Nota zienswijzen ontwerp-bestemmingsplan ‘Entree Midden’

Inhoud

1 Inleiding 3

1.1. Kennisgeving terinzagelegging 3

1.2. Doel Nota zienswijzen en vervolg onder de Omgevingswet 3

1.3. Opzet beantwoording 4

2 Beantwoording van de gemeenschappelijke zienswijzen 5

2.1. Gemeenschappelijke zienswijze 1 5

over bezonning en lichtinval 5

2.2. Gemeenschappelijke zienswijze 2 7

over aantasting persoonlijke belangen 7

2.3. Gemeenschappelijke zienswijze 3 11

over belang van een goed wooncomfort 11

3 Beantwoording zienswijzen per indiener 13

3.1. Inleiding 14

3.2. Zienswijzen 14

1 Inleiding

1.1. Kennisgeving terinzagelegging

Burgemeester en wethouders van Zoetermeer hebben op 3 februari 2022 op de wettelijk voorgeschreven wijze kennis gegeven van de ter inzagelegging van:

- het ontwerpbestemmingsplan Entree Midden (inclusief milieueffectrapport (MER);
- het ontwerpbesluit hogere waarden geluid;
- het ontwerpbesluit Stap 3 Interimwet Stad- en milieubenadering;
- het ontwerpbeeldkwaliteitsplan Entree Midden;
- het ontwerp-exploitatieplan Entree Midden.

Ter inzage

Het ontwerpbestemmingsplan (inclusief het MER) en de hierboven genoemde ontwerpbesluiten (met bijbehorende stukken) hebben met ingang van vrijdag 4 februari 2022 tot en met donderdag 18 maart 2022 ter inzage gelegen.

Zienswijzen

Gedurende de termijn van terinzagelegging, kon eenieder over het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerpbesluiten schriftelijk gemotiveerde zienswijzen kenbaar maken of mondeling indienen, maar ook digitaal via een formulier op de pagina Zienswijze over ontwerp-omgevingsbesluit.

Informatie

Gedurende de periode dat zienswijzen konden worden ingediend, is op 15 februari 2022 een informatiemoment georganiseerd. In verband met coronamaatregelen konden belangstellenden op afspraak vragen stellen over de terinzagegelegde ontwerpstukken. In 3 sessies van 1 uur zijn de vragen van belangstellenden beantwoord. Er is geen verslag gemaakt.

1.2. Doel Nota zienswijzen en vervolg onder de Omgevingswet

In totaal zijn er 82 unieke zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan Entree Midden. In juni 2023 is geconstateerd dat het ontwerp-bestemmingsplan voor Entree Midden op een aantal wezenlijke onderdelen gewijzigd en aangevuld diende te worden. De noodzakelijke wijzigingen konden niet afgerond worden voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024. De gemeente werkt nog aan de Omgevingsvisie en het omgevingsplan. Dit betekent dat voor Entree ingezet wordt op twee sporen: het opstellen van een Omgevingsprogramma voor het plangebied Entree en het vervolgens plotgewijs verlenen van vergunningen. Wel is afgesproken om de zienswijzen die zijn ingediend op het ontwerp-bestemmingsplan alsnog te beantwoorden in het Omgevingsprogramma Entree.

Voor het Omgevingsprogramma en het bijbehorend Plan-MER zijn eerder uitgevoerde onderzoeken geacutaliseerd of opnieuw verricht vanwege de wezenlijke wijzigingen ten opzichte van het eerdere ontwerp-bestemmingsplan.

Bij het opstellen van het ontwerp-Omgevingsprogramma Entree is daar waar mogelijk inhoudelijk al rekening gehouden met de ingediende zienswijzen tegen het ontwerp-bestemmingsplan. Bij de beantwoording van de zienswijzen is uitgegaan van de nieuwe stukken en bijbehorende onderzoeken. Een beantwoording van de zienswijzen uitgaande van de oude situatie van het ontwerp-bestemmingsplan is immers door de wezenlijke wijzigingen niet meer reëel. Dit betekent ook dat de beantwoording niet op elk detail van de zienswijze ingaat, maar dat de beantwoording gericht is op de hoofdlijnen van de zienswijze.

Het ontwerp-Omgevingsprogramma wordt ook ter inzage gelegd zodat een ieder daar op kan reageren. Daarna pas zal het College een besluit nemen over de vaststelling van het Omgevingsprogramma , de ontwerp Plan-MER en de daartegen gerichte zienswijzen.

Anonimiseren

Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens is het niet toegestaan om persoonsgegevens (zogenaamde NAW-gegevens: naam, adres en woonplaats) van natuurlijke personen openbaar te maken op een website, zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. Er is geen wettelijke grondslag of dringende noodzaak om de NAW-gegevens van natuurlijke personen te vermelden. Vandaar dat we bij natuurlijke personen spreken van ‘indiener’ (van een zienswijze) en een anonieme versie van de Nota Beantwoording Zienswijzen op de website zullen plaatsen.

De indieners krijgen ook een anonieme nota toegezonden met vermelding van het nummer dat hun zienswijze heeft gekregen.

1.3. Opzet beantwoording

Een groot aantal indieners heeft een gemeenschappelijke zienswijze ingediend. Het gaat om 3 verschillende zienswijzen. Deze 3 zienswijzen zijn in hoofdstuk 2 van deze nota beantwoord.

Sommige indieners hebben een aanvulling gegeven op deze gemeenschappelijke ingediende zienswijzen. Deze aanvullingen zijn opgenomen in de individuele beantwoording in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 3 volgt een reactie van het college per individuele indiener.

2 Beantwoording van de gemeenschappelijke zienswijzen

2.1. Gemeenschappelijke zienswijze 1 over bezonning en lichtinval

	Zienswijze	Beantwoording
2.1.1	Op basis van de vigerende plannen c.q. maquette en plankaders, verwachten indieners dat de bezonning en de lichtinval om- en in de woning in ernstige mate zal worden aangetast zodra De Entree zal zijn bebouwd. Een te voorkomen ernstige aantasting op het leef-en wooncomfort achten indieners onnodig, onterecht en ook niet acceptabel. De analyse in de MER achten indieners oppervlakkig, doet geen recht aan individuele belangen en is derhalve misplaatst en ontoereikend. De eis van indieners is dan ook aan de verantwoordelijken om tenminste de strenge TNO richtlijn voor de woningen van indieners te respecteren en te borgen, en om deze richtlijn als uitgangspunt te nemen bij het bouwontwerp en de bouwrealisatie van De Entree.	De nieuwe bebouwing in Entree, zal aan bepaalde stedenbouwkundige kaders en uitgangspunten moeten voldoen. Die zijn opgenomen in de Ontwikkelvisie Entree als onderdeel van het Omgevingsprogramma Entree. Die kaders, zoals rooilijnen en minimale /maximale bouwhoogtes, zijn getoetst op ruimtelijke aanvaardbaarheid. Zodoende wordt zorggedragen voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor zowel nieuwe bewoners als omwonenden. Een van de aspecten waar het totaalplan aan getoetst wordt, is de vraag hoe het staat met de bezonning/lichtinval op de bestaande woningen als gevolg van de nieuwbouw Entree. In Nederland is er geen wet- of regelgeving over bezonning van woningen of andere bouwwerken. Gemeenten zijn dus vrij om hun eigen eisen te stellen aan de bezonning. Wel bestaat er de zogenaamde 'lichte' en 'strenge' TNO-norm voor bezonning van woonkamers. Deze vinden hun oorsprong in het woonwaarderingsstelsel uit 1962. Veel gemeenten hanteren daarom deze normen om iets te kunnen zeggen over de bezonning van woningen bij nieuwbouw. Volgens de lichte TNO-norm is er sprake van een voldoende bezonning bij tenminste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari t/m 21 oktober (gedurende 8 maanden) ter plaatse van het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam. Volgens de strenge TNO-norm is er sprake van een goede bezonning bij tenminste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari t/m tot 22 november (gedurende 10 maanden) ter plaatse van het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam. Zoetermeer heeft in 2020, bij de vaststelling van de Visie Binnenstad, gekozen voor het toepassen van bezonningsnormen die zijn gebaseerd op de lichte TNO-norm. Deze normen worden ook gehanteerd bij Entree. Deze norm wordt toegepast in hoog stedelijk gebied en is daarmee vergelijkbaar met de normen die worden gehanteerd in de Binnenstad.

		Deze luiden als volgt: − Toetsingsperiode tussen 19 februari en 21 oktober. − Minimale zonshoogte 10°. − Minimale potentiële bezonningsduur van 2 uur per dag. − Geen verdere verslechtering in bestaande situaties met minder dan 2 mogelijke zonuren. − Meetpunt op 1 meter hoogte in het midden van de gevel van de onderste woonlaag, in geval van woning op verdieping 0,75m boven vloerpeil. − Maximale afname bezonningsduur als gevolg van nieuwbouw is 50%. − Bezonningsduur ter plaatse van voor- en achtergevel worden bij elkaar opgeteld. − Bij dakopbouw: maximale afname bezonningsduur 50%. − Voorts is de norm van toepassing op openbare en semi-openbare ruimten met een recreatieve functie en op buitenruimten bij scholen en kindercentra. Er is hier in de berekening van de bezonningsduur sprake van voldoende bezonning als meer dan 50% van de oppervlakte in de zon ligt. Om te bezien in hoeverre hieraan wordt voldaan is een bezonningsstudie uitgevoerd door Peutz. Hierin is het stedenbouwkundig model opgenomen met de vertaling van de spelregels van de Ontwikkelvisie. Deze bouwhoogtes zijn mede n.a.v. ingediende zienswijzen, aangepast naar maximaal 70 meter hoogte en daarmee lager dan het geval was op grond van het ontwerp-bestemmingsplan (in casu bij de zogenaamde accenten). Het stedenbouwkundig model volgt de uitgangspunten van de spelregelkaart van de Ontwikkelvisie [zie paragraaf 4.2]. In de bezonningstudie van Peutz is zowel binnen als buiten het plangbied in beeld gebracht. Het rapport van Peutz is één van de Effectstudies bij het MER. De conclusie uit de bezonningsstudie luidt dat het effect qua bezonning/lichtinval als gevolg van de nieuwbouw in Entree, op de omgeving, aanvaardbaar is. De effecten van de bebouwingsmogelijkheden binnen Entree hebben invloed op de omliggende wijken maar voldoen ruimschoots aan de gehanteerde lichte TNO-normen. De bezonningsstudies laten zien dat de gunstige Noord-Zuid opzet van Entree een meer dan acceptabele bezonningssituatie van de bestaande bebouwing tot gevolg heeft. Voor de beperkte bestaande bebouwing binnen Entree wordt nauwkeurig gekeken of de lichte TNO norm wordt behaald. Dit kan met het omgevingsprogramma globaal, maar wordt zal bij de aanvraag BOPA concreet nogmaals inzichtelijk gemaakt.

2.2. Gemeenschappelijke zienswijze 2 over aantasting persoonlijke belangen

	Zienswijze	Beantwoording
	Indieners geven aan door de ontwikkeling van het Entreegebied in hun persoonlijke belangen te worden geschaad. Dit betreft de volgende onderwerpen.	De ontwikkeling van Entree is grootschalig en zal tenminste10-15 jaar in beslag nemen. Een binnenstedelijke ontwikkeling van deze omvang heeft onmiskenbaar effect op de omgeving en huidige bewoners. Per onderwerp is hierna aangegeven met welke uitgangspunten rekening is gehouden en hoe de afweging van belangen heeft plaatsgevonden.
2.2.1	Verlies van uitzicht en bezonning door hoge toekomstige bebouwing.	Het uitzicht van de indieners zal vanzelfsprekend veranderen. Volgens vaste jurisprudentie bestaat er echter geen recht op een blijvend ongestoord uitzicht. Dit neemt niet weg dat het belang van indieners bij het behoud van hun uitzicht is betrokken bij de belangenafweging. De gemeente is van mening dat de ontwikkeling van Entree van groot algemeen belang is voor Zoetermeer. Het Omgevingsprogramma, de Ontwikkelvisie en Beeldkwaliteitsplan omvatten de kaders en uitganspunten voor grondeigenaren cq. ontwikkelaars om tot een hoogwaardige uitstraling van de bebouwing te komen. Daar komt bij dat Entreegebied juist bijdraagt aan een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Het gebied transformeert van een monotoon en leegstaand kantorengebied met een dominante verkeersader naar gebied met verblijfskwaliteit en uitstraling, naar een levendige stadswijk die uitnodigend, actief, verbindend, vernieuwend en gezond is. Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.1.1
2.2.2	Verlies van groen en bomen; mogelijke waterschade door aan te leggen waterpartijen die direct aan de kelderberging van de woningen van indieners grenzen.	Ten aanzien van verlies van groen en bomen: Entree wordt een nieuwe wijk met een hoge dichtheid. Het is daarom belangrijk, voor zowel nieuwe bewoners als omwonenden, dat de nieuwe openbare ruimte een prettige plek wordt om te verblijven en te ontmoeten. De aanleg van groen heeft daarin een grote rol. Waar mogelijk wordt de openbare ruimte zoveel als mogelijk groen ingericht en wordt de ecologische kwaliteit versterkt. De afgelopen jaren zijn er veel bomen gekapt, voornamelijk vanwege ziekte. Voor die kap is vooralsnog geen vervangende aanplant gedaan met oog op de start van Entree. Het ontwerp van de openbare ruimte in Entree gaat uit van het terugbrengen van minimaal het aantal bomen dat aanwezig was voor de kap. Hierbij gaat de gemeente uit van het referentiejaar 2020. Op dit moment is nog niet exact voorzien hoe het definitieve ontwerp van de openbare ruimte van Entree eruit komt te zien, maar er

		wordt gestreefd naar het aanbrengen van meer bomen dan voor de kap in Entree aanwezig waren. Ten aanzien van mogelijke waterschade: Het schetsontwerp openbare ruimte is aangepast. In het huidige schetsontwerp wordt er geen nieuw water aangelegd tegen bestaande gebouwen aan, zoals dat eerder wel het geval was bij de Boerhaavelaan. Nieuwe watergangen zijn zo ontworpen dat deze aan alle zijden zijn omringd door taluds. Naast de taluds wordt ruimte gemaakt voor groene inrichting. Met de aanpassing van de inrichting van de openbare ruimte, wordt tegemoetgekomen aan de vrees voor mogelijke waterschade van de huidige bewoners met kelderbergingen.
2.2.3	Toenemende verkeersintensiteit op de Boerhaavelaan, waardoor meer geluidhinder door verkeer, meer stikstof en fijnstof, waardoor de woonomgeving van indieners flink ongezonder wordt.	Uit de Effectstudie Verkeer en de onderliggende onderzoeken blijkt inderdaad dat het drukker wordt op het Bredewater (van circa 3.000 naar circa 8.000 mvtg/etmaal). De intensiteit van 8.000 motorvoertuigen/etmaal is overigens wel passend bij een gebiedsontsluitingsweg met een maximale snelheid van 30 km/uur. In de Effectstudie Luchtkwaliteit en Natuur is inzicht gegeven in de gevolgen van de toename van het verkeer.
2.2.4	Toenemende parkeerdruk, dus verlies van parkeergelegenheid, door onzekerheid over voldoende aantal bewonersparkeerplaatsen en idem ten aanzien van parkeerplaatsen voor bezoekers, die bovendien op het maaiveld gerealiseerd worden, waardoor nog meer vervuiling door "autoblik op straat" voor de woningen van indieners.	Conform de uitgangspunten in hoofdstuk 5 van de Ontwikkelvisie moeten deontwikkelaars de parkeerbehoefte van de bouwplannen op eigen terrein oplossen. Voor Entree is voorts een specifieke Nota maatwerkparkeernormen en uitvoeringsregels 2025 opgesteld. Daarbij kan de keuze worden gemaakt voor het zogenaamde "Normscenario" (toets op basis van de vigerende beleid (Nota parkeernormen en uitvoeringsregels Zoetermeer 2019, vastgesteld op 16 december 2019) of toetsing op basis van het zogenaamde “Ambitiescenario”. In het Ambitiescenario zijn aanvullend maatwerkparkeernormen voor Entree benoemd. Aan het toepassen hiervan zijn extra uitvoeringsregels verbonden. Alleen als aan de eisen die in deze aanvullende regels zijn beschreven wordt voldaan, kan de normatieve parkeerbehoefte worden berekend op basis van de maatwerk autoparkeernorm. Om de maatwerkparkeernorm te kunnen toepassen, dient de aanvrager van een omgevingsvergunning aan alle eisen te voldoen. De wijze waarop aan deze eisen moet worden voldaan en bij indiening van de aanvraag omgevingsvergunning worden getoetst, is nader omschreven in de Nota Maatwerk Parkeernormen en Uitvoeringsregels Entree dat als bijlage bij het Omgevingsprogramma is gevoegd. Daarnaast wordt door de gemeente een monitoringsplan opgesteld met daarin de spelregels op welke wijze en door wie de parkeerdruk in- en rondom Entree gemonitord gaat worden zodra het eerste bouwblok is opgeleverd.

		Als blijkt uit de monitoring dat sprake is van uitwijkgedrag moet het verschil alsnog worden gerealiseerd. De mogelijke realisatie van die parkeerplaatsen in de toekomst moet bij de aanvraag van de omgevingsvergunning al inzichtelijk zijn op welke wije dat kan worden opgelost. Feitelijk zal de parkeerbehoefte binnen de contouren van de bouwblokken worden opgelost. In de openbare ruimte in en rond Entree worden geen nieuwe openbare parkeerplaatsen gerealiseerd. Wel komen aan het Bredewater de openbare parkeerplaatsen terug in de openbare ruimte. Deze kunnen echter niet ingezet worden door ontwikkelaars als (extra) oplossing van de parkeerbehoefte. De vrees voor meer 'autoblik op straat' is daarmee ondervangen.
2.2.5	Jarenlange overlast door bouwlawaai en bouwverkeer. Dit geldt eveneens voor al mijn buren die wonen langs de Boerhaavelaan in de flats Oranjestein, Noorderbosch, De Blankaard, Molenwijk, en (deels) Antoni van Leeuwenhoek, direct langs de grens van het bestemmingsplangebied. In totaal gaat het om vele honderden mensen.	Uit het MER blijkt dat overlast tijdens de sloop- en bouwfase niet te voorkomen is. Met name het transport van materialen kan effect op de omgeving hebben (vooral geluid). In het plangebied kan er geluidshinder worden ervaren door heiwerkzaamheden, graafwerkzaamheden en ander werkmaterieel en/of apparaten die bij de bouw zullen worden gebruikt. Van aannemers in Entree wordt een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) verlangd voor aanvang werkzaamheden. In dit plan wordt vastgelegd op welke wijze aannemers de eisen ten aanzien van de leefbaarheid tijdens werkzaamheden in het gebied gaan invullen. Om de overlast voor bouw zoveel als mogelijk te beperken, zijn in het Besluit bouwwerken leefomgeving (hierna: Bbl) algemene rijksregels voor geluid bij bouwwerkzaamheden opgenomen die gaan over tijdstippen van wanneer te bouwen en het maximale geluidsniveau door de werkzaamheden. In het Bbl is ook opgenomen dat de uitvoerder van de bouwwerkzaamheden maatregelen moet nemen om visueel waarneembare stofverspreiding buiten het bouwterrein te beperken. Tot slot geldt voor bouwwerkzaamheden een specifieke zorgplicht op grond van het Bbl. De specifieke zorgplicht gaat over het voorkomen van gevaar voor de gezondheid of veiligheid in de directe omgeving van de bouwwerkzaamheden. Bij een aanvraag omgevingsvergunning wordt specifiek gekeken naar de wijze waarop overlast zoveel mogelijk kan worden voorkomen en wordt tevens bezien welke maatregelen nodig zijn. Voor de activiteit bouwen is het verplicht een bouwveiligheidsplan in te dienen. Hierin dient duidelijk te worden gemaakt welke maatregelen worden genomen ter voorkoming van overlast. Dit betreft geluids-, stof- en verkeersoverlast. Gezien de grootte van de voorgenomen ontwikkeling(en) is in dit

		geval sprake van een (uitgebreider) (bouw)veiligheidsplan dat voor aanvang van de bouwactiviteiten moet worden overlegd. Voor alle werkzaamheden in het openbaar gebied wordt tenslotte een integraal faseringsplan gemaakt waarbij er gekeken wordt wat er eventueel gelijktijdig, of juist niet, uitgevoerd kan worden. Daarmee wordt vooraf voorkomen dat er op één bepaald moment bijvoorbeeld te veel verkeersoverlast is, omdat er op dat moment te veel wegen tegelijk afgesloten moeten worden.
2.2.6	Indieners dringen erop aan om het ontwerp bestemmingsplan en het ontwerp beeldkwaliteitsplan aan te passen, door het aantal te bouwen woningen te beperken tot maximaal 3.500, en de in de plannen vermelde bruto vloeroppervlaktes en bouwhoogtes evenredig te reduceren. Zodoende zullen de genoemde nadelige gevolgen voor de woningen en woonomgeving enigermate afnemen.	De Zoetermeerse woningbouwambitie voor Entree komt mede voort uit afspraken met het Rijk om tot 2030 landelijk 250.000 sociale huurwoningen en 50.000 middenhuur woningen te bouwen. Het beperken van het aantal woningen tot maximaal 3.500 komt niet overeen met de woningbouwambitie van Zoetermeer als geheel die door de gemeenteraad is vastgesteld. Ook is dit afwijkend ten opzichte van het raadsbesluit van juli 2024 waarbij de bandbreedten van het aantal woningen voor Entree is gesteld op 6250-7250. De afgelopen jaren hebben zich gekenmerkt door fors gewijzigde (markt-)omstandigheden. Er is een demografische trend waarneembaar die laat zien dat de gemiddelde grootte van huishoudens afneemt; er zijn steeds meer 1-persoonshuishoudens. Dit heeft gevolgen voor de gemiddelde oppervlakte van woningen. De woningnood blijft en de urgentie neemt steeds meer toe. Er zijn steeds minder betaalbare huur- en koopwoningen voor starters beschikbaar. Ook de doorstroming op de woningmarkt is laag. Daarnaast is er financieel veel veranderd in de vorm van stijgende bouwkosten. En de renteontwikkeling heeft een groot effect gehad op de beleggersmarkt en de particuliere hypothekenmarkt. Tegelijkertijd is de vraag naar (grootschalige) kantoren veranderd. Dit heeft geleid tot een nieuw onderzoek naar de kantoorbehoefte zoals die was opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan Entree-Midden. Het nieuwe kantoorbehoefte-onderzoek (Cushman & Wakefield 2023) heeft aangetoond dat het kantoorprogramma van ruim 133.000 m2 bvo niet meer in overeenstemming is met de actuele behoeftevraag. Er kan volgens het onderzoek nog slechts ca 40.000 - 50.000 m2 bvo kantoren onderbouwd worden. Deze gewijzigde (markt-) omstandigheden zijn aanleiding geweest om opnieuw naar de programmering van Entree te kijken. Dit gewijzigde programma leidt niet tot meer of hogere bebouwing. Ruimte die eerst door kantoren zou worden ingenomen, kan nu voor woningen worden gebruikt. Daarnaast wordt de gemiddelde woninggrootte kleiner, waardoor er ook meer woningen gerealiseerd kunnen worden. Aangezien de verplaatsing van de brandweerkazerne naar West 8 niet doorgaat, kunnen er op die

		locatie ook woningen gerealiseerd worden. Hierdoor is het plangebied van Entree ook groter t.o.v. het ontwerp-bestemmingsplan. Om er voor te zorgen dat de impact op de omgeving binnen de wettelijke kaders blijft en de eventuele nadelige effecten op het woon- en leefklimaat van omwonenden te minimaliseren, is een nieuw MER opgesteld. Dat MER wordt ook weer ter inzage gelegd voor zienswijzen en ter advisering en toetsing aan de onafhankelijke commissie MER voorgelegd.

2.3. Gemeenschappelijke zienswijze 3 over belang van een goed wooncomfort

	Zienswijze	**Beantwoording**
2.3.1	Indieners doen een dringend beroep om het ontwerp bestemmingsplan en het ontwerp beeldkwaliteitsplan te herzien door uit te gaan van een ontwerp van een mooie, groene wijk, waarbij de leefbaarheid, de gezondheid, de woonoppervlakte, de balkonoppervlakte, het wooncomfort, de bezonning en de (parkeer) voorzieningen voor de toekomstige- en de huidige bewoners voorop staat. Het aantal bewoners en het aantal woningen dient de uitkomst te zijn van een mooi en goed ruimtelijk ontwerp, en niet als uitgangspunt te worden genomen. De gekozen beleidsinsteek is volgens indieners principieel verkeerd. De binnen een te overziene “ruimte-eenheid” (van 25.000 m2?) behorende samenhangende kengetallen zijn voor een goede leefomgeving en voor een adequaat wooncomfort niet berekend, niet onderzocht en niet genormeerd. Er is m.a.w. geen goede ontwerpbasis gelegd. FSI alléén (zonder een bredere context aan leefbaarheidsindicatoren) is onvoldoende. Daarom lopen indieners een groot risico dat de bestaande ontwerp ideeën en de daarbij beoogde volumecriteria ten koste gaan van wooncomfort en leefomgeving. Indieners eisen dan ook dat (op basis van concrete en ook onderling samenhangende criteria, zoals bijvoorbeeld die van RUDIFUN en daarbij behorende NEN normen) aantoont - en ook garandeert - dat nóch het wooncomfort, nóch de leefomgeving, nóch de gezondheid zullen worden aangetast. Gezondheid is bovendien onvervreemdbaar recht en de milieu-effecten/de gezondheidsgevolgen dienen derhalve sowieso voor 100% na de realisatie van de bouw te zijn geborgd dan wel geenszins als gevolg van de bouw te worden geschaad. De op een integere wijze toepassen van wetgeving en het ethisch en professioneel handelen van het gemeentebestuur.	Het idee om een nieuwe woonwijk Entree te gaan realiseren start met een bestuurlijk vastgestelde woningbouwambitie. Daarin worden aantallen woningen genoemd. Aan de hand van deze bestuurlijke ambitie om in een bepaald gebied een bepaald aantal woningen te realiseren wordt een eerste stedenbouwkundig ontwerp opgesteld. Daarin wordt onderzocht of het wenselijk geachte aantal woningen, en andere functies, ook daadwerkelijk ruimtelijk haalbaar en aanvaardbaar is. Al deze onderzoeken, op het gebied van geluid, verkeer en parkeren, ecologie, bodem, erfgoed, water, bezonning, stikstofuitstoot, luchtkwaliteit, etc, moeten uitwijzen of het gewenste programma haalbaar is. En als dit niet het geval is zal het stedenbouwkundig ontwerp aangepast moeten worden. Op het moment dat alle onderzoeken uitwijzen dat voldaan wordt aan wet- en regelgeving en dat het ontwerp ruimtelijk aanvaardbaar is, kan gesteld worden dat het woon- en leefcomfort van omwonenden niet onevenredig wordt aangetast. Bij grootschalige stedelijke inbreidingslocaties zal altijd sprake zijn van enige vorm van aantasting van woon- en leefcomfort van omwonenden. Daar valt in een stedelijke omgeving bijna niet aan te ontkomen omdat het aantal bewoners toeneemt en dus ook de vraag naar woningen en voorzieningen. Uiteraard wordt rekening gehouden met de effecten van de nieuwbouw op die bestaande omgeving en worden de wederzijdse belangen hieromtrent gewogen. Doorgang van de gebiedsontwikkeling is

		afhankelijk of uit de onderzoeken blijken dat die effecten voor de omgeving niet onevenredig groot zijn. Deze onderzoeken zijn openbaar, toetsbaar, opgesteld door deskundige en onafhankelijke adviesbureaus en vormen een belangrijk onderdeel van de belangenafweging bij de besluitvorming van het bevoegd gezag. Als gevolg van o.a. de ingediende zienswijzen tegen het ontwerp-bestemmingsplan Entree Midden, gewijzigde stedenbouwkundige inzichten en gewijzigde marktomstandigheden, is het programma voor Entree aangepast. Daarop zijn vanzelfsprekend ook alle onderzoeken geactualiseerd om te bezien wat de effecten zijn van het aangepaste plan op de omgeving. Het nieuw vastgestelde programma is in de Ontwikkelvisie en in het Beeldkwaliteitsplan vertaald in een ruimtelijk functionele (stedenbouwkundige) opzet voor Entree, die als toetsingskader geldt voor toekomstige aanvragen voor omgevingsvergunning. In deze documenten is door de schalen heen een aantal thema's en criteria benoemd die belangrijk is in een gebiedsontwikkeling van deze omvang. Thema's en criteria zoals menselijke maat, collectiviteit, herkenbaarheid, ruimte voor ontmoeten, verhoudingen openbaar-prive, mobiliteit en de inrichting van de openbare ruimte worden ingezet om de bouwplannen aan te toetsen. Hiermee wordt de gewenste kwaliteit voor een leefbare en toekomstbestendige wijk gewaarborgd.

3 Beantwoording zienswijzen per indiener

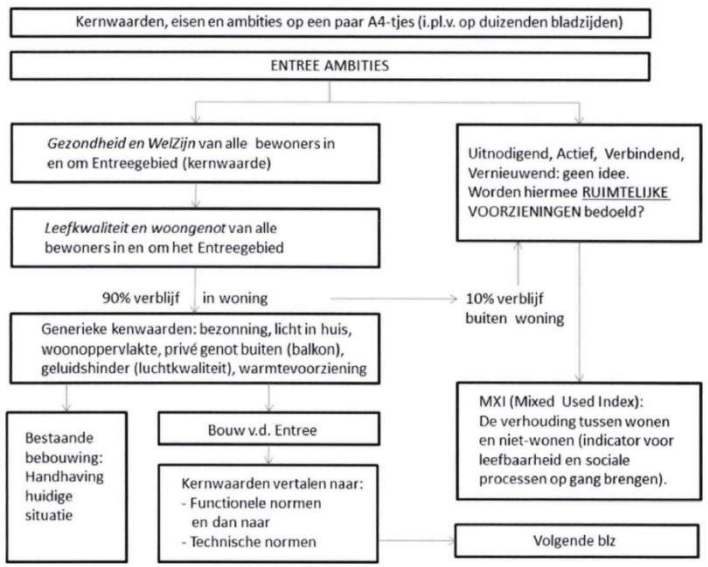
3.1. Inleiding

Hieronder is per indiener de zienswijze beantwoord. Veel indieners hebben één of meerdere gemeenschappelijk opgestelde zienswijzen ondertekend en ingediend. Bij deze zienswijzen wordt voor de beantwoording verwezen naar Hoofdstuk 2. Voor de overige individuele zienswijzen kan gelden dat op een bepaald thema al in een eerdere zienswijze in de tabel al een beantwoording is opgenomen die ook van toepassing is op andere zienswijze(n). Als dat het geval is, wordt voor de beantwoording verwezen naar deze eerdere beantwoording.

3.2. Zienswijzen

3.1		**Beantwoording**
	Indiener heeft door middel van zes verschillende brieven zienswijzen ingediend. Drie zienswijzen zijn door meerdere personen ondertekend en ingediend.	De drie zienswijzen die door meerdere personen zijn ondertekend, zijn beantwoord in Hoofdstuk 2. In dit deel 3 worden de overige drie zienswijzen beantwoord die enkel door indiener zijn ingediend.
	Zienswijze 001, 25 februari 2022	
3.1.1	Indiener heeft zienswijzen voor wat betreft de informatievoorziening en het ontwerp van De Entree. Indiener acht de informatievoorziening volstrekt ontoegankelijk. Het is voor indiener menselijkerwijs onmogelijk om alles te lezen en te beoordelen. Indiener vraagt zich af hoe het mogelijk is dat Raadsleden op een verantwoorde en gefundeerde wijze besluiten kunnen nemen. Indiener stelt voor alle hoofdstukken en paragrafen te herschrijven en daarbij puntsgewijs en met een minimum aan woorden en met een maximum aan kengetallen (zoals m2/kavel, FSI, etc.) aan te geven wat de inhoud en de vigerende status is. Indiener wil in 2 A4tjes duidelijk krijgen wat de feitelijke effecten op het woongenot zijn als gevolg van de Entree.	Ten tijde van het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan Entree Midden was het verplicht op grond van de Wet ruimtelijke ordening, om het ontwerp bestemmingsplan (bestaande uit de verbeelding, plantoelichting en planregels) met alle bijbehorende stukken en onderzoeken beschikbaar te stellen op www.ruimtelijkeplannen.nl. Daarnaast zijn alle documenten ook op de gemeentelijke website geplaatst en afzonderlijk te raadplegen. Voor een dergelijke grote nieuwe woonwijk is veel onderzoek vereist en verricht. Alles bij elkaar is het zeer veel informatie. Om dit toegankelijk te maken is er de plantoelichting. Deze overzichtelijke plantoelichting bevat de samenvatting en conclusies van alle onderzoeksresultaten. Per thema wordt een korte beschrijving gegeven van de wettelijke vereisten en de conclusie van de onderzoeken. Zodoende kan snel en overzichtelijk een goed beeld van het bestemmingsplan en de onderbouwing daarvan worden verkregen. Op deze manier is het in principe niet nodig om alle onderzoeken te lezen. Als men toch gedetailleerd de onderzoeksrapporten wil inzien en controleren dan is dat mogelijk door de bijlagen met de onderzoeken te openen. Als gevolg van de inwerkingtreding van de Omgevingswet is voor de ontwikkeling van Entree een Omgevingsprogramma opgesteld, met als bijlagen de Ontwikkelvisie en het Beeldkwaliteitsplan. Ook is een nieuw MER opgesteld. Bij een dergelijk omvangrijk project als Entree, is er inderdaad sprake van een enorme hoeveelheid stukken. Dat kan ook bijna niet anders. Het Omgevingsprogramma Entree is de kapstok voor een groot aantal stukken en onderliggende onderzoeksrapporten. Daar is zoals hiervoor al aangegven helaas geen andere oplossing voor. Zoals in paragraaf 1.5 is aangegeven is

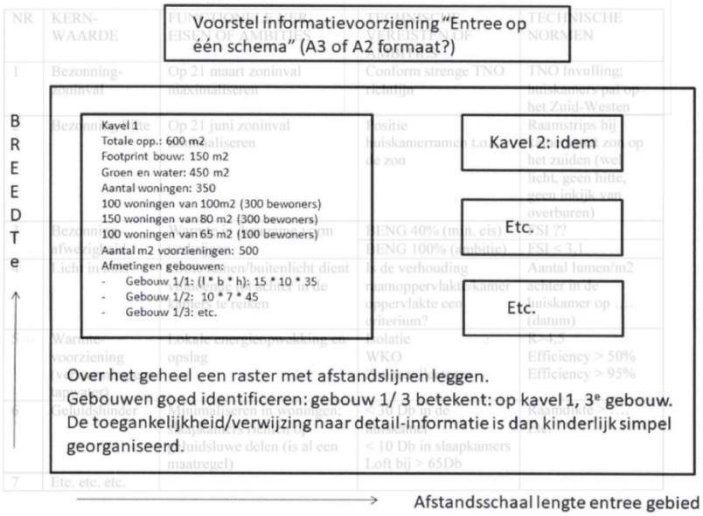
		Omgevingsprogramma het overkoepelende omgevingsdocument waar in hoofdlijnen de ambities en de uitwerking in beleidsregels in zijn opgenomen. Indien meer gedetailleerde (achtergrond) informatie gewenst is, kan per thema/onderwerp in de achterliggende documenten meer informatie gevonden worden. In het Omgevingsprogamma worden daarvoor expliciete verwijzingen opgenomen. College en gemeenteraad worden over het project Entree periodiek bijgepraat en op de hoogte gehouden, o.a. via technische bijeenkomsten en raadsmemo's.
3.1.2	Door bijvoorbeeld in schemavorm te communiceren bewerkstellig je volgens indiener al een effectieve manier, waarbij de samenhang tussen kernwaarden (ambities) en de daarbij behorende functionele en technische bouwvereisten (- of ambities) kunt weergeven. En verder zou het bijzonder effectief zijn als kengetallen per onderwerp c.q. van alle onderwerpen op één overzicht dan wel in één duidelijke tabel, gebaseerd op de laatste stand van zaken (dus inclusief de gevolgen van verbetermaatregelen en op basis van één enkel bouwvolume), per kavelnummer, zouden worden samengevat. De kernvraag dient t.a.t. per doelgroep te zijn: "is het bruikbaar voor de betrokkenen" en "zijn misverstanden uitgesloten"? Ook kan op een paar "plattegronden" de belangrijkste bouwbedoelingen (volume-indicatoren) worden weergegeven.	Wij stellen het op prijs dat indiener meedenkt over alternatieve manier(en) van presenteren van beleid en onderliggende ambities en doelstellingen. Het Omgevingsprogramma vormt het overkoepelende omgevingsdocument waarin onder meer de Ontwikkelvisie, het Beeldkwaliteitsplan en het MER zijn opgenomen. Hoewel de weergave van indiener schematisch simpel lijkt, is de uitwerking en de integraliteit minder eenvoudig weer te geven. De bedoeling van het nieuwe Digitale Stelsel Omgevingswet (het DSO) sluit precies aan bij wat indiener wenst, namelijk een goede, toegankelijke ontsluiting van de documenten die behoren bij een Omgevingsvisie, -programma en/of een -plan. Onder de nieuwe Omgevingswet is een nieuw landelijk digitaal platform gebouwd: https://omgevingswet.overheid.nl. Onder deze website valt o.a. het 'Omgevingsloket' waarin aanvragen voor omgevingsvergunningen kunnen worden aangevraagd. En onder deze website valt ook het onderdeel 'Regels op de Kaart'. Dit is de vervanger van de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl waarop alle oude bestemmingsplannen van alle gemeenten digitaal werden ontsloten en konden worden ingezien. Via Regels op de Kaart kunnen alle Omgevingsplannen van gemeenten worden bekeken. Ook Omgevingsprogramma's kunnen hierop worden ingezien. Door op de digitale kaart van Nederland in te zoomen op Zoetermeer en specifiek naar het gebied van Entree, kan men het Omgevingsprogramma Entree openen en inzien. U ziet (uiteindelijk) alleen de relevante teksten en regels die voor dat gebied gelden dat wordt aangeklikt. Zowel via het DSO-loket als met behulp van de beleidsregels zal inzichtelijk zijn aan welke regels en uitgangspunten moet worden voldaan bij de ontwikkeling van de plots. Deze zijn in het Omgevingsprogramma opgenomen. Soms wordt hierbij ook verwezen naar een nadere uitwerking van essenties in de Ontwikkelvisie en

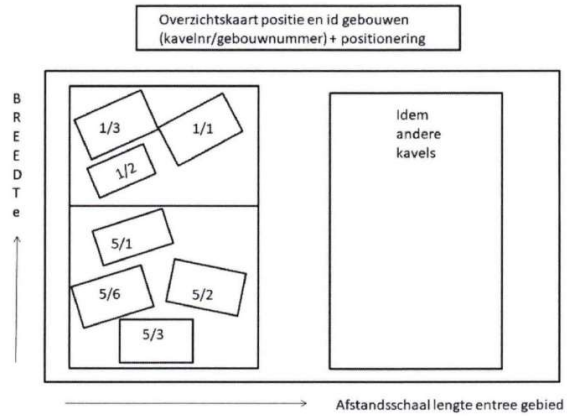
	RESULTAAT 1: **integratie kernwaarden (missie/visie) en de daarmee <u>samenhangende</u> ontwerpcriteria.**  Indiener geeft een tekstuele toelichting op dit schema. De zienswijzen die worden ingebracht hebben tot doel om: • de leefkwaliteit en het woongenot (als kernwaarden) van zowel de (huidige en toekomstige) bewoners in- en buiten het entreegebied op een duurzame wijze te borgen; • de daarbij overkoepelende kernwaarde als het behoud en de bevordering van de gezondheid en het welzijn van de bewoners te waarborgen; Deze kernwaarden zijn, gericht op het feit dat grofweg 90% van de (niet werkzame) tijd in huis (dus niet buiten de eigen woning) wordt doorgebracht, verder onder te verdelen in 4 hoofdmoten, zijnde: • de bezonning c.q. de hoeveelheid licht (= grootte van de ramen) in de woningen (dan wel op de balkons van de woningen); • zo min mogelijk geluidsoverlast in de woningen; • voldoende woonoppervlakte binnen- en buiten (= privé balkons/privétuin) uiteraard: warmtevoorziening (temperatuurregulering). De kernwaarden rondom “gezondheid als ambitie ” zijn te normeren. Indiener zou niet weten hoe de andere ambities van de Entree (“Uitnodigend, Actief, Verbindend, Vernieuwend”) naar (functionele en technische) ontwerpnormen (kwantitatief dus: het	het Beeldkwaliteitsplan die meer duiding en achtergrond geven aan de regels. De essenties en principes worden door de ontwikkeldende partijen op individuele plots in detail uitgewerkt en de gemeente toetst deze op de het Omgevingsprogramma, de beleidsregels en de essenties en principes in de Ontwikkelvisie en het Beeldkwaliteitsplan. Voor de presentatie op het DSO-loket is de gemeente gebonden aan de digitale standaarden die gelden voor een omgevingsdocument. Daar waar mogelijk zijn teksten gekoppeld aan geografische gebieden. De onderzoeksresultaten van alle onderzoeken zullen hier ook in worden gepresenteerd en inzichtelijk gemaakt. De eigenschappen uitnodigend, actief, verbindend en vernieuwend zijn in de Ontwikkelvisie verder uitgewerkt (zie hoofdstuk 2). Indiener vraagt of met de termen uitnodigend, actief, verbindend en vernieuwend ruimtelijke voorzieningen zijn bedoeld en geeft aan dat deze termen niet kwantitatief kunnen worden vertaald. Deze termen zijn niet uitsluitend gericht op ruimtelijke voorzieningen. Het gaat hierbij om de beschrijving van de ambities van Entree. Een deel van die ambitie wordt inderdaad gerealiseerd door ruimtelijke voorzieningen, doordat Entree een brede programmering omvat met verschillende functies. Een deel van de ambitie is inderdaad gericht op kwalitatieve aspecten die invloed kunnen uitoefenen op het gedrag van inwoners. Een deel van de onderzoeken van het MER zijn daarom ook kwalitatief uitgevoerd.

<table>
<tr><td></td><td>gaat uiteindelijk om bouwvolumes) zou kunnen vertalen. Indiener vindt het heel bijzonder dat wordt geprobeerd om eigenschappen van objecten te projecteren op het (volstrekt niet aan te sturen en amper te voorspellen) gedrag van subjecten. Of wordt met “Uitnodigend, Actief, Verbindend, Vernieuwend” “Ruimtelijke Voorzieningen” bedoeld? Zo ja, waarom gebruikt u die term dan niet en wordt alles onnodig onduidelijk gemaakt?</td><td></td></tr>
<tr><td>3.1.3</td><td>RESULTAAT 2: PRINCIPEVOORBEELD VAN EEN STUKJE DETAILINVULLING (DE TOTSTANDKOMING EN MOTIVERING HIERVAN TREFT U AAN IN ZIENSWIJZE 2).

