



gemeente Zoetermeer

Vraag en antwoord samenspraak Masterplan De Entree

Dit overzicht bevat alle reacties en vragen die:

- mondeling zijn gesteld tijdens het plenaire deel op de bewonersbijeenkomsten van 27 november 2018;
- ontvangen zijn via reactieformulieren op de bewonersbijeenkomsten van 27 november 2018;
- op video zijn ingesproken op de bijeenkomsten van 27 november 2018;
- per e-mail zijn ontvangen.

Ze zijn gerangschikt naar thema en voorzien van een reactie van de gemeente.

21 december 2018

Ontvangen reacties	Antwoord gemeente Zoetermeer
Afrikaweg	
- De stadsstraat zal de aller drukste straat van Zoetermeer zijn. Van en naar Den Haag rijden praktisch alle auto's van Buytenwegh, Meerzicht, De Leyens, Noordhove, Driemanspolder, Palenstein, Seghwaert, Stadshart en Dorp over deze weg. Met meer verkeerslichten, verlaagde snelheid en spitsuren is het voor iedere gebruiker een last. In latere fase zou nog aan overdekking van de tunnel gedacht kunnen worden. - Er zijn zorgen over de verwachte verkeersintensiteit op de toekomstige Afrikastraat met betrekking tot de afhandeling en doorstroming daarvan, zowel van als naar de A12, als gevolg van de te verwachte toename van het autoverkeer en de verplaatsing van het busstation van Centrum-West naar het nieuw te ontwikkelen vervoersknooppunt Station Zoetermeer. - Zoetermeer heeft twee toegangs-/ uitvalswegen waarvan de Afrikaweg er één is. Met dit plan (Afrikaweg tot 50 km zone bombarderen met verkeerslichten en oversteekplaatsen) wordt de bereikbaarheid en ontsluiting van Zoetermeer bijna tot de helft teruggebracht. Dus enorme opstoppingen én op de A12 én in Zoetermeer zelf. Is dat een gewenst scenario? - Ik lees in de plannen dat men minder auto's wil hebben op de Afrika route. Dat vind ik een vreemd voorstel, omdat deze weg de belangrijkste toegang is naar de snelweg A12. Zodra er iets gebeurd is op de A12, staat ook de Afrikaweg vol. Ik denk juist dat de bereikbaarheid van Zoetermeer naar en	De schaa sprong die Zoetermeer inzet vergroot de druk op het Zoetermeerse verkeerssysteem. Zoetermeer wil de komende 10 tot 15 jaar 10.000 woningen bouwen en er wordt gezocht naar mogelijkheden om dit aantal op termijn uit te breiden tot in totaal 16.000 woningen. Verkeerssimulaties laten zien op basis van deze toename (inclusief de opgave van 10.000 woningen met een eventuele uitbreiding tot 16.000 woningen op diverse plekken in de stad) dat zonder aanvullende maatregelen en bij een ongewijzigd mobiliteitsbeleid, problemen met de doorstroming ontstaan. Om hieraan tegemoet te komen zijn 4 maatregelen noodzakelijk: 1. Het aanpassen van een aantal kruisingen door extra afslagstroken te maken en waar nodig de opstelstroken langer te maken. Dit is noodzakelijk om de verwachte groei van het autoverkeer op te vangen en de bereikbaarheid van de stad te waarborgen. Hiermee is de basis op orde. Onderzoek heeft aangetoond dat vooral op het kruispunt Afrikaweg – Van Leeuwenhoeklaan de capaciteit moet worden uitgebreid. Dit voorkomt lange wachtrijen op de Europaweg omdat het verkeersaanbod op de Afrikaweg anders niet verwerkt kan worden); 2. Het terugbrengen van de snelheid van 70 naar 50 km/h.

vanaf de snelweg juist héél belangrijk is, niet alleen met openbaar vervoer of fiets dus. - Zijn er bij de Projectgroep cijfers bekend over de huidige verkeersdrukte op de op- en afritten van de A12, de doorgang vanaf de stadswijk Rokkeveen naar de A12 en op de Afrikaweg zelf voor zowel het binnenkomend alsmede het uitstromend verkeer. - De verkeerssituatie in Zoetermeer is direct afhankelijk van wat er op de A12 gebeurt, en die is niet meegenomen in deze animatie (zo werd mij bevestigd). De (sterk wisselende) file situatie op de A12, a.g.v het zeer slecht geplaatste weefvak parallel aan de oprit richting Den Haag, is echter een hele grote bron van filevorming op de Afrikaweg. Alleen als daar iets gebeurt, zal de kans op file op de Afrikaweg afnemen en uw plannen weer wat realistischer worden en voorkomen worden dat de nieuwe bewoners meerdere keren per dag een langzaam kruipende stoet auto's voor de deur krijgt. - Qua veiligheid snap ik het ook niet: net als de NS m.b.t overwegen, zou er gestreefd moeten worden naar ongelijkvloers oversteken, voor voetganger en fiets. - De maximale snelheid op de Afrika weg moet 70 km/h per uur blijven. - De Afrikaweg moet een vierbaansweg blijven, omdat als het busstation boven de A12 en het spoor gerealiseerd wordt er beduidend meer busverkeer over de Afrikaweg zal rijden. - In het plan zijn er twee voetgangers oversteek plaatsen, geregeld door verkeerslichten, over de Afrikaweg geprojecteerd. Dit is naar mijn mening een gevaarlijke situatie voor de voetganger en de automobilist. Een oplossing zou hier zijn op de plekken van de geplande oversteek plaatsen voetgangers bruggen te bouwen met trappen en voor de ouderen en gehandicapten liften aan te brengen om van deze voetgangersbruggen gebruik te kunnen maken. Dit heeft als voordeel dat de voetgangers veilig over kunnen steken over de Afrikaweg en de doorstroming van het autoverkeer niet onderbroken wordt door verkeerslichten. - Wat het verkeer betreft van een drukke verkeersweg naar de A12 naar een rustige straat met twee oversteekplekken, lijkt ons volstrekt onduidelijk hoe dit te realiseren is, aangezien dit één van de hoofdwegen is van werkverkeer 's morgens als zowel 's middags van en naar Den Haag, de weg helemaal volloopt, nu al! - Zoetermeer gaat ook op andere locaties (voornamelijk Binnenstad) de komende jaren woningen toevoegen. Dit zorgt er in onze optiek voor dat het verkeersaanbod juist vergroot zal worden, niet alleen door inwoners maar ook de bezoekers. Zeker de eerste jaren waarin andere vormen van mobiliteit nog geen gemeengoed zijn in Zoetermeer. Het idee van een stadsstraat met gelijkvloerse oversteekplaatsen, maar ook met hoge verkeersbewegingen lijkt niet direct met elkaar te rijmen. Wij zien graag het mobiliteitsplan nader uitgewerkt, omdat ook wij overtuigd zijn van de noodzaak tot andere vormen van mobiliteit, zeker in stedelijke	3. Het invoeren van een groene golf met behulp van intelligentere verkeersregeling. Samen met de tweede maatregel, het verlagen van de snelheid, zorgt dit voor een rustiger verkeersbeeld en een betere doorstroming van het verkeer. 4. Het aanleggen van ventwegen voor de bereikbaarheid van de nieuwe bebouwing. Hierdoor blijft de functie van de Afrikaweg een doorstroomweg, en fungeert de parallelweg als gebiedsontsluitingsweg. Een U-bocht op de Afrikaweg zorgt dat uitgaand verkeer vanaf de oostelijke Ventweg via een korte route naar de A12 kan. Dit voorkomt onnodig verkeer in en door Zoetermeer en dat het verkeer op een kruising gaat keren. De op de bewonersbijeenkomst getoonde verkeerssimulatie toont ook aan dat het voorgestelde pakket aan maatregelen op en langs de Afrikaweg helpt die toenemende verkeersdruk te verlichten en een goede doorstroming van het autoverkeer te waarborgen. In de getoonde simulatie zijn ook de cijfers van de op- en afritten van de A12 meegenomen. Het aantal beschikbare rijstroken voor auto's en bussen op de Afrikaweg wordt gehandhaafd. Hierdoor blijft, net als in de huidige situatie, de busbaan beschikbaar voor hulpdiensten. De snelheid op de Afrikaweg wordt teruggebracht van 70 naar 50 km/u. Aan weerszijden van de Afrikaweg wordt een ventweg (30 km/h) toegevoegd die zorgt voor een directe bereikbaarheid van de nieuwe bebouwing. De taluds langs de Afrikaweg zullen heringericht worden, hier komen de ventwegen en (groen ingerichte) ruimte voor voetgangers en fietsers. De bestaande hoogte van de Afrikaweg wordt niet aangepast. Het niveauverschil met de omgeving maakt het mogelijk dat onder de nieuwe bebouwing parkeergarages gebouwd kunnen worden. In sommige gevallen biedt de ventweg alleen toegang tot de parkeergarage en niet tot het achterliggende netwerk. Op deze manier wordt sluipverkeer naar de achterliggende woonwijken de voorkomen. Gelijkvloerse oversteken voor voetgangers over de stadsstraat zijn noodzakelijk om de stadsstraat als één geheel te laten functioneren. Ze verbinden de twee zijden van de weg en zorgen voor een aantrekkelijke verbinding voor voetgangers tussen Meerzicht en Driemanspolder. Er worden twee gelijkvloerse voetgangersoversteken in het plan opgenomen. Deze oversteekplaatsen zijn geregeld met verkeerslichten. De regeling wordt afgestemd op de groene golf voor auto's waardoor ze geen invloed op het autoverkeer hebben. Trappen en liften vormen onnodig obstakels, deze oplossing is bovendien buitengewoon kostbaar. Voor fietsers worden de drie bestaande onderdoorgangen gehandhaafd.
---	--

