6	Ingediend door: 2, 3, 4, 5, 7, 9 Mogelijke oplossing Indiener noemt als mogelijke oplossing lagere nieuwbouw, met een lagere parkeerbehoefte en daardoor meer ruimte voor groen.	Zie reactie onder 1.4.	
1.7	Mondeling toegelicht door: 3, 5, 6 Indiener noemt dat door de optopping van deelproject 2 een aantal bewoners aan de Vaartdreef 's-avonds geen daglicht meer zullen hebben omdat de schaduw door dit gebouw	Vidomes heeft op de inloopavond de bezonning getoond op de verschillende momenten van de dag en in alle seizoenen. Een kwalitatieve bezonningsstudie laat zien dat bij alle bestaande, omliggende woningen kan worden voldaan aan de lichte TNO-norm. Dit zijn algemeen	In paragraaf 2.2 van het wijzigingsplan is het onderdeel 'bezonning' toegevoegd.

	precies aan hun voordeur zal vallen. Ook noemt indiener dat hij schaduwhinder zal gaan ondervinden door deelproject 3. Indiener noemt dat de bezonningsstudies die door Vidomes zijn getoond op de inloopavond zijn gemaakt op de voor Vidomes gunstige momenten.	geaccepteerde richtlijnen ten aanzien van het aantal zonuren waarbij sprake is van een aanvaardbare situatie.	
	Mondeling toegelicht door: 3, 5, 6 Indiener noemt dat door Vidomes niet genoeg omwonenden zijn uitgenodigd voor de inloopavonden en op de hoogte zijn gesteld van de status van het wijzigingsplan. Hierdoor wisten sommige omwonenden niet dat zij een zienswijze konden indienen.	Door Vidomes zijn voor de georganiseerde inloopavonden ruim 100 adressen (omwonenden en belanghebbenden) uitgenodigd. Ook is er een bericht op hun website geplaatst. Daarbij wordt opgemerkt dat deze inloopavonden geen onderdeel zijn van de officiële procedure van het wijzigingsplan. Het besluit van het college van burgemeester en wethouders om het ontwerpwijzigingsplan ter inzage te leggen is als onderdeel van de officiële procedure gepubliceerd in het Gemeenteblad van 28 december 2023 en vervolgens (wegens het kerstreces) nogmaals in het Gemeenteblad van 18 januari 2024. Omwonenden zijn hiermee op de hoogte gesteld van de terinzagelegging van het ontwerpwijzigingsplan en daarmee de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.	
Zienswijze 2			
2.1	Ingediend door: 1 Parkeerplaatsen Indiener noemt dat in het ontwerpwijzigingsplan een aanpassing in de parkeergelegenheid is	Zie reactie onder 1.1	

	verwerkt. Deze aanpassing is niet voldoende voor de plannen zoals genoemd. Er heerst al een enorm parkeerprobleem in de buurt en deze genoemde aanpassingen zullen deze problemen voor de buurtbewoners groter maken.		
Zienswijze 3			
3.1	Ingediend door: 6 Parkeerplaatsen Volgens indiener wordt de parkeernorm niet gehaald. Er zijn voor deelproject 1 en 2 (60 en 130 woningen) 190 parkeerplaatsen nodig. Er zijn maar 115 parkeerplaatsen begroot. Vidomes geeft aan 55 plus woningen. Indiener noemt dat mensen tegenwoordig werken tot het 67^e jaar en dat het autogebruik alleen maar toeneemt. Met deelproject 3 komen er nog eens 40 woningen bij en zijn er volgens indiener 230 parkeerplaatsen in totaal nodig. Dat is niet te realiseren op deze beperkte ruimte.	In paragraaf 2.3 van de toelichting bij het wijzigingsplan wordt ingegaan op de parkeerbehoefte. Hierbij wordt uitgegaan van een maximale invulling van het programma dat met dit wijzigingsplan mogelijk wordt gemaakt. Het benodigde aantal parkeerplaatsen is bepaald op basis van het hiervoor vastgestelde beleid, te weten de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019. De parkeerbehoefte per woning verschilt naar gelang de te huisvesten doelgroep (bijvoorbeeld sociale huur, zelfstandig wonen met of zonder zorg) en de grootte van de woning. De parkeernorm die hoort bij de woningen die met deze ontwikkeling zullen worden gerealiseerd, ligt (afhankelijk van het type woning) tussen de 0,5 en 0,8. Hierdoor is het aantal benodigde parkeerplaatsen niet gelijk aan het aantal woningen dat zal worden gerealiseerd. Uitgaande van een maximale invulling van de locatie, met het programma van verschillende woningtypes zoals nu is voorzien en daarbij ook de andere maatschappelijke en dienstverlenende functies die	