<table>
<tr><th>NR</th><th>KERN-WAARDE</th><th>FUNCTIONELE VER-EISEN OF AMBITIES</th><th>TECHNISCHE VEREISTEN OF AMBITIES</th><th>TECHNISCHE NORMEN</th></tr>
<tr><td>1</td><td>Bezonning-zoninval</td><td>Op 21 maart zoninval maximaliseren</td><td>Conform strenge TNO richtlijn</td><td>TNO Invulling; huiskamers pal op het Zuid-Westen</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Bezonning-hitte</td><td>Op 21 juni zoninval minimaliseren</td><td>Positie huiskamerramen t.o.v. de zon</td><td>Raamstrips bij kamers met zon op het zuiden (wel licht, geen hitte, geen inkijk van overburen)</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Bezonning-afwezigheid</td><td>Warmte in duurzame vorm verkrijgen</td><td>BENG 40% (min. eis)
BENG 100% (ambitie)</td><td>FSI ??
FSI < 3,1</td></tr>
<tr><td>4</td><td>Licht in huis</td><td>Grote ramen/buitenlicht dient voldoende tot achter in de kamers te reiken</td><td>Is de verhouding raamoppervlakte/kamer oppervlakte een criterium?</td><td>Aantal lumen/m2 achter in de huiskamer op …. (datum)</td></tr>
<tr><td>5</td><td>Warmte-voorziening (verwarming en tapwater)</td><td>Lokale energieopwekking en opslag</td><td>Isolatie
WKO
Zonnecollectoren</td><td>R>4,5
Efficiency > 50%
Efficiency > 95%</td></tr>
<tr><td>6</td><td>Geluidshinder</td><td>Minimaliseren in woningen; slaapkamers richten op geluidsluwe delen (is al een maatregel)</td><td>< 30 Db in de huiskamer
< 10 Db in slaapkamers
Loft bij > 65Db</td><td>Raamdikte > ….
Etc.</td></tr>
<tr><td>7</td><td>Etc. etc. etc.</td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>
Per kernwaarde en invalshoek is dit toch systematisch af te werken dan wel in de loop van het project aan te vullen c.q. bij te stellen.

Indiener is ervan overtuigd dat de medewerkers van het projectbureau een dergelijk overzicht in no-time kunnen opstellen, daar zij de vereisten waarschijnlijk uit hun hoofd weten.</td><td>Zie beantwoording 3.1.2. In aanvulling daarop wordt aangegeven dat het MER een overzichtstabel bevat met daarin de conclusie van de effectstudies opgenomen. IN het Omgevingsprogramma is ook op overzichtelijke wijze de beleidsregels aangegeven. Met deze informatie is een overzicht op hoofdlijnen beschikbaar.</td></tr>
</table>

3.1.4	RESULTAAT 3: OVERZICHT MET VOLUME-INDICATOREN.  Of maak hier volgens indiener één tabel van, eventueel aangevuld met minimum en maximum normen dan wel andere relevante kenmerken en dat conform de laatste plansituatie/beeldvorming. Dus: altijd de laatste stand van zaken als referentie benoemen (in plaats van diverse referentiepunten). PS: de maximale afmetingen van de torens schijnen vastgesteld te zijn, maar een overzichtelijke tabel daarvan vindt indiener nergens terug. Ook zou een (hiërarchisch geordende) thesaurus (trefwoordenregister), ergo: een goed ingericht documentmanagementsysteem (=gestructureerde en full-tekst retrieval zoekopties), uitkomst bieden.	Zie beantwoording 3.1.3

3.1.5	 FOOTPRINT VAN DE VIGERENDE MAQUETTE (of wat de laatste stand van zaken is). Op basis van een unieke gebouwidentiflcatie kan eenvoudig naar de daarbij behorende detaildocumenten worden verwezen. De detaillering via https://www.ruimteliikeplanen.nl/?planidn=NL.IMR0.0637.BP00111-0002 is niet op kavel maar op GPS niveau ingestoken en dat bevordert het overzicht naar de mening van indiener onvoldoende. “Kavel” lijkt indiener het juiste aggregatieniveau/beheerseenheid te zijn mede omdat er logischerwijs ook per kavel zal worden gebouwd (en zo niet, voor een handigere beheerseenheid kiezen).	Zie beantwoording 3.1.2
3.1.6	Samengevat: indiener zou het (mede namens iedere betrokkene) bijzonder op prijs stellen als de informatievoorziening kort, bondig, doeltreffend en voorzien van kwantitatieve feiten op basis van de laatste inzichten, maatregelen en plannen zou worden ingericht en verstrekt, met als kernvraag: hebben de betrokkenen er iets aan en hoeven die niet lang te zoeken? Indiener gaat het om het resultaat en niet om stupide wettelijke regeltjes (en ook onzinnige uitkomsten daarvan, zoals die in de MER), dus het verzoek van indiener is om vooral het gezonde verstand te blijven gebruiken. Als u dat blijft doen en ook de informatievoorziening op orde brengt, dan is indiener ervan overtuigd dat het goed komt.	Het Omgevingsprogramma is het overkoepelende omgevingsdocument waar in hoofdlijnen de ambities en de uitwerking in beleidsregels in zijn opgenomen. Indien meer gedetailleerde (achtergrond) informatie gewenst is, kan per thema/onderwerp in de achterliggende documenten meer informatie gevonden worden. In het Omgevingsprogamma worden daarvoor expliciete verwijzingen opgenomen.
	Zienswijze 002, 25 februari 2022	
3.1.7	De kwaliteit van de Entree “zit aan de voorkant’ (niet in corrigerende maatregelen achteraf), dus in een fraai, slim en vooral ook duurzaam ontwerp zodat het gebied over	Het Omgevingsprogramma Entree bevat de ambities en beleidsregels voor de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk. De zorg voor een leefbare en bruikbare

	100 jaar nog steeds goed leef- en bruikbaar is. Als dat betekent dat er voor een paar ton meer aan maquette en ontwerpen dient te worden geïnvesteerd, dan is dat nog altijd veel goedkoper dan leegstand, het achteraf aanpassen of slopen van bouwwerken. De vertaalslag tussen resultaat 1 en resultaat 2 uit de eerste brief treft u als voorbeeld aan. Tijdens het vragenuurtje op 15 februari jl. bleek er een fundamenteel verschil te zijn tussen de begrippen “Eis” en “Ambitie”. Indiener is van mening dat er wel degelijk “eisen” aan het ontwerp en aan de bouw dienen te worden gesteld omdat projectontwikkelaars in principe iedere “ambitie” naast zich neer kunnen leggen. Een “eis” definieert indiener als een norm die essentieel is voor de (duurzame) gezondheid, de leefkwaliteit en het woongenot van de (huidige en toekomstige) bewoners en die de Raad kan afdwingen. Deze verantwoording maakt integraal onderdeel uit van de 1e brief van indiener (zienswijze 1.1 t/m 1.6). Indiener schetst de logica achter de gedachtengang en werkt dit uit in een schema. **Nr. / Kern-waarde / Voorstel / Eis/ Ambi-tie / Toelichting en what/if's / Geho-no-reerd?** **1 / Bezon-ning / IEDER individueel appartement dient de hoeveelheid bezonning te hebben conform de strenge TNO richtlijn. Deze TNO norm dient generiek voor heel Zoetermeer te worden geeffectueerd (eenheid van beleid; voor het bestemmingsplan Spazio en Buytenwegh is de strenge richtlijn al als uitgangspunt genomen). / Eis / Als dat in uitzonderlijke situaties niet mogelijk is, dan moeten de mensen op zijn minste een ruim balkon hebben waarop zij kunnen verblijven. Eventueel torens slanker maken dan wel tussenruimten tussen torens vergroten. Logisch gevolg: dit onderzoeken en concretiseren, ook rekening houdend met het venturi-effect, trek- en valwinden. /** **2 / Bezon-ning / De positionering van de huiskamers van de gebouwen richten op de zonnestand van 21 maart (= gebruik van zonnewarmte als er behoefte aan is, en zonne-inval in huis bij hitte in juni/juli voorkomen). / Amb-itie / Een slimme positionering van de gebouwen (draaiing) kan het optimale gebruik van zonnestraling en van geluidsvermindering (door verminderde geluidsreflectie tussen gebouwen) bevorderen. Positie op de zon (dan wel – hoge - plaatsing van ramen) scheelt verwarmings-behoefte (bespaart vrij veel energie) en voorkomt inkijk van de overburen. /** **3 / Licht / Grote ramen gebruiken (in ieder geval voor de huiskamer) en voorkomen dat bewoners in “donkere holen” komen te zitten. / Eis / Lichtinval is essentieel voor het wooncomfort in Nederland. Bovendien ogen grote raampartijen vriendelijk en ruimtelijk. Blinde muren voorzien van raamstrips aan de bovenkant. /**	nieuwe woonwijk is natuurlijk ook een van de gemeentelijke uitgangspunten om mee te werken aan deze gebiedsontwikkeling. Daarom zijn er naast ambities ook ‘eisen’ opgenomen in de vorm van beleidsregels. Een voorbeeld van een beleidsregel is bijvoorbeeld de maximale bouwhoogte die per plot is aangegeven. Ook zijn er ambities in opgenomen. Die zijn minder hard vastgelegd dan de eisen maar worden wel – in overleg met de ontwikkelende partijen – zoveel als mogelijk ingevuld bij de individuele bouwplannen. Een voorbeeld hiervan is de invulling van het beschikbaar dakoppervlak voor zonnepanelen, groen- en waterberging. De ambities zijn in de Ontwikkelvisie opgesteld en onderverdeeld in doel, essenties en (ontwerp) middelen. Op basis van de doelen zal de kwaliteit worden bewaakt. Ook is een Beeldkwaliteitsplan (BKP) opgenomen zodat de eenheid en verscheidenheid wordt bewaakt. De plannen van architecten van de ontwikkelaars worden aan de hand van deze documenten begeleid en getoetst door Stedenbouw, een Kwaliteitsteam (Q team) en de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK).

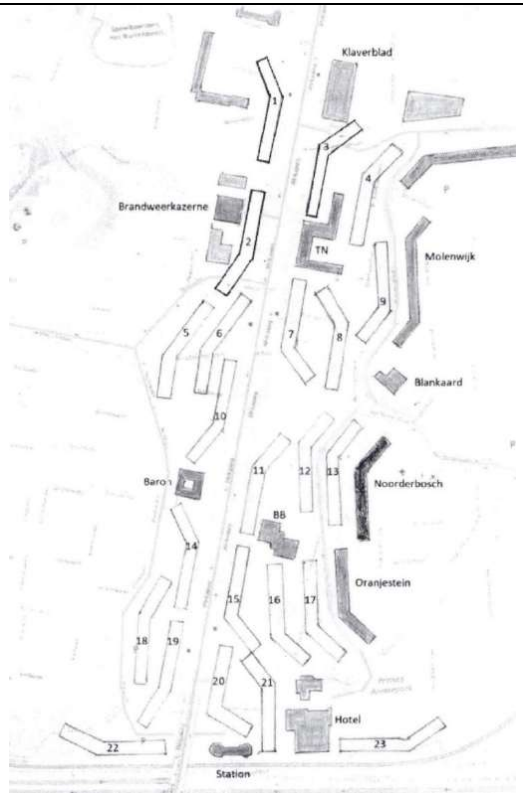
3.1.8	Bijlage 1: een beeld zegt volgens indiener meer dan 1000 woorden: Noorderbosch dan wel Oranjestein (projectie 23 appartementblokken van 190 appartementen/blok, 10 verdiepingen + 1 benedenverdieping op het Entreegebied.	In het Omgevingsprogramma Entree is een woningbouwprogramma opgenomen met voldoende voorzieningen, groen en infrastructuur, waar behoefte aan is. Vele specialisten op het gebied van onder andere stedenbouw, woningbouw, openbare ruimte, verkeer, geluid en erfgoed, hebben hieraan een (integrale) bijdrage

4	Leef-comfort	Iedere woning dient een ruim balkon (> = 5* 1,5 meter) te krijgen.	Eis	Aan de stadsstraat en aan de A12 is het geluidsniveau tussen de 65 en de 99 Db. Aan die zijden per appartement een loft over de hele breedte van de woning realiseren (= extra geluids-demping).	
5	Oppervl akte woning	Deze bedraagt minimaal 65m2 (exclusief bergingsruimte) voor 1 persoon. Ik meen te hebben gelezen dat dit al zo is vastgelegd. Gangbare gemiddelde CBS woonoppervlakte per gezingsgrootte voor Nl hanteren.	Eis	De 65 m2 is de gangbare norm in Nederland voor een eenpersoonshuishouden. 3 personen = 130 m2. Gepland aantal bewoners per woning afstemmen op de normoppervlakten/ gezinssamenstelling..	
6	Geluids-overlast	Op basis van GGD rapport al getackeld.	Eis	Hier is makkelijk mee te sjoemelen natuurlijk. Na 1e stukje bouw controleren of hier aan wordt voldaan. Meetmethode vooraf met bouwbedrijf overeenkomen (indien vereist).	

Nr.	Kern-waarde	Voorstel	Eis/ Ambi-tie	Toelichting en what/if's	Geho-no-reerd?
7	Diver-sen	Totaal onbekend is hoe het bouwontwerp in de praktijk uitpakt. Bijsturen van het volgende bouwontwerp / de normering op het volgende kavel op basis van praktijkervaringen en voortschrijdend inzicht.		Flexibele bijsturing bouwplannen. Voorbeeld: als de parkeernorm niet blijkt te kloppen met de praktijk, die t.b.v. het volgende bouwkavel aanpassen. Dit vereist wel een stuk extra afstemming en organisatie.	
8	SUG*	Persoonlijk zou ik de door het Planbureau van de Leefomgeving ontwikkelde kengetallen en onderzoeksbevindingen eens op zijn minst bestuderen, en de samenhang tussen FSI, GSI, L, OSR en MXI eens bezien. In bijlage 1 is op mijn verzoek door Pim Meerman 23 van de lompe SHR appartement complexen (= 23 * 190 = 4.300 appartementen) geprojecteerd. Dan gaat er toch iets (op basis van 4.300 woningen) niet goed? Waarom een FSI van 4,0 tot 12 i.pl.v. 2,5 (rest van Zoetermeer).		Vreemd is eigenlijk dat zoiets als het aantal bewoners per kavel gedeeld door het aantal m2 aan groenvoor-ziening in dat kavel nergens als indicator bestaat. Idem aantal m2 parkeeroppervlak/ bewoner per kavel. Per slotte van rekening is ieder kengetal uiteindelijk bewoner gerelateerd. *Een overzicht van met aan elkaar gerelateerde kengetallen* (en de doorrekening daarvan) zou toch met een simpel Excel spreadsheet mogelijk moeten zijn?	
9	SUG*	De Entree zal pas over 15 tot 20 jaar zijn gerealiseerd. Het is dan van belang om de demografische ontwikkelingen en de ruimtebehoefte in te schatten en om te anticiperen op mogelijke andere ruimte-behoeften. En schattingen komen per definitie nooit uit.	Amb-itie	Multifunctionele bouw. Alvast leidingen/raampartijen leggen in kantoren b.v. zodat die in de toekomst makkelijk tot woningen kunnen worden omgebouwd (en v.v.). Als dat in het Boerhaevegebouw zou zijn gedaan dan had dat geen 15 jaar leeggestaan.	

*SUG=suggestie.

Geheel in het verlengde van deze opzet kunnen detailspecificaties per kavel of per voorziening worden ingevuld. Met een kleine moeite (en inbreng van creatieve ervaringsdeskundigen) wordt alles concreet, verantwoord en duidelijk.

	 Een maximum van 4.500 woningen met groen ertussen lijkt indiener, in combinatie met plezierige woonoppervlakten en een goed leefklimaat, met voldoende groen en voldoende voorzieningen daarbij, onmogelijk te realiseren.	geleverd die hebben geleid tot een Ontwikkelvisie en het Beeldkwaliteitsplan. Dat is vervolgens vertaald in het Omgevingsprogramma. Voor het Omgevingsprogramma is daarnaast een Plan-MER uitgevoerd waarin de milieueffecten van de ontwikkeling van Entree is beoordeeld. Daarmee is dit Omgevingsprogramma onderzocht op alle relevante ruimtelijke aspecten die effect hebben op de fysieke leefomgeving waarmee de haalbaarheid van de plannen is aangetoond en de conclusie van indiener dus niet wordt gevolgd.
	Zienswijze 003, 3 maart 2022	
3.1.9	“Bezonning” is volgens indiener de allesbepalende factor voor zowel het ontwerp van de Entree alsook voor wat betreft het leef- en wooncomfort van alle huidige en nieuwe (Entree) bewoners. Een goede bezonning voor iedereen betekent een goed ontwerp, verantwoorde gebouwafmetingen, passende afstanden tussen gebouwen (en dus plezierige groen- en watervoorzieningen), een goed leefklimaat, de mogelijkheid om lokaal energie op te wekken, en ga zo maar door.	Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.1.1.

	Door de projectorganisatie is indiener vermeld dat de bezonningsuitkomsten in de rubriek “Leefbaarheid en gezondheid” van de MER kon terugvinden. Indiener heeft daarom de MER doorgenomen, en het is ronduit verbijsterend wat indiener aantrof en wat er gebeurt. Alles wordt, als het nodig wordt geacht, op een amorele manier uit de kast gehaald om het project te legitimeren en door te drukken. Enige bezinning, validatie en zelfreflectie is er, naar blijkt, bij het college en de (meeste?) raadsleden niet bij. Dit is natuurlijk een ernstige aantijging en uiteraard zal indiener deze constateringen dan ook aantonen of aannemelijk maken. Omdat de gang van zaken niet aan de ambtenaren zijn toe te rekenen, verzoekt indiener of het college een inhoudelijke reactie kan voorzien.	
3.1.10	Indiener heeft op 4 januari een aantal voorstellen aan het college en aan de Raad gedaan aangaande de bewonersvertegenwoordiging (als onderdeel van de “krachtenveldanalyse) en de bezonning. Op 10 Januari heeft indiener een reactie ontvangen. De feiten zijn dat: a. in het geheel niet wordt ingegaan op het verzoek de bewoners een formele positie te verstrekken bij de projectontwikkeling en een professionele verantwoording daarvan. b. in het ontwerpbestemmingsplan de TNO criteria zijn geborgd door de verplichting die bepaalt dat de bezonning op de gevel van de gebouwen dient te voldoen aan de lichte TNO norm. Omdat er niet inhoudelijk op het punt a wordt ingegaan is de logische gevolgtrekking van indiener dat het verzoek dus door het college van B&W en de Raad is gehonoreerd. Met andere woorden: wanneer wordt er een professionele vertegenwoordiging (dus een onafhankelijk iemand die écht verstand heeft van bezonning, geluids- en luchtkwaliteit, noem maar op) namens de bewoners aangesteld? Voor een project van 500 miljoen tot 1 miljard euro zijn de competenties van een stel goedwillende vrijwilligers natuurlijk onvoldoende. Omdat indiener, vanwege het gegeven onder a, het vertrouwen in de gang van zaken is verloren, wil indiener onder het feit onder b een bevestiging dat het de gehele gevel zou moeten betreffen. Zoals het er nu staat kan daar ook namelijk door een lepe jurist, 1m2 gevel voor worden ingevuld.	Er wordt actief door het gebiedsteam Entree periodiek, ongeveer 1x per kwartaalr, zo’n 70 buurtvertegenwoordigers en andere actieve bewoners bijgepraat over de stand van zaken en actualiteiten in Entree. Tijdens dit overleg is ook ruimte om feedback te geven en om eigen onderwerpen aan de orde te stellen. Ook worden de buurtvertegenwoordigers actief geïnformeerd over tussentijdse mijlpalen en ontvangen zij de uitnodigingen om aan participatietrajecten deel te nemen. Verder is er een Klankbordgroep Station en Openbare Ruimte waar ook bewoners deel van uitmaken. Hier worden in een vroeg stadium plannen gedeeld en feedback gevraagd. Deelnemers hebben een geheimhoudingsplicht omdat dit vaak informatie betreft die nog niet openbaar is. De gevolgtrekking van indiener dat het verzoek de bewoners een formele positie te verstrekken wordt gehonoreerd deelt de gemeente uitdrukkelijk niet. De gemeente is verantwoordelijk voor de afweging van belangen en betrekt daarbij zowel de belangen van de huidige bewoners, toekomstige bewonersals de grondeigenaren/tontwikkelaars. De gemeente geeft opdracht aan diverse professionele bureaus voor het doen van onderzoek naar allerlei verschillende aspecten zoals geluid, verkeer, luchtkwaliteit etc. Deze onderzoeken zijn nodig om aan te tonen dat een bepaald programma aan bebouwing ruimtelijk aanvaardbaar is. Dat houdt o.a. in dat de effecten op de omgeving (zoals die van bezonning, geluids- en luchtkwaliteit) door experts worden onderzocht en door de gemeente worden getoetst aan beleid, wet- en regelgeving. De gemeente staat dus niet alleen voor de taak om woningbouw mogelijk te maken maar dient daarbij tevens rekening te houden met de mogelijke effecten van die woningbouw op de omgeving. Om die effecten inzichtelijk te maken wordt in opdracht van de gemeente onderzoek gedaan, zodat de conclusies kunnen worden betrokken bij de planontwikkeling en de

		uiteindelijke besluitvorming. Deze onderzoeken maken onderdeel uit van het MER, wat door de onafhankelijke Commissie mer wordt voorzien van advies. Bij de verdere uitwerking op bouwplanniveau worden de ontwikkelaars begeleid door het Q-team, waarna toets van de bouwplannen plaatsvindt door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en de Stadsbouwmeester. Ook deze partijen adviseren de gemeente voorafgaand aan de besluitvorming. De gemeente houdt dus zowel de belangen van de ontwikkelaars in het oog als de belangen van de omwonenden. Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.1.1.
3.1.11	Het aantal planning stappen ("Planning Entree Middengebied) leidt volgens indiener tot allerlei tekstuele tegenstrijdigheden in de stukken en is voor niemand nog te volgen. Indiener beklaagt zich over de vele herhaling van teksten en het aantal bladzijden. Indiener is van mening dat de wetgever er een puinbak van heeft gemaakt, en dat niet alleen qua stappen alsook aan inhoudelijke criteria. Het is voor indiener onbegrijpelijk dat het college en de Raad stukken goedkeurt of gaat goedkeuren, die men niet inhoudelijk heeft kunnen lezen, laat staan heeft kunnen beoordelen.	Het ontwerp bestemmingsplan Entree bestond uit een verbeelding met bijbehorende plantoelichting en planregels. Bij de plantoelichting zijn zoals gebruikelijk alle onderzoeksrapporten gevoegd. Alle informatie en onderzoeken zijn vervolgens, zoals wettelijk voorgeschreven, op www.ruimtelijkeplannen.nl, gepubliceerd en raadpleegbaar gemaakt. Bij een dergelijk omvangrijk project als Entree, is er inderdaad sprake van een enorme hoeveelheid stukken. Dat kan ook bijna niet anders. Echter, de plantoelichting bevat de samenvatting van de resultaten van alle onderzoeken. In feite kan men zich beperken tot het lezen van de plantoelichting. Als men meer wil weten over een bepaald aspect, dan kan men de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken raadplegen.
3.1.12	Indiener beklaagt zich over de korte tijd dat mogelijkheid wordt geboden om de stukken door te nemen, gelet op de grote omvang, terwijl de raad ruim de tijd heeft om de zienswijzen te behandelen.	De termijn om te reageren op een ontwerpbestemmingsplan en bijbehorende stukken is vanuit het Rijk wettelijk bepaald. Deze bedraagt 6 weken. Deze termijn mag niet door de gemeente worden verlengd. Deze wettelijke termijn voor terinzagelegging is ook voor het Omgevingsprogramma gehanteerd.
3.1.13	Indiener verzoekt het leefcomfort en het welzijn van de Zoetermeerse inwoners (met een FSI van 2,5) als basis te houden, en vast te houden aan de Zoetermeerse identiteit (ruime woningen, veel groen, mooie wijken). Indiener verzoekt daarnaast opgedrongen woonvolumecriteria (en andere uitvloeisels van wanbeleid, zoals de onuitvoerbare jeugdzorgproblematiek) van de Rijksoverheid terug te wimpelen naar de premier. Indiener doet de suggestie een groep architecten een mooie wijk te laten ontwikkelen (zoals Breevast dat in 2013 al heeft gedaan: appartementen van 6 verdiepingen hoog en waarbij er 690 appartementen zouden worden gerealiseerd). Dit dient dan als mores c.q. gangbare ontwikkelnorm binnen de gemeente.	De gemeente Zoetermeer neemt haar eigen verantwoordelijkheid om het grote woningtekort aan te pakken. Daarbij blijft een goed woon- en leefcomfort voorop staan. Hierbij is echter geen sprake van één Zoetermeerse identiteit, maar verschilt de invulling per wijk. Zoetermeer gaat de woningen niet zelf bouwen maar biedt met het Omgevingsprogramma, het Beeldkwaliteitsplan en de beleidsregels het kader waarbinnen ontwikkelaars en hun architecten de vrijheid hebben om gebouwen te ontwerpen. Vandaar dat de gemeente bij deze gebiedsontwikkeling ook kijkt naar de vraag waar vanuit de markt behoefte aan is. Het heeft immers niet zoveel

		zin om kaders te scheppen voor de ontwikkeling van potentiële leegstand. Zie ook de beantwoording onder 2.2.6. en 2.3.1
3.1.14	Indiener beklaagt zich ten aanzien van de MER wederom over de omvang en de beoordeling daarvan: zo'n 2.100 pagina's. Indiener is verbaasd dat uit de MER volgt dat het geen verschil uitmaakt in de diverse criteria of er 4.500 woningen of 6.300 woningen bijkomen.	Zowel het MER behorend bij het ontwerpbestemmingsplan als bij het Omgevingsprogramma is goed onderzocht en dus uitgebreid. Het MER bestaat uit twee delen; het deel A bevat de inleidende hoofdstukken en de hoofdlijnen van de resultaten van de effectstudies. In deel B zijn de volledige effectstudies opgenomen, inclusief het beleidskader en de referentiesituatie. Per thema is er een rapport opgesteld. In het MER voor het Omgevingsprogramma is één stedenbouwkundig model het uitgangspunt. Dat betekent dat voor een groot aantal thema's inderdaad geen verschil in de twee verschillende planvarianten is. Overigens is dat niet voor elk thema het geval. In deel A van het MER is in hoofdstuk 4 de samenvattende tabel opgenomen voor de beoordeling van de twee varianten. In de effectstudies (MER, deel B) is gemotiveerd of sprake is van een verschil tussen de twee onderzochte varianten.
3.1.15	Op blz. 75 van de MER staat dat er een "onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage" zou bestaan. Op 9 oktober jl. heeft wethouder Rosier tijdens de openingsceremonie verteld dat er een extra kwaliteitstoetsingsorgaan zou worden geïnstalleerd. Indiener stelt de vraag of dergelijke organen de MER rapportages hadden moeten tegenhouden.	In het kader van de in de Wet milieubeheer vastgelegde procedure, is de ontwerp-MER die gekoppeld is aan het ontwerp-bestemmingsplan voorgelegd aan de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (mer). Het advies van de Commissie mer is betrokken bij het aangepaste plan voor Entree. Het advies heeft op diverse punten geleid tot aanpassingen in de gebiedsontwikkeling van Entree. Voor het Omgevingsprogramma is een nieuwe MER opgesteld, waarbij ook het eerdere advies van de Commissie mer is meegenomen. Ook deze MER wordt voorgelegd aan de Commissie mer. Het advies van de Commissie mer zal- waar nodig – voorzien worden van een beantwoording en worden betrokken in de vaststellingsprocedure van het omgevingsprogramma Entree.
3.1.16	Indiener stelt dat de milieueffecten (paragraaf 1.5 Wat blijkt uit het MER? ev) zijn gelegd naast een situatie die niet bestaat c.q. op basis van een fictieve situatie dat er kantoren op de lege terreinen zouden staan. Dit leidt volgens indiener tot verkeerde conclusies bijvoorbeeld op het gebied van CO2 en duurzaamheid. De wetgever zal volgens indiener ongetwijfeld deze zinsnede ponder 1.5 hebben voorgeschreven, maar op basis van het ontbreken van dit stukje duidelijkheid, kwalificeert indiener bij deze de uitkomsten van de MER - met uitzondering van de analyse van de GGD - als onzinnig. Indiener is dan ook van mening dat iets wat gunstig en iets anders ongunstig daar geen "neutraal" van mag worden gemaakt.	Het MER geeft inzicht in verschillende situaties: - de huidige situatie; - referentiesituatie (de huidige situatie met autonome ontwikkelingen); - en de plansituatie. Het MER vergelijkt de referentiesituatie met de twee planvarianten. Het MER gaat voor het bepalen van de referentiesituatie uit van de huidige feitelijke situatie aangevuld met autonome ontwikkelingen. Een voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld de effectstudie verkeer en vervoer, waar expliciet is toegelicht van welke plansituatie is uitgegaan en dat ook heeft geleid tot een (handmatige) aanpassing van het modelmatige uitgangspunt (waarin Entree volledig in gebruik is als kantorenlocatie).

		De toekomstige situatie zal niet de huidige situatie zijn, ook niet als de voorliggende plannen geen doorgang zouden vinden, daarom wordt er altijd vergeleken met een referentiesituatie. Het MER weegt veel dingen tegen elkaar af bij verschillende onderwerpen en is (letterlijk) een situatie van plussen en minnen – deze worden duidelijk gekwalificeerd en onderbouwd.
3.1.17	Indiener is het niet eens met de zinsnede op pagina 75: "Op de omgeving zijn geen negatieve effecten te verwachten als gevolg van de transformatie van Entree. Het verkeersbeeld is vergelijkbaar met de referentiesituatie, en daarmee ook de situatie voor geluid en luchtkwaliteit."	In de effectstudies Verkeer, geluid en luchtkwaliteit is in detail inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn van de gebiedsontwikkeling Entree. In het bijbehorend MER (onderdeel A) is een samenvatting opgenomen van het totaal aan effecten.
3.1.18	Indiener plaatst vraagtekens bij de volgende passage: Punt 5.6.1.7 Schaduwwerking Ook hier zal nader onderzoek nodig zijn om aan te tonen dat middels studies moeten worden aangetoond dat geen ernstige hinder zal ontstaan" en "Omdat naar verwachting aan de TNO-normen kan worden voldaan, wordt het effect neutraal beoordeeld (0)". Volgens indiener is zonder onderzoek de beoordeling al geplaatst.	Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.1.1.
3.1.19	Indiener verzoekt als beleid de strenge bezonningsnorm, daar waar nog mogelijk, voor heel Zoetermeer vast te stellen, en gaat voorschrijven.	Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.1.1.
3.1.20	MER blz. 130, punt 5.3.2.5. In dit stuk staat dat de bebouwing langs de Afrikaweg ca. 30 meter zal bedragen. De hoogte aan de randen van de Entree bedragen 12-20 meter. Aan de randen is de bebouwing lager en meer open zodat aansluiting wordt gevonden bij de groene kraag en de omliggende wijken (Meerzicht en Driemanspolder). Ook staat dat er hoogte accenten tot 90 meter zijn. Deze hoogten wijken volgens indiener behoorlijk af van die zoals genoemd in andere documenten, en ik indiener gaat deze criteria (in het belang van alle bestaande bewoners) bij de bouwplannen als basis nemen. In concrete: tegenover het appartement van indiener eist hij dat er geen gebouw met een maximale hoogte van 25 meter komt, maar een van maximaal 20 meter. En er komen geen gebouwen van 120 meter hoog, maar gebouwen met een maximale hoogte van 90 meter.	Naar aanleiding van de zienswijzen en de actualisatie en verrijking zijn in de Ontwikkelvisie zde hoogten aangepast. In de spelregelkaart in de Ontwikkelvisie, zie paragraaf 4.2, is opgenomen per bouwblok wat de maximale hoogte van de gebouwen en hoogteaccenten zijn. Daarbij zijn de accenten van 120 en 90 meter verlaagd naar 70 meter. Daarnaast is de basishoogte aan de Afrikaweg en de randen van Entree gehandhaafd. De accenten aan de randen van Entree zijn met de spelregelkaart nu rechtstreeks weergegeven, in plaats van een verdeling van accenten binnen een zone in het ontwerp-bestemmingsplan.
3.1.21	Indiener is het niet eens met het MER inzake blz 158 Stikstofdepositie omdat er gesaldeerd wordt op basis van niet bestaande gebouwen.	Als gevolg van het gewijzigde programma en de recente uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak bij de Raad van State is een nieuwe effectstudie Stikstof opgesteld. De uitkomst van deze effectstudie is dat sprake is van een stikstofbijdrage in de gebruiksfase en in de aanlegfase bij realisatie van meer dan 500 appartementen/100 woningen en niet wonen functies. Hierbij is geen sprake van saldering.

		Voor meer uitleg over intern en extern salderen, zie paragraaf 2.2 Passende beoordeling van het stikstofonderzoek behorende bij het MER.
3.1.22	Indiener stelt de vraag hoe een plezierig leefklimaat als kernwaarde is opgesteld, terwijl de geluidbelasting langs de stadsstraat en A12 hoog is. Indiener is verbaasd over de teksten in het MER met betrekking tot de Interimwet Stad- en Milieubenadering. Volgens indiener is het immoreel om extra geluidoverlast toe te staan. Indiener geeft aan dat alleen met het overkappen van een stuk Rijksweg en de Stadsstraat een goed leefklimaat is te realiseren.	De woningbouwopgave in Entree komt voort uit de forse maatschappelijke opgave om woningen te realiseren. De gemeente beschikt niet of nauwelijks over gronden buiten bestaand bebouwd gebied waar in deze aantallen woningen kunnen worden gerealiseerd. Hierdoor zal deze opgave binnenstedelijk en deels in de nabijheid van de snelweg moeten worden opgelost. Dat is niet uniek in Nederland en speelt in meer steden, vooral in de Randstad. Dit betekent dat een afweging moet worden gemaakt tussen enerzijds het vraagstuk van het grote tekort aan woningen en anderzijds voor de effecten op geluid en gezondheid. De gemeente neemt haar verantwoordelijkheid door voorwaarden aan de herontwikkeling op te nemen om te borgen dat het aantal toekomstige bewoners die mogelijk klachten ondervinden, tot een minimum worden beperkt. Uit de (eerdere) geluidonderzoeken blijkt dat het geluid op de meeste plekken voldoet aan de wettelijke grenswaarden, met uitzondering van de geluidgevoelige gebouwen dichtbij de A12. Daar worden de wettelijke grenswaarden volgens het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) overschreden. Verder blijkt uit de (eerdere) geluidonderzoeken dat er redelijkerwijs niet voldoende maatregelen, in de vorm van overkappingen van de A12 en de Afrikaweg, kunnen worden getroffen om alsnog overal te voldoen aan de grenswaarden. Er zijn echter wel zwaarwegende belangen om alsnog meer geluid toe te staan dan de grenswaarden (op grond van artikel 5.78aa Bkl). Daarom heeft de gemeente in een eerder stadium, in samenwerking met GGD Haaglanden, destijds bij het voorbereiden van het ontwerp bestemmingsplan gekeken naar de mogelijkheden om ondanks het geluid toch een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te creeren. Deze uitgangspunten zijn vertaald in het ‘Geluidkader Entree’. De opgave is om voor zowel de ontwikkelende partijen als de gemeente te komen tot een bouwplan dat uitgaat van een zo goed als mogelijk woon- en leefklimaat. Dat vergt inspanning van zowel de grondeigenaren als de gemeente, aangezien een bouwplan op verschillende onderdelen wordt getoetst en rekening moet worden gehouden met verschillende randvoorwaarden die allemaal op één plot samen moeten worden gebracht. Het vertrekpunt is dus voldoen aan de standaardwaarden uit het Bkl. Als hieraan niet kan worden voldaan, komen de grenswaarden en het Geluidkader Zoetermeer in beeld. Pas als hier, goed

		gemotiveerd en onderbouwd, niet aan kan worden voldaan, komt het Geluidkader Entree in beeld. Binnen dit kader zijn ook mogelijkheden voor alternatieven en afwijkingen opgenomen. Dit geluidkader biedt daarmee handvaten om tot een verantwoorde invulling te komen van dit gebied. De afweging tot toepassing hiervan vindt plaats in overleg met het college op het niveau van het bouwplan. Op deze manier zal gedurende het hele proces van ontwerp tot realisatie aandacht zijn voor een zo prettig akoestische situatie. Ook de relatief rustige binnentuinen zullen een aandeel hebben in de akoestische beleving van het gebied.
3.1.23	Blz. 1386. De samenhang tussen de kengetallen (een check op gegevensintegriteit) ontbreken.	Het ontbreken van samenhang zoals door indiener wordt gesteld op blz. 1386 is niet te herleiden. Omdat het ontwerp PlanMER met bijbehorende onderzoeken voor grote delen zijn aangepast, zal deze opmerking verder voor kennisgeving worden aangenomen.
3.1.24	Indiener haalt tekstpassage aan met betrekking tot de geluidbelasting in relatie tot het percentage ernstig gehinderden. Indiener stelt de vraag hoe geconcludeerd kan worden dat De Entree een gezond leefgebied zal gaan worden. Het betreft de volgende tekstpassages: Blz. 1770: *"In totaal zal naar verwachting, wanneer er geen maatregelen genomen worden (plansituatie), door de geluidsbelasting 18,5% van de bewoners ernstig gehinderd zijn en bijna 6% ernstig slaapverstoord. Ook zullen in die situatie naar verwachting 4 personen per jaar last krijgen van ischemische hartziekten".* *En* *Blz. 1781:* *" (9,9%) bewoners meer ernstig gehinderd, • 293 (3,7%) bewoners meer ernstig slaapverstoord, • 4 personen meer per jaar krijgen last van ischemische hartziekten, • Iedere 3 jaar overlijdt 1 persoon meer aan Ischemische hartziekten, • 1 extra persoon per jaar krijgt een beroerte."*	Als gevolg van het gewijzigde programma is een nieuwe effectstudie Geluid opgesteld. Ook uit deze effectstudie blijkt dat ernstig gehinderden en slaapverstoring op kan treden. Voor een verdere beantwoording van de conclusie hoe Entree desalniettemin een zo goed als mogeljik woon- en leefklimaat zal gaan worden, wordt verwezen naar de beantwoording 3.1.22.
3.1.25	Volgens indiener is de MER, omdat de bestaande situatie met ongebouwde terreinen en lege kantoorgebouwen, niet als referentie is genomen, inhoudelijk gezien niet afdoende (formeel/juridisch zal het wel aan de eisen voldoen). Indiener acht het bewezen dat besluitvorming c.q. het initiëren van vervolgstappen op basis daarvan ronduit onverantwoord is.	Zie antwoord onder 3.1.16
3.1.26	Volgens indiener blijkt uit uw eigen documenten dat u de relatie tussen uw gezondheidsambitie en de te verwachten realiteit bij voorbaat al, namelijk op basis van fake onderzoeksresultaten, heeft doorgeknipt.	De stelling van indiener onderschrijft de gemeente niet.. Voor zowel het ontwerp-bestemmingsplan en het Omgevingsprogramma als de bijbehorende MER-ren zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd conform wettelijke vereisten, beleidsuitgangspunten of op basis van expert judgement. Het voorlopig advies van de commissie mer is betrokken bij het opstellen van het ontwerp-MER bij het Omgevingsprogramma. Dit ontwerp-MER zal wederom worden voorgelegd voor onafhankelijk advies van de commissie MER. Dit advies

<table>
<tr><td></td><td></td><td>zal onderdeel zijn van de vaststellingsprocedure van het Omgevingsprogramma en bijbehorende stukken.</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">Zienswijze 004 inzake Entree/parkeernormen, 8 maart 2022.</td></tr>
<tr><td>3.1.27</td><td>Indiener constateert dat voor parkeren wordt aangesloten op de normen van de CROW. Volgens indiener zijn normen weinigzeggend gebleken als basis voor duurzaam parkeerbeleid en kan derhalve op basis daarvan geen verantwoord (en duurzaam) beleid formuleren. Indien het wel gewenst is om normen toe te passen, dan dienen die volgens indiener op zijn minst te worden gevalideerd. Indiener heeft niets aan een norm waarvan waarschijnlijk is dat die (over de jaren heen) meer dan 2% van de praktijk zal gaan afwijken, omdat zo’n geringe afwijking van de norm al in geval van overbezetting tot chaos zal leiden.
Het valideren (= toetsen aan de praktijk) is bijzonder eenvoudig: gewoon het aantal parkeerplaatsen tellen; dat was 20 minuten “werk”.
Voor- en om de appartement complexen (Oranjestein en Noorderbosch) aan de Stadhoudersring zijn de resultaten als volgt:
Tabel aantal parkeerplaatsen
<table><tr><th></th><th>Noorderbos</th><th>Oranjestein</th><th>Totaal</th></tr><tr><td>Inpandig</td><td>139</td><td>139</td><td>278</td></tr><tr><td>Uitpandig, aangrenzend in P vak</td><td>74</td><td>132</td><td>206</td></tr><tr><td>Uitpandig, in P vak op straat</td><td>20</td><td>28</td><td>48</td></tr><tr><td>Uitpandig, aangrenzend op ingangsweg/geen P vak</td><td>6</td><td>0</td><td>6</td></tr><tr><td>Op straat, vóór het complex, geen P vak</td><td>13</td><td>28</td><td>41</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Totaal</td><td>252</td><td>327</td><td>579</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Totale behoefte/bestaande voorzieningen</td><td>579</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Aantal appartementen</td><td>382</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Aantal auto's per appartement</td><td>1,52</td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Kergetal ondergronds parkeerbaar (278/579)</td><td>48,01%</td><td>één parkeerlaag</td><td></td></tr><tr><td>Aantal woonkolommen van 10 verdiepingen hoog</td><td>38</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Behoefte aantal parkeerplaatsen per woonkolom</td><td>15,24</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Beschikbaar aantal parkeerplaatsen per woonkolom</td><td>7,32</td><td>één parkeerlaag</td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Resultante iedereen inpandig parkeren:</td><td>2,08</td><td>aantal parkeerlagen.</td><td></td></tr></table>
Let op! De gemiddelde woonoppervlakte bedraagt 95 m2, dus als u kolommen gaat bouwen met woningen van 65 m2 dan wordt het benodigde aantal parkeerlagen 95/65 * 2,08 = 3,04.