omgevingen. Wij kunnen ons voorstellen dat het aanpakken c.q. aanpassen van de huidige fietstunnels onder de Afrikaweg eenvoudiger te realiseren is en meer bijdraagt aan de doorstroming van het verkeer op de Afrikaweg dan het introduceren van twee gelijkvloerse oversteekplaatsen op de Afrikaweg. Omdat dit thema het drukst bezocht was na de presentatie veronderstellen wij dat met name op dit onderwerp veel vragen leven bij omwonenden en/of de Zoetermeerse inwoners. Het zou goed zijn om een verdere uitgebreide studie met praktijk voorbeelden te doen waarbij ook ruimte is voor draagvlakontwikkeling. - De Sijtwendetunnel (of twee daarvan) liggen dieper + groen park etc. daarboven lijkt me een prima plan? Houdbaarheid financieel blijft afwachten. Als je de kosten verspreidt over 50 jaar is het misschien relatief? - Zoetermeer met zijn H-structuur alle bewoners die naar/van Den Haag moeten vanuit Meerzicht, De Leyens, Buytenwegh, Noordhove, Stadshart, Driemanspolder en nieuwe wijk moeten dan via 50 km/h eenbaansweg naar A12? - Ik denk dat er wel heel wat problemen komen door kruisend verkeer bij ventwegen etc. Vergelijk als je de Duitslandlaangarage in wil. Je moet daar een fietspad en voetpad over! Tijdsverlies en grote kans op ongelukken. - Aandacht voor hoeveelheid verkeer van en naar Stadshart als snelheid omlaag gaat + voetgangersoversteek, etc.! - Is er ook aan een tunnel gedacht voor doorgaand verkeer? - Wat gebeurt er met de taluds langs de Afrikaweg, worden die verlaagd? Wat gebeurt er dan met de beplanting? - Twee keer gelijkvloerse oversteek: hoe zit dit met de doorstroming op de Afrikaweg? - Ik adviseer een tunnelbak (op diepte) + parallel (op hoogte) als alternatief voor de stadsstraat. Voordeel 1: oversteekplaatsen veilig. Voordeel 2: doorgaand verkeer kan 70 km/h blijven rijden. Doorstroming beter. Voordeel 3: geluid beperking. - Hoe blijft voldoende verkeersdoorstroom gegarandeerd op de Afrikaweg als de voetgangersoversteekplaatsen gelijkvloers gemaakt worden? Herhaaldelijke onderbreking door overstekende voetgangers tijdens de spits wordt m.i. een ramp! - In de plannen tot dusver heeft de ventweg best wel wat verstrekkende gevolgen. Vooral omdat het concept van deze ventweg tot het uiterste wordt doorgevoerd. Het zoeken van een compromis kan wellicht best praktisch en handig zijn. Voor zover te overzien van een afstandje zijn er de volgende nadelen: massale en complexe kruispunten Meerzichtlaan en Van Leeuwenhoeklaan; ventweg intakking in Afrikaweg op ongelukkige punten; u-bocht rond Afrikaweg gekunsteld dat doe je uitsluitend bij noodontwerpen; uitgaand verkeer en bestemmingsverkeer ventweg zitten elkaar in de weg; te lange doortrekking ventweg over de Van	Onderzoek naar mogelijke toevoeging van een rijstrook op het viaduct over de A12 in noordelijke richting loopt. Dit kan de doorstroming verbeteren en filevorming in de lus van de Zuidweg verminderen. De aansluiting op de A12 ligt buiten de scope van dit Masterplan. De situatie op de A12 valt onder de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat. Samen met de verdere uitwerking van de stationsomgeving wordt hierover met Rijkswaterstaat overlegd. Alternatieven voor de Stadsstraat, bijvoorbeeld een tunnel, zijn al in het kader van de Visie Entree uitgebreid onderzocht. Daaruit bleek dat de aanleg van een tunnelbak uiterst kostbaar is en zeer moeilijk inpasbaar vanwege de al bestaande hoogteverschillen bij de A12 en Centrum-West. Daarom is gekozen voor de oplossing met een stadsstraat die hier ook een nieuw gezicht van Zoetermeer, een nieuw visitekaartje, laat zien. De bedoeling van de stadsstraat is een levendige omgeving te creëren waar de stad zich aan passanten presenteert.
--	--

Leeuwenhoeklaan heen. Zoetermeer is juist sterk in goede en eenvoudige infrastructuur. Dat is onze kracht. Het huidige plan lijkt er haaks op te staan met (te) complexe kruispunten. In bijgaand "alternatief" worden deze bezwaren m.i. grotendeels weggenomen: - scheiding van uitgaand verkeer en bestemmingsverkeer op ventweg; uitgaand verkeer takt al aan het begin van de beide ventwegen op Afrikaweg in; geen noodzakelijke u-lus meer op de Afrikaweg; handig gebruik maken van wijkontsluitingswegen Boerhaavelaan en Bredewater; eenvoudige kruispunten Meerzichtlaan en Van Leeuwenhoeklaan.

- Het zou mooi zijn als dit college eens verder gaat kijken dat zijn neus lang is. Zoetermeer is er niet alleen voor nieuwe bewoners maar ook voor de bestaande bewoners. Veel van deze al (langere tijd) in Zoetermeer woonachtigen kwamen hier vanwege de (relatieve) rust, het groen en het uitzicht. Zij kozen niet voor groot-stedelijkheid en drukte en beperkt zicht op muren. Zoetermeer is gegroeid als slaapstad voor hen die in Den Haag (o.a.) werkten. Elke dag is goed te zien dat veel inwoners hun werk nog steeds in die richting bereiken. Deze mensen hebben behoefte aan een goede en vlotte reis van huis naar werk en terug. Zij zitten niet te wachten op een toegenomen congestie tussen hun huis en de A12.
- Wordt er in alle verkeersberekeningen t.b.v. de Entrée van Zoetermeer rekening gehouden met de toekomstige bouwplannen van 10 appartementgebouwen in het Stadshart?
- Op welke wijze steken de voetgangers over bij de Afrikaweg?
- Hoe gaat het met de doorstroming als er file is op de A12? Hoe verplaatsen de hulpdiensten zich bij een file op de Afrikaweg?
- Zijn er plannen om de Afrikaweg in een tunnelbak te plaatsen om daar bovenop te gaan bouwen?
- Iedere grote stad heeft een grote ringweg om de verschillende wijken voor het autoverkeer goed toegankelijk te maken. Nu is hiervoor in Zoetermeer vanaf de A12 de Afrikaweg beschikbaar. In de nieuwe wijk wordt deze autoweg vervangen door een stadsstraat met ventwegen. Deze nieuwe straat heeft veel te weinig verkeerscapaciteit om het verkeer te laten doorstromen; ik geloof niet dat dit wel zou kunnen door de maximumsnelheid te beperken tot 30 km/uur. Mijn voorstel is om i.p.v. deze stadsstraat een brede verdiepte tweebaansweg tunnelweg te bouwen, half onder de wijk, boven open, zoiets als de Haagse baan. Wel moeten er voldoende parkeerstroken zijn voor pech en hulpdiensten.
- Eerder dachten de mensen die het weten aan een Afrikalaantje. Nu lijkt het iets volwassener een Afrikastraat te worden met een goede doorstroming van het verkeer. Maar in die Afrikaweg worden wel twee oversteekplaatsen voor voetgangers gerealiseerd, met verkeerslichten. Dan komt er vaak zo'n ambulance aan met zwaailichten en sirene terwijl er een file staat voor het zebrapad waarop juist een aantal mensen oversteekt, onder hen twee minder vlotte mensen met rollator. Het lijkt er niet veiliger op te worden. Bewoners van Oranjestein zien dagelijks de