		hier mogelijk zijn, zijn er 155 parkeerplaatsen benodigd. Wanneer de plannen verder zijn uitgewerkt binnen de kaders die dit wijzigingsplan biedt, zal aan de hand van de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019 worden bepaald hoeveel parkeerplaatsen daadwerkelijk benodigd zijn bij het te realiseren programma (daarmee wordt bedoeld het aantal woningen, grootte van de woningen, te huisvesten doelgroep en het aantal m2 maatschappelijke en dienstverlenende voorzieningen). Dat het benodigde aantal parkeerplaatsen daadwerkelijk wordt gerealiseerd, is juridisch geborgd in artikel 10.1 van de regels. Op basis van dit artikel kan de uiteindelijke omgevingsvergunning pas worden verleend als voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Dit wordt getoetst aan het geldende parkeerbeleid.	
3.2	Ingediend door: 6 MER en bomen Indiener noemt dat voor de bouw van deelproject 3 geen MER nodig is. Er gaan om de bouw te realiseren zeker een 30tal bomen moeten verdwijnen. Indiener vraagt of daar nieuwe bomen voor terugkomen.	Voor de bouw van deelproject 3 is geen milieueffectrapport nodig. In paragraaf 4.1 van de toelichting van het wijzigingsplan wordt beschreven dat in de aanmeldnotitie (bijlage 4) wordt geconcludeerd dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn als gevolg van het planvoornemen en dat kan worden afgezien van het opstellen van een milieueffectrapport en het doorlopen van de formele milieueffectrapportageprocedure. Het klopt dat er bomen zullen worden gekapt om de ontwikkeling van deelproject 3 mogelijk te maken. De bomen die worden gekapt voor de ontwikkeling van	

		de hele locatie worden in het inrichtingsplan voor de locatie of in de nabijheid ervan gecompenseerd. Het definitieve ontwerp van de buitenruimte, waar onder andere deze uitgangspunten in terugkomen, wordt vastgelegd in het inrichtingsplan en valt buiten deze procedure. Wel zal de omgeving door Vidomes worden betrokken bij het inrichtingsplan.	
3.3	Ingediend door: 6 Brandveiligheid Indiener noemt dat de bereikbaarheid voor hulpdiensten slecht is.	De bereikbaarheid voor hulpdiensten is een aspect dat wordt meegenomen bij de totstandkoming van het inrichtingsplan.	
3.4	Ingediend door: 6 Oplossing Indiener noemt als oplossing om deelproject 3 te laten vervallen en geen extra woonlaag op deelproject 2 toe te voegen. Op deze manier blijft de buurt leefbaar voor de bewoners en de omgeving.	In de toelichting van het wijzigingsplan is onderzoek gedaan naar relevante milieuthema's (zoals lucht, geluid, milieuzonering, ecologie, water) en is gekeken naar de aspecten bezonning, verkeersgeneratie, verkeersafwikkeling, parkeren en landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing. De conclusie hiervan is dat het plan geen onevenredige nadelige gevolgen heeft voor de omgeving en vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar is. Het is daarom niet noodzakelijk om af te zien van het toevoegen van een extra woonlaag in deelproject 2 en het laten vervallen van het woongebouw van deelproject 3.	
3.5	Ingediend door: 6 Verstoring natuur	Bij een wijzigingsplanprocedure dient op grond van de Wet natuurbescherming onderzocht te worden welke beschermde soorten flora & fauna op de locatie voorkomen en of er negatieve effecten op deze	Paragraaf 4.7 wordt aangevuld en er wordt uitgebreider beschreven waarom er in het kader van soortenbescherming geen

	Indiener noemt dat het al zo weinige stukje natuur zodanig wordt verstoord door het plan van een flat bij het water door geluid en wind, dat bepaalde vogels er niet meer te zien of te horen zijn. Enkele jaren terug is er de kleine karekiet nog waargenomen.	soorten mogelijk kunnen plaatsvinden. De uitkomsten van dit onderzoek staan beschreven in paragraaf 4.7. Voor vogels geldt dat er in het plangebied geen verblijfplaatsen of nesten van beschermde vogelsoorten met jaarrond beschermde nesten zijn vastgesteld. Negatieve effecten zijn voor de beschermde vogelsoorten op voorhand uitgesloten. Daarnaast zijn de nesten van alle vogelsoorten beschermd als ze als broedlocatie in gebruik zijn. Er moet daarom tijdens de werkzaamheden rekening worden gehouden met het broedseizoen van algemene broedvogels. Wanneer werkzaamheden worden gestart in de periode 1 maart t/m 15 oktober, wordt een broedvogelcontrole voorafgaand aan de werkzaamheden uitgevoerd. Indien een broedvogel aanwezig is, worden de werkzaamheden stilgelegd. De benodigde vervolgstappen worden dan besproken met een ter zake kundige ecooloog. Daarnaast zijn er ook specifieke soorten in Zoetermeer beschermd, die zijn beschreven in de Veldgids beschermde planten en dieren van Zoetermeer. De daaraan gekoppelde gedragscode verplicht degene die bestendig beheer of ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeentegrenzen uitvoert om actief op te treden om alle mogelijke schade aan de beschreven soorten te voorkomen. Het is mogelijk, zoals indiener noemt, dat door de veranderende omgeving bepaalde, niet beschermde soorten niet meer voor zullen komen op deze locatie. Dit gevolg is in het kader van de Wet	belemmeringen zijn voor dit wijzigingsplan.
--	---	--	--