En als u een gebouw met 20 verdiepingen (met woningen van 95 m2) wenst, dan zijn dat 4 parkeerlagen.
Indiener constateert dat hiermee onomstotelijk is bewezen dat de bewoners en ook sommige raadsleden zich terecht zorgen maken over de parkeerfaciliteiten en dat het toepassen van de CROW normering dan wel het doordrukken van de beleidsintenties misplaatst zijn.</td><td>Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2.4.</td></tr>
</table>

	Met een paar honderd procent verschil kan je niet meer rommelen, met 30% nog wel (= het wordt crisis, het aantal auto's vermindert met 30% en andere enigszins reële varianten die je kunt bedenken). Bij de zinsnede "geen overaanbod aan parkeerplaatsen" had volgens indiener moeten staan: "een te verwachten onaanvaardbaar tekort aan parkeerplaatsen".	
3.1.28	Indiener vindt het onvoorstelbaar dat er wordt geconcludeerd dat er geen parkeer overlast is in de omringende wijken. Indiener eist dat dit geoperationaliseerd wordt: 1. Komt er een slagboom met toegangspasjes of kentekenherkenning aan het begin van de Stadhoudersring? 2. Of komen er op de andere toegangswegen/inritten slagbomen te staan?	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2.4. Er komen geen slagbomen aan het begin van de Stadhoudersring of andere toegangswegen te staan.
3.1.29	Bij het groepje bezorgde omwonenden is een discussie gaande wat onder "hoogte" van de gebouwen moet worden verstaan. Is dit de hoogte vanaf het maaiveld (ergo: een reflectie van de werkelijkheid), of is dit de hoogte vanaf de parkeergarage die – naar indiener heeft begrepen – boven op het huidige maaiveld komt te liggen? Op basis van het bovenstaande eist indiener dat het parkeerbeleid wordt herzien, dan wel de ruimte (in het ontwerp of bij het stellen van bouweisen) creëert om de te voorziene parkeerplaatstekorten te pareren.	De toegestane bouwhoogte van gebouwen zal worden gemeten vanuit peil. Het peil wordt gedefinieerd in het Omgevingsprogramma. Ten aanzien van het aspect parkeren wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.2.4.
3.1.30	Indiener eist dat niet voor het parkeren betaald hoeft te gaan worden.	Op dit moment is geen sprake van invoeren van betaald parkeren in omliggende wijken als gevolg van de beoogde ontwikkeling van Entree.
3.1.31	U heeft een "plezierig leefbare" wijk als ambitie staan. Wat onder "plezierig leefbaar" wordt verstaan is per definitie altijd persoons-, situatie-, en tijdsafhankelijk. Volgens indiener is met andere woorden maar één goed beleidsuitgangspunt, en dat is dat alle variabelen rondom het begrip "plezierig leefbaar" op een zo ruim mogelijke wijze worden geoperationaliseerd, en dat voor zowel de nieuwe- alsook voor de huidige bewoners van Zoetermeer. Dus én veel groen, én een parkeerlaag onder het gehele terrein (of diverse parkeerverdiepingen onder de gebouwen), én het onder tunnelen van de Afrikaweg, én de minst mogelijke veiligheidsrisico's, én een optimale gezondheid voor iedereen, én zo veel mogelijk bezonning voor iedereen, én etc…. Bij de bouw van een duurzame, mooie en nieuwe wijk, die tussen de 500 miljoen en de miljard gaat kosten, móet je geen concessies doen en volgens indiener meteen gaan voor het beste. Dat is ook het goedkoopste. Want als je niet gaat voor het beste, krijgen we over een tijdje op basis van veranderende politieke inzichten en situaties, tóch weer, maar dan ook extra kostbaar, patchwork. Dus de ondertunneling gaat er tóch – over een jaar of 25 - komen, dus dan kan je het maar beter meteen doen.	Door indiener wordt gepleit om geen enkele concessie te doen en te gaan voor het beste. Met die insteek is de ontwikkeling van Entree op voorhand financieel niet uitvoerbaar. Met het Omgevingsprogramma worden de kaders geboden voor de realisatie van de realistische ambities van Entree: een levendige stadswijk waar gezondheid, duurzame mobiliteit en toekomstbestendigheid belangrijke waarden zijn. Dit kan alleen worden bereikt met een gebiedsgerichte integrale aanpak. Door onderzoek en studies naar verschillende effecten van de nieuwbouw op alle thema's van het MER, de Ontwikkelvisie en het Beeldkwaliteitsplan zijn we van mening dat deze ontwikkeling voldoet aan de ambities.

	Dergelijk beleid schaart indiener pas écht onder “visie” en “leiderschap”. En bovendien kan Zoetermeer toch niet achterblijven bij Den Haag en Leidschendam?	

3.2		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.3		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1.

3.4		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1.

3.5		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de standaardzienswijze 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2.

3.6		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.7		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.8		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.9		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.10		**Beantwoording**

	Deze zienswijze betreft de gemeenschappelijke zienswijze 1 en 2. Daarnaast heeft indiener een aantal punten toegevoegd.	Voor de beantwoording van de gemeenschappelijk ingediende zienswijzen wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.
3.10.1	Mogelijke verkleining van het Prinses Amaliapark. *(redactie: Bedoeld wordt waarschijnlijk het Prinses Arianepark. Het Prinses Amaliapark bestaat niet).*	Het schetsontwerp voor de openbare ruimte is in het afgelopen jaar op onderdelen aangepast. In de meest actuele versie wordt het Prinses Arianepark niet verkleind. Het wordt zelfs nog iets vergroot, met name door de aanleg van extra water in westelijke richting, in het verlengde van de bestaande waterpartij. De opzet van Entree is gebaseerd op het beter met elkaar verbinden van grotere groenstructuren binnen de stad en de bestaande wijken Driemanspolder en Meerzicht. Zo gaat het aangepaste ontwerp uit van het verlengen van het groene park richting de Boerhaavelaan. In het ontwerp van de Boerhaavelaan is een brede groene zone ontworpen (als onderdeel van de groen-blauwe kraag), met nieuw water, tussen de Van Stolberglaan en het Prinses Arianepark. Dit is mogelijk door het wegprofiel van de huidige Boerhaavelaan te versmallen en iets te verschuiven in westelijke richting.
3.10.2	Indiener geeft de volgende aanvulling op punt 4 van standaardzienswijze 2 (parkeerdruk): Toename elektrisch rijden betekent aanleg laadpunten op straatniveau. Gezien het aantal te verwachten auto's en dat niet iedereen tegelijkertijd "aan de laadpaal" moet gaat indiener uit van tenminste 1.000 laadpalen. Is de elektrische infrastructuur hierop berekend? Indiener maakt een berekening dat er per laadpunt tenminste een 25kW (voor snelladen 35kW) aansluiting benodigd is. Bij 50% tegelijkertijd volledig gebruik betekent dit een extra vermogen van 12,5 MW (Mega Watt). Dit komt boven op de extra capaciteit die al van het net wordt gevraagd als gevolg van het besluit om "van het gas" af te gaan.	De gemeente wil de overgang van fossiele brandstoffen naar meer milieuvriendelijke alternatieven, zoals elektrisch rijden, stimuleren. Daarom wordt aan grondeigenaren cq. ontwikkelaars voorgeschreven dat 10 % van de te realiseren parkeerplaatsen – auto én fiets - voorzien zijn van een laadpunt en dat nog eens 10 % van de parkeerplaatsen voorbereid dient te zijn om een laadpunt aan te brengen. Voorbereid houdt in dat de ondergrondse/inpandige infrastructuur al aangelegd is (loze leidingen e.d.) en dat het elektrisch vermogen hierop voorbereid is, zodat, wanneer de behoefte zich voordoet, direct een laadpunt kan worden aangesloten. Indien wordt gekozen voor het "Ambitie parkeerscenario" (zie beantwoording zienswijze 2.2.4) dient aanvullend 100% van de alle parkeerplaatsen voor deelauto's en deelfietsen over werrkende e-laadpunten te beschikken. Voor andere innovatieve alternatieven zoals bijvoorbeeld waterstof of zonnecellaadpunten zal indien dit zich voordoet nagegaan worden hoe deze alternatieven het beste gefaciliteerd kunnen worden. Vooralsnog is hier in onderhavige Nota nog geen richtlijn voor opgenomen. De laadpunten bij parkeerplaatsen binnen de contouren van de ontwikkeling dienen door de initiatiefnemer zelf gerealiseerd te worden.

		Al gedurende langere tijd vinden gesprekken plaats met Stedin over de ontwikkelingen in Entree. De uitbreiding van het transformatorstation op West 8 is daarvan een uitvloeisel. Hierbij is rekening gehouden met de energievraag van de nieuwe woningen, niet-woonfuncties en daarbij behorende voorzieningen zoals laadpalen.
3.10.4	Aanvulling punt 5 (langdurige overlast). De overlast zal volgens indiener met name plaatsvinden door de heiwerkzaamheden (met als gevolg schade aan appartement). Indiener ziet nergens dat er wordt voorgeschreven dat er geboord moet worden i.p.v. geheid. Het langdurig heien zorgt voor geluidsoverlast met stress tengevolge en kan leiden tot beschadiging van het appartement en/of dat van mede flatbewoners van indiener.	Ten aanzien van het aspect bouwoverlast wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.2.5. In aanvulling daarop is het op voorhand bepalen van de wijze waarop zal worden geheid, in dit stadium van de planvorming niet aan de orde. Dit betreft een uitvoeringsaspect dat aan de orde komt bij de aanvraag omgevingsvergunning.
3.10.5	Indiener mist in de stukken: 1. de verplichting dat de woningen (koopwoningen en huurwoningen in de vrije sector) in eerste instantie alleen aangeboden mogen worden aan inwoners van Zoetermeer. Door de woningen eerst gedurende een bepaalde tijd uitsluitend aan te bieden aan inwoners van Zoetermeer. En de woningen daarna op de vrije markt aan te bieden met dien verstande dat dit tegen tenminste dezelfde prijs moet zijn als waarvoor ze zijn aangeboden aan de inwoners van Zoetermeer. 2. De verplichting voor de koper om de woning zelf te gaan bewonen. Dit voorkomt dat beleggers de woningen zelf aankopen en verhuren aan derden.	1. De nieuwbouwwoningen in Entreeworden gebouwd zowel voor de eigen inwoners als voor mensen die nu nog niet in Zoetermeer wonen of mensen die in het verleden uit Zoetermeer zijn vertrokken omdat er geen geschikte woning te krijgen was en die terug willen komen. Uit ervaring weet de gemeente dat ruim 55% van de vrijkomende woningen na verhuizing bewoond worden door Zoetermeerders, voor sociale huurwoningen is dit zelfs 70%. De verplichting die indiener mist om alle woningen in de vrije sector eerst aan Zoetermeerders aan te bieden is juridisch niet houdbaar. De Huisvestingswet biedt enkel de mogelijkheid om bij de helft van de beschikbare huurwoningen en nieuwbouw koopwoningen tot de betaalbaarheidsgrens (in 2025 is dat 405.000 euro) voorrang geven aan specifieke doelgroepen. In het nieuwe Woonbeleid, het Volkshuisvestingsprogramma, wordt afgewogen of er voorrangsbepalingen gaan gelden bij bepaalde nieuwbouwprojecten. De gemeente wil hierover afspraken maken met de ontwikkelende partijen. Instrumenten die daarbij kunnen worden gehanteerd zijn bijvoorbeeld een zelfbewoningsplicht en/of anti-speculatiebeding. Samen met de ontwikkelende partijen wordt bekeken voor welk woningbouwsegment dit doelmatig kan zijn.

3.11		**Beantwoording**
3.11.1	Indiener heeft zorgen dat hij straks niet kan parkeren in de wijk Waterbuurt. Indiener roept de gemeente op om een concreet initiatief over deelmobiliteit in te voeren in het plan, bijvoorbeeld een apart plein met deelauto's en deelfietsen. In het plan is het volgens indiener nu veel te vrijblijvend.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2.4.
3.11.2	In de bijlage MER 21 ontbreekt volgens indiener een uitgebreid rapport met ruwe data na aanpassing maatregel K18.	Maatregel K18 was een uitbreiding van de verkeerslichten bij de aansluiting van de A12. Deze maatregel is niet meer nodig, omdat het autoverkeer in de Plan Max variant (o.a. 7.250 woningen) ongeveer een vergelijkbare verkeersintensiteit heeft

		als in de referentiesituatie en huidige situatie. In de Effectstudie verkeer van het MER is dit opgenomen onder 'doorstroming A12'.
3.11.3	In de bijlage MER 21 is volgens indiener onvoldoende duidelijk hoeveel verkeer via Meerzichtlaan oost en Leidschendamseweg naar Den Haag gaat; aangezien er ook een nieuwe wijk in Driemanspolder komt, verwacht indiener meer verkeer daar. Het onderzoek zou volgens indiener daarom herhaald kunnen worden over een groter gebied tot oprit 8 leidschendam om de gevolgen beter te weten.	In de effectstudie Verkeer van Goudappel (d.d. 28 oktober 2024) is inzicht gegeven in de (nieuwe) verkeersintensiteiten van de wegen in en rondom Entree. Bij het bepalen van de verkeersintensiteiten is rekening gehouden met de huidige situatie, aangevuld met autonome ontwikkelingen. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen waarvoor al een (ontwerp) ruimtelijke plan is vastgesteld of waarvan een redelijke mate van zekerheid bestaat dat deze doorgang zullen vinden. Voor de wijk Driemanspolder is voor de verkeersmodelberekeningen rekening gehouden met een toename van 800 woningen in 2040.

3.12		**Beantwoording**
3.12.1	De beoogde 5.400 huishoudens zullen volgens indiener een te grote inbreuk maken op de woonsfeer van de wijken Meerzicht en Driemanspolder. Zie voor een onderbouwing eerdere geuite bezwaren van het bewonersplatform. Teveel mensen bij elkaar op zo'n kleine oppervlakte vraagt volgens indiener om problemen in de toekomst.	In het Omgevingsprogramma Entree is de ruimtelijke impact van de nieuwe woonwijk op allerlei aspecten onderzocht. De conclusie luidt dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd voor zowel de nieuwe bewoners als de omgeving. Verwezen wordt ook naar de antwoorden die zijn gegeven op de gemeenschappelijke zienswijzen in Hoofdstuk 2.

3.13		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2.

3.14		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.15		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.16		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1.

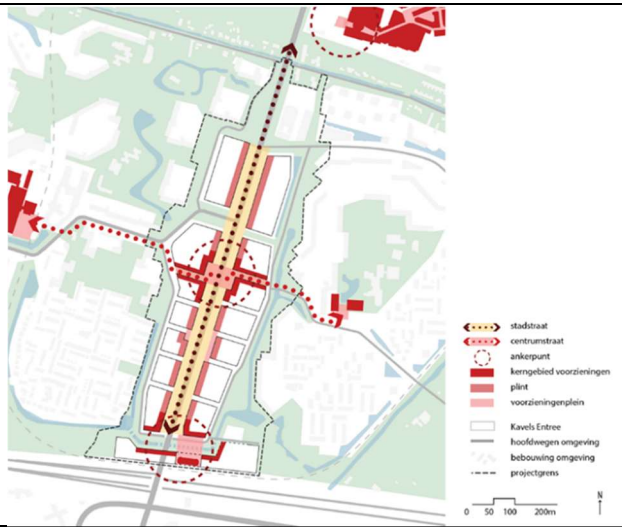
3.17		**Beantwoording**

	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1.

3.18		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.19		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.20		**Beantwoording**
3.20.1	Uit de stukken is voor indiener niet eenduidig op te maken waar de grootste concentraties woningen en andere functies komen. Nabijheid van herkomst en bestemmingen is ook duurzame bereikbaarheid. Indiener verzoekt daarom de grootste dichtheden van de woningbouw te plannen die op locaties die op de kortste afstand van station Zoetermeer liggen.	Ten aanzien van het aspect programmering wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2.6. Globaal worden de woningen verdeeld over het gehele plangebied van Entree. De exacte programmering wordt niet in het Omgevingsprogramma vastgelegd; er zijn bandbreedten opgenomen. Over de verdeling van het programma over de deelgebieden, worden afspraken gemaakt in de Anterieure Overeenkomsten. De optelling van deze afspraken leiden tot een totaal dat past binnen de bandbreedtes van de programmering, zoals opgenomen in het Omgevingsprogramma.Er zal sprake zijn van een concentratie van volumes en bebouwing rond het Stationsplein, langs de A12 en langs de stadsstraat, daar zijn hogere volumes gepland. Het grootste gedeelte van de voorzieningen (niet-wonen) bevindt zich rondom de stadsstraat en rondom een tweetal knooppunten: de Centrumstraat en het stationsplein (zie onderstaande afbeelding). Er wordt voorzien in goede wandel- en fietsverbindingen van en naar het station. Het is de planning dat een nieuw te realiseren busstation zorgt voor een snelle OV verbinding tussen Entree en het station (er wordt voorzien in een halte ter plekke van de Centrumstraat).

		
3.20.2	Bij dit plangebied hoort volgens indiener een parkeernorm dat past bij een binnenstedelijk gebied met een duurzaam bereikbaar station. De parkeernorm is volgens indiener in dit bestemmingsplan geen onderdeel van de planregels, althans niet in bijvoorbeeld een concreet maximum aantal parkeerplaatsen. Daarmee is dit bestemmingsplan voor de parkeernorm niet juridisch bindend. Er is dus geen regeling voor een maximum aantal parkeerplaatsen. Verzocht wordt om alsnog een juridisch bindende parkeernorm In de planregels op te nemen, die past bij dit gebied.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2.4.

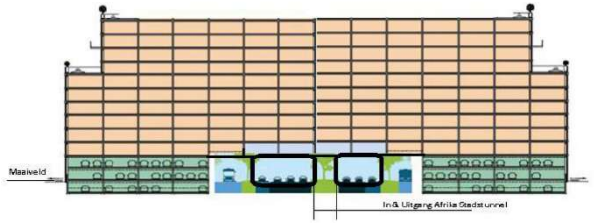
3.21		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.22		**Beantwoording**
3.22.1	Indiener verzoekt om de aangetoonde behoefte van 1.350 m2 BVO detailhandel via één wijkgebonden buurtwinkelcentrum mogelijk te maken en deze aan te duiden op de planverbeelding in plaats van mogelijk wel zes losse vestigingen (van ca. 200m2 BVO), en bij een kleiner oppervlak per vestiging, zelfs nog meer over het gehele gebied toe te staan. Het bestemmingsplan biedt ruimte voor 1.350 m2 bruto vloeroppervlak (BVO) detailhandel dat binnen de bestemmingen Gemengd 1 en Gemengd 2 mogelijk is	Mede naar aanleiding van de zienswijze van indiener en in kader van de gehele herprogrammering van Entree is ook gekeken naar de uitgangspunten voor detailhandel in Entree. De gemeente onderschrijft de zienswijze om detailhandel te concentreren. Dit is vertaald in de Ontwikkelvisie door detailhandel te concentreren rond de twee dwarsassen op de Afrikaweg, te weten het stationsplein en de centrumstraat.

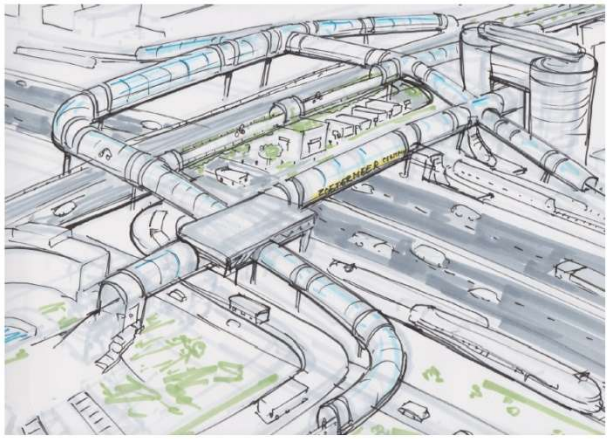
	gemaakt middels detailhandelsvestigingen van maximaal 400 m2 BVO. Deze separate vestigingen sluiten ten eerste niet aan bij de behoefte-onderbouwing van STEC. Zij geven het volgende aan: “Vanuit het Detailhandelsbeleid van de gemeente Zoetermeer is gezien de aanzienlijke verdichting in het Entreegebied een passend boodschappenaanbod op het niveau van een buurtstrip tot buurtwinkelcentrum wenselijk.” Een nieuw winkelcentrum zou in dit geval ook aansluiten bij de mogelijkheden binnen het provinciale omgevingsbeleid en de omgevingsverordening (artikel 6.13 lid 1 c). Het is dan wel nodig dat een nieuwe wijkgebonden winkelconcentratie, inclusief omvang in bruto vloeroppervlakte wordt aangewezen via een aanduiding op de verbeelding bij het plan en de ruimte voor separate vestigingen wordt geschrapt in de planregels. Met het nu wijdverbreid toestaan van detailhandelsvestigingen in het plangebied lijkt u aan te willen haken op het begrip ‘gemakswinkels’ uit onze Omgevingsverordening Zuid-Holland (artikel 6.13 lid 3b). De ‘gemakswinkels’ zijn echter niet als zodanig geduid of gedefinieerd in de planregels. Hierover merkt indiener daarnaast op dat er van ‘gemakswinkels' slechts een of enkele toelaatbaar zijn. Als richtsnoer (toelichting op Omgevingsverordening Zuid-Holland) is tevens bepaald dat deze een maximumoppervlak dienen te hebben van ca. 200 m2 BVO. De keuze voor 400 m2 BVO per vestiging wijkt hier wel erg van af. En zoals hiervoor is aangegeven, wijkt dit dus ook af van de aanbevelingen uit de ladderonderbouwing voor een buurtwinkelcentrum of buurtstrip en dat vindt indiener niet wenselijk gezien de noodzaak van een goede ladderonderbouwing cf. artikel 6.10 lid 1 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland.	Vanwege de wijzigingen in het programma van Entree is ook een ladderonderzoek (behoefte-onderzoek) uitgevoerd door STEC, conform de instructieregel voor zorgvuldig ruimtegebruik en het tegengaan van leegstand. De instructieregels staan in artikel 5.129g van het Besluit kwaliteit Laddertoets leefomgeving zoals die sinds 1 januari 2024 van kracht is. In dit stadium is nog een ruime mate van flexibiliteit in bandbreedten voor de programmering van het gebied. Later in tijd zal de programmering meer concreet ingevuld worden per plot. Bij vergunningverlening zal aan de hand van de concrete aanvraag worden beoordeeld of de beoogde (deel)ontwikkeling aansluit op deze Laddertoets en binnen de totale vastgestelde bandbreedte van de programmering. Uit het rapport van STEC blijkt dat voor een goede balans in de detailhandelsstructuur een dagelijks programma van circa 2.000 m² wvo (circa 2.900 m² bvo) realistisch is in het Entreegebied. Hiermee kan worden voorzien in een marktgezonde maat waarmee exploitatie van deze dagelijkse detailhandel in het Entreegebied mogelijk is. Ook verwachten we dat er ruimte is voor optimalisatie van de omliggende wijk/buurtcentra (Meerzicht en Vijverhoek), wat bijdraagt aan de balans in de detailhandelsstructuur. Deze uitgangspunten zijn begin januari 2025 in een overleg ook specifiek toegelicht aan de Provincie Zuid-Holland.

3.23		**Beantwoording**
	Indiener heeft door middel van 2 brieven zienswijzen ingediend.	
3.23.1	Indiener uit zijn zorgen over de toename van het verkeer in en door de wijk Bredewater. Het Bredewater en de Meerzichtlaan zullen volgens indiener veel drukker worden, wat zorgt voor geluidoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit, parkeeroverlast in de wijk Waterbuurt en verkeersonveilige situaties.	Voor de beantwoording over parkeren wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2.4. Uit de Effectstudie Verkeer en de onderliggende onderzoeken blijkt inderdaad dat het drukker wordt op het Bredewater (van circa 3.000 naar circa 8.000 mvtg/etmaal). De intensiteit van 8.000 motorvoertuigen/etmaal is overigens wel passend bij een gebiedsontsluitingsweg met een maximale snelheid van 30 km/uur. De Meerzichtlaan ten westen van de rotonde Bredewater neemt met ongeveer 8% af. Dat autoverkeer gaat via de Meerzichtlaan-West naar de Amerikaweg Leidschendamseweg rijden

		In de Effectstudie Geluid en Luchtkwaliteit is inzicht gegeven in de gevolgen van de toename van het verkeer.
3.23.2	Indiener heeft ernstige zorgen over de toename verkeersintensiteit op het Bredewater. De ventweg Noord-Zuid Meerzichtlaan heeft geen aansluiting naar de Afrika weg en daarom ook geen ontsluiting naar de A12 en de Zuidweg. Dit betekent volgens indiener dat de bewoners van de Entree door het woonerf via het Bredewater richting de Meerzicht rotonde moeten rijden. Dit kan een extra belasting zijn van 2.000 tot 4.000 voertuigen per dag. De geluidsoverlast door de toename van het autoverkeer over het Bredewater zal aanzienlijk de rust in de wijk Waterbuurt verstoren. Ook de luchtkwaliteit zal door de toename van het autoverkeer over het Bredewater sterk verontreinigd worden door het toenemen van de CO2 en Fijnstof uitstoot van het autoverkeer. 1. Concrete zienswijze: Luchtkwaliteit en geluidniveau metingen zal moeten aantonen of de normen die hiervoor in woongebieden gelden niet overschreden worden. Daar de prognoses van Bureau Goudappel Coffeng in 2040 6.800 voertuigen per dag is, wat volgens indiener al onaanvaardbaar is voor een woonerf woonwijk, is het van groot belang dat er naar een oplossing gezocht wordt om het uitgaande verkeer van de nieuwe woonwijk Entree Bredewater zich op een andere wijze naar hun bestemming kan begeven. 2. Concrete zienswijze: Indiener stelt voor dat de ventweg Noord-Zuid Meerzichtlaan doorgetrokken wordt en een aansluiting krijgt naar de Afrikaweg. Indiener heeft het hierboven beschreven probleem al aangekaard en het antwoordt was toen, nee doen we niet om te voorkomen dat er een sluipverkeersroute kan ontstaan als er op de Afrikaweg richting A12 zich een file gevormd heeft. 3. Concrete zienswijze: Het probleem van eventueel sluipverkeer is volgens indiener zeer eenvoudig te voorkomen door aan het begin van de ventweg Noord-Zuid Meerzichtlaan verkeerslichten en slagbomen te plaatsen die alleen toegang geven, via Camera's geregeld, aan het bestemmingsverkeer in de Entree Bredewater wijk dus voornamelijk aan de bewoners aldaar. Indiener schets verder in de zienswijze een aantal detailaanpassingen. Met het aanpassen van dit wegenplan is de schatting van indiener dat het een vemindering van voertuig verplaatsing in het woonerf Bredewater tussen de 2.000 en 4.000 voertuigen zal bedragen. 4. Concrete zienswijze: Het verzoek is het voorstel van aanpassing te nemen en uit te voeren.	Uit de Effectstudie Verkeer en de onderliggende onderzoeken blijkt inderdaad dat het drukker wordt op het Bredewater (van circa 3.000 naar circa 8.000 mvtg/etmaal). In de Effectstudie Geluid en Luchtkwaliteit is inzicht gegeven in de gevolgen van de toename van het verkeer. De ventwegen zijn komen te vervallen met het gewijzigde ontwerp voor de openbare ruimte. Om die reden zal het overige deel van de zienswijze niet verder worden beantwoord. Overigens is de intensiteit van 8.000 motorvoertuigen/etmaal volgens verkeerskundige richtlijnen wel passend bij een gebiedsontsluitingsweg met een maximale snelheid van 30 km/uur.
3.23.3	Indiener vraagt welke maatregelen er worden genomen om het wegverkeer geluid op de Afrikaweg binnen de wettelijke geluidsnorm te krijgen.	Er hoeven geen maatregelen te worden getroffen om de geluidbelasting door het wegverkeer op de Afrikaweg binnen de wettelijke normen te houden. Het geluid van gemeentewegen is ten hoogste 68 dB. De grenswaarde van 70 dB wordt niet

	Het bovenmatig geluid in het Entree gebied wordt nu veroorzaakt door het intensive autoverkeer op de Afrikaweg en het doordringen van bovenmatig geluid van het autoverkeer op de Rijksweg A12. Dit probleem dient men volgens indiener in de kern aan te pakken en geen pleisters toe passen bij de bouw van de woningen. Er wordt nu voorgesteld zogenaamde blinden muren te bouwen die van geluid dempend materiaal worden voorzien om aan de geluidsnormen te voldoen die voorgeschreven zijn voor woningen en woongebieden. Dit is een zeer kostenverhogende bouwmethode waar van het geluiddempend effect minimaal zal zijn in de woning.	overschreden. In het akoestisch onderzoek is er wel van uitgegaan dat de wegdekverharding van de Afrikaweg zal worden aangepast naar een stiller type (SMA NL8 G+) en dat de maximale rijsnelheid zal worden aangepast van 70 naar 50 km/h.
3.23.4	Indiener vraagt welke maatregelen er worden genomen om de geluid overlast van de A12 binnen de wettelijke norm te krijgen. Om het geluid dat van de A12 het Entree woongebied binnen dringt tegen te houden is de oplossing volgens indiener een Galerij Flatgebouw van 30 meter hoog op de kop van het Bedewater en de Boerhaavelaan aan te leggen waarbij de Galerij aan de A12 zijde gesitueerd en van geluiddempend materiaal voorzien wordt of een fraai Hotel van dezelfde hoogte aangelegd wordt. Zie het onderstaande voorstel. **Geluidsschild over de Afrikaweg**  **Voorbeeld Woning/Hotel/Kantoren complex**	Uit eerder uitgevoerde onderzoeken en uit de Effectstudie Geluid en de motivering 'zwaarwegende belangen' die als bijlage bij het ontwerp Plan-MER voor het Omgevingsprogramma zijn gevoegd blijkt dat de ontwikkeling Entree ook zonder dergelijke maatregelen mogelijk is met de stedenbouwkundige uitgangspunten die in de Ontwikkelvisie zijn opgenomen. Zie ook de beantwoording 3.1.22.
3.23.5	Indiener vraagt welke maatregelen er worden genomen om de lucht kwaliteit binnen de gestelde eisen te krijgen. De metingen van het RIVM geven aan dat de luchtkwaliteit nu in het Entree gebied van zeer slechte kwaliteit is voornamelijk veroorzaakt door het intensive auto verkeer op de Afrikaweg. Daar in de toekomst het auto verkeer aanzienlijk zal toenemen, zal evenredig hieraan ook de luchtkwaliteit verslechteren. Door het afremmen, stoppen en bij voertuigen met een startstop systeem zal door dit systeem het afzetten van de motor plaats vinden. Na het op Groenlicht schakelen van de verkeerslichten voor de motor voertuigen bij de vier oversteekplaatsen zal de motor van de Voertuigen door dit start/stop systeem weer gestart worden, en als negatief effect zal de uitstoot van extra CO2 en Fijnstof deeltjes in het milieu aanzienlijk zijn. Het is namelijk bekend dat het starten van motorvoertuigen die op fossiele brandstof werken extra vervuiling van CO2 en Fijnstof geven bij het starten van hun motor.	Uit de effectstudie Luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties stikstofdioxide (NO_2) na realisatie van de ontwikkelingen zowel hoger uitvallen (toename) als beperkt lager uitvallen (afname) dan in de referentiesituatie. Voor beide planalternatieven geldt dat er sprake is van meer dan 5% van de blootgestelden in de klasse met een toename van meer dan 1,2 µg/m3. Hieruit volgt dat de beoordeling voor NO_2 neerkomt op 'zeer negatief' voor beide planalternatieven. Dit komt door de verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie. Desondanks wordt wel geconcludeerd dat op alle onderzochte locaties wordt voldaan aan de te toetsen omgevingswaarden uit de Omgevingswet. Hiermee staat het aspect luchtkwaliteit verdere besluitvorming niet in de weg. Wel zijn mitigerende maatregelen mogelijk die een positief effect kunnen hebben.

	Doordat de verkeerslichten voor de vier voetgangers oversteekplaatsen minuten lang op groen kunnen staan, blijven de motoren van de meeste motorvoertuigen over het algemeen draaien en zullen ook extra CO2 en Fijnstof in het milieu doen belanden.	
3.23.6	De in 23.1 t/m 23.5 benoemde zienswijzen zijn volgens indiener in één keer goed op te lossen door een landtunnel aan te leggen op het maaiveld van de Afrikaweg. Een Landtunnel dient dan wel met uitstekende filtersystemen uitgerust te worden. Afrika Landtunnel met Verkeersbruggen  De aanleg van een Landtunnel geeft volgens indiener een strook van ongeveer 50.000 m2 gebiedsuitbreiding. Het dak van de tunnel geeft diverse mogelijkheden zoals het aanleggen van speelweiden, leuke kleine parkjes, winkeltjes, moestuintjes, kinderboerderij, uitspanningen, bewoner ontmoetingsplaatsen, parkeerplaatsen en nog meer andere mogelijkheden. Dit zal zeker bijdragen tot ontsluiting van beide woongebieden doordat de geluidshinder en de luchtverontreiniging door de bouw van de Afrika Landtunnel binnen de aangegeven grenzen en normen blijft. Indiener doet een aantal voorstellen voor de financiering van de landtunnel. De investeerders hebben volgens indiener een groot voordeel indien er een Afrika Landtunnel wordt aangelegd in het Entree gebied. Zij zijn dan waarschijnlijk ook wel bereid om voor een deel de Afrika landtunnel te financieren zodat het aanleggen van een Afrika landtunnel betaalbaar wordt.	In het coalitieakkoord 2022-2026 “Samen doen wat nodig is” is opgenomen dat er met een snel onafhankelijk haalbaarheidsonderzoek uitgezocht wordt of een landtunnel over de Afrikaweg mogelijk is. De voorwaarden die eraan gesteld worden is dat de financiële haalbaarheid, het aantal woningen en het realisatietempo van de ontwikkeling niet verminderen. In maart 2023 Is de gemeenteraad middels een raadsmemo geinformeerd over de uitkomsten van dat onderzoek. In het onderzoek zijn een overkapping en half-verdiepte ligging onderzocht. Met als resultaten: - De kosten zijn 225-230 miljoen euro (exclusief onderhoudskosten), waar een landtunnel op maaiveld -zoals indiener schetst- nog duurder uit zou vallen; - Beide varianten hebben geen invloed op het aantal te realiseren woningen; - De juridisch-planologische procedure bij het aanleggen van een overkapping of (half) verdiepte ligging zorgt voor een extra uitwerkingsperiode van zeker 2-3 jaar. In deze raadsmemo is aangegeven dat alles overwegend het college heeft besloten om geen verdere stappen te ondernemen met betrekking tot de overkapping omdat de geraamde kosten niet opwegen tegen de voordelen van de komst van de overkapping. Gelet op deze uitkomst is een verder inhoudelijke beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze achterwege gelaten.
3.23.7	Indiener heeft een voorstel om het Entreegebied met het Stations- en Rokkeveen te verbinden. Indiener illustreert de zweefbrug aan de hand van een presentatie. Het aanleggen van een zweefbrug is volgens indiener zeer vooruitstrevend en de bijzondere architectuur zal de stad Zoetermeer een moderne uitstraling geven. Gezien het geschatte aantal personen dat van de zweefbrug gebruik gaat maken en de in de zienswijze genoemde gedetailleerde aandachtspunten, is het volgens indiener gepast om dit bouwwerk aan te leggen. Indiener onderbouwd dit met prognosecijfers. Er wordt geprognosticeerd hoeveel mensen dagelijks van de zweefbrug gebruik zal maken (geschat totaal: 5280 Personen).	De suggestie om Entree te verbinden met het Stations- en Rokkeveengebied, door middel van een nieuwe zweefbrug, is ter kennisname aangenomen. Deze zal betrokkken worden bij de lopende verkenningen naar de ontwikkeling van een fietsverbinding tussen Rokkeveen en Entreegebied. En dat zal integraal deel gaan uitmaken van het Project Stationsgebied Zoetermeer.

	Zweefbrug verbinding **Entree-Station Zoetermeer-Rokkeveen**  Voorbeeld zweefbrug afkomstig uit de presentatie behorende bij de zienswijze	

3.24		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.25		**Beantwoording**
3.25.1	Indiiener stelt namens bewoners langs de Boerhaavelaan (lees hier de complexen Oranjestein, Noorderbosch, de Blankaard en in mindere mate Molenwijk, en (deels) Antoni van Leeuwenhoek) de vraag of het aspect windhinder ook geldt voor de bestaande bebouwing? In de stukken staat vermeld dat de nieuwe bebouwing gesitueerd wordt op de rooilijn van de bouwkavels. Dit gebeurt om de oppervlakte van de binnentuinen te optimaliseren. Dit betekent dat de afstand tussen de knik in appartementencomplex Noorderbosch en de nieuwbouw 45 meter bedraagt. Indiener vraagt of dit gevrijwaard blijft van windhinder? Indiener verzoekt om in de plannen bij onderwerp "windhinder" de tekst zodanig aan te passen dat hetgeen door indiener uit de MER geciteerd wordt, ook voor de omliggende wijken geldt. Namelijk dat ook de NEN 8100 ten opzichte van de	Een windhinderonderzoek is vooral bij hoogbouw gewenst en brengt het lokale windklimaat in kaart als gevolg van de realisatie van de nieuwe bebouwing. In het Omgevingsprogramma Entree is onderzoek gedaan naar het aspect windhinder. Dit windhinder onderzoek is verricht op basis van het stedenbouwkundig model dat is opgenomen in het Omgevingsprogramma. Daaruit komt naar voren dat de het risico op windhinder in het gehele plangebied afneemt ten opzichte van de huidige situatie (dus dat er minder windhinder te verwachten is). Ook worden er twee plekken aangewezen waar een beperkt risico op windgevaar groter is dan de huidige situatie, te weten: - Op het dek van de parkeergarage ten zuidwesten van het poortgebouw is het windklimaat in de opening tussen de gebouwen en aan de zijde van de Afrikaweg matig voor doorlopen. Hierbij is aan de zijde van de Afrikaweg lokaal net sprake van een beperkt risico op windgevaar. Door

	omliggende bebouwing, met name de complexen Oranjestein, Noorderbosch en de Blankaard, van toepassing wordt verklaard.	bijvoorbeeld het plaatsen van een scherm aan de rand van het dek is het windklimaat in dit gebied echter eenvoudig te verbeteren. - Het gebied waar in de huidige situatie al een slecht windklimaat voor doorlopen bestaat, naast het gebouw aan de noordzijde van de Nelson Mandelabrug, wordt iets vergroot. Hiermee wordt op een zeer klein gebied een beperkt risico op windgevaar verwacht. Het windklimaat is hier echter niet wezenlijk anders dan in de huidige bebouwingssituatie. Hierbij wordt door Peutz opgemerkt dat een beperkt risico op windgevaar in doorloopgebieden kan worden geaccepteerd. Zie voor een uitgebreide toelichting op het bovenstaande conclusies de Effectstudie Windhinder in het MER.  Evenals in de huidige bebouwingssituatie is er nergens sprake van een gevaarlijk windklimaat. Voor elke BOPA die wordt aangevraagd zal een nader windhinder onderzoek moeten plaatsvinden op de concrete ontwikkeling op het plot. Eventuele noodzakelijke maatregelen om windhinder bij de aanvraag BOPA tegen te gaan, kunnen dan worden genomen en geïntegreerd in het ontwerp.

3.25.2	Indiener mist in de stukken het aspect ‘overlast tijdens de bouw’. Daarom, om de geluidshinder tijdens bouw te reduceren, verzoekt indiener ten behoeve van de fundering de heipalen te schroeven in plaats van te slaan.’	Ten aanzien van het aspect bouwoverlast wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.2.5 Op voorhand kan niet toegezegd worden dat de heipalen zullen worden geschroefd in plaats van geslagen. Dit is een aspect dat pas bij de aanvraag omgevingsvergunning aan de orde komt.
3.25.3	In de diverse stukken wordt een paragraaf gewijd aan schaduwwerking. Vermeldt wordt dat de bebouwing amper invloed heeft op de omliggende gebouwen langs de Boerhaavelaan (lees hier de complexen Oranjestein, Noorderbosch, de Blankaard, Molenwijk, en (deels) Antoni van Leeuwenhoek). De MER is iets uitgebreider, hier is toegevoegd: "effect op de omgeving is beperkt tot de momenten met lage zonnestand" Indiener heeft geen vertrouwen in de deskundigen, namelijk dat de omwonenden langs de Boerhaavelaan amper last hebben van schaduwwerking c.q. verlies aan zonne-uren. Indiener heeft gezien dat bij de totstandkoming van het huidige bestemmingsplan de bebouwing wel degelijk impact heeft. Indiener verzoekt daarom de nodige aanpassingen in de in de zienswijze geciteerde stukken. Verzocht wordt aan de Buitenwegh en de Spazio, de Boerhaavelaan toe te voegen. Daarnaast verzoekt indiener de strenge TNO norm ook voor de bestaande woningen langs de Boerhaavelaan te laten gelden en dit toetsbaar te maken. Voor de bewoners langs de Boerhaavelaan is een dergelijke aanpassing een geruststelling en biedt tevens houvast.	Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.1.1.
3.25.4	In de diverse stukken wordt over het aspect wateroverlast gesproken. In de MER Entree deel B - Deelonderzoeken wordt expliciet vermeldt waarop de te nemen maatregelen zijn gebaseerd, namelijk die extreme regenbui in 2050. In dit artikel wordt gesproken over onderlopen van onderdoorgangen, parkeerplaatsen, met name aan de westzijde. De oostzijde wordt niet genoemd. Daar maken de bewoners langs de Boerhaavelaan zich zorgen om. Aan de oostkant wordt de groene strook tussen de bebouwing en Boerhaavelaan volgens indiener ontnomen en wordt daar een waterpartij langs de rooilijn van de appartementencomplexen Noorderbosch en Oranjestein gesitueerd. Bij de Wateroverlastkaart (blz 179 bijlagen bij de toelichting) staan een aantal punten die voor indiener niet bepaald geruststellend zijn. Ervan uitgaande dat met kelders de parkeergarages onder de complexen worden bedoeld, rjizen de vragen van indiener dan ook: 1. Staan onze auto's wel safe. 2. Kan de te graven sloot bij hevige regen het water verwerken? 3. Lopen we het risico dat deze parkeergarages opvangbassin worden voor de Entree?	Ten aanzien van de aanleg van nieuwe waterpartijen wordt verwezen naar het antwoord onder nummer 2.2.2. Voorts kan de aanleg van de openbare ruimte in Entree pas starten op het moment dat het Hoogheemraadschap van Rijnland een vergunning heeft verleend. Rijnland verleent die vergunning alleen als het ontwerp succesvol is getoetst aan de Waterverordening. In deze Waterverordening staan o.a. strenge eisen over het vertraagd afvoeren van regenwater. Die eisen zijn met de nieuwe Waterverordening zelfs strenger geworden in vergelijking met de voorganger van de nieuwe Waterverordening, de Keur van Rijnland. De vergunning van het Hoogheemraadschap Rijnland waarborgt dat het regenwater vertraagd wordt afgevoerd en dat de kans op wateroverlast wordt geminimaliseerd.

	4. Kunt u ook de garantie geven dat indieners in onze garages droge voeten houden? 5. Is langs de rooilijn van onze complexen wel de juiste plek om een waterpartij aan te leggen? Indiener verzoekt om in bovengenoemde stukken, waar nodig, aan te geven wat voor maatregelen worden getroffen om te garanderen dat de gebouwen, als gevolg van herinrichting van het plangebied, gevrijwaard blijven van wateroverlast/overstroming.	