files op de Afrikaweg. 's Morgens trekt een flink deel van Zoetermeer naar Den Haag en laat in de middag komt de file Zoetermeer weer in. Het laat zich raden hoe dit verkeer zich ontwikkelt zodra de 4500 woningen van de nieuwe wijk zijn gevuld. De Afrikastraat zal er zeer waarschijnlijk niet rustiger op worden. Zoals de werkgelegenheid er nu voor staat, zullen de nieuwe bewoners geen per fiets bereikbaar werk vinden in Zoetermeer.	
Verkeersstructuur overige wegen rondom Afrikaweg	
- Ook zijn er nieuwe fietsoversteekplaatsen voorzien op de Van Leeuwenhoeklaan. Waarom gelijkvloers (belemmerd verkeerstromen, onveilig) en niet onder of boven de weg? Helling argument voor fietsers is achterhaald, nu al rijdt 50% op een eBike en dat wordt alleen maar meer. - Het laatste deel Boerhaavelaan wordt 30 km/h. Wordt er iets gedaan aan het eerste deel van Van Leeuwenhoeklaan? Dat is 50 km/h, maar er wordt vaak veel harder gereden. - Wat gaat er met de Bredewater gebeuren? - Gaan de automobilisten zich wel houden aan de nieuwe 30 km-zone, aangezien er nu ook veel te hard wordt gereden op de Boerhaavelaan?	De nieuwe fietsoversteekplaats over de Van Leeuwenhoeklaan is onderdeel van de stadsstraat. De oversteek zorgt dat het Stadshart via een logische en rechtstreekse route met het station en Rokkeveen verbonden wordt. Het noordelijke deel van de Boerhaavelaan (tussen Van Leeuwenhoeklaan en Van Stolberglaan) zal wat verkeersfunctie weinig veranderen, behalve de inrichting om niet uit te nodigen tot snel rijden. Dit is de westelijke ontsluitingsweg van Driemanspolder. Ten zuiden van de Van Stolberglaan zal een herprofilering (smaller profiel en toevoeging van groen) plaatsvinden waarbij wordt ingezet op een 30 km/h weg.
Vervoersknoop stationsgebied	
- Als ik over het Openbaar vervoer spreek, wat men juist wil stimuleren te gebruiken, is het vreemd dat een behoorlijk grote stad als Zoetermeer geen intercity station heeft. Dat stimuleert ook niet het gebruik van de trein. - Komt het busstation boven A12 nog? - Aandacht voor voetgangers/rollators uit de bus naar stations. Een pleidooi voor een Intercity station! - Het lijkt onlogisch dat met het bouwen van extra woningen in de Binnenstad het busstation verplaatst wordt. Immers, om de parkeerdruk door meer bewoners tegen te gaan (en verlagen parkeernorm), is hoogwaardig OV in de directe omgeving een must. Het argument dat bussen dan nog wel hun haltes daar zullen hebben, weegt niet op tegen de voordelen van een hoogwaardig busstation. - Wordt de stad Zoetermeer een plaats waar de intercitytrein gaat stoppen? - Komt er een nieuw busstation? Komt er een lightrail tussen de Mandelabrug en Centrum West? - Hoe verhoudt de nieuwe mobiliteit (efficiënt, goedkoop en snel) zich tot de schone mobiliteit (bijvoorbeeld dieselbussen). - Voor het Entreegebied zal een MER worden opgesteld. In zo'n MER zal op grond van de Wet Milieubeheer aandacht besteed moeten worden aan de cultuurhistorie. Voor dit plangebied gaat het volgens ons om de stedenbouwkundige opzet, en om specifieke gebouwen. Wat betreft de gebouwen vragen wij speciaal aandacht voor het complex aan het Kinderen van Versteeghplein, een goed voorbeeld van het typische Nederlandse structuralisme. Hoewel het hotel is gemoderniseerd en het voormalige Hopmankantoor in slechte staat verkeert (ondanks de fraaie graffiti) is het complex toch bijzonder, ook in zijn aansluiting op het	Verbetering van het stationsgebied is een complexe opgave, vooral omdat tal van partijen een belang in dit gebied hebben (onder andere Rijkswaterstaat, Provincie Zuid-Holland, MRDH, NS, HTM, ProRail en busmaatschappijen). In de ontwikkeling van De Entree zal het stationsgebied vanwege deze complexiteit pas in een latere fase definitief ontwikkeld worden. Op korte termijn zal de focus liggen op het realiseren van een prettige en rechtstreekse verbinding voor voetgangers en fietsers en het realiseren van een aantrekkelijke stationsomgeving. In een latere fase zullen stappen gezet worden om het geambieerde OV-knooppunt, inclusief busstation te realiseren. De gemeente wil onderzoeken of het mogelijk is om het busstation bij Centrum-West te verplaatsen naar het station van Zoetermeer, zodat daar alle bussen hun eindhalte hebben. In de omgeving van Centrum-West zullen uiteraard wel bushaltes blijven. In de huidige situatie bevinden de bushaltes zich te verspreid rond de Mandelabrug. De overgangsgebieden tussen haltes en Mandelabrug zijn onaantrekkelijk, onduidelijk en ongelijkvloers, waardoor deze gevoelsmatig niet aan elkaar gekoppeld zijn. Toevoeging van het busstation en bundeling van de haltes zou de situatie sterk kunnen verbeteren. De mogelijke locatie voor een nieuw busstation wordt momenteel onderzocht. Op Centrum-West zullen de bussen nog wel een halte hebben, maar dit is een tussenstop, geen eindhalte. Hierdoor kan het busstation, dat veel meer ruimte inneemt dan enkele haltes, verdwijnen. In het komende jaar wordt uitgezocht of deze complexe plannen mogelijk zijn. Het is aan de NS om hier een intercity te laten stoppen. De ontwikkeling van De Entree brengt door de toevoeging van een groot aantal woningen

Arianepark. Een zorgvuldige cultuurhistorische waardering is hiervoor op zijn plaats, evenals analyse van de mogelijkheden voor hergebruik. Nieuwe bebouwing zal rekening moeten houden met dit gevarieerde en kleinschalige complex; hoogbouw (boven 50 meter) in de directe nabijheid ligt o.i. niet voor de hand. - Mandelabrug zou je kunnen verplaatsen zodat je een afrit richting Utrecht kunt maken. Ook zouden vier sporen mogelijk moeten zijn. Het is nu al mogelijk om dit aan te leggen. Op die manier kun je de perrons doortrekken naar station Oost, zodat je dat kunt opheffen en een groot station kunt maken. Aan de Rokkeveenzijde kun je dan een nieuw groot plein creëren voor een centraal busstation.	en functies potentiele nieuwe klanten voor de NS. Bovendien wordt de oriëntatie op het OV van de hele stad verbeterd door aantrekkelijke routes naar het station. Samen met het Rijk, de provincie, de MRDH en de vervoersbedrijven worden momenteel, in het kader van de Schaalsprong-OV, diverse onderzoeken uitgevoerd. Daarin worden ook verschillende bedienmodellen voor de spoorlijn Den Haag – Gouda – Utrecht doorgerekend. Tussen Station Zoetermeer en Centrum West rijden, zowel in de huidige situatie als met de plannen voor een nieuw busstation, ruim voldoende bussen, waarbij ook de lijnen 55 en 170 vanaf eind 2019 onder het hoogwaardige R-net regime gaan rijden. In 2019 worden de eerste zero-emissie bussen ingezet, vanaf 2025 moeten alle nieuwe bussen zero-emissie zijn en vanaf 2030 moeten alle bussen zero-emissie rijden.
Aansluiting A12	
- Graag wil ik bij uw gemeentebestuur pleiten voor de aanleg van een op- en afrit naar de A-12 richting Utrecht, zodat ik geen sightseeing Zoetermeer hoeft te doen en het milieu wordt bespaard. - Ik heb gewezen op de mogelijkheid van een 3^{de} ontsluitingsweg voor Zoetermeer, ten westen van de stad. - Na lezing van het verslag (mei 2018) over het meer uitgewerkte masterplan heb ik geconstateerd dat er nauwelijks tot geen aandacht besteed is aan de bestaande op en afritten van de A12 ter hoogte van de Mandelabrug. Het is onduidelijk of deze op en afritten al dan niet gehandhaafd blijven. Ik denk dat dit een heel belangrijke factor is. Het handhaven van deze op en afritten zullen een behoorlijke impact hebben op het masterplan met betrekking op de doorstroming van het woon-werkverkeer als wel het vrachtverkeer. Het verdwijnen van deze op en afritten hebben mijns inziens ook een enorm impact op zowel de verkeersmobiliteit binnen Zoetermeer als ook op de verkeersmobiliteit op de toegangswegen van /naar Zoetermeer. - Afvoer verkeer over de Van Stolberglaan: is nu al druk, wordt dan alleen nog maar drukker door mensen die de A12 richting Utrecht op moeten (zolang er geen nieuwe oprit komt ter hoogte van de Mandelabrug). Dan is dat de logische route en dat loopt dan dus vast op de spoorwegovergang bij huidig Station Oost, die nu al overbelast is in de ochtend en middag. - Hoe gaat de gemeente om met de ontsluiting van het gebied bij het knooppunt Station Oost waar een spoorwegovergang is die zes keer per uur gesloten is? - Het is onduidelijk of de op- en afritten van en naar de A12 al dan niet gehandhaafd blijven. Ik denk dat dit een heel belangrijke factor is. Het handhaven van deze op en afritten zullen een behoorlijke impact hebben op het masterplan met betrekking op de doorstroming van het woon-werkverkeer als wel het vrachtverkeer. Het verdwijnen van deze op en afritten hebben mijns inziens ook een enorm impact op zowel de	Het realiseren van reguliere op- en afritten naar de A12 is door de aanwezigheid van de Mandelabrug ruimtelijk, technisch en verkeerstechnisch gezien niet mogelijk. Bovendien zou door de toename van verkeer van en uit de richting Gouda – Utrecht een zeer complexe en (vrijwel) niet te regelen situatie ontstaan. Los van het bovenstaande is het niet enkel aan de gemeente, maar hebben partijen als Rijkswaterstaat en de MRDH, hierin een belang. De gemeente gaat het gesprek met deze partijen aan omtrent de ontwikkeling van de stationsomgeving. Mocht hieruit blijken dat er in de toekomst andere mogelijkheden ontstaan zal dit verder onderzocht worden. Voor de spoorwegovergang bij station Oost geldt dat ProRail de maatgevende partij is. Opheffen van de overgang is door de hoogteligging van het spoor, de weg en de tunnel zeer complex. Mochten zich mogelijkheden voordoen, dan zal daar onderzoek op volgen. Cijfers van huidige verkeersstromen en toekomstige verkeersstromen (met toevoeging van 10.000-16.000 woningen) zijn bekend en zijn input geweest voor het uitgebreide testen van ingrepen in het verkeersmodel. Het Masterplan gaat er van uit dat de aansluiting op de A12 zo blijft als in de huidige situatie. Hier zijn ook de berekeningen en simulaties van het verkeersmodel op gebaseerd. Rijkswaterstaat en de MRDH werken continue, binnen de ruimtelijke- en financiële mogelijkheden aan het verminderen van de files. Naar verwachting zal door de openstelling van de Rotterdamsebaan in Den Haag de druk op de A12 wat afnemen. Grote verbeteringen, ook op de A12, worden verwacht na het verbreden van de A4 corridor. Het rijk heeft deze werkzaamheden toegezegd en recent is besloten de werkzaamheden