		natuurbescherming en in het kader van een goede ruimtelijke ordening echter niet ontoelaatbaar.	
3.6	Ingediend door: 6 Verkeersveiligheid Indiener noemt dat de Vaartdreef een drukke en belangrijke verkeersader voor de wijk Seghwaert is. In het plan bestaat er geen veilige ontsluiting voor fietsers en brommers aan de voorzijde. Indiener voorziet levensgevaarlijke problemen als daar geen goede oplossing voor komt. Ook voor het autoverkeer zal dit problemen gaan geven.	Zie reactie onder 1.2	
Zienswijze 4			
4.1	Ingediend door: 8 Parkeerplaatsen Indiener noemt dat uit de parkeerdrukmeting van september 2023 blijkt dat de gemiddelde parkeerdruk rondom Vaartdreef op relevante tijdstippen meer dan 95% bedraagt en op sommige plaatsen zelfs 200%. Het voorgestelde aantal parkeerplaatsen van 155 is volgens indiener onvoldoende, gezien de geldende parkeernorm van 193 parkeerplaatsen. Dit aantal wordt naar beneden gebracht door aanwezigheidspercentages, waardoor er feitelijk minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn dan nodig volgens de norm.	Het klopt dat uit de parkeertelling die als onderzoek bij het wijzigingsplan is gevoegd blijkt dat de parkeerdruk rondom de Vaartdreef hoog is. Om die reden is geconcludeerd dat de parkeerplaatsen in de omgeving niet voldoende capaciteit bieden om een deel van de parkeervraag van deze ontwikkeling op te vangen. Geconcludeerd is dat de parkeervraag op eigen terrein moet worden opgelost. Dit wordt geborgd door artikel 10.1 van de regels van het wijzigingsplan. Op basis van dit artikel kan de uiteindelijke omgevingsvergunning pas worden verleend als voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. In paragraaf 2.3 van de toelichting bij het wijzigingsplan wordt ingegaan op de parkeerbehoefte. Hierbij wordt uitgegaan van een maximale invulling	

		van het programma dat met dit wijzigingsplan mogelijk wordt gemaakt. Het benodigde aantal parkeerplaatsen is bepaald op basis van het hiervoor vastgestelde beleid, te weten de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019. Het uitgangspunt in de Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels 2019 is dat de normatieve parkeeropgave zo mogelijk wordt geoptimaliseerd op basis van zogenaamd dubbelgebruik. Wanneer binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen die pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij onderhavige ontwikkeling worden woningen mogelijk gemaakt, maar ook maatschappelijke en dienstverlenende functies. Er wordt gekeken wat de maatgevende momenten zijn van de parkeerbehoefte voor die verschillende functies. Door het combineren van die functies kan een deel van de parkeercapaciteit dubbel gebruikt worden. Om die reden zijn er minder parkeerplaatsen nodig dan de complete optelsom van de parkeerbehoeftes.	
4.2	Ingediend door: 8 Verkeersontsluiting Indiener noemt dat het ontwerpwijzigingsplan onvoldoende rekening houdt met de veilige verkeersontsluiting. Kritiekpunten zijn onder andere de blinde bocht in de Vaartdreef, het ontbreken van voorzieningen voor voetgangers en fietsers en mogelijke gevaarlijke situaties bij	Zie reactie onder 1.2	