3.26		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2.

3.27		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.28		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.29		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.30		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.31		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.32		**Beantwoording**
3.32.1	Indiener is het niet eens met de gevolgde volgorde van de besluitvormingsprocedure om het definitieve Startdocument gelijktijdig te beantwoorden met de nu voorliggende	In 2022 is de wettelijk voorgeschreven besluitvormings- procedure voor het bestemmingsplan Entree Midden gevolgd. Dit betreft de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht. Er is niet getornd

	plannen. Daarmee worden de wettelijke mogelijkheden van burgers om hun zienswijzen over de diverse Entreeplannen in te dienen beperkt.	aan de mogelijkheden voor burgers om zienswijzen in te dienen. Er zijn 82 unieke zienswijzen ingediend door omwonenden, belangenverenigingen en instanties tijdens de zienswijzetermijn van 6 weken. Die bestemmingsplan-procedure is eind 2023 stopgezet. Hierover zijn alle indieners van een zienswijze geïnformeerd. Conform de afspraken met de gemeenteraad zijn de ingediende zienswijzen alsnog voorzien van een beantwoording in de procedure voor het Omgevingsprogramma. Het Omgevingsprogramma, met bijbehorend MER, zal eveneens conform de uniforme openbare voorbereidingsprocedure ter inzage worden gelegd waarbij een ieder gedurende 6 weken een zienswijze in kan dienen. De ingediende zienswijzen zullen in het vervolg van de procedure van vaststelling worden beantwoord. Deze nota van beantwoording maakt onderdeel uit de van stukken ten behoeve van de uiteindelijke vaststelling van het Omgevingsprogramma.
3.32.2	Indiener is van mening dat de vaststelling van het Structuurontwerp Openbare Ruimte (SOR) en het Planuitwerkingskader (PUK) door de gemeenteraad op 17 mei 2021, voordat het ontwerp bestemmingsplan (en bijkomende plannen) door de gemeenteraad zullen zijn vastgesteld, voorbarig en onrechtmatig zijn. SOR en PUK kunnen volgens indiener geen rechtsgeldigheid hebben, totdat het bestemmingsplan Entree midden uiteindelijk definitief is vastgesteld.	Het Structuurontwerp Openbare Ruimte (SOR) en het Planuitwerkingskader Entree (PUK) uit 2021 waren de uitwerkingen in beleidsuitgangspunten van het Masterplan Entree. Deze uitgangspunten waren juridisch verankerd in het ontwerp-bestemmingsplan Entree Midden. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet worden nieuwe instrumenten en procedures toegepast. Het Masterplan Entree uit 2019 is nog steeds het uitgangspunt. Het PUK en het SOR zijn geactualiseerd en verrijkt in de Ontwikkelvisie en het beeldkwaliteitsplan die onderdeel uitmaken van het Omgevingsprogramma Entree. Dit Omgevingsprogramma vormt de basis voor de vergunningverlening. De principes van de (inrichting van de) openbare ruimte maken daar een integraal onderdeel van uit. Voordat tot vaststelling wordt overgegaan zal het ontwerp Omgevingsprogramma gelijktijdig met het ontwerp MER gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd zodat een ieder zienswijzen kan indienen. Het Omgevingsprogramma Entree met de Ontwikkelvisie en het Beeldkwaliteitsplan vervangen het SOR en het PUK.
3.32.3	Indiener vindt het afkeurenswaardig, dat de MER eveneens tegelijkertijd met de andere voorliggende plannen en besluiten wordt behandeld. Indiener dringt er op aan, dat toetsing van de MER door de commissie MER serieus wordt bekeken, en dat er voldoende tijd en gelegenheid wordt gegeven om de adviezen van de cie. MER terdege te analyseren en mee te nemen in de besluitvorming, voordat het bestemmingsplan (en bijkomende plannen) definitief worden vastgesteld. De twee rollen die de gemeente speelt, moeten daarbij afdoende gescheiden blijven: de adviezen van de cie. MER moeten onafhankelijk en onbevooroordeeld behandeld worden en in de besluitvorming worden opgenomen.	Het is wettelijk verplicht om een ontwerp MER gelijktijdig met het ruimtelijk besluit ter inzage te leggen. Dit betekent dat net zoals bij het ontwerp-bestemmingsplan het ontwerp-MER gelijktijdig met het ontwerp-Omgevingsprogramma ter inzage wordt gelegd. Er is voldoende tijd en gelegenheid om het advies van de commissie mer te analyseren en te betrekken in de besluitvorming. Het advies van de commissie wordt voorzien van een reactie en zowel het advies als de reactie zijn onderdeel van de stukken voor de besluitvorming.

3.32.4	Indiener eist de maximum bouwhoogte langs de gehele Boerhaavelaan niet hoger te doen zijn dan 25 meter (vanaf maaiveld), zonder verdere specifieke aanduiding afwijkende bouwhoogte en zonder enig voorgenomen “hoogte accent”. Tevens om de gehele rooilijn van de bebouwing met tenminste 8 meter naar het westen, dus in grotere afstand ten opzichte van de bestaande bebouwing te verleggen, om zodoende het verlies van uitzicht en bezonning van zoveel mogelijk bewoners te beperken. De destijds door inzet van omwonenden ten gunste van hen bereikte aanpassingen vastgelegd in het huidige vigerende bestemmingsplan ontwikkeling Boerhaavelaan mogen door bestemmingsplan Entree Midden niet ongedaan worden gemaakt.	De rooilijnen in de spelregelkaart van de Ontwikkelvisie Entree en de huidige bouwvlakken in het ontwerpbestemmingsplan Entree Midden liggen op dezelfde plek. De toegestane bouwhoogtes in het nu geldende bestemmingsplan ‘Ontwikkeling Boerhaavelaan’ zijn veelal hoger dan 25 meter, met hoogteaccenten van 45 en 52 meter. In het vigerend bestemmingsplan ‘Afrikaweg en omgeving’ is zelfs een hoogteaccent van 70 meter toegestaan. In het spelregelkaart van de Ontwikkelvisie Entree wordt in de oostelijke bouwblokken uitgegaan van een basishoogte van aan de Afrikaweg van 32 meter, aflopend naar een bouwhoogte van 25 meter. Aan de zijde van de Afrikaweg zijn accenten mogelijk tot 70 meter, aan de zijde van de Boerhaavelaan tot 40 meter. (waar in het vigerende bestemmingsplan accenten tot 52 meter mogelijk zijn). Aan de eis van indiener wordt daarmee deels tegemoet gekomen. Met de nieuwe ontwikkelingen zal het uitzicht van de woningen aan de Boerhaavelaan veranderen als gevolg van de realisatie van het programma zoals is opgenomen in het Omgevingsprogramma. Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.1.1.
3.32.5	Indiener eist een bezonningsonderzoek, waarbij de gemeente zich houdt aan de strenge richtlijnen van TNO dienaangaande, en dat ook de uitkomsten van zo’n bezonningsonderzoek daadwerkelijk bij de uiteindelijke bouwplannen worden gerespecteerd. Op 15 februari 2022 heeft een der projectleiders van Entree tijdens de beantwoording van vragen aangekondigd, dat er een bezonningsonderzoek zal komen. Hierover wil indiener meer duidelijkheid: welk onderzoek betreft dit en wanneer zal het plaatsvinden?	Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.1.1.
3.32.6	Door de bouw van Entree zal volgens indiener veel bestaand groen verdwijnen. Dit begint volgens indiener al met de onrechtmatige bomenkap langs de Afrikaweg, ten behoeve van de aanleg van parallelwegen, terwijl de aanleg van deze wegen nog niet definitief is goedgekeurd. Zeer onzeker is, hoeveel groen er daarvoor in de plaats terugkomt. Weliswaar hebben grote delen op de plankaart de bestemming groen, maar het betreft hier oppervlakten, waarop nu nog wegen en fietspaden lopen, en waar in de nieuwe plansituatie ook veel verkeer verwerkt moet worden. Binnen deze gebieden met bestemming groen zal er volgens indiener dus gevochten moeten worden tussen feitelijke groenvoorzieningen en andere bestemmingen, zoals wegen, fietspaden, parkeerplaatsen op maaiveld, waterpartijen, enz. Deze strijd zal vooral gevoerd gaan worden op het Bredewater, stationsplein, zuidelijk deel van de	Zie het antwoord onder 2.2.2.

	Boerhaavelaan en binnen de ruimte van het profiel op de stadsstraat, met onzekere uitkomst betreffende het aandeel groen.	
3.32.7	Volgens indiener is niet gegarandeerd, dat er bij de bebouwing groene daken en groene wanden komen. Plaatsing van zonnepanelen belemmert uitvoering van groene daken. De in opzet groene binnentuinen binnen de bouwblokken dreigen geïsoleerde lapjes grond ter grootte van postzegeltjes te worden. Daarom is het dringend noodzakelijk om deze binnentuinen onderling te verbinden en eveneens met de zogenaamde groene kraag, of wat daarvan nog overblijft. Al met al dreigt Entree veel minder groen te worden dan in de ambitie van het Masterplan is aangegeven, en daarmee een onaantrekkelijke stenenmassa.	Het robuuste groene en ecologische raamwerk bestaat uit de groen-blauwe kraag rondom Entree en de sterke bomenstructuur van de stadsstraat, die in verbinding staat met de Meerzichtlaan en Van Leeuwenhoeklaan. Op een ander schaalniveau liggen stedelijke groenvakken op de Afrikaweg en in de dwarsstraten; deze zijn verbonden met de groene binnenterreinen, de daktuinen en de groene gevels. De groen-blauwe kraag wordt aangesloten op bestaande groengebieden als het Arianepark, het Westerpark, het Bossenpark en het plantsoen in de kop Waterbuurt. De uitbreiding van de waterstructuur in de groen-blauwe kraag sluit aan op bestaande waterlopen en er worden nieuwe verbindingen gemaakt. Deze kraag biedt een leefgebied voor diverse diersoorten en vormt de schakel tussen de nieuwe wijk en de omliggende stadsparken. Onderdelen van het groene raamwerk worden ook gevormd door de binnentuinen, de daken en groene gevels. Zonder deze groene onderdelen is het robuuste raamwerk niet compleet. De taak hiervoor een kwalitatieve invulling te geven ligt bij de grondeigenaren, waarbij de kwaliteitseisen zijn geformuleerd in de Ontwikkelvisie (hfst. 4 en 6) en het Beeldkwaliteitsplan. De bedoeling is dat de openbare ruimte en de niet-openbare buitenruimte in de blokken samen een organisch geheel gaan vormen door de ontwerpen in de uitwerking steeds goed op elkaar af te stemmen. Daarnaast wordt het beschikbare dakoppervlak, maar ook gevels optimaal benut voor zonnepanelen. In principe worden de lagere daken vanwege hun zichtbaarheid primair ingezet als groen(blauwe) daken. De hogere daken als energiedaken, al dan niet gecombineerd met een extensief groenpakket, met waterberging of vertraagde afvoer. Gelet op het bovenstaande wordt de geuite zorg dat Entree minder groen zal worden dan de ambitie van het Masterplan niet gedeeld.
3.32.8	Volgens indiener ondergaat de fauna onherstelbaar verlies (o.a. vleermuizen, roofvogels).	Uit eerste ecologische onderzoeken blijkt in Entree in potentie aanwezig: • nestplaatsen van vogels met en zonder jaarrond beschermde nesten; • verblijfplaatsen en essentiële vliegroutes van vleermuizen; • leefgebied van rugstreeppad; • voortplantingsplaatsen van grote vos; • groeiplaatsen van flora. Door het nemen van de nodige mitigerende en compenserende maatregelen kunnen de effecten van Entree als neutraal (0) beoordeeld worden.

		Door soortgerichte nadere onderzoeken uit te voeren naar potentieel aanwezige soorten bij de plotsgewijze uitwerking kan zekerheid worden verkregen over de aanwezigheid. Zodat er zekerheid is over de noodzaak van het aanvragen van een omgevingsvergunning en er duidelijkheid is over de mitigatie- en compensatiemaatregelen voor de (potentieel) aanwezige soorten. De te nemen mitigerende en compenserende maatregelen in het kader van de omgevingsvergunning moeten in een activiteitenplan worden uitgewerkt. De uitvoering van de maatregelen in het kader van de omgevingsvergunning en de (specifieke) zorgplicht moeten in een ecologisch werkprotocol worden uitgewerkt. Dit protocol moet aanwezig zijn op de werklocatie en het aanwezig personeel moet op de hoogte zijn van de inhoud van dit ecologisch werkprotocol. Het protocol dient te worden opgesteld door een ecologisch deskundige. Eventuele ecologische begeleiding dient eveneens te worden uitgevoerd door een ecologisch deskundige. Op 1 januari 2024 is de Wet natuurbescherming (Wnb) opgegaan in de Omgevings-wet. Alle deelprojecten in Entree dienen te voldoen aan de Omgevingswet.
3.32.9	Het is volgens indiener in principe aardig dat er in Entree meer open water zal komen. Zo kan meer hemelwater opgevangen worden, en het geeft een gevarieerdere aanblik. Indiener vraagt of de totale opvangcapaciteit bij extreme regenval voldoende is.	Zie antwoord onder 3.25.4
3.32.10	Indiener vraagt of de doorstroming van al het water in Entree wel gegarandeerd kan worden, zodat nergens stilstaand water blijft staan, waardoor de gezondheid in gevaar komt. Kan voorkomen worden, dat er onveilige situatie ontstaan, bijvoorbeeld voor spelende kinderen?	De doorstroming van het water wordt afgestemd met het Hoogheemraadschap. Het Programma van Eisen van het Hoogheemraadschap ten aanzien van doorstroming wordt meegenomen bij het ontwerp van het watersysteem.
3.32.11	Indiener vraagt of gegarandeerd kan worden, dat nergens waterschade zal ontstaan aan de bestaande bebouwing, bijvoorbeeld doordat de waterpartijen direct grenzen aan bestaande kelders. Of dat de grondwaterstanden ongunstig verstoord worden? Indiener vraagt wat bedoeld wordt met “robuuste waterkeringen”.	Ten aanzien van waterschade (waterpartijen direct aangrenzend aan gebouwen) zie beantwoording 2.2.2. Ten aanzien van de grondwaterstanden is er onderzoek gedaan voor het onderwerp Water in het MER. De Effectstudie Water laat zien dat de grondwaterstanden in het gebied, naast invloeden door seizoenen, voornamelijk bepaald worden door het oppervlaktewaterstreefpeil en de interactie tussen neerslag en verdamping. Lokaal kunnen hierin wat verschillen ontstaan, want ter plaatse van bergings- en infiltratievoorzieningen kan de grondwaterstand lokaal wat hoger worden door de gerichte infiltratie. Op plekken waar meer verharding wordt toegepast kan lokaal de grondwaterstand iets dalen door een afname van de grondwateraanvulling. Doordat het oppervlaktewaterpeil zeer bepalend in het geheel is, en ongewijzigd blijft, is de verwachting dat voor project Entree een marginale verandering (neutraal effect; 0) optreedt ten opzichte van de huidige situatie. De Omgevingswet omvat een algemene zorgplicht. Dit houdt in dat overheden, bedrijven én burgers verantwoordelijk zijn voor een veilige en

		gezonde leefomgeving. Uit artikel 1.7 van de wet volgt: een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat zijn activiteit nadelige gevolgen kan hebben voor de fysieke leefomgeving, is verplicht: • alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevraagd om die gevolgen te voorkomen, • voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen: die gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken, • als die gevolgen onvoldoende kunnen worden beperkt: die activiteit achterwege te laten voor zover dat redelijkerwijs van hem kan worden gevraagd. Dit betekent dat als ten gevolge van de ontwikkeling toch schade ontstaat door een verandering in de grondwaterstanden, de algemene zorgplicht geldt. Op basis van deze algemene zorgplicht zullen dan maatregelen genomen (moeten) worden. De verwijzing naar robuuste waterkering van indiener kunnen wij niet plaatsen c.q. niet terugvinden in de stukken.
3.32.12	Gezien de steeds meer voorkomende wisselende weersomstandigheden (met nu eens zeer natte en dan weer droge perioden) wil indiener de aanleg van waterkelders bepleiten, die de (vergrote) opvang van hemelwater voor langere tijd kunnen bergen. Deze waterkelders dienen te worden aangelegd onder de geplande parkeergarages (of onder de binnentuinen). Zodoende kan van daaruit direct bluswater geleverd worden aan de parkeergarages, wanneer daar zich calamiteiten voordoen, bijvoorbeeld vanwege het opladen van elektrische voertuigen.	Zie het antwoord onder 2.2.2. Het opslaan van regenwater in kelders onder de toekomstige bebouwing is een voor de hand liggende manier om te kunnen voldoen aan de eisen die het Hoogheemraadschap Rijnland stelt aan nieuwe ontwikkeling die zorgen voor een toename van verhard oppervlak. Deze optie is bekend bij de grondeigenaren die verantwoordelijk zijn voor de ontwikkeling van de kavels. De exacte technische uitwerking van dat opvangen van regenwater is nog niet aan de orde vanwege de vroege fase waarin het project Entree zich thans nog bevindt.
3.32.13	In en om Entree zullen de verkeersintensiteiten volgens indiener flink toenemen. Dit veroorzaakt meer verkeerslawaai en grotere verkeersonveiligheid. In Meerzicht wordt de Meerzichtlaan 28% (bij Abdissenbos) tot 7% (bij Kerkenbos) drukker. Op het Bredewater gaat de verkeersintensiteit naar 263%. Dit is voor indiener volstrekt onaanvaardbaar. In Driemanspolder worden de Van Leeuwenhoeklaan en de Van Stolberglaan 20% drukker, en daarmee ook de Clauslaan en de Dr.J.W.Paltelaan richting de (in spitsuren problematische) spoorwegovergang bij Zoetermeer-Oost. De belasting voor Driemanspolder neemt in ongewenste mate toe. De zuidelijke Boerhaavelaan wordt 35% drukker, terwijl het profiel voor autoverkeer aldaar ingeperkt wordt. Juist Bredewater, zuidelijke Boerhaavelaan en het er tussen gelegen stationsplein krijgen de bestemming groen, met slechts ruimte voor ontsluitingsverkeer. In voorgenomen bestemming, plus voorlopige indeling volgens het SOR, is het onmogelijk om deze aantallen auto's te verwerken. Dit kan volgens indiener uitsluitend opgelost	Voor de gewijzigde programmering is een nieuw verkeersonderzoek uitgevoerd. De resultaten daarvan worden beschreven in de Effectstudie Verkeer. De Boerhaavelaan en Bredewater worden drukker als Entree gereed is. Met circa 8.000 mvt/etmaal is het volgens de verkeerskundige richtlijnen bij gebiedsontsluitingswegen met een maximale snelheid van 30 km/uur wel mogelijk om deze verkeerbewegingen voldoende veilig te laten doorstromen en ontstaat geen structurele congestie. Daarbij gaan we uit dat alle verkeersbewegingen voor Entree (logistiek, parkeren) via deze twee wegen de bouwblokken van Entree bereiken.

	worden door de gehele verkeerscirculatie in Entree te herzien, o.a. door beter doorverbinden van de parallelwegen van de stadsstraat.	
3.32.14	Het verkeer op de stadsstraat neemt ten opzichte van de huidige Afrikaweg volgens indiener eveneens toe: ter hoogte van de Voorweg met 5%, in het middengebied met 11% en bij de A12 met 19%. Deze percentages lijken volgens indiener klein, maar het gaat hier om grote etmaalintensiteiten: tot ruim 46.000 motorvoertuigen per etmaal, en dat door een stadsstraat met aanliggende bebouwing en gelijkvloerse oversteken, die daarmee in ernstige mate onveilig is, hetgeen tot levensgevaarlijke situaties leidt. Dit heeft indiener eerder toegelicht in de “Notitie Oversteken Stadsstraat”. Ondanks herhaald aandringen is de toegezegde schaal 1 op 1 levensgrote oversteekproef nog steeds niet gehouden. Binnen het voorziene profiel kunnen doorstroming en verkeersveiligheid niet tegelijkertijd gegarandeerd worden. Het is dan volgens indiener dan ook onverantwoord, dat de gemeente een dergelijke onveilige situatie laat ontstaan.	Op basis van het verkeeronderzoek komen er op de Afrikaweg circa 40.000 mvt/etmaal. Met behulp van doorstromingsberekeningen (COCON, VISSIM) is met deze intensiteiten zowel de doorstroming van het autoverkeer als het veilig gelijkvloerse oversteken voor fietsers en voetgangers met verkeerslichten voldoende gewaarborgd. Voor het ontwerp in het Omgevingsprogramma is een (nieuwe) verkeerssimulatie uitgevoerd om de effecten van de doorstroming in beeld te brengen. In het rapport Verkeerseffecten Entree (d.d. 28 oktober 2024, Goudappel) is hier meer informatie over te vinden. In hoofdstuk 4 van deze studie zijn de effecten voor Zotermeer beschreven. In hoofdstuk 5 en 6 van deze studie wordt specifiek op de verkeerseffecten in Entree en de Afrikaweg ingegaan. In de micromodelsimulatie op individueel voertuigniveau (Vissim, zie verkeerseffecten hoofdstuk 6) voor de Plan Max 2040, is te zien dat de wachtrijen niet terugslaan naar andere kruispunten en de cyclustijden voor de regelingen circa 80 tot 90 seconden bedragen. Er zijn dan ook geen doorstromingsproblemen op de Afrikaweg te verwachten. En dat zelfde zien we voor Bredewater en Boerhaavelaan.
3.32.15	De parallelwegen zijn volgens indiener onvoldoende doorverbonden, krijgen teveel en te divers verkeer te verwerken. De vele uitritten naar zijstraten en parkeergarages maken het doorgaande fietspad aan de oostkant onveilig. Het fietspad aan de westzijde valt ten onrechte samen met de parallelweg: ook dit is volgens indiener onveilig. Binnen de hier geplande bestemmingen verkeer en groen dreigt alle ruimte door het autoverkeer te worden opgeslokt. Indiener vraagt wat er nog voor groen op de stadsstraat overblijf en of dit veilig kan worden ingepast. Kunnen hulpdiensten, waaronder uitrukkende brandweervoertuigen, veilig van de stadsstraat gebruik maken?	Het voorliggende profiel kent geen ventwegen (meer). Wel fietspaden aan beide zijden langs de Afrikaweg. Langs de Afrikaweg zullen weinig in- en uitvoegende bewegingen meer komen en dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid. Hulpdiensten hebben met sirene altijd een aparte status in het verkeer en kunnen in dat geval ook gebruik maken van de busbanen om snel ergens te komen.
3.32.16	Vooral de aansluiting op de A12 en de terugslag op de A12 zelf worden volgens indiener extra problematisch. Dan is er nog geen rekening gehouden met de komst van de brandweerkazerne (verstoring rechtstreeks op stadsstraat, dan wel via de kruising met de Meerzichtlaan), noch met een busplatform boven op de A12, waardoor het kruispunt A12 / stadsstraat drukker en complexer zal worden. Indiener vraagt hoe het staat met het aangekondigd onderzoek naar de Zoetermeerse hoofdwegenstructuur, en hoe de resultaten ervan doorwerken in dit bestemmingsplan.	De doorstroming bij de aansluiting A12 is met de komst van de Entree in 2040 goed regelbaar (zie beantwoording zienswijze 3.11.2). Effecten als gevolg van bijvoorbeeld een nieuw busplatform zijn ontwikkelingen die op dit niet voldoende concreet om in de verkeersberekeningen mee te nemen. De brandweerkazerne is niet meer voorzien in Entree. Voor het Omgevingsprogramma zijn specifieke onderzoeken uitgevoerd om de effecten van de ontwikkeling op onder andere de hoofdwegenstructuur in beeld te brengen.
3.32.17	Indiener vraagt of er ruimte voor busbanen en veilige, bereikbare bushaltes is. Samenhang met en afstemming op een passende aansluiting met zowel het station, dan wel busplatform boven op de A12, als ook met het ov-knooppunt Centrum West is	Ja, er is ruimte voor het veilig bereiken van de bushaltes en er wordt rekening gehouden met voldoende wachtruimtes.

	volgens indiener dringend noodzakelijk. Deze afstemming moet binnen het bestemmingsplan gegarandeerd worden, in het belang van optimale kwaliteit van het openbaar vervoer in geheel Zoetermeer. Nu al moet volgens indiener rekening gehouden worden met een mogelijke herinrichting van ov-knooppunt Centrum West in relatie tot het Stadshart. Indiener vraag of er ruimte voor vervoershubs is gereserveerd, en zo ja, waar? Indiener wijst desgewenst op zijn "Notitie toekomst openbaar vervoer Zoetermeer".	De plannen voor Centrum-West en een busplatform bij station Zoetermeer kennen een eigen (juridisch-planologisch) spoor. Op dit moment zijn deze ook nog niet voldoende concreet uitgewerkt. Wel zal bij de verdere uitwerking de OV-infrastructuur in zowel Entree, stationsgebied Zoetermeer als Centrum-West goed op elkaar worden aangesloten.
3.32.18	Op grond van de punten genoemd onder 32.13 t/m 32.17 is het volgens indiener onvoorwaardelijk noodzakelijk om de verkeerssimulaties met inbegrip van brandweerkazerne en busplatform te herberekenen, de resultaten ervan toe te passen in bestemmingsplan en SOR, en de inrichting van de stadsstraat, plus de verkeerscirculatie binnen Entree dienovereenkomstig te herzien. Dit om de noodzakelijke veiligheid en voldoende dwarsverbindingen voor het langzaam verkeer te garanderen, om tevens de splijtende werking van de stadsstraat op te heffen, om het Entreegebied goed te laten aansluiten op de aangrenzende wijken Meerzicht en Driemanspolder, en om elders op het Zoetermeerse (hoofd)wegennet ongewenste verschuivingen in de verkeersintensiteiten te voorkomen.	De inrichting van het openbaar gebied is gewijzigd.
3.32.19	Gezien de onveiligheid van de fietspaden langs de stadsstraat, moeten er volgens indiener veilige, rechtstreekse en gestrekte alternatieven blijven voor de langzaam verkeersverbinding tussen station, Entree en Stadshart via de Boerhaavelaan, en een vrijliggend fietspad langs het Bredewater en Abdissenbos. Alle fietspaden die bij het station samenkomen, moeten volgens indiener onderling goed verbonden zijn. Een fietspad langs het viaduct Afrikaweg over de A12 richting Rokkeveen is ongewenst. Voor de doorgaande noord zuid interwijk langzaam verkeersroute over de A12 is een andere, optimale oplossing nodig.	De fietspadenstructuur is nu zo ontworpen dat er gestrekte routes mogelijk zijn naar Entree, Stadshart en station Zoetermeer. In Entree is een logische fietsroute langs de Afrikaweg over de A12 gepland (ook opgenomen in het regionale fietspadenplan van de regio/MRDH). Fietsers kunnen bijvoorbeeld makkelijk via de gelijkvloerse oversteken richting Meerzicht. Deze verbinding geeft voor fietsers voldoende comfort voor korte routes.
3.32.20	Grondeigenaren zijn verantwoordelijk voor de bouw en beheer van bewonersparkeerplaatsen in ondergrondse garages. De gemeente bepaalt het parkeerbeleid, dus de parkeernormen. Dit kan volgens indiener leiden tot (tijdelijk of permanent) onvoldoende bewonersparkeerplaatsen en inefficiënt gebruik van parkeerplaatsen. Voor indiener is onduidelijk waar de bezoekersparkeerplaatsen (op maaiveld in de openbare ruimte) gepositioneerd worden, en hoe dit de andere bestemmingen (langzaam verkeer, groen, water) beperkt en de kwaliteit van de openbare ruimte aantast (lelijk uitzicht op grote vlakten "autoblik").	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2.4.
3.32.21	Wanneer er een gerechtelijk verbod komt op het opladen van elektrische auto's in ondergrondse garages, of als er geen passende oplossingen voor hierdoor te ontstane mogelijke calamiteiten worden gevonden, moet er nu al een alternatief meegenomen worden voor de ondergrondse garages. Dit ontbreekt volgens indiener ten onrechte.	De landelijke wetgeving omtrent het bouwbesluit is met de inwerkingtreding van de Omgevingswet aangepast en opgenomen in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (Bbl). In het Bbl is opgenomen dat nieuwe garages zijn voorzien van veilige aansluitpunten (geen gewone stekker aansluitingen meer). De nieuw aan te leggen parkeergarages moeten voldoen aan het Bbl.

3.32.22	De punten die indiener heeft genoemd leiden tot een grote parkeerdruk op de aangrenzende wijken Meerzicht (Waterbuurt) en Driemanspolder, waar de grens van de parkeercapaciteit nu reeds wordt bereikt en waar nog onvoldoende laadpalen staan, die een groter ruimtegebruik zullen vergen. Invoering van betaald parkeren in deze wijken dreigt, terwijl vele bewoners aldaar fel gekant zijn tegen betaald parkeren.	Howel dit een uitvoeringsaspect betreft die niet in het Omgevingsprogramma Entree wordt geregeld, is op dit moment geen aanleiding om betaald parkeren in te voeren.
3.32.23	Wanneer de zorg voor energievoorziening wordt overgelaten aan de afzonderlijke grondeigenaren, is dat volgens indiener een gemiste kans om voor het gehele Entreegebied één centrale oplossing te creëren. In het kader van de energietransitie zou een dergelijke oplossing zich kunnen uitstrekken tot de aangrenzende buurten / wijken. Overigens is voor indiener de vraag, of Entree überhaupt voldoende energie toegeleverd kan krijgen (bijvoorbeeld heeft het elektriciteitsnet voldoende capaciteit?). Is er ruimte voor alternatieve oplossingen: restwarmte (uit kassen), aquathermie, waterstof?	De Ontwikkelvisie onderschrijft dat het doel is om lokale energieopwekking te maximaliseren, terwijl de wijk voldoet aan de wettelijke eisen voor duurzaamheid en bijdraagt aan de verduurzaming van de stad. Hierbij worden de volgende ontwerpprincipes gevolgd: 1. Realiseren van toekomstbestendige energievoorzieningen (o.a. WKO en zonnepanelen); 2. Onderzoeken van mogelijkheid van een collectief warmtenet (in samenwerking met Dunea) 3. Realiseren van een gezond en comfortabel binnenklimaat. Ten aanzien van de vraag van indiener of er wel voldoende capaciteit op het elektriciteitsnet is al langere tijd overleg met de netbeheerder(s). Op West 8 is ook in dit kader een uitbreiding van het transformatorstation voorzien. Onderdeel van deze gesprekken zijn bijvoorbeeld ook een mogelijke fasering in realisatie van de woningen en/of voorzieningen.
3.32.24	Rond de vele hoge gebouwen in Entree ontstaat volgens indiener windhinder, met levensgevaarlijke situaties tot gevolg. In Entree zullen ongewenste situaties vooral rond het stationsplein ontstaan, terwijl juist daar veel reizigers, voetgangers, en fietsers gebruik maken van de openbare ruimte. Daarbij komt nog de enorme schaduwwerking, zodat het stationsplein volgens indiener een heel onaangenaam tochtig en donker verblijfsgebied zal worden. Ten onrechte is er geen rekening gehouden met windhinder die gaat ontstaan rondom de aangrenzende bestaande bebouwing, vooral alle flats langs de Boerhaavelaan. De meest adequate oplossing voor windhinder is het terugbrengen van de bouwhoogtes.	Ten aanzien van het aspect wind wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 3.25.1. Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.1.1.
3.32.25	De gemeentelijke inventarisatie van modern erfgoed lijkt volgens indiener volkomen zinloos, nu deze op geen enkele wijze doorwerkt op gebouwen van grote architectonische waarde binnen Entree. De toekomst van met name het Uniegebouw en de Kristalkantoren blijft onzeker, ondanks hun plaatsing op de gemeentelijke inventarisatielijst van waardevolle gebouwen, en dankzij het gebrek aan overeenstemming met de grondeigenaren van betreffende kavels. Indiener dringt er op aan om in Entree (en gerelateerd: ook t.a.v. de huidige brandweerkazerne) met deze abjecte gemakzucht van afbreken te breken, en serieus behoud, dan wel hergebruik van bestaande monumenten te overwegen. Daarbij functioneert het Uniegebouw momenteel als een uitstekende werkplek voor talloze bedrijven.	Voordat het Masterplan in 2019 is vastgesteld, is er door de raad in 2018 de motie 1811-38 Cultuur-Historische panden inventariseren aangenomen. In deze motie is het verzoek gedaan om een inventarisatie uit te voeren naar panden in Zoetermeer met een cultuurhistorische waarde uit de periode van de groeikern. Dit heeft geresulteerd in het onderzoeksproject Post 45, dat zich richt op het erfgoed uit de periode 1945-1990. Daarnaast is in 2019 een cultuurhistorische inventarisatie- en waardenstelling uitgevoerd door een extern bureau vanwege de transformatieopgave in Entree. Uit beide onderzoeken is naar voren gekomen dat een aantal gebouwen binnen Entree een cultuurhistorische waarde heeft, waaronder heel specifiek de Mammoet en de Kristalkantoren. Deze gebouwen komen in aanmerking voor de selectie van nieuwe gemeentelijke monumenten.

		Ten tijde van het Masterplan is besloten tot sloop- en nieuwbouw van de huidige kantoren en dit was als zodanig opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan. Naar aanleiding van onder meer de zienswijzen en de actualisering en de verrijking van de Ontwikkelvisie is in de afgelopen periode ontwerpend onderzoek gedaan naar de (on-)mogelijkheden van het behoud van de kantoren en de gevolgen voor de cultuurhistorische waarde, het aantal woningen, het parkeren, de betekenis voor de stadsstraat, Centrumstraat en belangrijkste principes van Entree en de financiele gevolgen in relatie tot de gebiedsbusinesscase. Ook de eigenaar van de locatie is gevraagd naar zijn visie en de ontwikkelbaarheid van de betreffende kavels. Alles te samen is verwerkt in een afwegingskader en afgezet tegen het vigerende sloop- en vervolgens nieuwbouw scenario en bijbehorende businesscase. Op 14 januari 2025 heeft het college – het geheel overwegende - besloten om het ontwikkelkader voor het deelgebied Entree- West 6 en 7 definitief vast te stellen op sloop- en nieuwbouw. Dit besluit is als zodanig ook verwerkt in de stukken behorende bij het ontwerp-omgevingsprogramma.
3.32.26	Een brandweerkazerne hoort volgens indiener op grond van de uitgangspunten van het Masterplan niet in het Entreegebied thuis. De brandweerkazerne zal volgens indiener extra verkeersproblemen en –onveiligheid veroorzaken op Abdissenbos, Meerzichtlaan en stadsstraat. In- en uitrukken van brandweervoertuigen verstoort de beoogde “groene golf” voor autoverkeer op de stadsstraat. Door de komst van een kazerne aldaar zullen bewoners van de flat Molenwijk, plus nog een veel groter aantal omwonenden in Meerzicht, Terra Nova, enz. elke dag ernstige lawaaihinder ondervinden. Een brandweerkazerne op die plek is volstrekt onverenigbaar met de toekomstige (zeer dichte) woningbouw in het Entreegebied daaromheen en frustreert de voorgenomen ontwikkeling van het aangrenzende deel van Meerzicht. Bovendien gaat kostbare ruimte verloren, die volgens indiener veel beter voor woningbouw ware bestemd.	De plannen voor de verplaatsing van de brandweerkazerne naar het Entreegebied gaan niet door. De brandweerkazerne blijft op de huidige locatie in het Stadscentrum van Zoetermeer. Het college heeft de gemeenteraad hierover geïnformeerd met een memo op 7 juli 2023.
3.32.27	Het transformatorstation van Stedin en de geplande uitbreiding daarvan is hier volgens indiener niet op zijn plek. Dit station is al een lelijke puist, en zal bij ongewijzigde planontwikkeling zelfs nog meer een gevaarlijke (ontploffingen, brand, straling) en ontsierende doorn in het oog van een voorgestane mooie Entree worden.	Met het oog op de toekomst en de nieuw te bouwen stadswijk Entree die Stedin zal moeten voorzien van een electriciteitsaansluiting, is het cruciaal dat het huidige station van Stedin op Abdissenbos wordt vernieuwd en uitgebreid. Zonder extra transformatorcapaciteit kan Entree niet worden ontwikkeld. Stedin heeft daarnaast geconstateerd dat er een capaciteits-knelpunt ontstaat bij de verduurzaming van de wijk Meerzicht. Sinds april 2020 is er uitgebreid onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om uit te breiden op de huidige locatie alsmede het bouwen op een nieuwe locatie binnen de wijken Meerzicht en Entree. Uit onderzoek bleek dat de uitbreiding van de huidige locatie de beste keuze was. Verhuizen naar een nieuwe locatie zou betekenen dat alle bestaande kabels en

		leidingen moeten worden verplaatst en worden omgelegd. Dit geeft hoge maatschappelijke kosten en een beperking van bouwmogelijkheden. Het transformaterstation is in milieuonderzoeken beoordeeld en stedenbouwkundig ingepast. De transformatoren worden geplaatst in speciale bouwkundige cellen voor extra veiligheid.
3.32.28	Indiener doet een dringend beroep om de bestemming van het betreffende kavel west 8 zodanig te wijzigen, dat er uitsluitend woningbouw is toegestaan. Tevens om het besluit van de gemeenteraad van 18 mei 2020 om de brandweerkazerne op het Abdissenbos te plaatsen te herroepen, en op zoek te gaan naar een meer geschikte locatie. Daardoor komt er in dit Entree-deelgebied ruimte vrij voor woningen. Daarbij brengt indiener in herinnering, dat hij in 2020 ernstige twijfels aan de gemeenteraad heeft geuit, of er wel voldoende onderzoek is gedaan naar alternatieve locaties voor de brandweerkazerne en zijn ongenoegen heeft uitgesproken over de ondoorzichtige manier, waarop de keuze voor de locatie Abdissenbos tot stand gekomen is. Hopelijk komt de keuze voor een nieuwe locatie voor het politiebureau op meer transparante wijze tot stand.	De verplaatsing van de brandweerkazerne naar de locatie West 8 (Abdissenbos) gaat niet door. Er is door de Veiligheidsregio Haaglanden (VRH) en de gemeente besloten om de huidige locatie aan de Brusselstraat te renoveren en verduurzamen. Dit betekent dat, naast de uitbreiding van het transformatorstation van Stedin, ruimte vrijkomt voor andere functies, zoals wonen en andere niet-woonfuncties. Op dit moment is er geen politiebureau voorzien in Entree.
3.32.29	In het bestemmingsplan is het volgens indiener nog onvoldoende duidelijk, welke onderwerpen uit het Inspiratieboek zijn overgenomen. Waar deze wel zijn meegenomen, moet dit duidelijker worden vermeld. Ook na vaststelling van de plannen zal in de toekomst regelmatig de uitvoering van de plannen moeten worden getoetst aan het Inspiratieboek, om zodoende de resultaten van eerdere participatie recht te doen. Tevens moet er volgens indiener ruimte komen voor nieuwe participatietrajecten op het meer gedetailleerde niveau van bouw- en uitvoeringsplannen. Een lang lopende en regelmatig juist bijgestelde participatienota kan daarbij gedienstig zijn. De huidige participatie (buurtvertegenwoordigersoverleg, klankbordgroepen) moet volgens indiener worden voortgezet. Het informatiepunt Entree (Boerhaavelaan 33) moet de centrale, goed toegankelijke plek worden waar iedereen met vragen en opmerkingen, bezwaren en suggesties permanent toegankelijk terecht kan.	Het inspiratieboek is het eindverslag van de participatie vooruitlopend op het ontwerp-bestemmingsplan. Vanwege de wezenlijke wijzigingen is ook op onderdelen opnieuw participatie uitgevoerd. Hiervoor is eveneens een eindverslag opgesteld dat op 4 februari 2025 is vastgesteld door het college. De inzichten uit het inspiratieboek en het eindverslag van de participatie in 2024 zijn – waar mogelijk – direct verwerkt in het Omgevingsprogramma en de bijbehorende stukken. De door ontwikkelende partijen in te dienen omgevingsvergunningen worden getoetst aan de uitgangspunten opgenomen in het Omgevingsprogramma en bijbehorende stukken. Overleggen met de buurtvertegenwoordiging, klankbordgroep en het centrale punt Club Entree zullen zeker worden voortgezet. In een langlopende gebiedsontwikkeling als deze bestaat de mogeljkheid dat op een gegeven moment de invulling daarvan wel wijzigt.
3.32.30	De belangen van de wijk Driemanspolder (en evenzo van Meerzicht) worden volgens indiener door de komst van de Entree geschaad. Het groene en rustige karakter van Driemanspolder zal worden aangetast. De bouw in Entree Midden veroorzaakt een enorme druk op de aangrenzende wijken: Meerzicht-oost en Driemanpolder. Entree is volgens indiener zo een buitenproportionele toevoeging aan de stad en een ondragelijke belasting voor de aangrenzende wijken, in vele opzichten, waaronder druk op de bestaande voorzieningen en de sociale veiligheid. Door het plompverloren droppen van een dergelijke enorme nieuwe woonwijk en die te proppen in een smalle (van oorsprong kantoren)strook tussen de reeds bestaande, is geenszins gegarandeerd, dat de verbindingen tussen Driemanspolder en Meerzicht	Op dit moment bestaan er weinig verbindingen tussen Driemanspolder en Meerzicht. Uit het MER (onderwerp Ruimtelijke kwaliteit) volgt het volgende: De Afrikaweg is onderdeel van de H-structuur van Zoetermeer en is aangelegd als de verbinding voor forenzende automobilisten naar Den Haag en Delft. Tot aan de jaren ’90 zijn de uitgangspunten voor de H-structuur geweest de bebouwing van de naastliggende wijken niet aan de weg te koppelen en de verkeerssoorten te scheiden. De Afrikaweg heeft het karakter van een parkway: een brede weg aan beide zijden voorzien van een groenstructuur met forse bomen en hoge onderbegroeiing. Door de dichtheid van het groen en het gebrek aan doorzichten naar de omgeving is de stad is vanaf de weg veelal niet zichtbaar.

	zullen verbeteren. Integendeel: door de hoge woningdichtheid zullen volgens indiener de (vooral langzaam verkeers) verbindingen tussen hoge bebouwing ingebouwd worden en daardoor sociaal onveiliger worden. Entree zal in allerlei opzichten juist een barrière gaan vormen tussen Driemanspolder en Meerzicht.	De gemeenteonderschrijft de stelling van indiener dat Entree een substantiele toevoeging is aan de stad, maar een ondraaglijke belasting voor voor de aangrenzende wijken niet. Door de komst van Entree zullen er andere routes en verbindingen komen, waardoor de gebruikswaarde van het gebied, zowel intern als extern sterk verbetert. De Afrikaweg wordt getransformeerd naar een stadsstraat met over de gehele lengte gebouwen met voordeuren en publieksfuncties in de plint. Met de bebouwing tezamen met brede trottoirs, fietspaden en vrije busstroken wordt de Afrikaweg onderdeel van de stad en een echte stadsentree van Zoetermeer. Entree wordt ook verblijfsgebied en heeft voor de levensvatbaarheid van voorzieningen en de gewenste levendige uitstraling behoefte aan bezoekers en bewoners. De belevingswaarde van het gebied wordt hierdoor sterk verbeterd. In Oost-West richting zullen Driemanspolder en Meerzicht via Entree eindelijk goed toegankelijk met elkaar worden verbonden. Voor deze twee wijken wordt Entree een verbinding (en een bestemming) in plaats van een barrière. Twee nieuwe gelijkvloerse oversteekplaatsen over de Afrikaweg (in aanvulling op de te handhaven en te verbeteren tunnels) zorgen voor een goede connectie tussen de oostzijde en de westzijde van de Afrikaweg en smeden het gebied aaneen. De binnengebieden in de stedelijke blokken worden ook voorzien van doorlopende routes. Voor alle routes geldt dat daarlangs plekken worden gemaakt die ontmoeten, bewegen en spelen stimuleren. Deze stedenbouwkundige opzet komt hierdoor zowel het sociale aspect als het fysieke aspect van gezondheid ten goede. Entree gaat in de vorm van de doorlopende groen-blauwe kraag rondom de verbinding vormen tussen verschillende parken in de omgeving; Arianepark, Westerpark, park Meerzicht en Willem Alexanderplantsoen. Ook daar worden bijzondere plekken in gecreerd. Dit draagt eveneens bij aan een gezonde leefstijl waarin actief en sociaal gebruik van de openbare ruimte belangrijk is.
3.32.31	Deel A van de MER (hoofdlijnen van het onderzoek) is volgens indiener te vaag en het verdoezelt en bagatelliseert de feitelijke problemen. Deel B, de MER-bijlagen laten wél grote problemen zien: vooral geluid en luchtkwaliteit maken Entree tot een onaangename en ongezonde woon- en leefomgeving.	Het MER is opgebouwd uit twee delen, deel A en deel B. In deel A zijn inleidende hoofdstukken en de hoofdlijnen van de resultaten van de effectstudies opgenomen. In deel B zijn de volledige effectstudies opgenomen van alle aspecten, inclusief het beleidskader en de referentiesituatie. De delen A en B vormen samen het MER. Dat de Effectstudies Geluid en Luchtkwaliteit grote problemen laten zien onderschrijft de gemeente niet.