verkeersmobiliteit binnen Zoetermeer als ook op de verkeersmobiliteit op de toegangswegen van /naar Zoetermeer. - Is er bij ontwikkeling van NS-stationsgebied nog een kans dat er een oprit naar de A12 richting Utrecht komt. Dit zou veel schelen in de ontsluiting van de stad (bij calamiteiten bijv.) - Is er gedacht aan uitbreiding van de toegankelijkheid van de A12 naar Zoetermeer? (Ik voorzie en voorspel een dagelijks enorm probleem om Zoetermeer snel en adequaat te bereiken). - Ik zie dat er geen oprit van de Afrikaweg naar de A12 richting Utrecht is, hoezo niet? - Komt er een nieuwe oprit langs de A12 richting Utrecht, zodat wordt voorkomen dat veel nieuwe bewoners eerst door heel Zoetermeer moeten gaan rijden om richting Utrecht te kunnen rijden? - Blijven de huidige op- en afritten langs de A12 bestaan?	eerder uit te voeren. Terugslag van een file op de A12 tot op de Afrikaweg is niet door de plannen voor De Entree te verhelpen, wel wordt een veilige inrichting ontworpen en wordt, door middel van aantrekkelijke routes en plekken voor fietsers en voetgangers rond en richting OV een beter alternatief voor de auto geboden.
Parkeren	
- Driemanspolder een Meerzicht/Waterbuurt moeten geen negatieve gevolgen ondervinden van het parkeren. - Beide P&R terreinen langs de A12 voor het station Driemanspolder verdwijnen met dit project; krijgen wij, de bewoners van Driemanspolder en Meerzicht weer de uiterst vervelende overlast van in onze wijk parkerende forenzen? Daar hebben we nú al enige overlast van, laat staan als die parkeermogelijkheden verdwijnen. - De mooie nieuwe Hoogvliet in de Vijverhoek wordt door steeds meer mensen gevonden en gewaardeerd. Op de drukke momenten is het beschikbare parkeerterrein daar al aan zijn grenzen. De nieuwe bewoners in het entree gebied moeten ook boodschappen doen en naar ik begreep zijn er geen nieuwe voorzieningen bedacht op dit vlak in het huidige plan. Dan is de Hoogvliet de eerste en meest logische keuze voor deze nieuwe bewoners (kant Boerhaavelaan) en zal het onprettig druk gaan worden in deze supermarkt. - Ook heb ik begrepen dat de omgeving van de entree betaald parkeren wordt, ik hoop niet dat daarmee de parkeerdruk in de waterbuurt toeneemt. - Hoe zit het met de blauwe zone en betaald parkeren? - Moeten er parkeervergunningen in de omliggende wijken worden aangeschaft, aangezien de bezoekers betaald gaan parkeren? - In een eerder stadium werd niet onmogelijk geacht dat de wijken, die naast het nieuw te bouwen stadsdeel "Entree Zoetermeer" liggen (Driemanspolder en Meerzicht) overlast zouden ondervinden van parkerende bouwvakkers (10 tot 15 jaar lang) en, later van parkerende nieuwe bewoners, die niet bereid of in staat zijn om de kosten van parkeren in de eigen wijk op te hoesten. Nu wordt parkeeroverlast uitgesloten. Toch dreigen de parkeerterreinen bij het station te verdwijnen en moeten langparkeerders uitwijken naar ?. Nu is het al zo, dat aan de Stadhoudersring mensen hun auto parkeren en vervolgens richting het	Belangrijk uitgangspunt in De Entree is dat gebruik van andere vormen van mobiliteit, dan gebruik van privéauto's, wordt gestimuleerd. Dat kan door een inrichting van het openbaar gebied die uitnodigt tot lopen en fietsen, door de gunstige ligging ten opzichte van voorzieningen en stations en door het introduceren van deelmobiliteitsconcepten, waaronder deelauto's in de te realiseren mobiliteitshubs. Tevens zullen Mobility As A Service (MAAS) diensten worden aangeboden. Hierdoor zal in De Entree het bezit van een privéauto minder vanzelfsprekend en noodzakelijk zijn. In De Entree zal gemotiveerd afgeweken kunnen worden van bestaande parkeernormen in Zoetermeer, vanwege de gunstige ligging nabij OV, voorzieningen en de inzet van deelmobiliteitsconcepten en MAASdiensten. Daarbij zal vanaf het eerste bouwproject worden ingezet op de (stapsgewijze) introductie van nieuwe mobiliteitsconcepten. Het aantal benodigde parkeerplaatsen kan hierdoor lager zijn. Uiteindelijk wordt per project een apart projectbesluit genomen. Voorwaarden zijn: • Geen parkeeroverlast in omliggende wijken, • Ontwikkeling van mobiliteitshubs, • Voor het openbaar gebied worden geen parkeervergunningen afgegeven, • Commitment van betrokken partijen door de jaren heen. Voor De Entree is een afzonderlijke parkeervisie opgesteld, waarbij uitgegaan wordt van maximaal één parkeerplaats per woning. In 2019 zal de 'Nota parkeernormen en uitvoeringsregels' geactualiseerd worden. Met de voorgestelde parkeervisie en aanvullende maatregelen verwachten wij geen extra parkeeroverlast voor de omliggende woonwijken. Mocht alsnog blijken dat aanvullende maatregelen nodig zijn, kan worden gedacht aan een blauwe zone naast mogelijke andere regulerende