	in- en uitritten. Er lijkt onvoldoende aandacht te zijn voor toekomstige verkeersgeneratie en bereikbaarheid.		
4.3	Ingediend door: 8 Straat- en bebouwingsbeeld De voorgestelde woontoren van 10 etages vormt volgens indiener geen harmonieus beeld met de laagbouw en groene omgeving van Seghwaert. De plannen lijken in strijd met de Welstandsnota en het streven naar groen wordt tegengesproken door de noodzakelijke kap van beeldbepalende bomen voor parkeerplaatsen.	Zie reactie onder 1.3 en 1.4. Daarnaast is de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit in de vergadering van 10 november 2023 akkoord gegaan met de voetprint en de hoogte van de van het nieuw te bouwen woongebouw en de bouwhoogte van de overige bebouwing. Geoordeeld is dat deze aspecten niet in strijd zijn met de Welstandsnota. Verdere uitwerking en verfijning van de aansluitingen in architectuur, overgangen, uiterlijk van de gebouwen, esthetiek, situering van balkons etc. volgt in de verdere planuitwerking naar omgevingsvergunning. Bij de omgevingsvergunning wordt het bouwplan ook getoetst aan de Welstandsnota op de hiervoor genoemde punten, ter beoordeling van de Stadsbouwmeester ondersteund door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit.	
4.4	Ingediend door: 8 Kap komen in strijd met Stadsvisie 2040 Indiener noemt dat de kap van 41 bomen om te voldoen aan de parkeernorm van 155 parkeerplaatsen in strijd is met de Stadsvisie 2040. Deze visie beoogt Zoetermeer te onderscheiden als een groene suburbane stad met een identiteit die wordt gevormd door	Er wordt aangenomen dat indiener met 'Stadsvisie 2040' de Visie Zoetermeer 2040 bedoelt. In de Visie Zoetermeer 2040 wordt een integraal lange termijn perspectief geschetst voor sociale, economische en ruimtelijke ontwikkelingen. Het is een instrument op hoofdlijnen en hier staan nog geen concrete plannen in.	

	groenzones, parken en water. Hierin staat het vergroenen van openbare ruimte, en meer specifiek de bestaande woonwijken, en het behoud van groene kwaliteiten centraal. De voorgestelde kap van 41 bomen voor parkeerplaatsen lijkt haaks te staan op de duurzame en groene doelstellingen van Zoetermeer volgens de stadsvisie. Het kappen van de bomen tast de groene identiteit aan en doet afbreuk aan de groene kracht die Zoetermeer wil uitstralen. Indiener verzoekt conform de stadsvisie het ontwerpwijzigingsplan te herzien en alternatieve oplossingen te overwegen die in lijn zijn met de groene doelstellingen van de stad.	In de Visie Zoetermeer 2040 is inderdaad aangegeven dat de gemeente gaat inzetten op het vergroenen van openbare ruimte in bestaande woonwijken. Tegelijkertijd is het belang van een passende woningvoorraad waarbij inwoners van Zoetermeer bij voorkeur in hun eigen wijk kunnen blijven ook een belangrijk aspect van de toekomstvisie van Zoetermeer. Hiervoor wordt als voorbeeld bijvoorbeeld genoemd het transformeren van gebouwen om aan te sluiten op de levensbehoeften van de wijk- en buurtbewoners. Het is niet het één of het ander. Het streven naar het vergroenen van de openbare ruimte staat nieuwe ontwikkelingen niet in de weg. Bij nieuwe ontwikkelingen dient echter wel rekening te worden gehouden met dit aspect. Voor deze concrete ontwikkeling betekent dit dat er inderdaad bomen gaan verdwijnen ten behoeve van de ontwikkeling (deze bomen worden overigens binnen het plangebied of in de nabijheid daarvan gecompenseerd), maar dat er ook aandacht wordt besteed aan een goede landschappelijke inpassing van de buitenruimte. Dit wordt opgenomen in het inrichtingsplan waarbij de omgeving zal worden betrokken.	
4.5	Ingediend door: 8 Oplossing Indiener staat niet negatief tegenover de plannen om het woongebouw te revitaliseren en te	In dit wijzigingsplan is onderzoek gedaan naar de relevante milieuthema's. Ook is gekeken naar de aspecten verkeer, stedenbouwkundige inpassing, landschappelijke inpassing en bezonning. De conclusie hiervan is dat het realiseren van maximaal 234 woningen en maximaal 541 m2	

	transformeren naar een duurzame woonomgeving. Echter, het op een dusdanige wijze uitmelken van elke mogelijkheid om een vorm van woning te creëren, met als doel een zo rendabel mogelijk complex te realiseren, is volgens indiener buitenproportioneel. Dit gebeurt ten koste van groen, het stadsbeeld, de veiligheid en het woongenot. Indiener verzoekt om de plannen te evalueren en terug te brengen naar een voor eenieder acceptabel plan. Concreet betekent dit het afzien van het toevoegen van een extra woonlaag in deelproject 2 en het laten vervallen van de geplande woontoren.	maatschappelijke en dienstverlenende voorzieningen geen onevenredige nadelige gevolgen heeft voor de omgeving. Het plan is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar. Het is daarom niet noodzakelijk om af te zien van het toevoegen van een extra woonlaag in deelproject 2 en het laten vervallen van het woongebouw van deelproject 3.	
--	--	---	--