3.32.32	De geluidsproblemen worden volgens indiener omzeilt met behulp van lapmiddelen: het Besluit Hogere waarden geluid en Stap 3 Besluit Interimwet Stad- en Milieubenadering, waardoor de geluidsnormen worden opgerekt. Dit is volstrekt onaanvaardbaar en onfatsoenlijk. Want zo worden de geluidsproblemen neergelegd bij de grondeigenaren en afgewenteld op de toekomstige bewoners. De bouwers krijgen de onmogelijke opdracht om geluidsarme en dus extreem dure woningen te bouwen. De bewoners worden gehuisvest in bunkers met dikke muren, kleine ramen, met beperkt uitzicht op slechts één zijde. Vrijwel nergens in de buitenruimte van het Entreegebied wordt het rustig vertoeven. Constante geluidsdruk levert stress op, waardoor het in en om Entree ongezond wonen wordt. Het is voor indiener dan ook onbegrijpelijk, dat de gemeente een dergelijke abominabel slechte woonsituaties durft te laten ontstaan. Aanpakken van geluidshinder aan de bron kan uitsluitend, wanneer de verkeersintensiteiten sterk afnemen. Dit is voor de A12 onmogelijk, en voor de stadsstraat enkel, wanneer daar voor een geheel andere verkeersoplossing wordt gekozen, met grote gevolgen voor de verkeerscirculatie in heel Zoetermeer.	De woningbouwopgave in Entree komt voort uit de forse maatschappelijke opgave om woningen te realiseren. De gemeente beschikt niet of nauwelijks over gronden buiten bestaand bebouwd gebied waar in deze aantallen woningen kunnen worden gerealiseerd. Hierdoor zal deze opgave binnenstedelijk moeten worden opgelost. Dat is niet uniek in Nederland en speelt op meer steden, vooral in de randstad. Dit betekent dat een afweging moet worden gemaakt tussen enerzijds het vraagstuk van het tekort aan woningen en anderzijds voor de effecten op geluid en gezondheid. De gemeente neemt haar verantwoordelijkheid door voorwaarden aan de herontwikkeling op te nemen om te borgen dat het aantal toekomstige bewoners die mogelijk klachten ondervinden, tot een minimum worden beperkt. Uit de (eerdere) geluidonderzoeken blijkt dat het geluid op de meeste plekken voldoet aan de wettelijke grenswaarden, met uitzondering van de geluidgevoelige gebouwen dichtbij de A12. Daar worden de wettelijke grenswaarden volgens het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) overschreden. Verder blijkt uit de (eerdere) geluidonderzoeken dat er redelijkerwijs niet voldoende maatregelen kunnen worden getroffen om alsnog overal te voldoen aan de grenswaarden. Er zijn echter wel zwaarwegende belangen om alsnog meer geluid toe te staan dan de grenswaarden (op grond van artikel 5.78aa Bkl). Daarom heeft de gemeente in een eerder stadium, in samenwerking met GGD Haaglanden, destijds bij het voorbereiden van het ontwerp bestemmingsplan gekeken naar de mogelijkheden om ondanks het geluid toch een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te creeren. Deze uitgangspunten zijn vertaald in het ‘Geluidkader Entree’. De opgave is om voor zowel de ontwikkelende partijen als de gemeente te komen tot een bouwplan dat uitgaat van een zo goed als mogelijk woon- en leefklimaat. Dat vergt inspanning van zowel de grondeigenaren als de gemeente, aangezien een bouwplan op verschillende onderdelen wordt getoetst en rekening moet worden gehouden met verschillende randvoorwaarden die allemaal op één plot samen moeten worden gebracht. Het vertrekpunt is dus voldoen aan de standaardwaarden uit het Bkl. Als hieraan niet kan worden voldaan, komen de grenswaarden en het Geluidkader Zoetermeer in beeld. Pas als hier, goed gemotiveerd en onderbouwd, niet aan kan worden voldaan, komt het Geluidkader Entree in beeld. Binnen dit kader zijn ook mogelijkheden voor alternatieven en afwijkingen opgenomen. Dit geluidkader biedt daarmee handvaten om tot een verantwoorde invulling te komen van dit gebied. De afweging tot toepassing

		hiervan vindt plaats in overleg met het college op het niveau van het bouwplan. Op deze manier zal gedurende het hele proces van ontwerp tot realisatie aandacht zijn voor een zo prettig akoestische situatie. Ook de relatief rustige binnentuinen zullen een aandeel hebben in de akoestische beleving van het gebied.
3.32.33	Indiener doet een beroep om de jarenlange overlast door bouwlawaai en bouwverkeer zoveel mogelijk te beperken door gebruik van geluidsarme bouwtechnieken, faseren van bouwtijden, en geen bouwverkeer door de aanliggende wijken.	Ten aanzien van het aspect bouwoverlast wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.2.5.
3.32.34	Het luchtkwaliteitsonderzoek is volgens indiener ten onrechte gebaseerd op berekeningen en niet op feitelijke metingen. De gemeente heeft tot nu toe categorisch geweigerd om zelf metingen te doen, ondanks talloze verzoeken van inwoners om in Zoetermeer meetpunten te plaatsen (dit geldt ook voor geluidsmetingen). Metingen verricht door particuliere burgers in de Meetgroep Luchtkwaliteit Zoetermeer hebben aangetoond, dat de luchtkwaliteit in de omgeving van wegen wel degelijk beduidend slecht is. Vooral op de stadsstraat blijft fijnstof tussen de hoge aangrenzende bebouwing lang hangen. De MER-berekeningen zijn te rooskleurig. Ook zeer geringe concentraties van fijnstof hebben een blijvende funeste uitwerking op de longen, dus een onomkeerbaar verlies van gezondheid. Opnieuw is het volgens indiener onvoorstelbaar, dat de gemeente dergelijke ongezonde leefsituaties laat ontstaan.	De luchtkwaliteit in Nederland verschilt van plek tot plek en van moment tot moment. Plaatselijk hebben vooral bronnen in de directe omgeving invloed op de luchtkwaliteit. Hoe groot die invloed is hangt sterk af van hoe groot de uitstoot is. De luchtkwaliteit in Nederland wordt door de overheid vastgesteld met een combinatie van metingen en modelberekeningen. Er worden door verschillende overheden, ingenieursbureaus en particuliere initiatieven (zoals AiREAS in Eindhoven) luchtkwaliteitsmetingen uitgevoerd. Er wordt onderscheid gemaakt in metingen die voldoen aan de wettelijke voorschriften en alternatieve metingen. Juridisch gezien zijn (in Nederland) modelberekeningen door middel van de Monitoring Luchtkwaliteit (MLK) leidend. Voor verdere beantwoording wordt verwezen naar 3.23.5.
3.32.35	Indiener verlangt om het ontwerp bestemmingsplan en het ontwerp beeldkwaliteitsplan, alle bijbehorende plannen en besluiten aan te passen, en het SOR en PUK te herzien, en wel zodanig dat het aantal te bouwen woningen in Entree Midden wordt beperkt tot maximaal 3500, en alle op de plankaart vermelde bruto vloeroppervlakten en bouwhoogtes evenredig te reduceren. Daardoor ontstaat er een betere balans tussen de belangen van de huidige en die van de toekomstige bewoners en een meer evenwichtige verhouding tussen bestaande wijken en de nieuwe wijk. De resterende 1000 woningen kunnen elders in Zoetermeer gebouwd worden, mits de bouwplannen eerst na voldoende samenspraak met omwonenden tot stand komen. Indiener stelt voor om de bestemmingen van bedrijfsterreinen (Lansinghage, Rokkehage, Hoornerhage, Zoeterhage, Dwarstocht) zodanig te wijzigen, dat ook daar woningbouw kan plaatsvinden: zowel tussen, als ook boven de bedrijven. Dat levert een flink potentieel aan nieuwe woningbouwlocaties op. Tevens draagt het bij aan afname van het woon-werkverkeer.	Ten aanzien van het aspect Programmering wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.2.6.
3.32.36	Indiener vraagt of de schaalsprong wel een reële ambitie is. Het beleid zou gericht moeten zijn op betere kwaliteit en diversiteit van de volkshuisvesting, in plaats van op telkens maar meer woningen via (vrijwel) uitsluitend de vrije markt.	Ten aanzien van het aspect Programmering wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.2.6.

3.33		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.34		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1, 2 en 3.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2 en 2.3.

3.35		**Beantwoording**
	In het MER en bestemmingsplan worden cultuurhistorische waarden erkend die bij uitvoering van het plan zeer negatief worden beinvloed. Het plan stelt volgens indiener echter niet voldoende specifieke maatregelen voor om deze effecten te mitigeren en daarmee deze waarden te beschermen. Er wordt alleen een procedure voorgeschreven, die geen enkele garantie biedt en geheel buiten de gemeenteraad omgaat. Als dit plan ongewijzigd wordt vastgesteld door de Raad ontbreekt een adequate bescherming van het erfgoed. De zienswijze richt zich op de navolgende punten.	In het MER worden in de effectstudie ruimtelijke kwaliteit een tweetal cultuurhistorische indicatoren inzichtelijk gebracht: • Historische geografie (landschap) • Historische (steden)bouwkunde (bij deze wordt zowel ingegaan op de stedenbouwkundige structuur van het gebied en Zoetermeer, als op cultuurhistorisch waardevolle panden) Het effect van de ingrepen in het plangebied op het gebied van historische geografie zijn vrijwel nihil. Op dit moment is er sprake van een lage beleefde, fysieke en inhoudelijke kwaliteit van het landschap. In de plannen is geen sprake van verdere verstoring, doorsnijding of vernietiging van het landschap. Het effect is neutraal beoordeeld (0). Het effect van het plan in het plangebied op de historische (steden)bouwkunde, en dus cultuurhistorie, is negatief, omdat de gedachte, de stedenbouwkundige structuur inclusief de parkway en de bebouwing van de groeikernperiode van Zoetermeer worden aangetast. Het negatieve effect op de historische (steden)bouwkunde zal niet gemitigeerd worden. Dit is het gevolg van het besluit van het college zoals beschreven in 32.25 en één van de belangrijkste uitgangspunten van Entree om de Afrikaweg te transformeren tot een levendige stadsstraat.
	Waardering van de cultuurhistorische elementen	
3.35.1	Vijf gebouwen worden cultuurhistorisch waardevol genoemd (blz. 25, MER-deel A, bijlage Ruimtelijke Kwaliteit) waarvan drie in het bestemmingsplangebied. De waardering berust op een rapport van Flexus dat alleen een quick scan inhoudt. Voor een volledige waardering is volgens indiener beoordeling van de interieurs nodig, een bouwhistorisch onderzoek, en dient de waarde ook in de regionale en nationale context te worden bepaald.	Zie hiervoor de beantwoording onder 3.32.25 en 3.35.
3.35.2	Het rapport van Flexus was al in 2019 beschikbaar. Het is volgens indiener ten onrechte niet gebruikt om de beschreven waarden in de planvorming mee te nemen. In de zienswijze op de startnota had indiener daar wel op aangedrongen.	Het rapport van Flexus is destijds wel betrokken in de bestemmingsplanprocedure, zie hiervoor ook hetgeen indiener zelf stelt in 3.35.1.

		Voor de thans gemaakte inhoudelijke afweging over de panden de Mammoet en de Kristalkantoren wordt verwezen naar 3.32.25.
3.35.3	Vermeld wordt dat uit het Inventarisatie- en selectieproject naoorlogs erfgoed Zoetermeer 1945-1990 nog meer waardevolle objecten en gebieden kunnen voortkomen. Dat is volgens indiener verheugend, maar in het bestemmingsplan is ten onrechte niet geregeld hoe dan de uitkomsten van dat project in het bestemmingsplan worden verwerkt.	In de zienswijzen op het ontwerp-bestemmingsplan is door een aantal indieners verzocht om behoud van een aantal bestaande gebouwen en deze aan te wijzen als gemeentelijk monument. Dit is mede naar aanleiding van een op 12 november 2018 aangenomen raadsmotie (1811-38), waarbij het verzoek werd gedaan om een inventarisatie uit te voeren naar gebouwen in Zoetermeer met een mogelijk cultuurhistorische betekenis of waarde uit de periode van de groeikern. Het verzoek tot een inventarisatie heeft geresulteerd in het onderzoeksproject 'Inventarisatie Post-45' dat zich richt op het erfgoed uit de periode 1945 – 1990. Als gevolg hiervan is in 2019 een cultuurhistorische inventarisatie- en waardenstelling uitgevoerd door een extern bureau vanwege de transformatieopgave in Entree. Uit onderzoek is naar voren gekomen dat een aantal gebouwen binnen Entree een cultuurhistorische waarde hebben, waaronder de Mammoet (Bredewater 16, West 6) en de Kristalkantoren (Bredewater 2 t/m 14, West 7). Deze gebouwen komen in aanmerking voor de selectie van nieuwe gemeentelijke monumenten. Hierover is de raad geinformeerd op 10 april 2024 aan de hand van de memo 'Afdoening motie 1811-38 Cultuurhistorische panden inventariseren en motie 2106-36 Cultuurhistorische waardenkaart'. Vooruitlopend op het Post-45 project dat in de eerste van helft van 2025 zal worden vastgesteld, was voor de ontwikkeling van Entree een besluit nodig voor de panden de Mammoet en Kristalkantoren. In de beantwoording van de zienswijze 3.32.25 is deze keuze nader toegelicht en uitgewerkt.
3.35.4	Een toelichting op de waardering van het Kinderen van Versteeghplein-complex is niet aanwezig, maar er zou wel een – kennelijk niet openbare – 'diepgravende analyse' zijn gemaakt (rapport Flexus blz. 78). Het is volgens indiener opmerkelijk dat het complex in het plan is opgeknipt, waarbij twee delen (woningen en hotel) buiten het bestemmingsplan vallen maar wel door worden beïnvloed. Daardoor is de cultuurhistorische samenhang bij voorbaat verstoord. Een verklaring voor het opknippen wordt niet gegeven. Voor het plintgebouw in het Stationsgebied, waar het westelijke deel van het complex deel van uitmaakt, lijkt sloop van delen van het Kinderen van Versteegcomplex uitgangspunt te zijn. De effecten van de omgeving op die 'witte vlekken' worden ten onrechte niet behandeld. Dat geldt volgens indiener ook voor het waardevolle Arianepark, dat niet wordt beschreven en dat in de schaduw komt te staan van twee hoge torens. Volgens indiener is de waarde van het hele complex hoger dan 'redelijk gemiddeld'. De gebouwen zijn structureel intact, en de later aangebrachte veranderingen aan het hotel zijn omkeerbaar. Indiener wijst in dit verband ook op het verzoek (d.d. 7	Het bebouwingsensemble aan het Kinderen van Versteeghplein 6 tm 86 wordt in zijn geheel binnen het Omgevingsprogramma betrokken en vormen daarmee geen "witte vlekken"meer. Deze onderdelen liggen binnen de zone van de ontwikkeling Entreepoort, waarvoor meer globale criteria zijn opgesteld. Eerdere planvorming heeft geleid tot de keuze het leegstaande Hopmangebouw (no 6) te slopen en een gedeeltelijke sloop van het parkeerdek naast het bestaande hotel. De rest van de bebouwing zal worden ingepast in de ontwikkeling van Entreepoort.

	november 2021) van de Erfgoedvereniging Heemschut en het Cuypersgenootschap om deze drie panden als monument aan te wijzen.	
3.35.5	Volgens de MER moet rekening worden gehouden met de waarden van de H-structuur en het beschermde stadsgezicht Voorweg. Hoe dat gebeurt is volgens indiener niet geregeld. Indiener vreest met name voor verdere aantasting van de Voorweg.	Zoals volgt uit het MER-onderzoek, is er in de plannen voor Entree geen sprake van verdere verstoring van de H-structuur van het gebied, door de nieuwe routes en verbindingen wordt de gebruikswaarde van het gebied, zowel intern als extern sterk verbeterd. In het plangebied ligt aan de noordzijde het gemeentelijk beschermd stadsgezicht Voorweg, waaraan enkele gemeentelijke en rijksmonumenten gelegen zijn. Deze monumenten liggen niet in het plangebied Entree en die worden dus ook niet met het Omgevingsprogramma Entree gewijzigd.
	De bescherming van de cultuurhistorische elementen in het bestemmingsplan	
3.35.6	Indiener maakt bezwaar tegen het voornemen tot sloop van de panden Bredewater 4-14 en Bredewater 16 (Toelichting blz. 54). Aanvullend meent indiener dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld voordat de cultuurhistorische waarderingen vertaald zijn in duidelijke – niet procedurele – maatregelen ter bescherming. Ten onrechte wordt de uitkomst van het Post 45-project voor deze panden niet afgewacht, waardoor het risico aannemelijk is dat de gemeente zijn oordeel over de waarde en de beschermingswijze van de panden laat afhangen van de gevolgen voor het plan voor de Entree, en niet van de inherente kwaliteiten van de panden.	Zie beantwoording 3.32.25
3.35.7	De belangrijkste maatregel die het plan voorstelt is een onderzoek verplichting. Ter plaatste van deze gebouwen is de dubbelbestemming Waarde – Karakteristiek' opgenomen. Daarmee worden de gebouwen volgens indiener niet rechtstreeks beschermd, noch als monument, noch als beeldbepalend pand. De verlening van de omgevingsvergunningaanvraag is een collegebevoegdheid en valt dus buiten het zicht van de gemeenteraad. Daardoor stelt de raad mogelijk een plan vast waarvan niet vaststaat dat cultuurhistorisch waardevolle panden adequaat worden beschermd. Er zijn volgens indiener geen garanties voor de onafhankelijkheid van het onderzoek. En er zijn geen eisen aan het onderzoek gesteld, zoals de eis van een bouwhistorisch onderzoek.	Zie beantwoording 3.32.25
3.35.8	De grondexploitatie gaat uit van zeer hoge aantallen woningen per kavel. Er is volgens indiener niet aannemelijk gemaakt dat met deze aantallen woningen in de grondexploitatie inpassing goed mogelijk is. Inpassing lijkt volgens indiener bij voorbaat kansloos. Als de grondexploitatie moet worden aangepast ter wille van 'inpassing' d.w.z. met minder woningen, is het risico groot dat het bestemmingsplan niet meer uitvoerbaar is. De druk om te slopen in plaats van in te passen is door de grondexploitatie bijzonder groot. Daarmee is de druk om van de drie genoemde	Zie beantwoording 3.32.25

	panden, ongeacht de cultuurhistorische waarde, géén monumenten te maken ook heel groot.	
3.35.9	Voor de bij de onderzoek verplichting geldende randvoorwaarden voor de eindsituatie op het plot gelden randvoorwaarden die in het beeldkwaliteitsplan zijn uitgewerkt. De bestaande kantoren hebben een geheel andere opzet dan van het huidige plan. Met andere woorden: het planconcept wordt dwingend opgelegd aan cultuurhistorisch waardevolle gebouwen dat in strijd is met de wet. Indiener geeft aan dat niet aannemelijk wordt gemaakt dat het onderzoek naar inpassingsmogelijkheden van cultuurhistorisch waardevolle panden binnen de geformuleerde eisen tot een goed resultaat kan leiden.	Zie beantwoording 3.32.25
	Overige onderwerpen	
3.35.10	De ontwikkeling van de 'plots' gaat vele jaren duren. De kans op de ten opzichte van de hoge ambities verbrokkelde ontwikkeling is volgens indiener levensgroot. Juist het behoud van cultuurhistorisch waardevolle panden als uitgangspunt kan rust en herkenbaarheid geven in het gebied.	Zie ten aanzien van de opmerking van indiener over het behoud van cultuurhistorisch waardevolle panden de beantwoording 3.32.25. In aanvulling daarop wordt opgemerkt dat het Omgevingsprogramma en de bijbehorende Ontwikkelvisie en Beeldkwaliteitsplan zorgen voor de lange termijn borging van de ambities van Entree gedurende de gehele ontwikkelperiode.
3.35.11	Indiener mist in het MER de invloed van de hoogten op het visuele beeld van de gehele stad (stadsbeeld). Dit gebrek komt tot uiting bij de overgangen naar het Stationsgebied inclusief het Arianepark en het beschermde dorpsgezicht Voorweg. Het bestemmingsplan Entree Midden gaat hieraan voorbij.	In de Ontwikkelvisie is een integraal beeld en uitwerking geschetst voor de ontwikkeling van Entree. Bij de totstandkoming van deze Ontwikkelvisie is ook de relatie met het omliggende gebied maar ook in relatie tot andere ontwikkeliingen in de stad (onder andere de Binnenstad) in ogenschouw genomen. In de effectstudie ruimtelijke kwaliteit wordt hier ook op ingegaan. Hierin is onder meer het volgende opgenomen: "Entree wordt door de voorgestane ontwikkeling een representatief, aantrekkelijk en modern stedelijk gebied dat het voorkomen van Zoetermeer ten goede komt. Zichtbaar vanaf de A12 en met de Afrikaweg als de belangrijkste toegangsweg tot de stad. De transformatie van de Afrikaweg naar stadsstraat betekent dat de weg niet meer alleen een doorgangsfunctie heeft voor auto's maar nu een route (en een bestemming) wordt voor alle modaliteiten. Het beeld verandert hiermee drastisch en de belevingswaarde wordt door de ontwikkeling sterk verhoogd. In alle varianten is sprake van zeer positief effect(permanent/grootschalig/omvangrijk) van het ruimtelijk beeld (++)."
3.35.12	Indiener constateert onjuistheden in de regels. Artikel 18.1.2. zegt : "Afwijking als bedoeld in artikel 17.2.1. is slechts toegestaan mits…". Echter artikel 17.2.1. bestaat niet.	De nummering is inderdaad niet correct. Het bestemmingsplan met de bijbehorende planregels is echter komen te vervallen.

3.35.13	Volgens artikel 20 lid a en d wordt de nadere eis 2 weken ter inzage gelegd en kan een schriftelijke zienswijze worden ingediend. Omdat deze nadere eis samenhangt met de in te dienen omgevingsvergunning is dit onjuist en dient er sprake te zijn van een periode van 6 weken.	Het bestemmingsplan met de bijbehorende regels is komen te vervallen. Inclusief de regels over de nadere eisen. In het Omgevingsprogramma zijn geen nadere eisen opgenomen.

3.36		**Beantwoording**
3.36.1	Indiener is positief over de bestemmingswisseling van kantoren naar wonen met commerciële en maatschappelijke functies. De huidige kantoorgebouwen hebben volgens indiener geen historische of karakteristieke waarde. Met uitzondering van het 'gouden' kantoorgebouw Bredewater 16, ook wel 'de Hulk' of 'de Mammoet' genaamd. Dit zou wat indiener betreft behouden moeten worden met gewijzigde bestemming. In de tweede plaats voor het Poortgebouw met Mandelabrug. Maar dit valt buiten dit bestemmingsplan en blijft sowieso behouden.	Zie beantwoording 3.32.25 en 3.35-3.35.10. In aanvulling daarop wordt opgemerkt dat indiener gelijk heeft dat het Poortgebouw en de Mandelabrug geen onderdeel zijn van het plangebied.
3.36.2	In de plannen is voorzien in 4500 woningen. Daarnaast krijgt B&W de bevoegdheid om uit te breiden naar 5700 woningen. Indiener vindt dit ongewenst. De nieuwe wijk krijgt een voor Zoetermeer extreme woningdichtheid die vrijwel zonder uitzondering in hoogbouw geperst is. Dit heeft gevolgen voor de kwaliteit van leven en samenleven waar geen of in ieder geval heel weinig aandacht is besteed. Indiener wijst op de gevaren van onveiligheid, gebrek aan sociale contacten, sociaal isolement, psychische problematiek etc, die allemaal genoemd worden in relatie tot hoogbouw. Stedelijke leefstijl in modernistische hoogbouw is wellicht voor een groep 'young professionals' een aantrekkelijk perspectief, voor de gemiddelde Nederlander is dat meestal niet het geval. Bovendien is de vraag of de Entree voornoemd stedelijk perspectief wel kan brengen gezien de beperktheid van horeca, detailhandel en maatschappelijke functies onder handbereik. Ongewenst is deze extreme woningdichtheid volgens indiener ook in verband met de daaraan verbonden consequenties voor de omgeving. Indiener noemt het toenemende verkeer op toegangswegen, op de nieuwe Afrikaweg, op de ventwegen, op de eventuele sluipwegen (Bredewater, Boerhavelaan), de druk op winkelcentra in de nabijheid (Meerzicht, Driemanspolder), het parkeren van bewoners en bezoekers die geen plek vinden of willen of misschien wel mogen vinden in de onder de wooncomplexen liggende parkeerruimten, luchtkwaliteit, geluidshinder.	Ten aanzien van het aspect Programmering wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.2.6.
3.36.3	Indiener verzoekt aanpassing van de geluidswal (hoger, schuiner gericht naar A12 met overlappend dakje zoals bij Dordrecht) in ieder geval vanaf de fietsbrug als oplossing voor geluidoverlast van de A12. Ondertunneling van de A12 vanaf de fietsbrug is natuurlijk de ultieme oplossing.	Zowel bij de uitwerking van de Interimwet Stad en Milieubenadering eerder bij het ontwerp-bestemmingsplan als in het kader van zwaarwegende belangen in het kader van de Omgevingswet is onderzoek gedaan naar de mogelijke maatregelen. Uit deze onderzoeken is naar voren gekomen dat het aanpassen van de geluidafscherming langs de snelweg A12 een maatregel die financieel niet doelmatig is en om die reden niet zal worden uitgevoerd.

3.36.4	Indiener verzoekt de structuur van wegen aan te passen. Door de structuur van de ventweg(en) zal het verkeer op vooral het Bredewater toenemen. Het onderzoek van Goudappel Coffeng geeft in verschillende scenario's een aanzienlijke verhoging van de verkeersintensiteit op Bredewater en aansluitende Meerzichtlaan. De toename van de verkeersintensiteit zal niet alleen in de ochtendspits zijn maar over de hele dag, al was het maar dat via het Bredewater de P&R-functie van het parkeren bij station Zoetermeer veel makkelijker bereikbaar is dan via de (slingerende) Boerhavelaan. Dit kan ook gevolgen negatieve gevolgen hebben voor parkeermogelijkheden Bredewater en Waterbuurt. Bovendien zal de luchtkwaliteit verder afnemen.	Naar aanleiding van zienswijzen en het voorlopig advies van de commissie mer is de wegenstructuur aangepast. In de Ontwikkelvisie (uitgewerkt in e het schetsontwerp dat ter kennisname bij de stukken is gevoegd) gaat uit van de gewijzigde wegenstructuur. Ook de onderzoeken zijn uitgevoerd op basis van deze uitgangspunten (zie ook beantwoording zienswijze 3.32.18).
3.36.5	Indiener verzoekt het aantal parkeerplaatsen onder of in de gebouwen van de Entree zodanig aan te passen dat deze voldoen aan de daadwerkelijk behoefte, op basis van het gemiddelde autobezit van 1,0 per woning. Voor bewoners is gerekend met 0,6/0,7 auto per woning. Het autobezit in Zoetermeer ligt gemiddeld op 1,0 per woning (CBS, 2019). Dat betekent gemiddeld dat niet voorzien wordt in 0,3 auto per woning. Dit betekent derhalve een tekort van respectievelijk 1350 parkeerplekken (bij 4500 woningen), 1710 parkeerplekken (bij 5700 woningen) dan wel 1890 parkeerplekken (bij 1890) woningen. Als oplossing wordt in de plannen vooral gewezen op veranderde mobiliteitsconcepten, waaronder met name deelauto's. Van alle autoritten wordt volgens het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM) 0,02 procent met een deelauto uitgevoerd en dat aandeel is volgens het KiM sinds 2014 niet gegroeid. Van de actieve autodelers gebruikt meer dan de helft de deelauto hooguit een paar keer per jaar en dan nog vaak ten koste van het openbaar vervoer. De beoogde daling van het autobezit door de deelauto is verwaarloosbaar (Algemeen Dagblad 1 november 2021). Dit betekent dus dat het tekort aan parkeerplekken zal leiden tot zware druk op de huidige parkeermogelijkheden in de wijken Meerzicht en Driemanspolder. Dit is volgens indiener ongewenst.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2.4.
3.36.6	In de plannen wordt volgens indiener aangegeven dat teneinde elektrisch rijden te stimuleren vereist is dat minimaal 5% van de te realiseren parkeerplaatsen wordt voorzien van een oplaadpunt en nog eens minimaal 5% hierop is voorbereid. Indiener is van mening dat dit te weinig is. Voorbereiden en daadwerkelijk te plaatsen oplaadpunten dient volgens indiener minimaal 25 % te zijn. Indiener onderbouwt dit aan de hand van de klimaatambities. Een belangrijk punt bij het plaatsen van oplaad punten en het parkeren van elektrische auto's is wel dat er extra brandvoorzieningen moeten worden geplaatst. Gedacht moet worden aan het plaatsen van een dompelbak. Maar ook bij de oplaadpunten zijn anti-brandvoorzieningen nodig (zie ook ANWB-site). Indiener heeft hier in de ontwerpbesluiten niets over gelezen.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar 10.2. In aanvulling daarop over de extra brandvoorzieningen wordt opgemerkt dat eventuele maatregelen die nodig zije laadpalen onderdeel zullen zijn van de (toets op) de omgevingsvergunningen als de concrete uitwerking op plotniveau bekend is.
3.36.7	Indiener begrijpt de conclusie uit het luchtkwaliteitsonderzoek niet. Uit de metingen van Breezometer (real time metingen over de luchtkwaliteit op straatniveau) ter hoogte van Bredewater blijkt iets heel anders. Op 10 maart 2022 wordt bijvoorbeeld 41 pg/m^ PM2,5 gemeten en 57 pg/m3 PM10. Dit is ver boven de door de WHO	Voor beantwoording wordt verwezen naar 3.23.5.

	vastgestelde maximaal toegestane 24-uurs waarde. Ook de maandelijks gemiddelde waarden liggen ver boven de door de WHO vastgestelde maximaal toegestane waarden. De conclusie bij deze waarden is dat het langdurig op deze locatie verblijven een risico voor de gezondheid kan zijn. De toename van de verkeersintensiteit door de Entree betekent zonder tegenmaatregelen dat de luchtkwaliteit, niet in de laatste plaats door de toenemende hoeveelheid fijnstof, verder zal verslechteren en in toenemende mate een gevaar voor de gezondheid van de bewoners van de Entree en omliggende wijken zal vormen.	
3.36.8	Voor de bewoners van de Entree, maar ook voor de investeerders, zou – naast een overkapping langs de A12 - een andere overkapping namelijk van de nieuwe Afrikaweg ook een goede oplossing zijn voor vermindering van geluid en kwalijke stoffen uitstoot. Hierdoor is het volgens indiener tevens mogelijk de hoeveelheid groen enorm te vermeerderen. De leefbaarheid zal hierdoor met enorme stappen verhoogd worden. Voor de investeerders betekent dit dat minder dure oplossingen voor geluidsisolatie en afvangen fijnstof etc kunnen worden gekozen. De Sijtwendetunnel kan als voorbeeld gelden.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 3.23.6.
3.36.9	Indiener is positief over het idee een groene wijk met stedelijke allure te ontwikkelen. Indiener stelt vraagtekens of de ambitie overeenkomt met de geschetste ‘werkelijkheid’ in de plannen. Indiener heeft grote vraagtekens bij het groen op straatniveau. Groen op straatniveau wordt vooral gevormd door de ‘groene loper’ en het ‘Entreepark’. Indiener denkt dat dit zeer beperkt is gelet op de hoeveelheid bebouwing en (vent)wegen. Veel van het groene karakter komt van groen op hoogte, met name op de daken. De eis van duurzaamheid van de wijk betekent dat minimaal de helft van de daken belegd zal zijn met zonnepanelen. En naar mate er meer woningen komen, de bebouwing in de hoogte stijgt, zal dit neigen tot toenemen van het aantal zonnepanelen op de daken en tegelijkertijd de hoeveelheid dakgroen afnemen. Verder zal het nodige groen aan de binnenzijde van de bouwblokken komen. Indiener verzoekt te voorkomen dat dit alleen voor bewoners toegankelijk is. De onder 36.8 geduide overkapping van de nieuwe Afrikaweg kan volgens indiener een enorme boost geven aan het groen in deze nieuwe wijk. Genoemde overkapping van de A12 biedt groen op parkomvang en bovendien eenvoudige doorsteken naar Rokkeveen, waardoor moeilijke trajecten als zweefbruggen niet meer nodig zijn.	In de nieuwe openbare ruimte van Entree zijn verschillende soorten groen ontworpen. Groen is vooral ontworpen op de plekken in de openbare ruimte waar wordt verbleven of die wordt gebruikt door langzaam verkeer (fiets en voetganger). Alle vormen van groen zijn beleefbaar, maar niet alle groene delen van de openbare ruimte worden ook toegankelijk. De reden hiervoor is dat delen van de groene openbare ruimte een ecologische functie krijgen, die zich niet goed verhoudt tot toegankelijkheid. Dat brengt een ongewenste verstoring met zich mee. Bij het ontwerpbestemmingsplan Entree Midden viel gezonde openbare ruimte onder het rapport ruimtelijke kwaliteit, in het MER behorende bij het Omgevingsprogramma Entree is het meegenomen in de effectstudie Gezondheidsbevordering. In de effectstudie Gezondheidsbevordering, indicator gezondheid/gezonde openbare ruimte komt de invulling en het gebruik van het groen terug. Nieuwe bouwplannen zijn verplicht tot het realiseren van groene binnentuinen. De nieuwe binnentuinen zijn overdag toegankelijk voor iedereen. Wel zal tussen zonsondergang en zonsopkomst de binnentuinen worden afgesloten door middel van een hek. Met betrekking tot groene daken en zonnepanelen, zie het antwoord op 3.32.7 Noch de Afrikaweg, noch de A12 zullen worden overkapt. Zie ook het antwoord onder 3.23.6.

3.36.10	Indiener heeft twijfels bij de ‘stedelijke allure’. Stedelijke allure is meer dan alleen het neerzetten van hoogbouw. Daar horen ook horeca, terrasjes, sportvoorzieningen e.d. bij om het bijvoorbeeld voor de ‘young professional’ aantrekkelijk te maken hier te wonen. De geboden voorzieningen in dit kader zijn echter te beperkt om deze allure waar te maken. Ruimte voor maximaal 9 horecazaken is bijvoorbeeld erg weinig. Een veelvoud van dit soort voorzieningen is nodig om daadwerkelijk allure te geven.	Het maximaal te realiseren programma voor niet-woonfuncties dient te voorzien in een actuele behoefte, waarbij ook wordt gekeken naar het reeds bestaande aanbod in de omgeving. Voorkomen dient te worden dat onaanvaardbare effecten elders ontstaan door de plannen. Er is een toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking vereist (zgn. Laddertoets). Dit is vastgelegd in artikel 6.10 van de provinciale Omgevingsverordening. Op basis van de uitkomsten van Ladertoets is het maximum oppervlak aan niet woonfuncties, waaronder detailhandel, horeca en sport vastgelegd. Hiermee sluit het plan aan op de behoefte. Indiener wijst specifiek op dat er mogelijk te beperkt horeca wordt gerealiseerd. Het maximum oppervlak horeca is in de Laddertoets bepaald aan de hand van een vraagberekening. Deze vraagberekening is indicatief. Onderscheidende horeca creëert immers een eigen vraag die nauwelijks in modellen te vangen is. De uitkomsten uit de Laddertoets zijn daarmee geen harde wetenschap maar geven wel houvast en inzicht bij de raming van de marktpotentie. De in de Laddertoets opgenomen vraagberekening leidt dus niet tot onaanvaardbare effecten elders. De toegestane horeca is relatief beperkt en ondersteunend aan het grotere woonprogramma en de andere niet-woonfuncties, passend bij de aard van het gebied als ‘levendige verbindingszone’. Indien blijkt dat op termijn meer horeca gewenst is, dan zullen individuele verzoeken worden getoetst op wenselijkheid, behoefte en de uitgangspunten uit het horecabeleid. De behoerfte aan sport voorzieningen is ook bepaald in de Laddertoets. De gemeente onderschrijft dat voor het realiseren van stedelijke allure, de combinatie van functies voor de diverse doelgroepen (waaronde de ‘young professional’) van essentieel belang is.