station lopen. Nu is het al zo, dat bewoners van de appartementen, gelegen aan de Stadhoudersring, heel vaak geen parkeerplaats vinden bij hun huizen. Straks (als het deze keer echt zover komt) vinden de bewoners van de nieuwe wijk gemakkelijke wegen naar Driemanspolder en Meerzicht. Daar doen ze immers hun boodschappen. Waarom zouden ze hun auto's niet daar laten staan? Komt er aan de Stadhoudersring een 'blauwe zone'? Zo niet dan is het hier een aantrekkelijke en goedkope manier van parkeren voor de bezoekers van (de bewoners van) de nieuwe stadswijk. In andere steden, zoals Haarlem, blijkt dat de ideeën van de overheid omtrent parkeren in de werkelijkheid niet uitkomen. Onder de nieuwbouw van de voormalige Cronjékazerne wordt de enorme parkeerkelder nauwelijks gevuld. Parkeerders (ook langparkeerders) bezetten de gratis parkeerplaatsen in alle straten, die in de nabijheid van de Cronjé liggen. - Gaan de parkeernormen omlaag? - Op het grote parkeerterrein in de lus bij het station Zoetermeer zijn eveneens bouwplannen. Waar moeten al deze auto's blijven van deze nieuwe bewoners? - Is er geleerd van de fouten die in het verleden zijn gemaakt bij het bouwen van parkeergarages? - Een bezoeker voorziet parkeerproblemen in de nieuwe stadswijk, aangezien er betaald parkeren wordt ingevoerd voor bezoekers.	parkeermaatregelen of parkeeroplossingen om overlast voor de omliggende wijken te vermijden. Privé-auto's van bewoners en werknemers van De Entree worden gestald in parkeergarages onder de gebouwen. Op maaiveld zullen alleen parkeerplaatsen voor kort parkeren gerealiseerd worden. Er wordt zorg besteed aan kwaliteit, overzichtelijkheid en veiligheid van garages. Auto's van bezoekers kunnen op maaiveld geparkeerd worden of in de mobiliteitshub (beide betaald parkeren). In de mobiliteitshub staan ook deelauto's die voor iedereen te huur zijn, niet alleen voor bewoners van De Entree maar ook voor bezoekers en bewoners uit de aangrenzende wijken. Deelauto's vervangen een deel van de privéauto's. Het verdwijnen van P&R terreinen is geen uitgangspunt van het Masterplan. De stationsomgeving wordt nog uitgewerkt, waarbij deze parkeergelegenheden ook nog onderzocht gaan worden.
Hoogten gebouwen	
- Over de bouwhoogte met name in het stationsgebied bestaat ongerustheid. - Als er inderdaad een toren van 120 m zou komen zou dat voor ons betekenen dat wij in de ochtend totaal geen zon meer zouden hebben in onze tuin (Korfwater). Bovendien is onze privacy dan verdwenen met inkijk vanuit deze toren niet alleen in onze tuin maar ook in onze woon- en slaapkamer. Voor ons een onverteerbare verandering. In 2004 heeft de Raad van State uitspraak gedaan inzake de toen geplande toren, waarin deze hoogte niet toelaatbaar wordt geacht. Het nummer is ECLI:NL:RVS:2006:AV3865, dd 08-03-2006, zaaknummer 200502156/1. Waarom zou deze uitspraak nú niet meer geldig zijn? - Wat ik alleen niet hoop is dat ik vanuit mijn eengezinswoning vanuit het Nieuwewater 4 straks aankijk tegen een flat van 120 meter! die het zicht ontnemt. Ik kijk nu al aan tegen redelijk hoge gebouwen (dijkwater en binnenwater) maar hoop niet dat de torens nog hoger worden zodat al het licht verdwijnt. - Hoe hoog is 30, 60, 90 - 120 meter? Hoe hoog is Terra Nova/Poortgebouw - Wij hebben zorgen over de hoogte en gaan de strijd hierover aan! - Waarom denkt de gemeente Zoetermeer dat het bouwen tot een hoogte van 120 meter wel mag, terwijl de Raad van State een vorig plan voor het bouwen tot 80 meter hoogte heeft afgewezen? - Een van de aanwezigen stelt vast dat het aantal zonuren op zijn woning	Door de opbouw van bouwvolumes, bouwhoogtes en dichtheden is de structuur van het gebied duidelijk herkenbaar. Op kleinere schaal is het van belang dat elke plek zijn eigen identiteit heeft. Afwisseling in beeld en volume helpen dit te realiseren. Om een duidelijke ruimtelijke opbouw te realiseren is een zonering opgesteld die aangeeft waar de bebouwing hoger of lager en opener of dichter is. De drie ankers hebben hierin een speciale rol. Hier zijn hoogte-accenten mogelijk en wenselijk zodat de ankers zich onderscheiden van de rest van het gebied en van een afstand duidelijk herkenbaar zijn. In de stationsomgeving is een hoogte tot ca. 120 meter mogelijk. Dit Masterplan is in lijn met de gemeentelijke hoogbouwvisie (Hier te downloaden). In de hoogbouwvisie wordt ook de bouwhoogte van het Poortgebouw (55 meter) vermeld. In het Masterplan wordt de hogere bebouwing zoveel mogelijk gesitueerd langs de Afrikaweg. Aan de zijde van Meerzicht en Driemanspolder is de bebouwing lager, meer afgestemd op de bestaande bebouwing. De locaties voor hoogbouw zijn gesitueerd op ruime afstand van de bestaande bebouwing. Voor elk hoogbouwvoorstel wordt zorgvuldig in kaart gebracht wat de effecten zijn op uitzicht, windhinder en bezonning op bestaande

terugvalt van vijf uur per dag naar vijftien minuten per dag vanwege de hoogbouw. - Is bij de hoge gebouwen gedacht aan windhinder?	woningen in de aanpalende wijken Meerzicht en Driemanspolder en op de overige nieuwbouw. Hier zullen doorlopend analyses van gemaakt worden die worden gebruikt om hogere bebouwing zo te positioneren dat goed rekening wordt gehouden met effecten van schaduwwerking en uitzicht. De genoemde uitspraak van de Raad van State is niet gebaseerd op de hoogte van de voorgestelde bebouwing maar op onderzoek naar invloed op luchtkwaliteit dat niet op de juiste manier was uitgevoerd. Aspecten als luchtkwaliteit zullen in het vervolgtraject uitvoerig worden onderzocht.
Wonen	
- Met hoeveel inwoners gaat de stad Zoetermeer groeien als er 10.000 tot 16.000 woningen worden gebouwd? - Het lijkt me een heel goed ding om hier de boel een keer te gaan ontwikkelen. Wij kijken er naar uit om hier te kunnen gaan wonen. Ik wil hier wel gaan wonen in dit stuk. Hartstikke bereikbaar. Goede voorzieningen. Vlakbij de stad. Vlakbij het openbaar vervoer. Wat wil je nog meer? - Uiteraard vind ik het plan om meer woningen te bouwen in deze gehele strook (vooral aan de Boerhaavelaan waar bijna alles al jaren leeg staat) een hele goede. - Woningbouw is nodig in Zoetermeer Het is fijn dat er nieuwe woningen bijkomen. Nu staan de kantoren aan het Bredewater en de Boerhaavelaan er maar grijs en soms leeg bij. - Ik heb vanmiddag de bijeenkomst bijgewoond en ik vind het een goed plan voor de toekomst van Zoetermeer. - Wordt er gedacht aan onze kinderen, zoals het bouwen van jongerenwoningen? - Welke verhouding is koop/huur woningen? Welke prijsklasse denken jullie aan? - In de toelichting wordt een categorie woningzoekenden specifiek vermeld: degene die te veel verdienen voor een sociale huurwoning. Ofwel de middeninkomens die in de dure huur (€ 720 - € 950) een plek zullen vinden. Er wordt niet gesproken over inwoners (1 en 2 persoonshuishoudens: voornamelijk jongeren en ouderen en gezinnen) van Zoetermeer die vanwege hun inkomen alleen een sociale huurwoning kunnen betalen. De wachtlijsten nemen de laatste jaren sterk toe. We zien hier dan ook nadrukkelijk een vraagstuk liggen en zien het als een gemiste kans wanneer juist in dit grootste inbreidingsgebied van Zoetermeer onvoldoende aandacht is voor sociale huurwoningen bestemd voor de sociale doelgroep, met een huur tot € 720,-. In de gemeenteraad is al veelvuldig gesproken over het aandeel sociale woningen binnen de woningvoorraad in Zoetermeer, niet alleen de huidige voorraad, maar ook de voorraad over de komende 10 – 15 jaar. Zowel de huurprijs als ook de	In de ‘Bevolkingsprognose Zoetermeer 2017-2037 staat in tabel 5.2-1 dat wanneer de woningvoorraad in 2028 met circa 10.000 woningen is toegenomen t.o.v. nu, de bevolking een groei doormaakt van circa 20.000 inwoners. Uitgaande van een gemiddelde woningbezetting van 2,19 in de periode 2024-2035. In het Coalitieakkoord Gemeente Zoetermeer 2018-2022 wordt een zoekopgave van 4.500 nieuwe woningen genoemd voor het gebied aan weerskanten van de Afrikaweg en rond de Mandelabrug als onderdeel van een nieuw gemengd stedelijk milieu. De verwachting is dat in De Entree zo’n 4.500 woningen gebouwd kunnen worden. Hierin passen zo’n 7.000 á 8.000 inwoners. Er zal straks voor alle soorten huishoudens en inkomens plaats zijn in De Entree. Het woningaanbod in De Entree moet een gezonde mix tussen huur/koop goedkoop, middelduur en duur vertegenwoordigen. Hiervoor moet aangesloten worden bij het op dat moment geldende gemeentelijk beleid. De percentages op basis van het ‘Woningbouwprogramma Zoetermeer’ (2017) zijn: • 27% Goedkope huur, dit zijn woningen die worden verhuurd onder de landelijke grenzen van sociale huur. Hiervoor wordt op basis van prijspeil 2018 een bovengrens van € 710 gehanteerd. • 25% huur in het middensegment, hiervoor wordt op basis van prijspeil 2018 een bovengrens van € 970 gehanteerd. • 48% koop en vrije sector huur. Vanuit onderzoek en behoefteramingen is een verdere verfijning op het ‘Woningbouwprogramma Zoetermeer’ gemaakt: de ‘Versnellingsagenda