3.37		**Beantwoording**
3.37.1	De gewenste vorm van stedelijkheid wordt gedragen door de verbouw van de Afrikaweg tot stadsstraat. Door de gekozen plangrenzen ontbreekt met name in het noordelijk deel van het plangebied de zo gewenste samenhang van twee delen tot een geheel. Daarbij is de transformatie van autonome weg tot stadsstraat lastig en complex en vraagt veel inspanningen om tot een nieuw ruimtelijke geheel te kunnen functioneren. Indiener vraagt daarbij de concurrentie van andere kwaliteitsdragers niet uit te sluiten, zoals de reeks groene hoven en de groende landschappelijke randzones.	In de Ontwikkelvisie Entree en het Beeldkwaliteitsplan Entree is een integrale visie op het gebied opgenomen. Juist de transformatie tot stadsstraat is een belangrijk uitgangspunt en daar zijn verschillende maatregelen voor opgenomen in het Omgevingsprogramma en de bijbehorende stukken. Zo is sprake van een herinrichting van de Afrikaweg, wordt de snelheid verlaagd en zullen de plinten ingevuld worden met een divers programma. Daarnaast is er aan de westzijde van het plangebied een gedeelte aan toegevoegd, die het concept stadsstraat verder zal versterken. Zowel in de Ontwikkelvisie als het Beeldkwaliteitsplan is het uitgangspunt geweest om de ontwikkeling van de gebouwen te ontwerpen in samenhang met de openbare ruimte. Onder andere door de groen-blauwe kraag vormt Entree de

		verbinding tussen verschillende parken in de omgeving; Arianepark, Westerpark, Bossenpark en Willem Alexanderplantsoen. Hiermee zijn de door indiener 'groene hoven en groene landschappelijke randzones' geborgd. Het gaat hierbij dus om het versterken van deze groene zones, in verbinding evenals in gebruik.
3.37.2	Door de veelheid aan variabelen in de uitgebreide set spelregels en richtlijnen is volgens indiener wel heel veel mogelijk. Variatie wint aan waarde als duidelijk is op welke schaal verschillen zijn toegestaan dan wel worden verlangd. Verschillende bouwhoogten, diversiteit in architectuurstijlen tot op de korrel van de panden leidt ogenschijnlijk tot een stedelijk beeld; een decor van niet-waargemaakte ambities. Hoe stabiel is de voorgestelde architectonisch ruimtelijke diversiteit als drager voor ruimtelijke kwaliteit?	Mede naar aanleiding van zienswijzen zijn de stedenbouwkundige en progranmatische kaders en uitgangspunten geactualiseerd en verrijkt en (als zodanig) verwerkt in de Ontwikkelvisie. Door middel van doelen, essenties en principes en een spelregelkaart met rooilijn, hoogten en hoogteaccenten wordt een helder en eenduidig kader geschetst. Deze zijn ook vertaald in beleidregels. Zoetermeer heeft voor de welstandstoets een Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) die tevens de rol van monumentencommissie heeft. Daarnaast is er de Stadsbouwmeester met een adviserende rol, met name over de grotere ontwikkelingen in Zoetermeer. Voor Entree is door de gemeente een Q-team (kwaliteitsteam) in het leven geroepen. Het Q-team vormt de spil in de kwaliteitsborging en zorgt voor continuïteit in de advisering richting de CRK. Het is de CRK die het advies van het Q-team uiteindelijk bekrachtigt als een advies aan het college van burgemeesters en wethouders. Hierbij blijft vanwege de lange looptijd wel enige flexibiliteit nodig om in te spelen op ontwikkelingen. Die wordt ook geboden. Het kan voorkomen dat inzichten wijzigen, naar aanleiding van uitwerking van de bouwblokken, of simpelweg door omstandigheden wijzigen (wettelijke normen, materialen e.d.). Het Q team kan in goed overleg een afwijking op de uitgangspunten honoreren omdat die een betere bijdrage levert aan de omschreven doelen voor Entree. In dat licht is het ook van belang te monitoren of de gestelde kaders van de Ontwikkelvisie en in het bkp bijgesteld moeten worden.
3.37.3	Deze jaren van voorbereiding, onderzoek en ontwerp omvatten al meer dan een college-periode. 15 jaar realisatie zal een sterke wissel trekken op continuïteit van de personele bezetting van ontwerpteams, Q-team, projectleiding en beleid. Wie wil zich daar als persoon aan verbinden? Breed gedragen documenten zoals een BK-plan zijn niet alleen waardevol voor de startfase, maar evenzeer voor de veel langere fase van exploitatie. Het project moet vele tientallen jaren mee, worden beheerd en goed onderhouden en dan is de vraag of de nu ingezette ambitie niet te hoog is. Indiener vraagt of de voorstellen voor beeldkwaliteit niet teveel ingaan op het eerste effect van realisatie?	De gemeente onderschrijft het beeld van indiener dat breed gedragen documenten waardevol zijn. De nu opgenomen kaders voor de ontwikkeling van Entree worden gevormd door de Ontwikkelvisie en het Beeldkwaliteitsplan. Deze documenten bieden eenduidige en heldere kaders voor de gehele duur van de gebiedsontwikkeling. Het is niet mogelijk maar ook niet wenselijk om een (uitwerking van een) ontwikkeling als Entree aan aan individuele personen te verbinden.
3.37.4	Wat volgens indiener wordt gemist in de omschrijvingen van beeldkwaliteit is het reageren op fysieke aspecten. Bouwen ter weerszijde van voorheen de Afrikaweg moet gezien de te verwachte geluidsbelasting leiden tot het specifiek reageren van gevels op oriëntatie van licht, bezonning en geluid. De bijgevoegde afbeeldingen van architectonische referenties zijn	In de Ontwikkelvise en het Beeldwaliteitsplan zijn de kaders en uitgangspunten voor de ontwikkeling van Entree geactualiseerd en verrijkt. In deze documenten, en bijgaand MER, is rekening gehouden met de aspecten geluid en bezonning.

	zo verschillend en divers, dat bijna alles mogelijk lijkt. Hoe staat het met 'dove' gevels en hun bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte? Tot slot heeft integrale beeldkwaliteit anno 2022 ook te maken met de circulariteit van bouwmaterialen cq gebouwonderdelen; tot in welke mate heeft deze optiek de richtlijnen en spelregels beïnvloed?	De geluidbelasting in Entree is hoog, in de architectonische uitwerking zal hier dan ook rekening mee gehouden moeten wordnen, Hiervoor zijn diverse maatregelen denkbaar, onder andere door akoestisch te ontwerpen. Zie ook paragraaf 8.7 Gezonde Leefomgeving van de Ontwikkelvisie en het Beeldkwaliteitsplan voor een architectonische vertaling. Voornoemde maatregelen zijn onderdeel van de advisering/toetsing van het Q-team, de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) en de Stadsbouwmeester op individuele plots. Met betrekking tot circulariteit zie paragraaf 8.6 van de Ontwikkelvisie.
3.37.5	Met voorheen de Afrikaweg als drager valt op dat het noordelijk deel van Entree-Midden zich anders voordoet cq ontwikkelt dan het deel gelegen ten zuiden van de koppeling van Meerzichtlaan met de Van Leeuwenhoeklaan. Op dat resterend deel is bijna het gehele programma geprojecteerd en dat leidt volgens indiener tot het beeld van onevenwichtigheid. Het profiel van de nieuwe Afrikaweg is niet over de gehele lengte de drager van het geheel en daarmee is ingeboet op de samenhang binnen Entree.	Doordat de brandweerkazerne niet gerealiseerd wordt in Entree is ruimte ontstaan om het plangebied uit te breiden. Dit is gedaan door het toevoegen van West 8. Daarmee ontstaat een evenwichtig geheel aan zowel oost- als westzijde van de Afrikaweg. In het Omgevingsprogramma is opgenomen op welke wijze het programma is verdeeld over de verschillende plots.
3.37.6	Binnen alle doelstellingen, richtlijnen en spelregels worden veel aspecten genoemd en met tekeningen en beelden geïllustreerd. Niet overal worden argumenten gehanteerd en dat leidt voor indiener tot vragen over essentiële afspraken, die tot maat en schaal leiden. Waar komen de gehanteerde bouwhoogten vandaan en waarom worden zij binnen Entree gebruikt? Daarnaast valt op dat grote hoogteverschillen tussen naast elkaar gelegen panden worden gestimuleerd; waarom is een harmonieuze blok/plot opbouw eigenlijk verboden?	Met de actualisatie en verrijking en naar aanleiding van zienswijzen zijn de bouwhoogte en de hoogte van accenten aangepast en nauwkeurig door middel van een Spelregelkaart met regels voor elk stedelijk bouwblok aangegeven. Daarbij is aangegeven hoe Entree zal inspelen op het accentueren van de belangrijkste routes en op haar omgeving In de Ontwikkelvisie in paragraaf 4.2 is dit nader toegelicht.

3.38		**Beantwoording**
3.38.1	In het bestemmingsplan wordt genoemd een oppervlakte voor woning e.d. van tenminste 78m2. Indiener is van mening dat genoemde maat vermeld in de exploitatiebegroting gehandhaafd moet worden voor de geplande sociale huur en levensloopbestendige woningen. Zeker voor levensloopbestendige woningen waar een bovengemiddelde kans bestaat op rolstoelgebruik e.d. van de bewoners, dient de gebruiksruimte waaronder de bad- en toiletruimte, voldoende te zijn om te kunnen manoeuvreren en het voertuig te stallen. Ook als er mantelhulp vereist zou zijn dient een dergelijke woning, we spreken dan ook over ouderen, voorzien te zijn van 3 kamers. Indiener wil in ieder geval de minimale maat zoals hiervoor genoemd, als minimum standaard vastgesteld zien.	In het Raadsvoorstel (Her-)programmering Entree van 8 juli -2024 (2024-072573) wordt uitgegaan van een gemiddelde woninggrootte vanvan 85-90 m² bvo. Deze gemiddelde woninggrootte betekent echter niet dat elke woning een door de indiener gevraagde woningoppervlakte van 78 m² heeft. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar verschillende doelgroepen, inkomensgroepen, betaalbaarheid en haalbaarheid. Dit betekent dat er een grote diversiteit aan woonproducten met daarbij behorende fucnites zal worden nagestreefd, voor jong en oud. Daarbij wordt in voldoende mate voorzien in levensloopbestendige woningen.

3.39		Beantwoording
3.39.1	Indiener wordt door de plannen in zijn persoonlijke belangen geschaad gezien het verlies van uitzicht en bezonning door toekomstige hoge bebouwing. Het uitzicht van indiener verandert door de beoogde hoogbouw in behoorlijke mate, vooral de genoemde hoogbouw “B” en “C” van 90 meter zijn onevenredig hoog en beïnvloeden het uitzicht in negatieve zin. In 2014 heeft indiener ook een zienswijze ingediend naar aanleiding van de toenmalige plannen omdat er een hoge toren recht voor het uitzicht van indiener gepland was. Hierop is op 26-05-2015 door de gemeenteraad een aanpassing gedaan, door de maximale bouwhoogte te verlagen naar 42 meter. Wat indiener echter opvalt in het nieuwe bestemmingsplan is dat de gebouwen A een maximale hoogte mogen hebben van 50 meter (dus 8 meter hoger). Dat zal volgens indiener minimaal omlaag moeten worden gebracht naar 42 meter. De hoogte van de geplande torens B en C zou indiener omlaag willen zien naar maximaal 32 meter hoogte. (Gelijkgetrokken met de overige maximale hoogte van 32 meter langs de oostzijde van de Afrikaweg) Zo is de impact op het uitzicht een stuk minder. Dit geldt ook (met name) voor bewoners van de flat Noorderbosch en Molenwijk. In het bestemmingsplan staat bij de gebouwen D (aan de westzijde van de Afrikaweg) een maximale bouwhoogte van 32 meter. Op een foto van de maquette lijken de gebouwen D echter een stuk hoger te zijn. Een maximale bouwhoogte van 32 meter is volgens indiener acceptabel. Verder merkt indiener op dat de beoogde wolkenkrabbers aan weerszijde van het station wel erg hoog zijn met een maximale bouwhoogte van 90 meter en 120 meter. Indiener vraagt of het echt nodig is om in Zoetermeer een aanblik zoals Manhattan te creëren?	Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1.1. Ten aanzien van het aspect uitzicht wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2.1. Met de actualisatie en verrrijking en naar aanleiding van zienswijzen is de hoogte van de accenten aangepast.

3.40		Beantwoording
	Als mede-eigenaar van een aantal woningen op de Stadhoudersring op de nummers 12, 14, 18, 26, 34, 36, 38, 54, 56, 62, 68, 86, 90, 92, 94, 112, 120, 126, 132, 136, 142, 148, 152, 158, 162, 166, 170, 174, 176, 178, 186, 206, 208, 234, 252, 262, 268, 278, 269, 302, 320, 338, 356, 360, 368, 378, 384, 432, 438, 456, 466, 510, 516, 520, 528, 534, 538, 550, 560, 562, 570, 578, 588, 602, 610, 614, 620, 628, 646, 648, 654, 656, 672, 674, 680, 682, 684, 694, 698, 720, 726, 728 en 736 wil indiener u graag op de hoogte stellen van zijn en de aan hem gemelde zorgen over de huidige plannen voor ‘De Entree’. Van de woningen die indiener aan de Stadhoudersring verhuurt, bevindt zich een flink aandeel in de sociale huursector.	Onderstaand is per specifiek onderdeel van de zienswijze een reactie opgenomen.

3.40.1	De zorgen betreffen met name de aantasting van het groene uitzicht vanuit de flat, de mogelijk effecten op de bezonning en de lichtinval. Op basis van de vigerende plannen verwacht indiener dat het groene uitzicht, waarvan de bewoners van de Stadhoudersring op dit moment profiteren, in ernstige mate zal worden aangetast zodra De Entree zal zijn gebouwd. Daarnaast betreffen de zorgen de bezonning en de lichtinval om- en in genoemde woningen. Een dergelijke aantasting op het leef-en wooncomfort acht indiener zeer onwenselijk en bovendien zorgelijk. De analyse in de MER lijkt geen recht te doen aan de belangen van de huidige bewoners. Weliswaar neemt de hoeveelheid groen met de bouw van De Entree mogelijk niet af, maar met het aangepaste uitzicht wijzigt de ervaring ervan in elk geval wel zeer drastisch.	Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.1.1. Ten aanzien van het aspect uitzicht wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.2.1.
3.40.2	Ten aanzien van de bezonning is de eis van indiener aan de verantwoordelijken tenminste de strenge TNO richtlijn voor de woningen op het bovenstaande adressen te respecteren en te borgen. Bovendien verzoekt indiener om deze richtlijn als uitgangspunt te nemen bij het bouwontwerp en de bouwrealisatie van De Entree.	Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.1.1
3.40.3	Ten aanzien van het groen wil indiener benadrukken dat de gemeente Zoetermeer de positieve effecten van groen op haar bewoners in het oog houdt. Het wijzigen van een groen karakter heeft mogelijk gevolgen op de zorg die haar bewoners nodig hebben.	De gemeente beaamt de positieve effecten van groen op het welzijn van haar bewoners. Dit vormt dan ook een belangrijk aspect bij zowel de openbare ruimte als de inrichting van de binnentuinen in de planvorming van Entree.

3.41		**Beantwoording**
3.41.1	Deze zienswijze betreft de zienswijze 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2.

3.42		**Beantwoording**
	Algemeen	
3.42.1	Indiener vindt het een prima plan om in het gebied tussen het Bredewater en de Boerhavelaan een nieuwe woonwijk te doen verrijzen. Er is helaas (nog) geen concreet stedenbouwkundig plan. Het ontwerpbestemmingsplan schetst alleen de globale ruimtelijke contouren. De gemeente ontwikkelt straks de openbare ruimte. Dit wordt in grote lijnen zichtbaar in het Structuurontwerp Openbare Ruimte. Maar ook dat geeft nog maar een globaal inzicht in de mogelijkheden en intenties. Veel van de feitelijke invulling van de bouwvlakken wordt doorverwezen naar de afspraken die met de verschillende ontwikkelaars moeten worden gemaakt en de toetsing daarvan. De plannen en ontwerpen die zij voor hun deel van het gebied zullen maken en realiseren, bepalen uiteindelijk of ambities ook waargemaakt worden. Het bestemmingsplan biedt daarvoor maar beperkt houvast en borging. Deze aanpak stelt indiener niet gerust en	Met de actualisatie en herijking en naar aanleiding van zienswijzen zijn de Ontwikkelvisie en het Beeldkwaliteitsplan Entree gemaakt. Deze documenten dragen samen zorg voor een samenhangend ontwerp voor de gebouwde en openbare ruimte. De Ontwikkelvisie en het Beeldkwaliteitsplan tesamen zorgen voor een helder en eenduidig kader voor de gehele gebiedsontwikkeling voor lange termijn. De keuzes die voor Entree worden gemaakt sluiten aan bij de thema's en keuzes van het Programma Zoetermeer 2040. De relatie van Entree met de omliggende wijken komt tot uitdrukking in met name de dwarsverbindingen in Entree. In Oost-West richting zullen Driemanspolder en Meerzicht via Entree veel beter toegankelijk met elkaar worden verbonden. Voor

	maakt bovendien een goede beoordeling van het nu voorliggende globale ontwerpbestemmingsplan lastig. Daar komt nog bij dat wat er wel in de stukken staat vooral is gericht op het plangebied Entree Middengebied zelf. De relatie van de ingrijpende ontwikkeling met de aangrenzende buurten krijgt veel minder aandacht. Dit staat volgens indiener in schril contrast met de intenties en doelstellingen die in de Strategische Agenda Zoetermeer 2040 is opgenomen om toe te werken naar een gedragen plan met samenhang tussen de bestaande wijken en de Entree. Dit betekent dat het Entreegebied gedurende de ontwikkeling zou moeten bijdragen aan het mogelijk maken van transformaties van de aangrenzende wijken. Indiener ziet hiervan in de planontwikkeling zoals die nu ter visie ligt, nog weinig terug.	deze twee wijken wordt Entree een verbinding (en een bestemming) in plaats van een barrière. De ontwikkeling van Entree is afgestemd op de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer 2040.
	Omvang van de wijk	
3.42.2	In de bij het ontwerpbestemmingsplan behorende milieueffectrapportage en bijlagen worden meerdere aantallen woningen en oppervlaktes genoemd. Zo wordt waarschijnlijk per abuis de totale woningbouwopgave van de regio (230.000 woningen) aan Zoetermeer toegerekend. Ook krijgt de planvariant maximale opnamecapaciteit 6.300 woningen toebedeeld. Een onderbouwing waarom dit de maximale opnamecapaciteit zou zijn heeft indiener niet kunnen vinden. Verder krijgt deze variant - ook zonder nadere onderbouwing - aanzienlijk minder oppervlak aan voorzieningen. Deze maximale variant strookt niet met de uitgangspunten voor de Entree waar juist combinatie van functies en voorzieningen, wonen, werken en beleven een belangrijke ambitie is. Meer woningen zou dan in feite een minder volledige wijk kunnen betekenen. Bovendien rijst de wijk dan echt de pan uit.	De woningbouwopgave van Zoetermeer van ruim 10.000-16.000 woningen zal grotendeels gerealiseerd zal worden in Entree. Zoals vastgesteld in het raadsbesluit Herprogrammering van juli 2024 worden in het MER twee varianten onderzocht: - Het minimale alternatief van 6.250 woningen, 40.000 m2 bvo kantoren, 20.000 m2 bvo bedrijfsfuncties en 35.000 m^2 bvo maatschappelijke voorzieningen; - Het maximale alternatief van 7.250 woningen, 50.000 m2 bvo kantoren, 40.000 m2 bvo bedrijfsfuncties en 45.000 m^2 bvo maatschappelijke voorzieningen. Met betrekking tot het maximale alternatief nog de notie dat deze bestaat uit de maximale benutting van de bandbreedtes van elk van de programmaonderdelen. Het stedenbouwkundig model biedt niet de ruimte om op elk programmaonderdeel de maximale invulling te realiseren. Er zal sprake zijn van communicerende vaten: bijvoorbeeld meer woningen heeft als gevolg dat er minder ruimte overblijft voor niet-woonfuncties. Door in het maximale alternatief de maximale benutting op elk programmaonderdeel als uitgangspunt te nemen voor de onderzoeken, kan met zekerheid gezegd worden dat voor elk programmaonderdeel ook het worst-case scenario is onderzocht en beoordeeld. De combinatie van voorzieningen komt met name tot zijn recht in de stadsstraat. Het doel is om de Afrikaweg te transformeren tot een aangename, levendige stadsstraat, de 'ruggengraat' van het plan. Gebouwen krijgen adressen aan de straat en bij de inrichting krijgen verblijfs- en langzaam verkeer prioriteit.
3.42.3	In het luchtkwaliteitsonderzoek worden volgens indiener weer andere cijfers gebruikt. Daarin worden op de smalle strook met een oppervlakte van nog geen vierkante kilometer tussen 9.000 tot maximaal zelfs meer dan circa 11.000 woningen als	Voor het planMER is een nieuwe effectstudie luchtkwaliteit uitgevoerd op basis van de twee planvarianten. In paragraaf 4.1 van MER deel B- deelrapport Luchtkwaliteit is de onderzoeksmethodiek nader toegelicht.

	mogelijkheid genoemd (zie Tabel 1.1. Mogelijkheden masterplangebied). Ook worden her en der verschillende cijfers gebruikt voor het aantal mensen per huishouden: 1,6, 1,9, 2,2. Hierdoor is er geen consistentie in de verschillende onderzoeken en onderbouwingen. Dit laat een onzorgvuldige indruk achter.	
3.42.4	De verwachting van indiener is dat met name voor de Randstad de groei in huishoudens en de vraag naar woningen aanmerkelijk lager kan uitvallen (tot 20%). De specifieke woningbouwopgave voor geheel Zoetermeer wordt beleidsmatig onderbouwd in de Laddertoets. Daarbij wordt de prognose Primos 2021 als leidraad genomen. Deze prognose voor 2030 ligt met 8.750 woningen beduidend hoger dan de prognoses uit de jaargangen 2019 en 2020. Gezien de actuele economische en maatschappelijke ontwikkelingen is hier volgens indiener ook wel wat op af te dingen. Daarbij kan worden gewezen op de effecten van een overspannen woningmarkt en de toenemende suburbanisatie en verhuizingen vanuit de Randstad naar andere landsdelen. Deze trends worden versterkt door de toename van het thuiswerken. Ook zal het sterk veranderende economische klimaat invloed krijgen op de vraag.	Als gevolg van de herprogrammering is een nieuwe Laddertoets uitgevoerd. Deze is als bijlage bij het Omgevingsprogramma toegevoegd. In de Laddertoets Entree Zoetermeer is onderzoek gedaan naar de behoefte aan woningen. Om een volledig beeld van de huishoudensontwikkeling (en woningvraag) in het verzorgingsgebied te krijgen, zijn verschillende prognoses van de afgelopen jaren naast elkaar gelegd. Er is gekeken naar de CBS migratiecijfers voor verhuizingen, de woningvraag in de gemeente Zoetermeer tot 2040, Primos prognoses van 2023 en 2024, het woningtekort in de regio Den Haag en naar de verwachte huishoudensontwikkeling. Om te bepalen of de boogde woningen in het plan kunnen voorzien in een behoefte, is de additionele woningvraag met de harde plancapaciteit geconfronteerd en is de behoefte in beeld gebracht voor de periode tot en met 2040. Door vraag en aanbod te confronteren, is te zien dat er in de marktregio een totale kwantitatieve behoefte bestaat aan circa 7.230 woningen t/m 2040. In het plan Entree zijn maximaal 7.250 woningen gepland, wat dus goed aansluit aan de totale kwantitatieve behoefte in de marktregio. De thans bekende cijfers (en daarmee ook de actualisatie ten opzichte van de eerdere laddertoets) geven geen onderbouwing van de verwachting van indiener dat de groei zal afnemen in de randstad.
3.42.5	Indiener dringt aan op het afzien van de wijzigingsbevoegdheid voor het college en het begrenzen van het aantal woonheden tot een maximum van 4.500. Tegelijkertijd is volgens indiener een integrale aanpak noodzakelijk om de nieuwe wijk goed te kunnen verbinden met de omliggende buurten. Voor Zoetermeerse begrippen gaat de Entree een extreme woningdichtheid kennen. Indiener stelt de vraag of de gewenste en noodzakelijke kwaliteiten en voorzieningen van een Zoetermeerse wijk en de activiteiten van zoveel nieuwe bewoners nog in een dergelijke schaalgrootte passen. De plannen geven - hoewel beperkt - inzicht in de stedenbouwkundige kwaliteit van de gebouwen en de omgeving. Maar aan de kwaliteit van leven en samenleven wordt volgens indiener nog nauwelijks aandacht besteed. In de stukken is een indicatief programma opgenomen om voorzieningen in de Entree te vestigen of elders uit te breiden. Daar wordt echter geen concrete aanpak en realisatie aan verbonden. Het gaat in de Entree niet om een enkele woontoren, maar om een hele *'familie'* van vrijwel aaneengesloten hoogbouw en torens. Met de Entree wordt de toon gezet voor	Ten aanzien van het aspect Programmering wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.2.6.

	nieuwe hoogbouw in Zoetermeer. Dat vraagt niet alleen om een nieuwe visie op hoogbouw en ruimtelijke ontwikkeling, maar volgens indiener ook om een sociologische benadering (community building). Het vraagt niet alleen om een plan voor de wijk, maar om een integrale aanpak, inclusief een visie en aanpak voor de directe omgeving, de bestaande buurten van Meerzicht en Driemanspolder. Die visie ontbreekt (nog). De woningbehoefte is groot. Maar het is de vraag of een verdichting op deze schaal daarvoor de oplossing kan bieden. Dan wel dat daarmee een nieuw probleem wordt geïntroduceerd in de concurrentie op het benutten van de beperkt beschikbare ruimte en voorzieningen.	
	Bouwhoogte in relatie tot de omgeving	
3.42.6	Bij het vigerende bestemmingsplan 'Afrikaweg en Omgeving' is voor de toegestane bouwhoogte op de kop van het Bredewater de zogenoemde '30°-regel' toegepast. Bij de procedure bij de Raad van State in 2006 is dit aspect expliciet aan de orde geweest en valide bevonden (Uitspraak van 8 maart 2006, nummer 200502156/1). Geconstateerd werd dat door de 30°-regel er een geleidelijke opbouw van de hoogte is gegarandeerd. Indiener gaat ervan uit dat deze regel ook nu wordt toegepast voor de visuele aansluiting van de Entree op de Waterbuurt op dit punt. Indiener maakt zich met name zorgen over het contrast met de laagbouw van de Waterbuurt. Hier ontstaat een behoorlijke discrepantie	In het bestemmingsplan "Afrikaweg en Omgeving' is de toegestane bouwhoogte op het gedeelte tegenover de zuidoostelijke hoek van de Waterbuurt rechtstreeks in het bouwvlak opgenomen. Daarbij is indertijd de 30-graden als vuistregel gebruikt. In het Omgevingsprogramma Entree wordt dezelfde rechtstreekse regeling toegepast, namelijk het direct weergeven in bouwhoogtes in plaats van de toepassing van de 30 of de 45 gradenregeling. Deze rechtstreekse hoogtes zijn weergegeven in de Spelregelkaart. De bouwhoogtes op de betreffende locatie (het gedeelte Entreepoort) passen binnen eerder gestelde hoogtematen. De bouwhoogtes voor Entree zijn tot stand gekomen op basis van een integrale afweging op aspecten zoals bezonning en de impact op privacy op de bestaande woningbouw. De maximale bouwhoogtes aan de zijde van de Waterbuurt, te weten basishoogte van 17 meter en een viertal accenten van 35 meter, zijn direct in de Spelregelkaart verwerkt. Het bezonningsonderzoek (dat is opgenomen als bijlage van het Omgevingsprogramma Entree) toont aan dat de nieuwbouw van Entree wel impact heeft op de bezonningsduur op de gevels van de woningen in de Waterbuurt, maar dat de bezonning ter plekke ruimschoots binnen de toepassing van de lichte TNO-norm blijft. Daarnaast wordt de impact op het gevoel van de privacy gezien de afstand van 43-55 meter ten opzichte van de bestaande bebouwing als aanvaardbaar geacht. Dit gaat ook op ter plekke van de vier accenten, die tevens nog 2,5 meter terugliggen. Bovendien grenzen de meeste woningen in de Waterbuurt met hun kopgevel aan Entree, waardoor het aspect van privacy minder speelt.
3.42.7	De belangrijkste hinder door intensieve hoogbouw treedt op voor de aspecten licht, geluid, privacy en wind. De 'mogelijke' windhinder kan volgens het milieueffectrapport worden gemitigeerd door voldoende afstand tussen de hoge bebouwing. Het wordt	Ten aanzien van het aspect wind wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 3.25.1.

	echter niet duidelijk hoeveel die afstand dan moet zijn. Sterker nog: dat moet kennelijk per locatie in relatie tot de bouwhoogte worden bekeken. Op voorhand wordt geconcludeerd dat het effect daarmee neutraal wordt. Indiener vindt dit een vreemde gang van zaken. Met het bekijken alleen is het probleem niet opgelost en bovendien gaat het in de Entree immers niet om afzonderlijke gebouwen, maar om een hele wijk met intensieve hoogbouw. Vooral tussen gebouwen in kan een windtunneleffect ontstaan en de hoogteverschillen kunnen wervelingen veroorzaken. Op de stadstraat Afrikaweg treedt mogelijk een 'urban canyon' effect op. Het kan niet anders of het aspect windhinder moet ook voor het gehele ensemble worden beschouwd. Er zijn technische mogelijkheden genoeg om de effecten via een windklimaatonderzoek te onderzoeken. Indiener vindt het onjuist dit zonder meer naar een toetsing per object door te verwijzen en zo doende de uiteindelijke afstemming en oplossing aan anderen over te laten.	
3.42.8	Hetzelfde geldt volgens indiener voor de (slag)schaduwwerking (schaduwkegels) van de hoogbouw en de woontorens. Het betreft verschillende hoogbouwobjecten en woontorens over een aaneengesloten grote lengte. Indiener is het niet eens met de regels dat ook op dit aspect elk gebouw en elke toren afzonderlijk moet worden beoordeeld, waar nu al maximale hoogtes worden aangegeven. Daar komt nog bij dat door de schaduwwerking voor de woningen langs het Bredewater en direct daarachter het rendement van aanwezige en toekomstige zonnepanelen behoorlijk kan afnemen. Vooral in de periode dat de zon laag is en het energieverbruik hoog. Dit kan een betaalbare en succesvolle energietransitie in de weg staan. Indiener deelt de conclusie niet dat er als gevolg van de transformatie van de Entree geen negatieve effecten te verwachten zijn op de omgeving, zoals deze in het milieueffectrapport is verwoord. Het zijn volgens indiener misschien geen effecten die de plannen onmogelijk zullen maken, maar wel punten om serieus te nemen en er wat mee te doen.	Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.1.1.
	Verkeersafwikkeling	
3.42.9	Het uitgevoerde verkeersonderzoek voorziet feitelijk alleen problemen bij de aansluiting op de A12 vanuit Rokkeveen en de aansluitingen van de Meerzichtlaan en Van Leeuwenhoeklaan op de Afrikaweg. Deze kunnen volgens de onderzoekers met extra of verlengde rijstroken worden opgelost. Indiener is van mening dat dit onvoldoende is en dat er - zonder aanvullende maatregelen – grote problemen voor de doorstroming en verkeersveiligheid zullen ontstaan.	Zie beantwoording zienswijze 3.32.18
3.42.10	Op alleen al de Afrikaweg met ventwegen is een groei van het aantal verkeersbewegingen met meer dan 25.000 per etmaal voor een deze ontwikkeling niet ondenkbeeldig. Dat is het extra verkeer dat wordt gegenereerd door de ruim 10.000 bewoners en ook door de bezoekers van de plintgebouwen en voorzieningen en de gebruikers van het openbaarvervoer. Het wordt dus veel drukker dan in de huidige situatie. In het verkeersmodel wordt met een veel mildere groei gerekend. Het	• Doorstroming Afrikaweg, Bredewater en Boerhaavelaan: zie antwoord 3.23.1 en 3.32.18 • Sluipverkeer via ventwegen: zie antwoord 3.23.2 en 3.32.15 • Doorstroming aansluiting A12: zie antwoord 3.11.2

	drukkere verkeer wikkelt zich niet alleen af op de Afrikaweg maar vooral ook via de omringende wegen. Op het middendeel van de Afrikaweg zijn twee gelijkvloerse oversteken voor langzaam verkeer gepland om beide delen van de nieuwe wijk beter te verbinden. Deze oversteken bestrijken drie of vier rijstroken per rijrichting, aangevuld met de oversteek van de parallelwegen. Samen ruim 60 meter. Zelfs met een knip in het midden levert dit een lange roodfase voor het wegverkeer op en bovendien lange wachttijden voor de overstekers om de vaart op de wegvakken er toch in te kunnen houden. Oversteekbewegingen en roodfases kunnen tevens nog worden beïnvloed door de prioritering van de lijnbussen. De ongelijkvloerse kruisingen zijn hierdoor nadelig voor de doorstroming en risicovol voor de verkeersveiligheid. Vooral voor voetgangers die slechter ter been zijn, zijn de oversteken te lang en de lange wachttijd kan ongeduldige acties in de hand werken, met alle gevolgen van dien. In het voortraject is toegezegd voor de oversteek een praktijkproef uit te voeren. Over dit onderzoek en resultaten en conclusies vind indiener niets terug. Indiener vindt het dan ook prematuur dat in het milieueffectrapport het effect op de verkeersveiligheid positief kan worden beoordeeld. Het positieve beeld van de uitgevoerde computersimulatie strookt ook niet met de eigen waarnemingen van indiener. Ook in de huidige situatie is de kans op verstoringen groot, zo dicht bij de A12. Indiener is van mening dat de werkelijke gevolgen voor het verkeer op de Afrikaweg worden onderschat en twijfelt sterk over de invoerparameters van de uitgevoerde onderzoeken en simulaties. Op de drukke toptijden (vooral in de ochtend- en avondspits) kunnen door de verkeersdosering op de A12 lange wachtrijen optreden. Die zullen ook een doorwerking hebben op doorstroming op de verschillende kruispunten op de Afrikaweg. De simulatie gaat bovendien ervan uit dat een behoorlijke hoeveelheden motorvoertuigen gebruik zullen gaan maken van de parallelwegen (ventwegen), met name die aan de zijde van Driemanspolder. Daarin zit het risico voor sluipverkeer en een belangrijk conflictpunt met het tweezijdig fietsverkeer langs deze ventwegen. Daarnaast treedt bij filevorming op de A12 een direct effect op voor de Afrikaweg. Er zal dan langdurige file ontstaan en het leefklimaat van de nieuwe bewoners en bezoekers langs de stadsstraat danig kunnen verzieken. Dit zal gezien de drukte op de A12 en de optredende gebeurtenissen regelmatig voor komen. Indiener denkt dat nader onderzoek en maatregelen noodzakelijk zijn.	De verkeersdrukte op de A12 vormt geen beletsel voor Entree. Uit de effectstudie Verkeer blijkt dat Entree nauwelijks extra verkeersdruk op de A12 genereert. Dit komt deels door een lagere snelheid op de Afrikaweg (van 70 naar 50 km/u) en de gelijkvloerse oversteken. Het wordt daardoor minder aantrekkelijk om via de Afrikaweg te gaan rijden. Verder is bij de verkeersmodelberekeningen voor Entree rekening gehouden met flankerend beleid, zoals een doorgetrokken HOV/BRT-lijn vanuit Leiden over de Afrikaweg, realisatie van een fietsroute langs de Afrikaweg over de A12 richting Rokkeveen en een gemiddeld lagere parkeernorm van 0,8 per woning. Dit komt overeen met het autobezit in Stadshart. Daarmee neemt het autoverkeer dus beperkt toe. De gebruikte verkeersmodellering in de verkeersonderzoeken door Goudappel Coffeng zijn op uitgangspunten/parameters en uitvoer gecontroleerd door twee verkeersbureaus DTV en GraaffTraffic. Er is derhalve sprake van een robuust onderzoek.
3.42.11	Indiener maakt zich grote zorgen over de toekomstige verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid in relatie tot de beschreven maatregelen. Vooral op de wegen in de randen van het bestemmingsplan. De gepresenteerde cijfers zijn volgens indiener een onderschatting van de situatie die werkelijk kan optreden. Een nader onderzoek naar mogelijke varianten voor de verkeersafwikkeling en de daarop te nemen maatregelen is noodzakelijk. Indiener onderbouwt dit als volgt.	Voor Bredewater en Boerhaavelaan: Zie beantwoording zienswijze 3.32.13. Voor verantwoording van de cijfers zie beantwoording zienswijze 3.32.18 en 3.42.10. Voor ventwegen Afrikaweg: zie beantwoording zienswijze 3.23.2 en 3.32.15.

	Aan de gevolgen van de gewijzigde situatie voor de onderliggende wegen wordt volgens indiener te weinig aandacht besteed. De bereikbaarheid voor de nieuwe appartementen en de ondernemers in de plint zal zich vooral via Bredewater en Boerhavelaan afwikkelen. De ontwikkeling van deze verkeersbewegingen kan ook het verkeersaanbod op de Afrikaweg behoorlijk beïnvloeden en de doorstroming frustreren. Vooral het verkeer op het Bredewater zal veel drukker worden ten opzichte van de referentiesituatie, maar ook ten opzichte van de verwachtingen uit het verkeersrapport. Indiener wijst daarbij op twee aspecten, die onvoldoende in beschouwing zijn genomen. (1) Bredewater en Boerhavelaan krijgen in het plan een verschillend karakter. Het doorgaande verkeer op de Boerhavelaan wordt bij de kruising met de Juliana van Stolberglaan afgeleid. De weg wordt ondergeschikt aangesloten en voert slingerend via een parkachtige omgeving naar het station. Daartegenover staat dat het Bredewater volgens het Structuurontwerp ten opzichte van de huidige situatie vrijwel wordt rechtgetrokken. Hierdoor is er een reële verwachting dat voor de route naar het station (Kiss & Ride, bezoek aan de bedrijven c.a. in de stations-strip) de nadruk vooral op het Bredewater zal komen te liggen. (2) De ventweg langs de Afrikaweg aan de zijde van Meerzicht wordt eenzijdig aangesloten. Het verkeer dat hiervan gebruik maakt wordt teruggeleid naar het Bredewater. Samen met het toenemende lokale verkeer voor de nieuwe wijk zal dit een nog groei van het verkeer tot gevolg hebben. Op het Bredewater komt dus al het verkeer voor de woningen, al het retourverkeer vanaf de ventweg, een groot deel van het bestemmingsverkeer voor het station en het verkeer voor de bestaande buurten. Het verkeersmodel verwacht voor het Bredewater een verviervoudiging van het aantal motorvoertuigen per etmaal, maar indiener denkt dat dit nog een onderschatting is. De groei hier krijgt in de plannen nu in feite nauwelijks enig vervolg. Het is de vraag hoe de nieuwe weginrichting de stroom kan dragen, maar een punt wat hierbij zeker aandacht verdient, is de rotonde Meerzichtlaan/Bredewater. De verkeersstroom van en naar het Bredewater wordt ontzettend veel groter. Al in de huidige situatie veroorzaakt de rotonde bijna dagelijks een terugslag van het verkeer op de aansluitende wegen, vooral op de Meerzichtlaan-West. In combinatie met het veel intensievere fietsverkeer zal dit punt zonder aanvullende maatregelen volgens indiener echt problemen gaan geven, zowel qua doorstroming als qua verkeerveiligheid. Ongelukken en bijna-ongelukken zijn hier nu al aan de orde, mede als gevolg van de tweezijdige fiets- en wandeloversteken aan alle kanten. In de stukken wordt voor de rotonde een extra bypass genoemd. Een dergelijke oplossing kan echter alleen voor de stroom vanaf het Bredewater van enig nut zijn, maar dit zal op de spitsmomenten de	

	toestroom van verkeer op het kruispunt Meerzichtlaan - Afrikaweg alleen nog maar verder intensiveren. Qua verkeersveiligheid zal het er ook op het Bredewater zelf niet beter worden. Door de huidige inrichting is er al een gematigde rijsnelheid. De maatregel om de rijsnelheid terug te brengen tot 30 km/u zal daarom weinig soelaas bieden.	
	Parkeren	
3.42.12	Indiener vindt het onbegrijpelijk dat de omgevingseffecten voor wat betreft parkeren zonder mitigerende of compenserende maatregelen op 'neutraal' worden beoordeeld. Indiener dringt daarom aan op nader onderzoek en een gerichte aanpak (monitoring, regulering). De conclusie is namelijk alleen beleidsmatig en rekenkundig voor de Entree zelf van toepassing. Maar het is voor indiener evident dat er ook voor dit aspect een nadelig effect op de directe omgeving kan optreden. De parkeernorm voor het gebied is afhankelijk van de (gemiddelde) grootte van de appartementen en zal (inclusief het parkeren voor bezoekers) onder de 1,0 liggen (parkeerbeleid Zoetermeer 2019). Daarbij is de insteek dat het parkeren voor bewoners en het personeel van de bedrijven en kantoren in de gebouwen zelf wordt opgelost. Bezoekers moeten 'langs de straten' parkeren. Wat daarmee wordt bedoeld is volgens indiener echter onduidelijk. Er zijn immers nauwelijks 'straten' in het nieuwe plangebied gepland en wat er aan nieuwe verbindingen komt, wordt zeker niet ingericht voor parkeren. Het kan bijna niet anders dan dat er uitwijkgedrag zal plaatsvinden naar de omliggende buurten en straten. Uitgaande van een parkeernorm van 0,15 voor bezoekers, betekent dit een extra parkeerdruk van tenminste 300 tot 350 auto's aan zowel de Driemanspolder- als de Meerzichtzijde. Afhankelijk van de wijze waar en hoe parkeerregulering bij het station en het toekomstige busplatform plaatsvindt (parkeerzone, betaald parkeren), kan ook vanuit hier uitwijkgedrag naar de woonbuurten optreden. Dit klemt temeer omdat in de huidige situatie de extra parkeerplaatsen tegenover het Korfwater en Kooienswater bij het gebouw van Panteia ook al worden gebruikt door omwonenden omdat de parkeercapaciteit van de Waterbuurt op momenten al aan de grens raakt. Deze parkeerplaatsen vallen bij de realisatie van de Entree weg. Ten opzichte van de huidige situatie zullen mogelijkheden voor parkeren op maaiveld behoorlijk afnemen, terwijl de behoefte (kort parkeren bewoners, parkeren bezoek bewoners en bedrijven) sterk zal toenemen. Het kan niet anders of er zal worden uitgeweken naar de beschikbare parkeerruimte in de omringende buurten. Die krijgen hier last van.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2.4.
	Geluid en luchtkwaliteit	
3.42.13	Indiener pleit er ten aanzien van geluid voor om nogmaals de mogelijkheden voor een structurele oplossing te onderzoeken. In ieder geval zou bij de ontwikkeling van de	Zie de beantwoording 3.1.22 en 3.23.4.

	gebouwen lang de A12 de mogelijke functie in geluidsafscherming van de achterliggende wijken in het ontwerp mee kunnen worden genomen. Met name woningen aan het Korfwater en Kooienswater lopen het risico om door de hogere waarden te worden getroffen. De onderzoeken concluderen dat er geen sprake is van een reconstructiesituatie (Wgh), maar de argumenten op grond waarvan er voor een deel van de Entree gekozen moet worden voor toepassing van stap-3 van de Interimwet Stad- en Milieubenadering kunnen ook hier van toepassing zijn. De grotere verkeersdruk en het kunnen optreden van galm of reflectie door de gebouwen betekent dan een verdere verslechtering van de huidige situatie.	
3.42.14	Voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit maakt indiener zich specifiek zorgen over de gevolgen van de verkeerstoename op het Bredewater. Zoals eerder aangegeven kan de verkeersdruk hier behoorlijk hoger uitvallen dan nu in de modellen is opgenomen. Maar zelfs als de nu geprognotiseerde aantallen worden gebruikt, treedt hier ten opzichte van de huidige situatie een aanzienlijke verslechtering op. Een indicatieve toetsing met de NIBM-tool door indiener geeft aan dat het extra verkeer voor een verslechtering in betekende mate kan zorgen. Dit vraagt volgens indiener om een uitwerking van aanvullende maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. De intensiteit van het verkeer neemt als gevolg van de Entree aanzienlijk toe. Weliswaar met een geleidelijke ontwikkeling naar schonere uitstoot en met een lagere rijsnelheid (voor zover deze ook in de praktijk kan worden gehandhaafd). Vooral in de rijrichting A12 zal de vermindering van de rijsnelheid ten opzichte van de huidige situatie echter geen of nauwelijks verbetering van de luchtkwaliteit kunnen opleveren omdat dit in de huidige situatie al voor een groot deel wordt bepaald door de verkeersregelinstallatie bij het kruispunt en het afremmende en optrekkende verkeer. Kortom: de huidige luchtkwaliteit is slecht en het wordt er niet beter op.	Zie beantwoording 3.23.5
3.42.15	De conclusies over de stikstofdepositie in Natura2000 gebieden zijn gebaseerd op het rekenmodel Aerius2020 met bijbehorende uitgangspunten. Inmiddels is hiervan nieuwe release met bijbehorende uitgangspunten van kracht. De invloed van de Entree reikt daarmee ook tot gebieden die in het oude model nog op afstand lagen. De conclusie dat 'een depositiebijdrage binnen Natura-2000 gebieden wordt uitgesloten', is daarmee volgens indiener voorbarig. Indiener gaat er vanuit dat afhankelijk van de herberekening ook hiervoor aanvullende maatregelen zullen worden voorgesteld.	De constatering van indiener is juist. Ten tijde van het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan was deze release van AERIUS nog niet beschikbaar. Er is een nieuwe berekening gemaakt met de laatst beschikbare versie van de AERIUS Calculator, waarin de aangepaste programmering als uitgangspunt is genomen. De uitkomst van deze effectstudie is dat sprake is van een stikstofbijdrage in de gebruiksfase en in de aanlegfase bij realisatie van meer dan 500 appartementen/100 woningen en niet wonen functies. Wel zijn er mitigerende maatregelen mogelijk. Zie voor meer informatie hfst. 6 van het Omgevingsprogramma
	Groen	
3.42.16	Per saldo neemt het oppervlak aan groen op maaiveld ten opzichte van de huidige situatie af. Compensatie wordt geleverd door de nieuwe groene inrichting van de randen (kragen), de middengebieden/patio's van de gebouwde elementen en de groene inrichting en verbindingen op het niveau van de lagere dakvlakken. De groene kraag langs het Bredewater neemt in oppervlakte niet of nauwelijks toe. Deze is	Het is een feit dat het groene oppervlakte in Entree zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Dat komt vooral omdat in de huidige situatie veel percelen nog braak liggen en nooit bebouwd zijn zoals de bedoeling was volgens de oude bestemmingsplannen. Veel percelen zijn daarom feitelijk nog groen terwil ze volgens de toen geldende bestemmingen eigenlijk wel bebouwd hadden kunnen

	bovendien enige jaren geleden na samenspraak opnieuw ingericht. Het zou volgens indiener jammer zijn als het nog betrekkelijk jonge groen met berkenbomen en plantsoenen opnieuw zou moeten wijken. Het nieuwe groen komt op hoogte of achter de muur (dakparken en binnentuinen). De beleving van het nieuwe groen binnen de wijk heeft alleen meerwaarde voor (be)leefbaarheid en gezondheid als het ook voor anderen dan bewoners van de Entree toegankelijk kan zijn. Dit is in het beeldkwaliteitsplan expliciet beschreven voor het dakpark van het plintgebouw. Indiener pleit ervoor dit als uitdrukkelijke voorwaarde voor alle groene inrichting op te nemen.	zijn. In de nieuwe situatie komt er een nieuw ontwerp voor de bebouwing en de openbare ruimte. Daarin komt voldoende groen weer terug in de nieuwe openbare ruimte, in de binnentuinen en op daken en gevels van de nieuwbouw. Het klopt ook dat de groenstructuur aan het Bredewater relatief jong is. De huidige inrichting is ongeveer 10 jaar oud. De huidige inrichting is echter niet passend bij het toekomst-beeld van een gerealiseerde Entree. Het wordt een hoogstedelijk gebied wat vraagt om andere ontwerpkeuzes die op de lange termijn duurzaam zijn en passen bij gemeentelijk beleid en aansluiten bij ontwikkelingen in de toekomst. Zo wil Zoetermeer meer ruimte voor ecologie en langzaam verkeer. In dat licht voldoet de huidige inrichting niet. In het aangepaste Schetsontwerp Openbare Ruimte worden de parkeerplaatsen aan het Bredewater vervangen door langs-parkeerplaatsen. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de aanleg van een goede ecologische groenstructuur. Zie wat betreft de binnentuinen het antwoord bij zienswijze 3.36.9 Daarnaast worden vrijwel alle trottoirs in Entree zo breed dat er voldoende ruimte is om altijd naast het groen te lopen. Waar mogelijk worden bomen zo ontworpen dat deze, vooral op de lange termijn, voor schaduw zorgen om hittestress tegen te gaan.
	Duurzaamheid	
3.42.17	Ten aanzien van duurzaamheid worden in de rapportage ‘van ambities naar opgaven en maatregelen’ eigenlijk nog vooral ambities en intenties uitgesproken. De slag naar concrete uitwerking en borging moet nog worden gemaakt. In het ontwerpbestemmingsplan is hiervoor geen enkel ‘haakje’ aangebracht. De uitwerking en borging kan dan alleen privaatrechtelijk plaatsvinden. Daarmee is het volgens indiener maar de vraag in hoeverre deze ambities ook daadwerkelijk worden gerealiseerd.	In de Ontwikkelvisie is in hoofdstuk 8 ingegaan op het onderwerp duurzaamheid. Een deel van de maatregel is ook als beleidsregel opgenomen in het Omgevingsprogramma. Alle aanvragen moeten voldoen aan de geldende wettelijke eisen. De ontwikkelvisie en omgevingsprogramma zijn bijlagen bij de anterieure overeenkomsten en daarmee onderdeel van de de privaatrechtelijke afspraken.
3.42.18	De constatering dat op het gebied van energie de Entreeplannen een grote winst opleveren ten opzichte van de autonome ontwikkeling ligt volgens indiener genuanceerder. Vraag daarbij is wat onder de autonome ontwikkeling wordt verstaan. Indien de Entree niet zou worden gebouwd, ligt er ook op het bestaande gebruik een duurzaamheidsopgave richting 2030 en 2050. Ook dan is er een drang om energieverbruik te verminderen, verschijnen er PV-panelen op de daken en wordt gezocht naar andere verwarmingsconcepten. Een collectief warmtenet wordt voor de Entree en de MER nog niet voor de hand. Indiener pleit ervoor om deze conclusie nog eens tegen het licht te houden. Een all-electric-oplossing vraagt veel energie. In hete zomers komt daar nog eens een grote	Het toepassen van WKO-systemen met collectieve bronnen is op dit moment de verwachte en beproefde oplossing voor de ontwikkeling van Entree. Zoals indiener aangeeft, is de behoefte naar koeling een belangrijk onderdeel. Ook in de huidige wettelijke Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG)-eisen. Een warmetenet dat gericht is op alleen warmte is geen geschikte oplossing voor nieuwbouw om aan de BENG-eisen (en specifiek TO-juli) te kunnen voldoen. TO-juli is een waarde die een indicatie geeft van het risico op temperatuuroverschrijding in woningen in de maand juli. Deze grenswaarde is ingevoerd om oververhitting van woningen in de hete zomermaanden te voorkomen.

	behoefte aan koeling bovenop. De hoge bouwdichtheid kan de goede werking van WKO's behoorlijk frustreren. Het zal gezien het relatief beperkte dakoppervlak ondoenlijk zijn om de wettelijke BENG-norm te halen, laat staan de wijk energieneutraal te maken. Daarom pleit indiener ervoor om ook de opties van een (laagtemperatuur) bronnet in beschouwing te nemen en ook om de omliggende wijken in de aanpak rond energie te betrekken. Met name de laagbouw heeft grote dakoppervlakken, georiënteerd op zuid en west. Er zijn bewonersinitiatieven rond energietransitie. Hierin ligt een kans.	Zoals indiener adviseert, lijkt de optie voor een laagtemperatuur bronnennet een goede oplossing. Een WKO systeem met collectieve bronnen maakt immers gebruik van een laagtermperatuur bronnennet. De indiener stelt dat het ondoenlijk is om met het beperkte dakoppervlak de BENG-norm te behalen. Dit is echter niet correct. Er zijn veel andere maatregelen in te zetten om aan de BENG-norm te voldoen.
3.42.19	Wat in de beschouwingen rond duurzaamheid volgens indiener nog ontbreekt is een aansprekende visie op circulariteit. Er wordt wel als norm gesteld dat de toename van woningen niet mag leiden tot toename van afvalwater, maar nergens wordt aangegeven tot welke maatregelen (bijvoorbeeld drinkwaterbesparing of hergebruik huishoudelijk afvalwater) deze ambitie zou moeten leiden. Ook mist indiener een ambitie voor hergebruik van te oogsten materialen, benutting bestaande gebouwelementen of de aandacht voor circulariteit in de ontwerpkeuzes en materialisatie van de nieuwe wijk. Ook is belangrijk om aan de ontwikkelaars mee te geven hoe in de nieuwe wijk moet worden omgegaan met huishoudelijk afval, mede tegen de achtergrond van de besluitvorming naar aanleiding van het referendum.	In de Ontwikkelvisie is in hoofdstuk 8 ingegaan op het onderwerp duurzaamheid. Een deel van de maatregel is ook als beleidsregel opgenomen in het Omgevingsprogramma. In de Ontwikkelvisie zijn ontwerpprincipes opgenomen die gaan over CO2-reductie en duurzame herkomst van materialen. In het gebied is een gescheiden rioolstelsel aanwezig. Dit betekent dat het relatief schone hemelwater apart wordt ingezameld en wordt geloosd op het nabijgelegen oppervlaktewater. Het afvalwater wordt via een eigen stelsel (DWA) getransporteerd naar de rioolwaterzuivering. De wegen voeren af op het DWA-stelsel. In het gebied komen, naast uitstroomvoorzieningen van het regenwaterstelsel, geen riooloverstorten voor van het dwa-stelsel. Afvalinzameling voor bewoners gebeurt in de logistieke zone langs de buitenstraten.
3.42.20	De ontwikkeling van de wijk zal geruime tijd (>10 jaar) duren. Dat betekent dat ook lange tijd hinder door bouwverkeer, activiteiten en regulering zal kunnen optreden. De impact op de omliggende gebieden is groot en duurt lang. De groenzones en grondwallen langs de Afrikaweg worden vroegtijdig verwijderd en verliest de dempende werking voor geluidhinder en luchtverontreiniging. Door de onmogelijkheid om de ventweg tweezijdig aan te sluiten op de Afrikaweg zal ook veel bouwverkeer gebruik moeten maken van het Bredewater. De ontwikkelaars wordt aanbevolen om zoveel mogelijk materieel te gebruiken met lage uitstoot en geluidsproductie. Maar uiteindelijk leveren wettelijke normen daarvoor de bovengrens. Vooral de lange termijn van de gebiedsontwikkeling vraagt om duidelijke afspraken over planning, regie en maatregelen om de situatie voor omwonenden en ondernemers aanvaardbaar te houden. Indiener doet hierbij een beroep op de zorgplicht van de gemeente.	Ten aanzien van het aspect bouwoverlast wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.2.5.

3.43		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2.

3.44		**Beantwoording**
	Milieueffecten	
3.44.1	In de beantwoording van de zienswijze van indiener op de startnotitie milieueffectrapportage, in het door het college van B&W opgestelde tweekolommenstuk opgenomen onder punt 1.6, wordt aangegeven *"dat in het MER duidelijk wordt beschreven wat de plansituatie betreft en welke autonome ontwikkelingen worden meegenomen in de verschillende onderzoeken. De beoogde schaalsprong (16.000 woningen) wordt hierin meegenomen."* Indiener constateert uit citaten uit het MER dat de gemeente zich niet houdt aan het antwoord op de zienswijze onder 1.6. Indiener telt de woningaantallen in tabel 4.1 bij elkaar op, en kan hieruit niet afleiden dat rekening is gehouden met de milieueffecten van 11.500 overige woningen die in Zoetermeer gebouwd zouden moeten worden (te weten Entree 4500 woningen plus de overige woningen uit de beoogde schaalsprong tot 16.000 woningen).	In het MER dat is opgesteld voor het Omgevingsprogramma is uitgegaan van de herprogrammering in een minimale en maximale variant zoals vastgesteld in het raadsbesluit Herprogrammering van juli 2024. Daarnaast zijn autonome ontwikkelingen voorzien. De schaalsprong waar indieners op wijzen, maken hier geen onderdeel van uit, aangezien deze woningen nog niet zijn opgenomen in een juridisch planologische procedure. Wel loopt parallel aan de gebiedsontwikkeling Entree het opstellen en uitwerken van de Ruimtelijke Strategie als uitwerking van de Omgevingsvisie 2040. Voor dit traject wordt eveneens een Plan-Mer opgesteld. De ontwikkelingen in Entree zijn afgestemd op de beoogde schaalsprong.
3.44.2	Het MER houdt volgens indiener ten onrechte geen rekening met de omgevingsvisie Zoetermeer. Nu deze is vastgesteld dienen ontwerp-bestemmingsplannen die van latere datum zijn rekening te houden met deze structuurvisie. Ook bij deze structuurvisie Omgevingsvisie Zoetermeer 2040 ontbreekt een MER waarin de consequenties van de schaalsprong onderzocht zijn op de milieueffecten. Nu deze autonome ontwikkeling van 16.000 woningen ondanks toezeggingen eveneens niet is opgenomen in het MER voor Entree, is sprake van een onvolledige en onduidelijke afweging van de belangen die het MER beoogd te beschermen. Het is daarmee onduidelijk hoe het gemeentebestuur een gezonde leefomgeving kan waarborgen voor de bewoners van Zoetermeer en meer in het bijzonder van Driemanspolder.	Zie beantwoording 3.44.1
3.44.3	Blijkens de MER leidt alleen al de autonome ontwikkeling tot een sterke toename van verkeer op alle wegen in en rondom het plangebied (15 -18%). Het toevoegen van 4500 woningen in Entree (en nog eens 1200 na een wijziging van het bestemmingsplan plus 990 woningen binnen het Masterplangebied maar buiten dit ontwerp-bestemmingsplan) leidt naast deze autonome ontwikkeling tot een forse extra verkeersbelasting. De gevolgen voor luchtkwaliteit en geluidhinder zijn daarmee substantieel. Een duurzame ontwikkeling van Zoetermeer moet juist gericht zijn op het verminderen van de schadelijke gevolgen voor de gezondheid. Geluidbelasting en slechte luchtkwaliteit zijn een oorzaak van chronische gezondheidsklachten. Uit de plannen blijkt niet dat maatregelen genomen worden om de luchtkwaliteit te verbeteren (in de tabel in paragraaf 5.2 van het MER is de effectbeoordeling neutraal voor fijnstof en negatief voor stikstofdioxide). Integendeel: door de beoogde planontwikkeling komen nog méér inwoners in een geluidbelaste omgeving te wonen.	In de effectstudies Verkeer, luchtkwaliteit en geluid zijn onderzoek gedaan naar de effecten van de ontwikkeling van Entree. Hierbij is geen rekening gehouden met een verplaatsing van het busstation, dat valt buiten het plangebied van Entree. Geluid: Zowel bij de uitwerking van de Interimwet Stad en Milieubenadering eerder bij het ontwerp-bestemmingsplan als in het kader van zwaarwegende belangen in het kader van de Omgevingswet is onderzoek gedaan naar de mogelijke maatregelen. Uit deze onderzoeken is naar voren gekomen dat het aanpassen van de geluidafscherming langs de snelweg A12 een maatregel die financieel niet doelmatig is en om die reden niet zal worden uitgevoerd. Voor luchtkwaliteit zie beantwoording 3.23.5.

	En daarbij is bovendien de verplaatsing van het busstation van Centrum-West naar de Mandelabrug nog niet eens meegenomen in het MER.	
3.44.3	Het is voor indiener onvoorstelbaar dat met het uitvoeren van één mitigerende maatregel bij kruispunt K18 alle verkeersproblemen verdwijnen. Als het busstation wordt verplaatst naar de locatie boven de A12 (niet meegenomen in deze MER), komt daar volgens indiener bovendien nog de problematiek bij dat deze bussen het verkeer op de Afrikaweg moeten kruisen.	Voor doorstroming aansluiting A12 zie beantwoording zienswijze 3.11.2. Voor busstation, zie beantwoording zienswijze 3.32.16.
3.44.4	Indiener maakt bezwaar tegen de toename van verkeer op de Juliana van Stolberglaan. De stijging van het aantal motorvoertuigen per etmaal gaat onherroepelijk leiden tot verkeer dat vast staat in de ochtend- en avondspits als gevolg van de gelijkvloerse spoorwegovergang. Gezien het beoogde 50 km regime zal deze weg als reguliere ontsluitingsweg voor het overgrote deel van de Entree woningen aan de zijde van de Boerhaavelaan gebruikt worden, de uitgangen van de beoogde parkeergarages bevinden zich immers aan de zijde van de Boerhaavelaan. Buiten de spits zal deze weg uitnodigen tot hard rijden, met alle gevolgen van dien voor de verkeersveiligheid. Dit wordt nog versterkt door de voorgestelde nieuwe vloeiende bocht van de Boerhaavelaan naar de Van Stolberglaan. Bij nieuwbouw van een beperkt aantal woningen aan de Boerhaavelaan kan aanpassing van de Van Stolberglaan tot 30 km gebied (met bijbehorende weginrichting) zorgen voor een veel aantrekkelijker woongebied zonder doorgaand verkeer. De kinderen die in het Entreegebied komen te wonen, moeten immers ook naar de scholen in Driemanspolder.	In de MER effectenstudie verkeer en vevoer wordt bij het kopje “effect omliggende wijken” aangegeven dat op wegen richting het Dorp (zoals Oranjelaan, Paltelaan en Van Stolberglaan. Nader onderzoek moet aangeven of maatregelen noodzakelijk en zo ja welke. Daarbij wordt ook gekeken naar de effecten als gevolg van voorstellen uit de Ruimtelijke Structuur Zoetermeer 2040, zoals 50 km/u op de gehele H-structuur. Voor reactie op de Boerhaavelaan wordt verwezen naar beantwoording zienswijze 3.23.1 en 3.32.13
3.44.5	In de plannen wordt voorzien in een goede noord-zuidontsluiting voor het langzaam verkeer door een vrij liggend fietspad aan de oostkant van de Afrikaweg. Helaas is nog geen besluit genomen over de aansluiting van dit fietspad na de kruising met de Van Leeuwenhoeklaan en verder. Evenmin is voorzien in de aansluitingen van de oost-westverbindingen binnen het plangebied op dit fietspad langs de Afrikaweg, dat hoger ligt dan de omliggende wijk. De noodzakelijke uitwerking heeft volgens indiener nog invloed op de doorstroming op de Afrikaweg en het kruispunt met de Van Leeuwenhoeklaan.	Voor beantwoording zie zienswijze 3.32.14 en 3.32.19. De uitwerking van de fietstructuur is ook terug te vinden in het schetsontwerp voor de openbare ruimte (dat ter kennisname bij de stukken is gevoegd).
3.44.6	Het instrument Interimwet Stad en Milieubenadering is volgens indiener specifiek bedoeld om vooruitlopend op een te zijner tijd te verbeteren milieusituatie alvast een beoogde verandering van de omgeving in gang te kunnen zetten. In het geval van Entree is hiervan geen sprake. De geluidsituatie zal op termijn niet verbeteren. In tegendeel, deze zal tenminste gelijk blijven of verder verslechteren als gevolg van meer auto- en treinverkeer. Toepassing van de Interimwet Stad en Milieu is daarom niet mogelijk, hetgeen consequenties heeft voor de bouwplannen langs de A12 en de achterliggende bebouwing in het Entreegebied.	De gemeente is in tegenstelling tot indiener van mening dat voldaan wordt aan de eisen van zwaarwegende belangen (opvolger Interimwet Stad en Milieubenadering onder de Omgevingswet) en heeft dat gemotiveerd in het Omgevingsprogramma en bijbehorende (geluid)onderzoeken.
3.44.7	Indiener concludeert ten aanzien van verkeer en de daarmee gerelateerde geluidbelasting en verslechtering van de luchtkwaliteit is, dat met de veelheid aan cijfers en berekeningen de toekomstige problemen worden weggeschreven. Er wordt	De onderzoeken die aan het besluit tot vaststellen van het bestemmingsplan ten grondslag liggen, zijn in overeenstemming met de daaraan gestelde (wettelijke) eisen opgesteld. De gemeente bestrijdt dan ook dat met deze onderzoeken

	bovendien onvoldoende rekening gehouden met het gedrag van gebruikers (logische routekeuzes) en de invloed van de omgeving (50 km wegen, asfalt, gelijkvloerse spoorwegovergang). Het zal niet de eerste keer zijn dat door optimistische berekeningen vooraf na realisatie van nieuwbouwplannen grote verkeersproblemen blijken, die achteraf slechts met dure maatregelen hersteld kunnen worden (zie bijvoorbeeld Mali of the Netherlands in Leidschendam). Indiener vindt dit optimisme niet aanvaardbaar.	toekomstige problemen worden weggeschreven. Dit wordt ook bevestigd in de geactualiseerde onderzoeken voor het ontwerp Omgevingsprogramma. Op het planMER en bijbehorende onderzoeken wordt een onafhankelijk advies van de commissie mer uitgebracht. Dit advies wordt bij de vaststellingsprocedure betrokken.
3.44.8	Ten aanzien van windhinder (met name ter hoogte van de doorgangsroute van de Van Stolberglaan via Boerhaavelaan naar het graffiti tunneltje) heeft indiener zorgen ten aanzien van windhinder. Smalle doorgangen langs beoogde hoogbouw zijn in het algemeen windgevoelig.	Ten aanzien van het aspect wind wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 3.25.1.
3.44.9	De natuurwaarden staan volgens indiener onder druk. Het zou de gemeente sieren grote bomen zo veel als mogelijk te handhaven. Bestaande populaties (vleermuizen, buizerds) zullen lijden onder de bouwwerkzaamheden en het is zeer afwachten wat er voor terug komt.	Entree wordt een nieuwe wijk met een relatief hoge dichtheid. Het is daarom belangrijk, voor zowel nieuwe bewoners als omwonenden, dat de nieuwe openbare ruimte een prettige plek wordt om te verblijven. De aanleg van groen heeft daarin een grote rol. Waar mogelijk wordt de openbare ruimte zoveel als mogelijk groen ingericht en wordt de ecologische kwaliteit versterkt. De afgelopen jaren zijn er veel bomen gekapt, voornamelijk vanwege ziekte. Voor die kap is vooralsnog geen vervangende aanplant gedaan met oog op de start van Entree. Het ontwerp van de openbare ruimte in Entree gaat uit van het terugbrengen van minimaal het aantal bomen dat aanwezig was voor de kap. Hierbij gaat de gemeente uit van het referentiejaar 2020. De gemeente kan op dit moment nog niet exact voorzien hoe het definitieve ontwerp van Entree eruit komt te zien, maar er wordt wel gestreefd naar het aanbrengen van meer bomen dan voor de kap in Entree aanwezig waren. Het eindbeeld Entree bestaat qua bomen uit een mix van een deel bestaande en voornamelijk nieuwe bomen. Bestaande bomen worden waar mogelijk ingepast in het ontwerp van de openbare ruimte. Veel bestaande bomen zijn relatief oud, van deze bomen kan niet gegarandeerd worden dat die behouden kunnen worden tot het moment dat de eerste deelplannen worden opgeleverd. Voordat met bouwwerkzaamheden kan worden begonnen zal ecologisch onderzoek moeten worden uitgevoerd naar (effecten op) bestaande populaties van beschermde diersoorten. Als deze aanwezig zijn, zullen daar aanvullende maatregelen voor nodig zijn ter bescherming van het bestaan van de populatie.
	Ontwerpbestemmingsplan	
3.44.10	Naar verwachting treedt de Omgevingswet per 1 januari 2023 in werking. Het ligt volgens indiener dan ook in lijn der verwachting dat in het ontwerp-bestemmingsplan inzicht wordt gegeven hoe dit bestemmingsplan zich daartoe gaat verhouden. Dit is	Zoals bekend is in juni 2023 besloten om de bestemmingsplanprocedure voor Entree om verschillende redenen stop te zetten. Door de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1-1-2024 is gebruik gemaakt van het nieuwe instrument

	echter op geen enkele wijze inzichtelijk gemaakt. Indiener vindt dit een gemiste kans, omdat onder de Omgevingswet bijvoorbeeld met het instrument van een commissie voor omgevingskwaliteit een nieuwe mogelijkheid ontstaat voor integrale borging van omgevingskwaliteit tijdens de lange looptijd van het plan.	Omgevingsprogramma. De integrale borging van de omgevingskwaliteit vindt via verschillende sporen plaats. Op het gebied van milieu (o.a. verkeer en vervoer, geluid en lucht) vindt wettelijk verplichte monitoring plaats in het kader van de milieueffectrapportage (zie Hoofdstuk 9 MER). Hiervoor is een monitoringsplan opgesteld. Met het monitoringsplan bewaakt de gemeente of de in het MER opgenomen milieueffecten, niet significant afwijken ten opzichte van de werkelijke situatie. Door een periodieke monitoring kunnen op basis van de informatie die verkregen wordt, eventuele extra maatregelen getroffen worden om milieueffecten te mitigeren of aanpassingen door te voeren in de planambities. Op het gebied van beeldkwaliteit / ruimtelijke inpassing is daarnaast van belang dat de gemeente de Ontwikkelvisie, het Beeldkwaliteitsplan (BKP) en op termijn een verder uitgewerkt ontwerp voor de openbare ruimte heeft. Zoals aangegeven in deze documenten is voor bewaking van de kwaliteit van ontwikkelingen in Entree na vaststelling van het Omgevingsprogramma het Q-team Entree ingesteld. Het Q-team wordt ingezet om, over een langere periode, de ontwikkeling in goede banen te leiden en actief de kwaliteit te waarborgen. Dat is dus begeleiden, sturen en adviseren. Deze rol zorgt er voor dat het Q-team kan sturen op zowel kwaliteit als ambitie. Het Q-team begeleidt de ontwerpen van de afzonderlijke kavels én waarborgt de integrale afstemming op de ontwerpen van de naastgelegen kavels. Bovendien wordt de integrale afstemming tussen planontwikkeling op private kavels en inrichtingsplannen voor het openbaar gebied zo optimaal ingericht en de omgevingsskwaliteit geborgd. Het advies van het Q team zal met een officieel advies van de CRK worden bekrachtigd als advies aan het College.
3.44.11	Verkeersbestemming (= 50 km noordelijk deel Boerhaavelaan): Indiener ziet geen reden om hier een andere bestemming te leggen dan op de rest van de Boerhaavelaan (die in de bestemming Groen komt te vallen). Ook nu is met tijdelijke maatregelen een gedeelte van de Boerhaavelaan al ingericht voor 30 km, juist met het oog op de veiligheid van fietsers en voetgangers in de oost-westverbinding (schoolgaande jeugd). In principe gaat binnen de bebouwde kom 30 km per uur als standaard snelheid gelden, dus dat kan voor een nieuw woongebied waar wegen moeten worden aangepast dan ook beter meteen geregeld worden. Zoals eerder aangegeven is de route Boerhaavelaan - Stolberglaan in het voorgenomen plan nog steeds te aantrekkelijk om als doorgaande route te gebruiken, met opstroping als gevolg van de spoorwegovergang. Nu is er sprake van 9700 mvt/etmaal dat stijgt naar 11.750 (bron geluidsonderzoek kaart 5) op de Juliana van Stolberglaan. Deze weg doorsnijdt de wijk Driemanspolder en ook dat deel van de wijk waar de leden van indiener wonen aan	Met de wijzigingen in de wegenstructuur wordt de Boerhaavelaan volledig als gebiedsontsluitingsweg 30 km/u ingericht.

	weerszijden van deze weg. Doel van het behouden van een leefbare wijk moet juist zijn het terug dringen van doorgaand autoverkeer.	
3.44.12	Groen: de bestemmingsomschrijving biedt volgens indiener onvoldoende waarborg voor voldoende groen, het kan net zo goed gebruikt worden voor parkeerplaatsen, bijvoorbeeld als blijkt dat om veiligheidsredenen elektrische voertuigen niet in de parkeerkelders mogen. De bestemming is volgens indiener veel te ruim omschreven, er zijn geen percentages verhard/onverhard opgenomen en er is geen verwijzing naar het structuurontwerp openbare ruimte opgenomen. Deze verwijzing dient alsnog opgenomen te worden, zodat dit structuurontwerp dezelfde status krijgt als het beeldkwaliteitplan. Dit ligt ook voor de hand met het oog op de Omgevingswet, waarbij de gemeente verantwoordelijkheid draagt voor omgevingskwaliteit in brede zin.	Het Omgevingsprogramma kent geen bestemmingen en bestemmingsomschrijvingen. Het schetsontwerp openbare ruimte dat ter kennisname bij het Omgevingsprogramma is bijgevoegd zal worden uitgewerkt tot een definitief ontwerp en is vervolgens leidend voor de inrichting van de openbare ruimte. De parkeerbehoefte van de nieuwbouw dient op eigen terrein opgelost te worden en niet in de openbare ruimte. Voor wat betreft de veiligheidsredenen om electrische voertuigen niet in parkeerkelders te parkeren wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.36.6
3.44.13	Indiener vraagt de bouwhoogten langs de A12 veel beter aan te laten sluiten op het poortgebouw en de Mandelabrug. De voorgestelde bouwhoogten langs het spoor zijn "on-Zoetermeers". Ook is er in deze omgeving onvoldoende inzicht op de aansluiting van de plannen voor het station op de nieuw geprojecteerde gebouwen, met alle risico's van dien voor de verblijfskwaliteit. Zo zullen de hoge gebouwen juist schaduw werpen op het in het structuurontwerp openbare ruimte opgenomen parkje nabij het Kinderen van Versteegplein.	Naar aanleiding van de zienswijzen en de actualisatie en verrijking in de Ontwikkelvisie zijn de bouwhoogten aangepast. In de spelregelkaart in de Ontwikkelvisie, zie paragraaf 4.2, is opgenomen per bouwblok wat de maximale hoogte van de gebouwen en hoogteaccenten zijn. De basishoogte bij het poortgebouw en de Mandelabrug is 20 meter. Langs het station en de A12 zijn hoogteaccenten varierend van 35 tot 70 meter mogelijk. Deze aangepaste hoogten zorgen voor een passende aansluiting op de Mandelabrug en het (FME) poortgebouw, dat ca 55 meter hoog is.
3.44.14	Indiener stelt de vraag: ‘als nog onduidelijk is wat je buurman gaat bouwen, hoe borg je dan dat er geen hinder ontstaat tussen de gebouwen op de verschillende kavels?’ In het structuurontwerp is (nog) niet vastgelegd wat slenter/verblijf/doorgangsgebied is en welke eisen per type gebied gelden voor het windklimaat, althans indiener heeft het niet in de stukken kunnen vinden. Het fietspad/fietsen langs hoge gebouwen blijft riskant en indiener waarschuwt voor het ontstaan van een tunneleffect van de Afrikaweg.	Ten aanzien van het aspect wind wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 3.25.1.
3.44.15	Indiener maakt zich grote zorgen over het werken met lage parkeernormen in het gebied. Als indiener het juist ziet, is er via het bestemmingsplan geborgd dat parkeren op eigen terrein is opgenomen als aparte bepaling (artikel 15 lid 1). Als tevens het exploitatieplan van toepassing is, dan zou elke woning in elk geval één eigen parkeerplaats hebben (4080 woningen en 4488 parkeerplaatsen). Essentieel is dat dit dan ook privaatrechtelijk bij verkoop/verhuur geregeld is in de contracten met een verplichte afname van die parkeerplaatsen. Onduidelijk is of de gemeente van plan is de parkeernorm nog te verlagen naar 75% (gemeentelijk parkeerbeleid met veronderstelde toekomst ideeën over deelauto's, maximaal gebruik van OV, et cetera). Gelijktijdig lijkt ook de gemeente het niet helemaal vanzelfsprekend te vinden dat nieuwe bewoners inderdaad in de eigen nieuwe wijk gaan parkeren. Dit valt af te leiden uit de mogelijkheid van regulering achteraf van parkeren in bestaande wijken. Dat betekent betaald parkeren en parkeervergunningen voor de huidige bewoners, waarbij	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2.4.

	de gemeente aangeeft hier alleen toe over te gaan als daarvoor draagvlak is. Indiener geeft aan dat we hiermee een fuik ingaan, want om parkeeroverlast te voorkomen is het niet waarschijnlijk dat andere oplossingen mogelijk zijn. Immers alleen bij de invoering van betaald parkeren in de bestaande wijken kan vastgelegd worden dat huurders/kopers van nieuwe woningen in het Entreegebied niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat. Ook hier lijkt sprake van geforceerd optimisme in de plannen en daarom moeten er vooraf voldoende waarborgen worden geboden dat dergelijke maatregelen achteraf niet nodig zijn.	
3.44.16	Voorwaardeliike verplichtingen voor windhinder, schaduwwerking en soortenbescherming moeten waarborgen dat op deze onderwerpen aan eisen wordt voldaan die de kwaliteit van de omgeving ten goede komen. De verplichtingen op het gebied van windhinder en soortenbescherming zien volgens indiener echter alleen op het doen van onderzoek, maar bieden geen norm vooraf.	De aspecten windhinder, schaduwwerking en soortenbescherming vormen onderdeel van het nieuwe Omgevingsprogramma. In het bijbehorend MER zijn deze onderdelen op het niveau van het plangebied onderzocht en de uitkomsten van deze onderzoeken zijn verwerkt in het MER en het Omgevingsprogramma en bijbehorende stukken. Het is niet mogelijk om in het Omgevingsprogramma voorwaardelijke verplichtingen op te nemen, zoals dat kon in een bestemmingsplan. Bij de uitwerking in plotsgewijze vergunningen worden deze onderdelen meer in detail onderzocht en verwerkt in de vergunningprocedure.
3.44.17	Karakteristieke bebouwing moet beschermd worden door het verplicht raadplegen van de commissie ruimtelijke kwaliteit. Indiener vraag zich af op welke wijze de kwaliteit van de plannen daadwerkelijk geborgd wordt. Het beeldkwaliteitsplan krijgt de status van welstandsbeleid, en daarmee een instrument voor de commissie ruimtelijke kwaliteit in het bewaken van de uitstraling van gebouwen. Minstens zo belangrijk is de verbinding met de openbare ruimte en het structuurontwerp openbare ruimte. Indiener stelt voor dit structuurontwerp dezelfde status te geven en plannen voor inrichting van de openbare ruimte en gebouwen in samenhang te beoordelen. En daarmee tevens de samenhang met onderwerpen als windhinder en toegankelijkheid te borgen. Vooruitlopend op de Omgevingswet kan een commissie omgevingskwaliteit hierin een duidelijke rol spelen. De status van een apart kwaliteitsteam of Q-team maakt de handhaving van beeldkwaliteitsplan en structuurontwerp openbare ruimte voor indiener weer onduidelijk. Ook op het gebied van cultuurhistorie zijn de bepalingen mager: alleen onderzoek doen is niet voldoende om bepaalde kwaliteiten te behouden. Welke afwegingen worden daarin gemaakt?	Zie ten aanzien van de opmerking van indiener over het behoud van cultuurhistorisch waardevolle panden de beantwoording 3.32.25. In aanvulling daarop wordt opgemerkt dat de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) bij elke individuele ontwikkeling zal worden geraadpleegd. Tijdens het ontwikkelproces zullen de ontwikkelaars begeleid worden door het Q-team. Hierbij zijn zowel de Ontwikkelvisie als het Beeldkwaliteitsplan de basis voor de advisering en de toetsing. In deze stukken is ook uitgebreid ingegaan op de relatie tussen de nieuw te realiseren bebouwing en de openbare ruimte. In de Effectstudies van het MER is nader inzicht gegeven in aspecten als windhinder en bezonning. De effecten van de te realiseren bebouwing zal bij de ontwikkeling van de diverse plots verder concreet bij de aanvragen BOPA's in beeld moeten worden gebracht.
3.44.18	Als bijlage bij deze zienswijze zijn enkele foto's van google streetview bijgevoegd van de Schipholweg in Haarlem. Ook dit is volgens indiener een 50 km weg in stedelijk gebied met dezelfde breedte tussen de gevels als de Afrikaweg in de plannen van Entree. Met het voorgestelde bestemmingsplan is een dergelijke uitstraling van het gebied net zo goed mogelijk als hetgeen met de foto's uit het masterplan en beeldkwaliteitsplan wordt beoogd. Volgens indiener is een jarenlange stevige inzet vanuit de gemeente en de commissie ruimtelijke kwaliteit noodzakelijk om de beoogde beeldkwaliteit te behalen.	Een van de essenties van de Ontwikkelvisie Entree is de ontwikkeling van de stadsstraat: hierbij is de Afrikaweg de ruggengraat van het plan. De ommekeer maakt van de Afrikaweg een stadsstraat met een aangename stedelijke openbare ruimte die niet primair bedoeld is voor doorgaand verkeer maar in eerste instantie voor verblijf en voor langzaam verkeer, wat hoort bij het maken van adressen aan de straat. Gebouwen staan aan de straat, in de rooilijn, met hun 'gezicht' naar de straat. De Ontwikkelvisie bevat daarom een stelsel van goede randvoorwaarden om de stadsstraat tot een succes te maken. Hierop zal in de planvorming worden gestuurd.

	 	De gemeente (h)erkent de stevige inzet die nodig is vanuit de gemeente en de CRK en hebben dit ook in het proces van de verdere ontwikkeling geborgd.
3.44.19	De diversiteit van het woningbouwprogramma en de oppervlakte van woningen speelt een belangrijke rol om de leefbaarheid van de wijk op peil te houden. Hierover maakt indiener zich zorgen, omdat de Entree ook uitstraling naar het deel van de wijk van indiener (Driemanspolder) zal hebben. Indiener geeft het volgende mee aan voorstellen om de leefbaarheid van de wijk beter te borgen: 1. Grootte van woningen: in het exploitatieplan is als uitgangspunt genomen een woning van tenminste 78 m2, indiener vraagt dit op te nemen in het bestemmingplan. 2. Indiener ziet geen waarborgen en regels voor de kwaliteit van de woningen, zoals aanpasbaarheid van woningen voor bijzondere doelgroepen, levensloopbestendigheid, ruimte voor scootmobielen, ruime balkons, collectief gebruik van binnenterrein (daktuinen).	Met betrekking tot grootte van de woningen en levensloopbestendigheid zie antwoord onder 3.38.1. In lijn met de daarin opgenomen bandbreedten zijn ook de privaatrechtelijke afspraken met de ontwikkelende partijen gemaakt. Daarnaast is de gemeente ook zelf eigenaar van een aantal plots in Entree. Het Omgevingsprogramma borgt – ook via een monitoringsplan – dat de gebiedsontwikkeling volgens de opgestelde ambities ook daadwerkelijk uitgevoerd wordt. Tijdens het particpatieproces zijn diverse wensen en inzichten opgehaald van verschillende doelgroepen als het gaat om de woonproducten. Deze zijn terug te lezen in het participatieverslag. In de ontwikkelvisie zijn diverse zaken opgenomen over de woningen.

	3. Diversiteit van het bouwprogramma, zoals bouwen door corporaties (en daarmee duurzaam borgen van voldoende sociale woningen van goede kwaliteit en grootte), is niet geborgd. De instrumenten hiervoor, zoals het opstellen van een gemeentelijke doelgroepenverordening en op basis daarvan opnemen van afdwingbare bepalingen in het bestemmingsplan, zijn niet benut. 4. De bestemmingsplanbepalingen maken een grote diversiteit aan voorzieningen mogelijk, zowel commercieel als maatschappelijk. Maar deze bepalingen dwingen de komst daarvan nog niet af. Daarmee ontstaat volgens indiener onzekerheid over de komst van voldoende maatschappelijke voorzieningen, zoals scholen, huisartsen, buurtruimte, culturele voorzieningen, fysiotherapie en overige zorg. Uit de stukken blijkt niet dat deze voorzieningen al voldoende in de omliggende wijken aanwezig zijn, althans indiener heeft het hier niet uit af kunnen leiden.	Op het gebied van punt 3 en 4 worden afspraken gemaakt met de grondeigenaren binnen de kaders van de ontwikkelvisie en omgevingsprogramma. Deze afspraken worden vastgelegd in de anterieure overeenkomsten.
	Gevolgde procedure	
3.44.20	Pas nu kan indiener zicht tot u richten met deze zienswijze. De Gemeenteraad heeft weliswaar al verschillende malen over de planontwikkeling rondom de Afrikaweg gesproken. Ook zijn diverse besluiten genomen, zoals over de visie en over het masterplan. Omwonenden hebben op verschillende momenten overleg gevoerd met de gemeente over de planontwikkeling. De effecten van de beoogde ontwikkeling op de omgeving zijn echter pas nu met het MER in de volle breedte zichtbaar. Sterker nog, het blijkt dat de autonome ontwikkeling al zodanige effecten heeft, dat indiener zich zorgen maakt over de leefkwaliteit in Zoetermeer en in de wijk Driemanspolder op de langere termijn. Plannen dienen volgens indiener gericht te zijn op het verbeteren van die leefkwaliteit en het milieu, en het bouwen van 4500 woningen maakt de bestaande problematiek en de verwachte verslechtering in 2040 tot een situatie die echt meer is dan "een beetje erger dan de autonome ontwikkeling". Met de bouw van 4500 woningen (en na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid 5700 woningen) komen meer inwoners van Zoetermeer in een ongezondere leefomgeving te wonen en zullen omwonenden met de gevolgen geconfronteerd worden. Indiener hoopt en vertrouwt er dan ook op dat u de planontwikkeling van de Entree in de volle breedte beschouwd en de leefkwaliteit en gezondheid van de huidige én toekomstige inwoners van Zoetermeer daadwerkelijk serieus meeweegt voordat wordt ingestemd met een zo grootschalige en intensieve bebouwing in de wijk van indiener.	In het Omgevingsprogramma en het bijbehorend planMER is in de volle breedte onderzoek gedaan naar de effecten van de gebiedsontwikkeling Entree. In de beoordeling is zowel naar het plangebied zelf als naar ruimtelijke uitstraling naar de omgeving en omliggende wijken (studiegebied) gekeken. Uit de onderzoeken blijkt dat de gebiedsontwikkeling binnen de bandbreedtes en uitgangspunten opgenomen in het Omgevingsprogramma tot uitvoering kan worden gebracht. Zie voor meer informatie hfst 6 van het Omgevingsprogamma.

3.45		**Beantwoording**
3.45.1	In het ontwerp beeldkwaliteitsplan staat vermeld dat voor de gebieden Centrum-West en Entree Stationsomgeving separate trajecten lopen die ”met de ontwikkeling van het middengebied en met de voor deze gebieden specifieke context worden afgestemd.”	In de uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte Entree, is deze fiets-/voetverbinding niet meer opgenomen.

	Desondanks staat er al op de afbeelding een looppad én fietspad met brug (verbreding)? over de Voorweg/wetering in de plannen, daarnaast een fietspad achter het huis van indiener langs (20210316-Structuurontwerp-Openbare-Ruimte-middengebied-Entree). Blijkbaar is er volgens indiener al voorgesorteerd op deze plannen zonder overleg met betrokkenen, ook de overburen, die dan ook dit fietspad langs hun huis (gemeentemonument evenals ons huis) zouden krijgen, zijn niet gekend in deze plannen. Enige jaren geleden is er een beeldkwaliteitsplan gerealiseerd naast aanduiding 'beschermd stadsgezicht' voor de Voorweg, deze nieuwe plannen lijken niet daarmee te stroken, daarnaast moeten indiener nu al geregeld de rommel die voorbijgangers in of over de haag gooien opruimen, dat gaat er niet beter op worden als indiener ook aan de zijkant van het huis / terras voorbijgangers krijgen wat ook een inbreuk zou zijn op de privacy. Ten slotte is er volgens indiener een uitstekende verbinding naar het Stadshart voor voetgangers en fietsers, slechts 100 meter verderop.	Het is niet uitgesloten dat in de verre toekomst toch het plan voor een nieuwe fiets-/voetverbinding weer actueel wordt ter verbetering van de fietsverbinding tussen Rokkeveen en de Binnenstad. Maar daarvoor is het noodzakelijk dat eerst het gebied Europaweg / Centrum-West een andere inrichting krijgt. Daar zijn echter nog geen concrete plannen voor.