kwaliteit is een criterium van de woning en de beïnvloedbaarheid van de gewenste doorstroming. - De huidige eigenaren zullen zo veel mogelijk winst willen maken uit hun eigendom. Een koopwoning of een dure huurwoning zal meer grondopbrengsten genereren dan een sociale huurwoning. Hoe gaat de gemeente er voor zorgen dat de sociale component, niet alleen als wensprogramma maar ook in de praktijk gerealiseerd gaat worden? - Tijdens de presentatie werd gesteld, dat het college krimp in Zoetermeer wil voorkomen. Niet werd gesteld hoe mogelijke krimp er uit zou zien. Niet werd gesteld, dat en hoe krimp door een bredere aanpak dan alleen het bouwen van nieuwe huizen, zou worden voorkomen. Wel werd op papier medegedeeld, dat de druk op de woningmarkt in Zoetermeer groot is en snel toeneemt. Zoetermeer wil hieraan iets doen door in een periode van 10 tot 15 jaar 10.000, mogelijk zelfs 16.000 huizen te bouwen. CBS voorziet voor Zoetermeer een krimp van 2,1% tegen 2030. CBS voorziet ook een forse toename van het aantal 65+-ers. De groep ouderen groeit van 16% tot 25% in de periode van 2015 tot 2030. Loopt het college voor of achter met de aanpak van mogelijke krimp? - Op welke cijfers wordt de woningsegmentatie gebaseerd? Voor wie wordt er straks gebouwd? - De woningmarkt zit behoorlijk in het slop. Ik merk dat in de rijtjeshuizen bij mij allemaal 1 of 2 personen wonen in een vijfkamer woningen. Wij willen graag verhuizen, maar de huizen zijn zo duur geworden dat wij dat niet kunnen betalen als ouderen zijnde. Zeker niet als je alleen maar AOW hebt en geen aanvullend pensioen. Daar moet rekening mee worden gehouden in de sociale woningbouw.	woningbouw' (2018). Hierin wordt het accent gelegd op een aantal primaire doelgroepen voor Zoetermeer. Het gaat hier om jongeren die veelal in Zoetermeer zijn opgegroeid, maar die onvoldoende kans hebben op de huidige Zoetermeerse woningmarkt, middeninkomens die geen sociale huurwoningen mogen huren of geen geschikte woning kunnen kopen en "emptynesters" die graag hun eengezinswoning verruilen voor een appartement met alle stedelijke voorzieningen om de hoek. Naast deze primaire doelgroepen, moet er ook voldoende ruimte zijn voor andere groepen. Het betreft in het bijzonder huishoudens met een zorgvraag, starters, dynamische netwerkstedelingen (in de stationsomgeving) en nieuwe Zoetermeeders.
Bestaand vs. Nieuwe bebouwing	
- Ik heb begrepen dat het IBM-gebouw blijft bestaan. Houdt het zijn kantoorbestemming of worden er bijvoorbeeld appartementen van gemaakt? - Wat gebeurt er met de panden van de AbvaKabo? - Hoe groot wordt de tegenstelling tussen de nieuwbouw en de bestaande bouw? - Wat voor een bouwwerk wordt er gebouwd op de plek waar in eerste instantie een woontoren zou worden neergezet (De Hollandse meesters)? - Is er voldoende ruimte voor nieuwbouw achter het hoofdkantoor van Dunea? - Worden de kantoorgebouwen compleet gesloopt of worden ze omgebouwd? - Hoeveel dichtheid gebruikt de gemeente Zoetermeer voor woningen per hectare in dit plangebied? - Ik woon vanaf 1995 in Rokkeveen. Ik ben er verbaasd over dat er een deel van Rokkeveen ook bij het plan betrokken wordt. Ik zie mogelijke bebouwing van de lus, een strook achter Dunea en op de plek van de fietsenstalling rondom het plein van de verenigde naties. Ik roep op om	De meeste kantoorgebouwen zullen naar verwachting worden gesloopt, een aantal kantoren blijft staan. De transformatie van enkele bestaande gebouwen biedt een kans voor bijzondere programma's. Juist het contrast tussen oud en nieuw en de vervlechting van beide kan bijdragen aan een afwisselend beeld. Het groen en de openbare ruimte gaan een belangrijke rol in deze vervlechting spelen. De invulling van het voormalige IBM-pand wordt door de eigenaar onderzocht. Hierover is nog geen uitsluitsel te geven. Voor het Terra Nova pand (voorheen AbvaKabo) zijn plannen voor transformatie naar woningen in ontwikkeling. Het gebouw wordt ook aan de buitenkant vernieuwd. De locaties aan de Zuidzijde van de A12 (achter Dunea en oude planlocatie voor Hollandse Meester) zijn aangeduid als plekken waar mogelijk gebouwd kan worden. Wat er op deze locaties mogelijk is qua volume en hoogte wordt in een latere fase uitgewerkt. De onderzoeken naar ontwikkelmogelijkheden hangen deels samen met de verdere uitwerking van het stationsgebied.

uiterst zorgvuldig met dit deelplan om te gaan. De bewoners van Rokkeveen zullen zich de protesten rondom de Hollandse Meester nog wel herinneren en opnieuw in beweging komen.	Voor de dichtheid in het gebied zijn berekeningen gemaakt. Het interpreteren van deze berekeningen is echter sterk afhankelijk van de manier waarop het grondvlak gemeten wordt. Om verwarring te voorkomen zijn referentieprojecten met dezelfde rekenmethode geanalyseerd. Voor het middengebied geven de referentieprojecten Java Eiland (Amsterdam), Andreas Ensemble (Amsterdam) en Eco-quartier Ginko (Bordeaux) een goed beeld van de dichtheid. Voor de Ankers worden hogere dichtheden verwacht en zullen vooral deugdelijke inpassing in de openbare ruimte en de eerder genoemde bezonning en wind belangrijk zijn.
Voorzieningen e.d. (niet-woonprogramma)	
- Zoetermeer wil studenten van de HHS vasthouden. Zoetermeer wil een stad zijn voor mensen die blijven. Hoe zit het dan met bedrijvigheid (70% van de bedrijven was een éénmansbedrijf in mei 2016)? Hoe zit het met scholen die ervoor moeten zorgen dat bedrijven vakmensen in de nabijheid vinden? Komt voor deze belangrijke zaken ook een rapportage? - Kernpunten zijn bij dit thema zijn de hoge huishoudensdichtheid en het bewust kiezen voor een stedelijke omgeving. Dit vraagt erom om voor verschillende doelgroepen aantrekkelijkheden te creëren in het gebied. Denk aan jongeren, ouderen en gezinnen. De mix aan doelgroepen gecombineerd met voorzieningen, horeca en aantrekkelijke openbare ruimte biedt de potentie om deze wijk een van de meest geliefde wijken van Zoetermeer te laten worden. Het plan geeft aan dat er een veelheid aan verscheidenheid komt in gebouwen waaronder ook locaties waarin verschillende doelgroepen gehuisvest kunnen worden. De ambitie voor een gedifferentieerd beleid ten aanzien van het huisvesten van verschillende doelgroepen wordt onderschreven. - Tijdens fase bestemmingsplan/vooronderzoek rekening houden met m2 basisonderwijs en voortgezet onderwijs. School kan geen sluitstuk zijn de ontwikkeling. Houd rekening met minimaal één basisschool + schoolplein etc. Bestaande scholen in omgeving zitten nagenoeg vol. - Hoe wordt druk op de bestaande (kleine) winkelcentra opgevangen, bijvoorbeeld op de "buurtsuper" Hoogvliet? - In het verleden trokken mensen naar de steden om daar werk te vinden. Nu vestigen bedrijven zich daar, waar ze mensen vinden die in hun bedrijf passen. Aan passende opleidingen worden hoge eisen gesteld. In de praktijk blijkt vaker, dat bedrijven de opleidingen voor hun personeel zelf verzorgen omdat scholen dat niet goed genoeg doen. Er moet dan wel een vijver zijn waarin gevestigd kan worden. - Wordt er gedacht aan het bouwen van basisscholen? - Zit in de bouwplannen ook de bouw van een school verweven? - Is er overwogen om het voortgezet onderwijs te herhuisvesten in dit gebied? - De idee was tot voor kort, dat het station Zoetermeer verbonden moest worden met het Stadshart, door het aanleggen van een aantrekkelijke	In De Entree wonen straks zo'n 7.000 – 8.000 mensen. Een ruim aanbod aan voorzieningen is nodig om de levendigheid en differentiatie te realiseren die bij de stadswijk De Entree hoort. In het gebied wordt een zichtbaar deel van het programma bestemd voor niet-woonfuncties. In De Entree kunnen de primaire voorzieningen, zoals een huisarts, apotheek, basisschool ook een plek krijgen. In De Entree zijn voorzieningen gesitueerd op strategische plekken 'op de hoek' langs routes waar levendigheid gewenst en kansrijk is. Langs de Afrikaweg is meer ruimte voor bedrijfsruimten op de begane grond of in hoogwaardige bedrijfsverzamelgebouwen. Dit kan ook een kantoor zijn of een bedrijf aan huis, bijvoorbeeld als atelierwoning. De ruimtelijke opbouw van de straat en de hoogte van begane grond maken het mogelijk om hier kleinschalige bedrijvigheid te vestigen. In De Entree komt geen traditioneel wijkwinkelcentrum. Uit onderzoek bij de actualisatie van het detailhandelsbeleid is gebleken dat de bestaande winkelcentra in Driemanspolder en Meerzicht een impuls nodig hebben. De nieuwe bewoners van De Entree kunnen hier aan bijdragen. Door het verschil in soorten winkels en functies tussen De Entree en de omliggende wijken vullen zij elkaar aan en versterken zij elkaar. Gezien de centrale ligging binnen Zoetermeer en de goede verbondenheid met de regio is in De Entree mogelijk ook ruimte voor grootschaliger voorzieningen. Hierbij valt te denken aan hoger of voortgezet onderwijs, bedrijfsverzamelgebouwen, plek voor culturele evenementen, maar ook voor bijvoorbeeld goed bereikbare congrescentra.