3.46		**Beantwoording**
	Indiener is niet tegen het feit om met dit ontwerp bestemmingsplan Entree Midden te komen tot een nieuwe stedelijke ontwikkeling en dus de bestemming kantoren naar wonen, commerciële en maatschappelijke functies te wijzigen. Indiener is zich er van bewust dat deze transformatie nodig is om te voldoen aan de grote woningvraag en vindt het prima dat Zoetermeer daarop een antwoord probeert te vinden en dus het woningtekort daarmee probeert op te lossen. Indiener heeft wel bezwaar tegen een groter aantal woningen boven de 4500. Daarom dringt indiener in ieder geval aan op het niet opnemen van de wijzigingsbevoegdheid en het begrenzen van het aantal woonheden tot het genoemde maximum van 4.500. Tegelijkertijd is een integrale aanpak noodzakelijk (community building), waarbij de toekomstige ontwikkelaars en de bewoners en instanties van de aangrenzende wijken direct betrokken moeten zijn. Zonder een dergelijke aanpak kan de Entree het 'welkom' worden voor grote zorgen. Indiener zal dit in zijn Zienswijze verder toelichten.	Ten aanzien van het aspect Programmering wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.2.6.
	Ontwerpbestemmingsplan	
3.46.1	Indiener is het niet eens met het maximum aantal woningen dat met dit bestemmingsplan en eventueel met toepassing wijzigingsbevoegdheid wordt mogelijk gemaakt. Daar komen nog de kopgebieden bij. In totaal gaat het op een smalle strook met een oppervlakte van nog geen vierkante kilometer om totaal maximaal circa 7.500 woningen. En dat is voor zo'n smalle strook volgens indiener veel te veel en zal tevens leiden tot een leefomgeving die niet meer voldoet aan de eerdere uitgangspunten zoals	Ten aanzien van het aspect Programmering wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.2.6.

	die via de vele gehouden sessies uiteindelijk in het inspiratieboek zijn verwoord. Ook zal dit gevolgen hebben voor alle andere functies dan wonen zoals commerciële en maatschappelijke functies en overige bedrijvigheden waarover in het inspiratieboek is geschreven en welke volgens het ontwerp bestemmingsplan nog meer worden benoemd. Met deze uitbreiding, zoals vermeld staat in document b_NL.IMRO.0637.BPOO111-0002_tb3b bladzijde 8 punt 1.4.2, zal dat volgens indiener tot hogere gebouwen leiden waardoor aansluiting op de omgeving niet meer past.	
3.46.2	Uitbreiding naar meer dan 4500 woningen zal volgens indiener leiden tot uitbreiding van verschillende behoeften. Opschalen zal tot gevolg hebben dat mogelijke andere ruimten voor commerciële en maatschappelijke functies (detailhandel, dienstverlening, bedrijven, culturele voorzieningen etc.) en parkeervoorzieningen ook vergroot zullen moeten worden. Meer woningen en voorzieningen zal een extra aanslag betekenen op de openbare ruimten, inclusief het voorgenomen besluit om in het kader van de klimaatverandering dit gebied voor te bereiden op grote hoeveelheden op te vangen regenwater en is volgens indiener strijdig met de Structuurnota Openbare Ruimte (SOR).	Ten aanzien van het aspect Programmering wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.2.6.
3.46.3	Voor Zoetermeerse begrippen zal dan de Entree een extreme woningdichtheid gaan krijgen. Een dergelijke schaalgrootte op zo'n klein oppervlak volgens indiener ongewenst vanwege alle daaraan verbonden consequenties voor de omgeving, bouwhoogte, extra commerciële en maatschappelijke voorzieningen voor parkeerruimten voor bewoners en bezoekers onder de wooncomplexen en toename van verkeer op de omliggende wegen die daar niet op zijn ingericht. En daarbij het gevolg van uitwijkend parkeergedrag, omdat volgens indiener parkeren in het gebied niet kosteloos zal worden voor zowel bewoners als bezoekers. Over hoge bebouwing en uitwijkend parkeergedrag is al reeds eerder het nodige geschreven aan zowel de projectleiding en de fractievoorzitters van de politieke partijen die zitting hebben in de huidige Gemeenteraad, griffie en/of het College van B&W. Velen hebben hier dus kennis van. Indiener verwijst naar eerder verzonden documenten.	Ten aanzien van het aspect Parkeren wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.2.4.
3.46.4	Hogere gebouwen zullen ten behoeve van de noodzakelijke inpandige vereiste parkeervoorzieningen leiden tot grotere noodzakelijke ruimte onder de gebouwen. Met als gevolg dat de noodzakelijke oppervlakte ten opzichte van bebouwing voor 4500 woningen met inpandig parkeervoorziening leidt tot een grotere oppervlakte bebouwing dan bij 4500 woningen. Dit gaat volgens indiener dan ten koste van de openbare ruimte. En dus de gewenste groenvoorzieningen en andere maatregelen die juist gepland zijn om klimaatgevolgen op te vangen, zoals waterbergingen en koeltegebieden met veel groen. Dit gaat volgens indiener ten koste van het uitgangspunt om de gewenste prettige leefomgeving/wijk te creëren en zal aanspraak maken op maximale kavel bouwruimte.	Het parkeren dient door de ontwikkelaars binnen de eigen plot gerealiseerd en opgelost te worden. Er zullen geen parkeeroplossingen worden gerealiseerd buiten de uiterste rooilijnen van de toekomstige bebouwing aan het Bredewater en de Boerhaavelaan. Alleen de bestaande openbare parkeerplaatsen aan het Bredewater komen grotendeels weer terug in de vorm van langsparkeerplaatsen. De Groene Kraag rondom Entree blijft intact. Voor parkeren zie verder beantwoording zienswijze 2.2.4

3.46.5	Met betrekking tot bouwhoogte geeft indiener aan dat aan de westzijde van het plangebied de bouwhoogte moet voldoen aan de uitspraak van de Raad van State aangaande de bouwhoogte zoals deze meermaals in diverse stukken van indiener staan vermeldt. Indiener verwijst naar de documenten die eerder zijn toegezonden en opgenomen bij de bijlage bij de zienswijze. In dit betreffende document wordt verwezen naar de uitspraak RvS 200101551/1 d.d. 20 maart 2002 punt 2.5. en tb_NL.IMRO.637.BP0030-0002_1. Bijlage: werking van de 30 graden regel & 30 graden profiel ontwikkellocatie "Kop Bredewater". Er wordt van uitgegaan dat het niet uitmaakt voor de RvS of het om een kantoorgebouw of een gebouw met woningen zal gaan. Een gebouw is een gebouw en zal dan ook moeten voldoen aan die uitspraak. Ook in de zienswijze op het Startdocument is daar naar verwezen. Zie punt 11.16. Zienswijze Startdocument Entree.2020.04.21.DEF.GH.H7.pdf punt 2 en punt 11.4. RvS 200502156/1 punt 2.5.2. en 2.5.3.d.d. 8 maart 2006. Feitelijk geldt deze uitspraak volgens indiener voor het gehele Bredewater. Dit is aangedragen ter voorkoming van mogelijke bezwaarschriften en vervolgprocedures, die de ontwikkeling en bouw er van ernstig kunnen verstoren.	Zie beantwoording onder 3.42.6
3.46.6	Indiener heeft meerder malen gewezen op de problematiek als gevolg van uitwijkend parkeergedrag vanuit de Nieuwe Entree tijdens diverse bijeenkomsten. Verder verwijst indiener naar verschillende documenten die eerder zijn verzonden naar de gemeente en hetgeen daarin geschreven is over parkeeroverlast a.g.v. uitwijkend gedrag voor de omliggende wijken en met name voor Meerzicht/Waterbuurt. In het betreffende document is ook een voorstel opgenomen die recht doet aan eerder genoemde uitspraak van de RvS indien het Bredewater alsnog gereconstrueerd dient te worden waardoor de betreffende 81 parkeerplaatsen zouden worden opgegeven. Een deel van de daar weergegeven tekst volgt hierna: *"Met betrekking tot de noordzijde blijft onveranderd een aantal van ca. 310 parkeerplaatsen die verdwijnen, waaronder de parkeerplaatsen aan het Bredewater, voor de kantoren 24 en 26 (ca. 81 stuks). Daarover heeft zich in het verleden al een behoorlijke communicatie slag afgespeeld. Uiteindelijk heeft dit tot een toezegging/besluit van voormalige college van B&W (gedaan door voormalig wethouder J. Fijen tijdens inspraakavond, datum is niet meer te achterhalen (2003 of 2004) geleid en is uiteindelijk ook tot uitvoering/realisatie gekomen. De afgelopen jaren van af 2017 is hier ook meermaals tijdens bijeenkomsten en schriftelijke communicatie op gewezen. Ook in de Zienswijze is hier op ingehaakt. Ook hier liggen uitspraken van de RvS aan ten grondslag.* *Zie bij punt 11.15. Zienswijze Startdocument Entree.2020.04.21.DEF.GH.H7.pdf punt 2 en 11.4.RvS 200502156/1 punt 2.5.2. en 2.5.3.d.d. 8 maart 2006, en 11.6. Mailcorrespondentie* *Er bestaat dus een historische achtergrond die geleid heeft dat deze parkeerplaatsen hier, bij Bredewater 24 en 26, gerealiseerd zijn.".*	Ten aanzien van het aspect Parkeren wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.2.4. Ten aanzien van de parkeerplaatsen aan het Bredewater zie het antwoord onder 3.46.4.

	Daarnaast zal als gevolg van opschalen naar woningen boven de 4500 en daarmee in verband staande uitbreidingen van allerlei activiteiten de parkeerdruk van werknemers evenredig toenemen, hetgeen een ongewenst effect zal hebben op het parkeergedrag. Dit zal zich dan volgens indiener ook verplaatsen richting de aanliggende wijken hetgeen onwenselijk is. Het uitwijkend parkeerprobleem zal alleen maar toenemen indien de plannen met betrekking tot het Stationsgebied ook tot uitwerking komen. In totaal zal er dan in beide plangebieden zo'n 475 openbare parkeerplaatsen verdwijnen die gecompenseerd moeten worden. Ook daar is al in een eerder document, bij u bekend, het nodige over weergegeven. Indiener verwijst naar eerder genoemd document. Voorstel uit: document 1.15. 5. Reactie Participatie document PDOE. casefile. GH. H7. 02.02.2022. DEF.pdf d.d. 2 februari 2022 verzonden naar alle fractievoorzitters, griffie en projectleiders . *Het betreft het gebied op afbeelding SOR, gelegen tussen iets voor in/uitrit Groenewater en de kop van het Bredewater. Wanneer, in het kader van de herinrichting van de openbare ruimte in dit gebied daartoe overgegaan wordt, hetgeen volgens indiener kapitaalvernietiging is gelet het feit dat het pas 8 jaar geleden is dat het Bredewater voor veel geld heringericht is, is de oplossing van indiener om het genoemde tracé gelegen tussen in/uitrit Groenewater en de kop van het Bredewater in rechte lijn aan te laten sluiten op tracé Meerzichtlaan –("schuine drop vlak) in/uitrit Groenewater.* *De parkeerplaatsen gelegen voor de nummers 24 en 26 kunnen dan verplaatst worden naar de westkant van het tracé in lijn met de reeds bestaande 81 parkeerplaatsen tussen Ganzewater – in/uitrit Groenewater en aansluiten aan het plantsoen gelegen aan de tuinen van de woningen Kooienswater- Korfwater (huidige bewoners en hun gasten maken ook gebruik van de huidige voorziening). Met deze oplossing is er weer voldaan aan de uitspraken van de RvS en de besluiten van een eerder college. Ook wordt door het gebruik van de bewoners van het Korfwater de parkeerdruk in de omgeving van het Korfwater ontlast. Tevens hier (gratis) parkeervergunning en max 3 uur kaartparkeren invoeren (voor de gehele Waterbuurt) , ook voor de reeds aangehaalde 81 parkeerplaatsen, zoals reeds eerder is voorgesteld.* *Voor de verkeersveiligheid moet dan de uitrit zodanig ingericht en opgehoogd worden, dat deze, ondanks de 30 km zone, de snelheid afremt en er tevens door vrachtwagens en auto's met caravans makkelijk het Groenwater in- en uitgereden kan worden, gelijk de huidige situatie, waar over ook al het nodige te doen is geweest. Zie 11.19. communicatie met wijkteam Meerzicht d.d.29 november 2019 en 20 mei 2020 van Beleidsmedewerker Verkeer Gemeente Zoetermeer afdeling Stadsbeheer.* *Overlast door parkeren van bedrijfsbusjes/-auto's vrachtwagen(tjes) in de aangrenzende wijken is op te lossen door aan de Boerhaavelaan (zijn 3 rijbanen en een middenberm, dus ruimte genoeg) een tijdelijke parkeergelegenheid in te richten totdat*	

	de betreffende openbare ruimte opnieuw ingericht wordt. Dit voorkomt dus parkeeroverlast in de aanliggende wijken Meerzicht en Driemanspolder. Wel zal een veilige bereikbaarheid van woningen, hotel en het stationsgebied gewaarborgd moeten worden. Tevens zou van hier een pendel naar bouwlocaties kunnen gaan.	
3.46.7	Met verwijzing naar bijlage 21 MER Verkeer en vervoer blz 27 hoofdstuk 5.6. Omvang, bereikbaarheid en functioneren en parkeervoorziening geeft indiener ook hier zijn zienswijze weer. Daar staat: *"De ontsluiting van de parkeervoorzieningen zal in alle situaties vanaf de Boerhaavelaan en Bredewater plaatsvinden. Het enige verschil tussen referentiesituatie en de twee plansituaties is dat bij de plansituaties de ontsluiting van de parkeervoorzieningen vanaf de Boerhaavelaan en Bredewater ook vanaf de nieuwe parallelwegen van de Afrikaweg worden ontsloten. Hierdoor zal een betere verdeling van de parkeerstromen over Entree tot de mogelijkheden behoren."* Volgens indiener is dit niet juist. Aan de kant van het Bredewater vindt de ontsluiting van de parkeervoorzieningen alleen vanaf het Bredewater plaats in verband met het feit dat het hoogteverschil tussen Afrikastraat en Bredewater de ontsluiting via de ventweg onmogelijk maakt. Dit betekent dat al het verkeer van de woningen aan de westkant van de Afrikastraat via het Bredewater zal gaan. Dit zal tot een aanmerkelijke toename van verkeersbewegingen leiden waarop het Bredewater niet berekend is en dus onwenselijk is. Dit betreft ook alle gevolgen die leiden to meer verkeer a.g.v. uitbreiding van zaken zo als reeds eerder in de zienswijze is weergegeven.	Door de aanpassingen van het plan voor Entree wordt de ontsluiting van zowel het parkeren en laden/lossen in principe geleid via het Bredewater en de Boerhaavelaan. Daar komen dus de ingangen naar de parkeergarages. Bij de verkeersberekeningen is rekening gehouden met deze ontsluiting van het parkeren.
3.46.8	Verder staat op diezelfde bladzijde vermeldt*: "Tijdens de realisatie van de voorgenomen activiteit (Bouwfase) is sprake van tijdelijke effecten. Een deel van de bestaande parkeervoorzieningen komen te vervallen en nieuwe parkeervoorzieningen worden aangelegd. In deze tijdelijke situatie krijgen diverse gebruikersgroepen te maken met een variërend aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar is en variërende locaties waar geparkeerd kan worden. Deze gebruikersgroepen zijn de huidige gebruikers van de parkeerplaatsen op de kantoorlocaties. Vanwege huidige leegstand in een deel van de huidige kantoren en verdere sloop is de verwachting dat in de tijdelijke situatie voldoende* *parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor de gebruikersgroepen."* Indiener is het met de weergave dat onder de huidige gebruikers alleen gebruikers van kantoorlocaties worden verstaan niet eens. De parkeergelegenheid ca. 81 plaatsen, gelegen voor de huidige nummers Bredewater 24 en 26, worden ook gebruikt door OV-parkeerders en bewoners en hun bezoekers van Kooienswater - Korfwater. Indiener verwijst hierbij naar diverse documenten waarin al het nodige geschreven is naar aanleiding van te verwachten uitwijkend parkeergedrag en de uitspraken tijdens de buurtbewoners informatie bijeenkomst Entree van 8 juni en 14 september 2017 zijn gedaan en indiener haalt aan*: 'Bij de presentatie van deze plannen is er n.a.v. de*	Zie beantwoording onder 2.2.4.

	discussie en vragen over te verwachten uitwijkend parkeergedrag door aanwezige vertegenwoordigers van en namens de gemeente uitdrukkelijk verzekerd en uitgesproken dat: indien als gevolg van dit plan er uitwijkend parkeergedrag ontstaat dan mag dit uitwijkend parkeergedrag niet afgewenteld worden op de schouders en ten laste komen van de bewoners van de aanliggende wijken (w.o.Waterbuurt). Dus dat betekent: geen betaalde parkeervergunningen, dit werd bevestigd. Helaas staan deze uitspraken nergens genoteerd, maar zijn weldegelijk gedaan'. En ook bij en tijdens verdere sessies over de nieuwe wijk de Entree is dit meermalen herhaald. De genoemde parkeerplaatsen bij Bredewater 24 en 26 zijn een compensatie uit eerdere besluiten en toezeggingen van een eerder College van B&W naar aanleiding van een uitspraak van de raad van State. Indiener gaat er dan ook vanuit dat deze genoemde gecompenseerde parkeerplaatsen 1 op 1 terugkomen aan de westkant van het Bredewater zoals voorgesteld. Daarmee wederom is voldaan aan eerdere uitspraak van de Raad van State.	
3.46.9	Verder komt indiener tot de conclusie dat er in bijlage 3 MER DEEL A Hoofdlijnen van het op bladzijde 62 het volgende staat: *"Parkeren* *Zowel in de referentiesituatie als de toekomstige situatie geldt dat het parkeren opgelost moet worden op de eigen ontwikkelkavel. Dit betekent dat voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen gerealiseerd moeten worden, bij voorkeur onder het maaiveld en uit het zicht. Het gaat om duizenden parkeerplaatsen voor auto en fiets, bij volledige invulling van het gebied. De ontsluiting van de parkeervoorzieningen vindt net als in de referentiesituatie plaats vanaf de Boerhaavelaan en Bredewater. Aanvullend is er in Entree ook een ontsluiting vanaf de nieuwe parallelwegen van de Afrikaweg. Hierdoor zal een betere verdeling van de parkeerstromen over Entree tot de mogelijkheden behoren. Dit is echter een zeer beperkt lokaal positief effect.* *Per saldo worden zowel de voorgenomen activiteit als de variant maximale opnamecapaciteit voor parkeren neutraal (0) beoordeeld."* Indiener constateert dat hetgeen hierboven bij zienswijze 46.7 in de bijlage 21 MER Verkeer en vervoer blz 27 hoofdstuk 5.6. Omvang, bereikbaarheid en functioneren en parkeervoorziening, niet met elkaar in overeenstemming is en dat ook de toegepaste berekeningswijze betrekking hebbende op dit hoofdstuk niet klopt ook al omdat de berekeningen zijn geënt op de rekenmethode AERIUS2019 en eerder, dus niet op AERIUS2022 welke berekeningsmethode vanaf 13 januari 2022 van toepassing is. Deze nieuwe rekenregels gaan uit van een straal van 25 kilometer in plaats van 5 km. Indiener stelt dat hij nu in zijn beoordeling van de MER moet uitgaan van niet juiste uitgangspunten en derhalve vindt dat beoogde procedures uitgesteld moeten worden totdat de juiste rekenmethode heeft plaatsgevonden en het duidelijk is welke effecten dit heeft op de Natura2000 gebieden die dan binnen de straal van 25 kilometer liggen	Zie beantwoording 3.42.15.

	en welke compenserende maatregelen er dan, indien niet aan de vereisten kan worden voldaan, getroffen moeten worden en wat dit voor effect heeft op alle plannen en de uitvoering daarvan.	
3.46.10	Indiener verwijst voor deze zienswijze naar tekstpassages uit bijlage 25, Hoofdstuk 5 blz 87 e.v.: Cultuurhistorische waardevolle panden inzake het gebouw De Mammoet. Indiener heeft naar aanleiding van de samenvattende waardering (blz. 90) de navolgende aanvulling. Het pand is voor bijna 95% door allerlei activiteiten bezet. Naast het feit dat dit een zeer bijzonder pand is voldoet het aan vele behoeften. Ook daar is al eerder in de zienswijze van indiener op het Startdocument Entree.2020.04.21.DEF.GH.H7 het nodige over opgemerkt, zoals: *"Op 12 november 2018 is motie 1811-38 D66 aangenomen. Vrij vertaald is daarin aangegeven dat Zoetermeer panden die het tijdbeeld van haar recente geschiedenis kunnen weerspiegelen moet koesteren.* *Mijn zienswijze is dat één van die bedoelde panden in het plangebied van de Entree staat: het gebouw Business Center De Unie, een typisch jaren '80 gebouw. Groot in oppervlak, maar klein gemaakt door geleding door bijvoorbeeld de diverse hoogtes van de verdiepingen. Een gebouw met structuralistische kenmerken zoals de herhaling van eenheden tot groter geheel, aandacht voor ruimtewerking met vides en een prominente plaats van de trappen. Om het individu zijn eigen plek in de ruimte te geven, is door de architect ook veel aandacht besteed aan het interieur van het gebouw.* *De collectieve ruimte in het interieur is vormgegeven als een overdekte pleinruimte en op de verdiepingen vallen de mooie details op: houten kastenwanden, trapleuningen en speciale verlichting. Opvallend zijn de kleur en het materiaalgebruik (gebogen geelgroene borstweringen) en de glazen liftpartij. Een gebouw dat qua vormgeving, architectuur bij uitstek behouden dient te worden en dus in mijn zienswijze niet verloren mag gaan.* *Indiener roept het College van B&W dan ook op om dit gebouw op te nemen in de uitvoering van de plannen, doet hiermede ook een oproep aan de gemeenteraadsleden om dit gebouw voor Zoetermeer te behouden.* *Indiener van deze zienswijze weet dat er steun is bij bewoners in de wijk Meerzicht Waterbuurt Laagbouw. Roept dan ook om in samenspraak tot behoud van dit karakteristieke pand over te gaan."* Indiener vindt dat dit pand behouden dient te worden als bewijs van bijzondere architectuurhistorische waarde uit de bouwperiode van de 70-80-er jaren van de vorige eeuw.	Zie beantwoording onder 3.32.25
3.46.11	Als gevolg van boven de 4500 woningen bouwen zal volgens indiener dit ook een negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. Dit mede door een veel hogere verkeersintensiteit a.g.v. uitbreiding noodzakelijke voorzieningen. Door dichtere	Zie beantwoording 3.23.5.

	bebouwing zal tot maximale kavel grootte gaan benutten waardoor opname door beoogde groenvoorzieningen tot een minimum beperkt zullen worden. Dit is volgens indiener ook strijdig met de SOR, die namelijk uitgaat van maximale leefbaarheid en groen. Ten aanzien van dit onderzoek stelt indiener dat indien er overgegaan wordt tot bouwen boven de 4500 woningen de luchtkwaliteit er niet op zal vooruitgaan omdat bij meer bewoners en activiteiten er meer bewegingen zullen plaatsvinden die de luchtkwaliteit negatief zullen beïnvloeden, hetgeen niet ten goede komt van de leefbaarheid en in het verlengde daarvan de volksgezondheid. Een reden te meer om volgens indiener niet over te gaan tot bouwen boven de 4500 woningen, te meer omdat het gehele gebied ook nog eens te maken krijgt met planontwikkeling en bij en in het Stationsgebied.	
3.46.12	Wanneer er overgegaan wordt tot bouwen van meer dan 4500 woningen en daarmee als gevolg uitbreiding van diverse activiteiten en voorzieningen in evenredigheid zal dienen uit te breiden zal dit volgens indiener tot evenredige toename van af te handelen verkeer leiden. Daar is zowel de Boerhaavelaan en Bredewater niet in de SOR op berekend en zal tot verkeersoverlast op diverse punten leiden. Ook al omdat strijdig met eerdere uitgangspunten dat parkeervoorzieningen nu vanaf de Boerhaavelaan en Bredewater dient te geschieden en afwikkeling van verkeer van de ventweg Meerzicht nu dat ook moet gaan doen. Indiener blijft ook bij dit onderwerp bij zijn mening dat boven de 4500 woningen bouwen niet gewenst is.	In de verkeersberekeningen voor de doorstroming, oversteekbaarheid en ruimtelijke claim voor het parkeren is uitgegaan van een maximaal scenario van 7.250 woningen. Daarbij is uitgegaan van duurzame mobiliteit, waarbij wordt extra wordt ingezet op verplaatsingen te voet, per fiets en met het OV. De uitwerking daarvan staat beschreven in de beantwoording van zienswijze 2.2.4 (parkeren) en 3.42.10 (OV, fiets en auto).
3.46.13	Indiener gaat er vanuit dat alle denkbare maatregelen worden genomen ter bescherming van Have en Goed van direct omwonenden en hun veiligheid, te weten Groenewater, Kooienswater, Korfwater en Hazewater, mogelijk nog verder in de betreffende wijk. Dat deze omwonenden volledig op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen met betrekking tot het onderwerp niet-gesprongen explosieven. Temeer omdat er zich in het verleden al eens problemen hebben voorgedaan met de ankers van de (betongrind) gevelplaten. Dit is ook in indieners zienswijze Startdocument Entree.2020.04.21.DEF.GH.H7 “10.Grondwater/Grondtrillingen” aangegeven en in de zienswijze MER punt 2.5.Maatregelen ter voorkoming schade aan bestaande woningen. Mede op basis van hetgeen in bijlage 14 hoofdstuk 7 staat beschreven in de daar weergegeven hoofdstukken 7, 8 en 9 is een nulmeting zoals reeds genoemd meer dan noodzakelijk.	Zie beantwoording onder 2.2.5.
	Milieueffectrapportage	
3.46.14	Onder verwijzing naar bijlage 10 MER onderzoek stikstofdepositie zet indiener grote vraagtekens bij de wijze waarop de MER berekening heeft plaatsgevonden. Indiener herhaalt vervolgens de zienswijze als genoemd onder 3.46.9.	Zie de beantwoording onder 3.46.9

3.46.15	In het stikstofrapport wordt ook met saldering gerekend. In het rapport wordt hiervoor de opbrengst van de bedrijfssluitingen op ingezet. Sommige daarvan zijn volgens indiener al jarenlang dicht, zeker aan de kant van Driemanspolder (IBM, Terra Nova)). Toch wordt die 'stikstofwinst' voor 70% ingezet als saldering. Er zijn recente Raad van State uitspraken die hierover gaan. In 2019 is hierover ook een generale uitspraak geweest die feitelijk zegt dat de stikstofdepositie in natuurgebieden van vanaf dat moment aantoonbaar moet verminderen. Volgens indiener dienen de beëindigde activiteiten hier niet in de berekeningsmethode te worden meegenomen.	Zie beantwoording 3.1.21
3.46.16	Indiener heeft bij eerder in de zienswijze aangegeven dat uitbreiding van het aantal woningen boven de 4500 niet gewenst is vanwege allerlei ongewenste effecten op omgeving, vermeerdering van verkeersbewegingen en daardoor vermeerdering van fijnstof en stikstof. Daarbij wordt de druk op de omgeving ook verhoogd zodat de leefbaarheid van de aanliggende wijken ook onder grote druk komt te staan. Daarnaast zal dit ook van grote invloed zijn op de Natura 2000 gebieden die op 25 km afstand liggen en dus niet acceptabel zal zijn.	Zie beantwoording 3.23.5.
3.46.17	Indiener is van mening dat bij de berekeningen van de MER niet alleen uitgegaan moet worden van het middengebied Entree maar ook dat hierbij betrokken dient te worden alle ontwikkelingen omtrent het Stationsgebied, inclusief het voorziene busplatform en de verplaatsing van de brandweer kazerne van uit het Stadhart naar omgeving Abdissenbos. En dat alle berekeningen voor alle items waar aan de MER moet voldoen zal geschieden volgen berekeningsmethode AERIUS2022 welke berekeningsmethode vanaf 13 januari 2022 van toepassing is. Indiener twijfelt ook wel over de juistheid van de cijfers in het rapport. Indiener komt namelijk alleen de hoofdwegen tegen als stikstofbron. Het verkeer op de andere wegen (zoals het Bredewater) blijft volgens indiener buiten beschouwing.	De ontwikkelingen van het stationsgebied kennen een eigen route en zullen integraal deel gaan uitmaken van het Project Stationsgebied Zoetermeer. Voor stikstof zie beantwoording 3.23.5. In aanvulling daarop is het Bredewater en andere wegvakken in het onderzoek meegenomen, zie afbakening van de wegvakken paragraaf 4.1.1 van de effectstudie Stikstof. De brandweerkazerne is niet meer in Entree voorzien. Met betrekking tot de (aangepaste) programmering van Entree: zie beantwoording onder 2.2.6.
3.46.18	Indiener geeft aan dat de gestelde vragen in het kader van de zienswijze Startdocument Entree omtrent het onderwerp ‘Maatregelen ter voorkoming schade aan bestaande woningen’ niet zijn beantwoord. Als antwoord op de gestelde vragen en opmerkingen – die door indiener in de zienswijze nogmaals zijn uiteengezet - werd het volgende aangegeven: 15.19 Antw. De invloed van de planvorming op de grondwaterstand wordt in het MER onderzocht. De gemeente heeft een grondwatermeetnet. 15.20 Antw. Trillinghinder wordt in het MER in beeld gebracht aan de hand van de richtlijn Stichting Bouw Research. Indiener wijst er op dat in de MER nergens iets is terug te vinden dat voldoet aan de gegeven antwoorden en dus niet is voldaan. Indiener vindt daarom nog steeds dat deze nulmetingen uitgevoerd dienen te worden voor dat welke bouwgerelateerde werkzaamheden dan ook uitgevoerd worden en dat de bewoners hierin betrokken dienen te worden.	Voor de beantwoording ten aanzien van grondwaterstanden: zie beantwoording 3.32.11. Ten aanzien van trillinghinder: zie beantwoording onder 2.2.5.

	Ontwerpbeeldkwaliteitsplan Entree Midden (BKP)	
3.46.19	Indiener geeft aan dat het in het Ontwerp beeldkwaliteitsplan ook gaat over de situatie rondom het Stationsgebied. Dit ondanks dat het om het BP Entree midden gaat. Hiermee wordt volgens indiener de indruk gewekt dat dit ook tot het ontwerp bestemmingsplan Entree Midden behoort. Zoals eerder in de zienswijze aangegeven vindt indiener dan ook dat dit tot één geheel behoort en dat alle gevolgen daar dan ook in verwerkt moeten worden. Zo ook de uitstraling voor de omgeving.	De gemeente erkent het belang van het stationsgebied Entreepoort. Het gebied rondom het station, Entreepoort, vormt de eerste kennismaking met Entree vanaf het station en vanaf de snelweg. De Ontwikkelvisie en het Beeldkwalteitsplan Entree omvatten ook het stationsgebied. Entree vormt hierbij de verbindende schakel tussen station, centrum en bestaande wijken. Het station en het stationsgebied vormen een organisch geheel met Entree. Het station biedt samen met de Afrikaweg de verbinding over de sporen en de A12 met de zuidelijk gelegen wijk Rokkeveen. Het stationsplein als nieuwe ontvangstruimte van de stad zal op vanzelfsprekende en aantrekkelijke wijze het station aan de stadsstraat Afrikaweg verbinden, die de hoofdas van het Entreegebied wordt. In het gedeelte Entreepoort zijn hoogtes en bebouwingsmogelijkheden aangepast, waarmee tot betere aansluiting op Entree Midden en op de bestaande omgeving wordt bereikt
3.46.20	Vooralsnog kan indiener niet aan de indruk ontkomen dat hetgeen in het ontwerpbeeldkwaliteitsplan wordt weer gegeven niet aansluit op de omgeving met name de Waterbuurt. En dat zeker niet zal gaan doen wanneer er overgegaan wordt naar meer dan 4500 woningen en de verdere gevolgen van die meerdere woningen.	Mede naar aanleiding van zienswijzen zijn de stedenbouwkundige en programmatische kaders en uitgangspunten voor de ontwikkeling van Entree in de Ontwikkelvisie en het Beeldkwaliteitsplan geactualiseerd en verrijkt. Het beeld dat indiener schetst deelt de gemeenteniet. Er wordt in de Ontwikkelvisie rekening gehouden met de maat en schaal van de omliggende bebouwing: zo worden lagere bouwhoogtes gehanteerd aan de zijde van de Bredewater, met de aangrenzende eengezinswoningen uit de Waterbuurt op kortere afstand. Dit in tegenstelling tot de Boerhaavelaan, waaraan hogere flatgebouwen gesitueerd zijn op grotere afstand. Op het gebied van openbare ruimte wordt de groen-blauwe kraag aangesloten op bestaande groengebieden als het Arianepark, het Westerpark, het Bossenpark en het plantsoen in de kop Waterbuurt.
3.46.21	Indiener stelt dat de verwachtingen die gewekt en ontstaan zijn, naar aanleiding van zienswijze 3.46.21 niet aan zijn verwachtingen hebben voldaan, m.n. de klankbordwerkgroepen. Al eerder heeft indiener in zijn zienswijzen aangegeven dat uitspraken zoals waaraan is gerefereerd aan de Raad van State dient te worden voldaan en met name aan de westkant van het gehele (inclusief) stationsgebied. Dit betreft bouwhoogte, bouwhoek en te compenseren openbare parkeerplaatsen, maar betreft ook de inrichting van de openbare ruimte zoals deze nu in de SOR wordt weergegeven.	Met de klankbordgroep zijn afspraken gemaakt over hun betrokkenheid bij het ontwerpproces. Daarbij is nadrukkelijk niet gekozen voor co-creatie (initiatief blijft bij de gemeente), maar wel voor intensieve betrokkenheid in het ontwerpproces. Het is vervelend dat indiener constateert dat verwachtingen zijn gewekt waar niet aan is voldaan, met name de klankbordwerkgroepen. De nieuwe bebouwing in Entree, moet aan bepaalde stedenbouwkundige kaders en uitgangspunten voldoen. Die zijn opgenomen in de Ontwikkelvisie Entree als onderdeel van het Omgevingsprogramma Entree. Die kaders, zoals rooilijnen en

	Indiener heeft in een document 'Reactie Participatie document PDOE.case file.GH.H7.02.02.2022.DEF.pdf d.d. 2 februari 2022' verzonden naar alle fractievoorzitters, griffie en projectleiders, zoals vermeld in hoofdstuk 1 e.v. daar al uitgebreid over geschreven.	minimale /maximale bouwhoogtes, zijn getoetst op ruimtelijke aanvaardbaarheid. Zodoende wordt zorggedragen voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor zowel nieuwe bewoners als omwonenden. Zie beantwoording 2.2.4. voor de parkeerplaatsen in de openbare ruimte.
3.46.22	Indiener schetst een overzicht van het participatietraject vanaf de informatiebijeenkomsten in 2017 tot het moment dat klankbordgroepen werden ingesteld. Volgens indiener kon er tot aan dat moment door de deelnemers in alle openheid terugmeldingen over het verloop van die bijeenkomsten aan hun buurtgenoten en andere betrokkenen gedaan worden. Echter bij de invoering van de klankbordgroepen werd dat volgens indiener opeens heel anders. Op initiatief van de projectleiders/voorzitters werd plotseling die openheid/transparatie teruggedraaid en mogen de deelnemers niet over de inhoud naar buitentreden. Bewoners kunnen dus niet meer terug naar hun achterban met info over het besprokene, het is slechts voorbehouden aan de projectleiding/voorzitters om daarmee naar buiten te treden. De tot dan toe gehanteerde opencommunicatie is volgens indiener nu één richtingscommunicatie geworden en brengt schade aan in het vertrouwen om met bewoners het participatie traject de doorlopen. Volgens indiener strookt dit ook niet met het gegeven om bewoners meer en meer te betrekken bij zaken die spelen in en rond hun woonomgeving, zoals de politiek zegt voor te staan. Indiener stelt tevens dat één en ander zelfs in tegenspraak is met de Samenspraakverordening van 16-07-2020 en in samenhang daarmee de Kadernota Samenspraak januari 2020. Dat bewoners niet meer kunnen overleggen staat haaks op de term Coproduceren. Over zaken waar bewoners zich ongerust over maken was en is dus geen zicht meer: komen die zorgen aan de orde, hoe daar over gesproken is en wat is dan de uitkomst. Als gevolg van het geconstateerde ziet indiener dat steeds minder bewoners enthousiast worden om deel te nemen aan vervolgbijeenkomsten en dergelijke onderwerpen die veel tijd en inspanning vergen.	Met de klankbordgroep zijn afspraken gemaakt over hun betrokkenheid bij het ontwerpproces. Daarbij is nadrukkelijk niet gekozen voor co-creatie (initiatief blijft bij de gemeente), maar wel voor intensieve betrokkenheid in het ontwerpproces. Met de klankbordgroep is afgesproken dat zij gedurende het ontwerpproces op hetzelfde niveau en met dezelfde informatie kunnen meetoetsen als bijvoorbeeld ook specialisten van de gemeente om advies worden gevraagd. Daarbij worden hun opmerkingen gelijkwaardig met de andere opmerkingen meegewogen en ook beantwoord, waarbij zij ook inzicht krijgen in de toetsopmerkingen van anderen. Met de klankbordgroep is afgesproken dat de informatie vertrouwelijk wordt behandeld omdat dit (nog) niet openbare informatie betreft. De klankbordgroep is een aparte overlegstructuur en vervangt nadrukkelijk niet de formele participatie volgens de participatieverordening die al vanaf het begin van de planvorming over Entree plaatsvindt.

3.47		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 2 en 3.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2 en 2.3.

3.48		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 3.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.3.

3.49		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 2 en 3.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2 en 2.3.

3.50		Beantwoording
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.51		Beantwoording
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2.

3.52		Beantwoording
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.53		Beantwoording
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 3.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.3.

3.54	**Breevast BV, Postbus 75427, 1070 AK Amsterdam**	**Beantwoording**
		Met het stopzetten van het bestemmingsplan zijn de planregels komen te vervallen. Daarnaast is afgelopen periode gewerkt aan het Omgevingsprogramma waarin onder andere de Ontwikkelvisie, het Beeldkwaliteitsplan en het Geluidkader Entree zijn opgenomen. Vanwege de wezenlijke wijzigingen ten opzichte van de eerdere stukken die ter inzage zijn gelegd, is beantwoording van deze zienswijze niet meer opportuun.

3.55		Beantwoording
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 3.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.3.

3.56		Beantwoording
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.57	**Hemwood, Namens Veldboom, Hilborgh, Van Omme & de Groot, E. van Bommel, Keizersgracht 477, 1017 Amsterdam**	**Beantwoording**
		Met het stopzetten van het bestemmingsplan zijn de planregels komen te vervallen. Daarnaast is afgelopen periode gewerkt aan het Omgevingsprogramma waarin onder andere de Ontwikkelvisie, het Beeldkwaliteitsplan en het Geluidkader Entree zijn opgenomen. Vanwege de wezenlijke wijzigingen ten

		opzichte van de eerdere stukken die ter inzage zijn gelegd, is beantwoording van deze zienswijze niet meer opportuun.

3.58	**De Raad Bouwontwikkeling, p/a Bloemenschans 68, 2215 DG Voorhout**	**Beantwoording**
		Met het stopzetten van het bestemmingsplan zijn de planregels komen te vervallen. Daarnaast is afgelopen periode gewerkt aan het Omgevingsprogramma waarin onder andere de Ontwikkelvisie, het Beeldkwaliteitsplan en het Geluidkader Entree zijn opgenomen. Vanwege de wezenlijke wijzigingen ten opzichte van de eerdere stukken die ter inzage zijn gelegd, is beantwoording van deze zienswijze niet meer opportuun.

3.59		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.60		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1.

3.61		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 2 en 3.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2 en 2.3.

3.62		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 2 en 3.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2 en 2.3.

3.63		**Beantwoording**
3.63.1	De MER geeft aan, dat de bewoners van de belendende wijken aanzienlijke hinder en overlast zullen ondervinden van de voorbereidingen en bouw van de Entree. Tijdens de werkzaamheden en na afloop zullen Driemanspolder en Meerzicht parkeeroverlast ondervinden. Eigenaren/ ontwikkelaars gaven tijdens bijeenkomsten aan, liefst geen parkeerplaatsen in de Entree te realiseren.	Ten aanzien van het aspect Bouwoverlast wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.2.5. Ten aanzien van het aspect Parkeren wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2.4.
3.63.2	Het te bouwen landmark bij het station, neemt volgens indiener bezonning weg van de huizen aan de Stadhoudersring met zicht op het station.	Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar het antwoord onder nr. 2.1.

3.64		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 2 en 3.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2 en 2.3.

3.65		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2.

3.66		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 3.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.3.

3.67		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.68		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.69		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.70		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.71		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.72		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.73		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.74		**Beantwoording**
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.75		Beantwoording
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.76		Beantwoording
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.77		Beantwoording
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 3.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.3.

3.78		Beantwoording
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 1 en 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1 en 2.2.

3.79		Beantwoording
	Deze zienswijze betreft de zienswijze 2.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 2.2.

3.80		Beantwoording
3.80.1	Indiener heeft bezwaar tegen de verhuizing van de brandweerkazerne naar Abdissenbos. Als de brandweer meermaals per dag met sirene vlak bij een aantal flats met honderden bewoners vertrekt zal de geluidsoverlast en frequentie hiervan vele malen erger worden en leefbaarheid van de wijk volgens indiener ernstig aantasten. Ook overtreed de gemeente volgens indiener mogelijk de wet op geluidshinder.	De plannen voor de verplaatsing van de brandweerkazerne naar het Entreegebied gaat niet door. De brandweerkazerne blijft op de huidige locatie aan de Brusselstraat in het Stadscentrum. Zie ook het antwoord onder nr. 3.32.26.
3.80.2	Tijdens spitstijden zijn de uitvalswegen volgens de plannen voor de brandweer doorgaans vol met auto's die vast in het verkeer zitten. Het lijkt indiener niet praktisch noch verantwoord dat de brandweer afhankelijk zal zijn van die wegen. Ook verwacht indiener verkeershinder, risico van verkeersincidenten en botsingen voor zowel brandweer als gewoon verkeer. Indiener verwacht niet dat de geplande automatische verkeerslichten die risico's voldoende zullen wegnemen.	Nu de brandweerkazerne niet meer in het Entreegebied wordt gevestigd kan een inhoudelijke beoordeling van deze zienswijze achterwege blijven.
3.80.3	Indiener heeft twijfels bij de haalbaarheid van het herinrichten van o.a. de Meerzichtlaan. Zowel praktisch (qua ruimte e.d.) als kostentechnisch.	Zie beantwoording onder 3.80.2
3.80.4	Indiener verzoekt als alternatief renovatie van de huidige locatie van de kazerne te herzien. En alternatieve locaties met minder directe omwonenden te onderzoeken.	Zie beantwoording onder 3.80.1

3.81	Veldboom	Beantwoording
		Met het stopzetten van het bestemmingsplan zijn de planregels komen te vervallen. Daarnaast is afgelopen periode gewerkt aan het Omgevingsprogramma waarin onder

		andere de Ontwikkelvisie, het Beeldkwaliteitsplan en het Geluidkader Entree zijn opgenomen. Vanwege de wezenlijke wijzigingen ten opzichte van de eerdere stukken die ter inzage zijn gelegd, is beantwoording van deze zienswijze niet meer opportuun.

3.82		**Beantwoording**
	Namens de besturen van Erfgoedorganisaties Stichting Cuypersgenootschap en Erfgoedvereniging Heemschut dient indiener een zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan Entree Midden. Indiener sluit aan bij de zienswijze van Historisch Genootschap Oud Soetermeer van 15 maart 2022. Daarnaast heeft indiener op 7 november 2021 het college verzocht om een aantal objecten aan te wijzen als beschermd monument. Indiener verzoekt om met deze zienswijze rekening te houden.	Zie beantwoording onder 3.32.25, 3.35 tot 3.35.10