corridor waar de reiziger een kopje koffie kan drinken, zich even kan verpozen op een bankje in het groen, om dan zijn of haar weg te vervolgen naar... Ja, waarnaar? En: lopend want met de bus werkt dit niet. Komen mensen uit de omgeving naar Zoetermeer om te winkelen? Lopen mensen één tot anderhalve kilometer naar hun werk?	
Inrichting openbare ruimte (groen, onderhoud, activiteiten)	
- Graag zouden wij in het plan opgenomen willen hebben meer groen zoals volkstuintjes, een kinderboerderij. Het parkachtige is nogal statisch. Je moet er wat kunnen doen. - Zoetermeer is al een groene stad en daar zijn bewoners blij mee. Bij groen horen ook licht en lucht. Hierbij past geen gebouw van 120 meter hoog. - Kan van het Terra Nova gebouw een gebouw met groene gevels gemaakt worden? Het gehele plan voor dit gebied vind ik fantastisch!! - Groene daken openbaar toegankelijk in een strook van gebouw naar gebouw als verblijfsruimte. - Het is van belang om een gebied met een hoge woningdichtheid toch een groene beleving mee te geven. Denk hierbij aan aanwezigheid van (gemeente)groen, de eerder genoemde groene gevels, en ruimte voor fietsers en voetgangers. Dit is enerzijds een lastige ontwerpogave. Anderzijds moet nu al worden nagedacht over de exploitatie van het openbaar gebied na realisatie van het plan. In de praktijk zien we dat vanuit de gemeente bezuinigd wordt op het onderhoud van buitenruimten terwijl hier naar verwachting budgetten voor vervangingen en onderhoud naar boven toe moeten worden bijgesteld. - Wat zijn de plannen met de "oudere" bestaande bomen aan de Boerhaavelaan tegenover Terra Nova? Worden deze gekapt in het kader van de ontwikkeling van de groene zoom? - Graag aandacht voor de bestaande grotere bomen. Is het mogelijk deze te behouden? - Is er voldoende rekening gehouden met de toegankelijkheid van mensen met een beperking? - Hoe gaat het met het beheer en onderhoud van het groen door de gemeente? Het Bredewater is opgeknapt en inmiddels flink verwaarloosd. Voldoende geld elk jaar nodig voor beheer en onderhoud van openbare ruimte en groen! - Wie gaat het groene gebied schoonhouden? - Een praatje over levendigheid en diversiteit bereiken door een hoge dichtheid van bebouwing met veel interactie tussen bewoners, bezoekers en passanten. De overheid, welke dan ook, zorgt niet voor interactie tussen mensen. Dat doen mensen zelf of ze doen het niet. En wie zegt, dat de (nieuwe) bewoners van de nieuwe stadswijk straks de fiets of de bus nemen? Wie weet hoe het straks zal gaan?	Groen is een belangrijke kwaliteit van Zoetermeer en krijgt een belangrijke rol in De Entree. Groen is een veelkleurig iets, ook water (blauw) en een veelheid aan kleuren van bloeiende planten zijn onderdeel van het groen in De Entree. Hierdoor draagt groen bij aan de biodiversiteit in de stad en aan de ecologische structuur van Zoetermeer. In het vervolg worden omwonenden ook betrokken bij het ontwerp van het openbaar gebied. Het groen wordt zo ingericht dat het een actieve en gezonde leefstijl bevordert. De openbare ruimte krijgt daarom een speels en groen karakter. Onderdeel hiervan kunnen hardlooproutes zijn, maar ook sport- en speeltoestellen ('urban leisure' programma's), stedelijke plekken die mensen uitnodigen tot (actieve) ontspanning. Naast ruimte voor actieve vrijetijdsbesteding zijn er ook rustige beschutte plekken waar de stadsnatuur zich laat horen en zien. De woongebieden zijn aantrekkelijk voor bewoners en bezoekers, er zullen verschillen ontstaan tussen openbaar en privé. Bewoners ervaren hier dat ze op een stedelijke plek wonen met hoogbouw, maar wel in een gebied met veel groen. In de groene kraag komen de omliggende wijken met De Entree samen. Daarom is deze zone geschikt om een sociale rol spelen, als ruimte voor initiatieven en als ontmoetingsplek tussen nieuwe en bestaande bewoners. Hier kan ook ruimte zijn voor gezamenlijke (volks)tuinen als daar behoefte aan is bij de bewoners. Hoewel Zoetermeer verandert, blijven de karakteristieke eigenschappen groen en toegankelijkheid altijd belangrijk. De Entree zal voor iedereen toegankelijk zijn, ook voor mensen met een functiebeperking. De gemeente is normaal gesproken verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte. Over het onderhoud worden nadere afspraken gemaakt met de eigenaren van de gronden. Bestaande openbare ruimte en groen zullen ofwel opgenomen worden in het nieuwe ontwerp, ofwel worden vervangen. Als het mogelijk is qua levensduur en past in de toekomstige inrichting blijven bestaande bomen behouden.

Geluid/Fijnstof	
- Wij zijn wel geïnteresseerd in een nieuwbouw appartement maar willen wel rustig wonen en relatief schone lucht inademen. - Onze vraag: hoe kan je huizen gaan bouwen zo vlak naast de A12 en vlak langs de Afrika “straat” gelet op de geluidsoverlast en de fijnstof uitstoot die dit ongetwijfeld gaat geven. - Wij zijn wel geïnteresseerd in een nieuwbouw appartement maar willen wel rustig wonen en relatief schone lucht inademen. - Afrikaweg: er zijn twee gelijkvloerse oversteekplaatsen voorzien vanuit de gedachte dat dit een natuurlijk ‘demping’ verzorgd m.b.t een gelijkmatige verkeersdoorstroming van 50km/h. Ook hier snap ik de theoretische gedachte, de praktijk is helaas anders en zal tot veel extra start en stop verkeer leiden (i.v.m een afvoer van verkeer in 1 beweging) op deze weg, waar nu veel aanwonende bewoners zullen zijn die daar niet blij van worden (onnodig extra geluid en extra uitstoot). - Bewoners aan de Stadhoudersring hebben er last van. Horren zitten na korte tijd vol met zwarte drab. Dat is ook geen wonder als je woont aan de A12 en de Afrikaweg. Maar dat wordt zeer waarschijnlijk nog erger door een ‘aantrekkelijk’ openbaarvervoersknooppunt bij het station. En elektrisch rijden lost dit niet goed op! Voor de komende tien tot vijftien jaar zitten de bewoners van Meerzicht en Driemanspolder – als de Entree-plannen doorgaan – in de geluidsoverlast en in een van fijnstof bezwangerde lucht. - Er staat bijna altijd zuidwestenwind. Hoe zit dat met geluidsoverdraging? - Het zou fijn zijn als de geluidhinder door de A12 voor Meerzicht Oost wordt opgelost (althans verminderd) - Wat voor onderzoeken zijn er gedaan naar de milieueffecten op flora en fauna en fijnstof? - Een van de aanwezigen deelt mee dat hij niet aan de Afrikaweg zou willen wonen vanwege de hoge concentratie fijnstof die daar rondhangt.	Ten behoeve van een wijziging van het bestemmingsplan zal in dat kader een Milieu Effect Rapportage (MER) worden gemaakt. Een MER wordt gemaakt om zorgvuldig te kunnen afwegen of en op welke wijze de beoogde ontwikkeling invloed heeft op milieu en vice versa, en hier maatregelen en/of wijzigingen in de plannen op te maken. Onder milieu valt geluid, fijnstof, biodiversiteit etc. Voor dit Masterplan zijn Quickscans gemaakt. Deze tonen aan dat de voorgestelde ontwikkeling in principe mogelijk is, maar dat er over de precieze inpassing op gebieds- en op gebouwniveau verder onderzoek nodig is. In de volgende fase na vaststelling van dit Masterplan krijgen deze onderzoeken veel aandacht. Hiervoor is verdere uitwerking nodig waarmee na goedkeuring door de gemeenteraad kan worden begonnen. Om de omgevingskwaliteit te verhogen wordt de Afrikaweg groen “ingepakt”. Dit maakt geluiddempende maatregelen direct naast de rijbaan mogelijk, zoals een verhoogde berm. De Entree zal een zeer groen gebied worden, het groen helpt de lucht zuiveren en het geluid absorberen en zorgt bij hitte voor verkoeling en schaduw. De bebouwing langs de A12 zal dienen als geluidswering voor de rest van het gebied. De gebouwen zullen een “dove” gevel krijgen aan de kant van de A12. Ditzelfde geldt, waar nodig, voor de bebouwing langs de stadsstraat. In de binnengebieden van de bebouwing zijn geluidsluwe buitenruimtes.
Duurzaamheid/klimaat	
- De door de gemeente geschetste ambities op het punt van energie worden onderschreven. Gezien de doorlooptijd van het project en de innovaties vinden wij de term “zo veel mogelijk energie neutraal” aan de magere kant. Het is juist nu een uitgelezen kans om volledig in te zetten op energieneutraal, vooral ook waar dit woningen betreft. Om bij dit soort ontwikkelingen, waarbij de dichtheid van de bebouwing hoog is, het groen deels te positioneren aan gevels en op dakterrassen is een mooi streven. In de praktijk zien we echter dat het groen houden van dit soort ruimtes niet altijd wordt gehaald. Wij vragen ons af hoe wordt gewaarborgd dat het groene karakter aan / op de gebouwen zal worden behouden. - Wordt er rekening gehouden met waterberging? - Duurzaamheid: Welke warmte optie wordt gebruikt? Stadsverwarming, warmtepompen, grondwarmte, of? - Hoe kan je milieuverantwoord 4500 woningen (x bewoners) duurzaam,	Door klimaatverandering zal het vaker fors warmer en natter worden. Dit vereist een aangepaste inrichting van de openbare ruimte, bijvoorbeeld door het toevoegen van groen en water, groene gevels en groene daken en zorgen voor voldoende schaduwrijke plekken. Ook in de bebouwing zal rekening moeten worden gehouden met klimaatverandering, bijvoorbeeld door extra aandacht te besteden aan het voorkomen van hittestress. Het gas wordt vaarwel gezegd, woningen worden anders verwarmd en beter geïsoleerd. Energie wordt zoveel mogelijk binnen het gebied opgewekt. In de loop der tijd zullen steeds meer innovatieve oplossingen beschikbaar komen om daarmee de ambitie van een CO2 neutrale ontwikkeling daadwerkelijk te kunnen realiseren. Op het moment dat ontwikkelingen worden omgezet in bouwplannen wordt gekeken naar de actuele eisen en richtlijnen uit het Bouwbesluit, het nationale

groen, etc. huisvesten?	overheidsbeleid en de gemeentelijke ambities. Vervolgens wordt gekeken waar dit op kavelniveau en gebiedsniveau verder aangescherpt kan worden. De ambitie om klimaatbestendig en zelfvoorzienend te zijn maakt dat nauwe samenwerking tussen ontwikkelende partijen en gemeente in De Entree noodzakelijk is.
Centrum-West	
- het Masterplan Entree (ca. 4.500 woningen) en de plannen voor ca. 2.000 (hoogbouw)woningen in de Binnenstad (Versnellingsagenda Woningbouw / Visie Binnenstad). Ik maak mij zorgen over de samenhang tussen deze plannen en over de samenspraak met de bewoners van het Spazio. Hoe houden we “<i>deze belangrijkste entree van het Stadshart en één van de belangrijkste entrees van de gehele binnenstad</i>” (zie o.a. Motie 1605-02 uit 2016) kwalitatief ruimtelijk gezien in z'n waarde? - Wat voor plannen zijn er voor het centrum-west gebied? Ik heb nu een mooi uitzicht op de skyline van Den Haag, verdwijnt mijn uitzicht en mijn woongenot? Wordt er ook wat gedaan aan de huidige verkeersknelpunt op de Nederlandlaan/Europaweg? - Zoals het er nu uitziet lijkt er veel beton/stenen bij te komen in het centrum. Hittestress en waterberging kunnen voor problemen gaan zorgen. Alhoewel steeds wordt gezegd dat er veel aandacht zal zijn voor (extra) groen, lijkt dat rondom het Spaziogebied niet goed mogelijk -> tijdens een rondgang met de klankbordgroep Upgrade Stadshart werd dat beeld m.i. bevestigd. Ook dit baart zorgen voor de toekomst en het leefbaar houden voor bewoners van het centrum.	De aansluiting van De Entree op Centrum-West is een essentieel onderdeel van de gebiedsontwikkeling, omdat dit de verbinding is met het Stadshart. De opgave is om de RandstadRail-halte en het winkelgebied met de stadsstraat te verbinden. Er zijn hiervoor nog geen concrete voorstellen. Deze zullen ontwikkeld worden in nauwe samenwerking met het programma Binnenstad. De Entree is een andere ontwikkeling dan het Stadshart. Het gebied dat hier zal ontstaan zal, met name door de vele aandacht voor groen vanaf de beginfase, anders worden ontwikkeld dan het Stadshart.
Bouwactiviteiten	
- Komende jaren zullen we met afschuwelijke bouwoverlast worden geconfronteerd. - Verder ben ik benieuwd hoe lang het zal gaan duren, eer dit plan tot uitvoering gebracht gaat worden - Verkoop start is beloofd maar niet gebeurd, wanneer planning start bouw? - Welke bouwvolgorde wordt aangehouden bij dit bouwproject? - Wanneer kunnen de eerste bewoners in dit plangebied intrekken? - Hoe zit het met de overlast tijdens de bouw (bouwverkeer, heien)? - Binnen welke termijn wordt er gestart met bouwen? - Wat gebeurt er met het bouwverkeer tijdens de bouw? Wordt het geen chaos?	De ontwikkeling van De Entree is een gebiedsontwikkeling welke de komende 10 tot 15 jaar vorm gaat krijgen. Dit betekent dat de bouw niet overal tegelijk plaatsvindt. We streven ernaar om een deel van het gebied aan de zijde van de Boerhaavelaan zo snel mogelijk (binnen 2 jaar) tot ontwikkeling te brengen. Dit gaat om het gedeelte waar al een nieuw bestemmingsplan voor is gemaakt in overleg met de omgeving. Daarna zal in overleg met eigenaren het gebied tussen het station en de Van Leeuwenhoeklaan worden ontwikkeld, de volgorde hiervan staat nog niet vast. Dit zal de komende 5 jaar plaatsvinden. De ontwikkeling van het vervoersknooppunt bij het huidige station en Centrum-West zal pas later plaatsvinden. Door de complexiteit van deze gebieden, zijn er meerdere partijen betrokken en is de planontwikkeling complex. Ten behoeve van de daadwerkelijk bouw zal een plan worden opgesteld

	voor de bouwvolgorde, aanrijdroutes, aanrijdtijden, boren etc. om de overlast zoveel mogelijk te beperken.
Proces	
- Op de vraag omtrent MER werd echter niet duidelijk geantwoord. - Wat is de status van het vorige masterplan? - Wordt het huidige bestemmingsplan voor de Boerhaavelaan gewijzigd? - We hebben helaas gezien dat ons college lang niet altijd goed vooruitziend regeert. De outlet. Dit Entree-plan waarin eerst een projectontwikkelaar fungeerde die beter iets anders had kunnen doen en die ook iets anders deed. We kregen al veel mooie praatjes voorgeschoteld. - De visie van het bestuur van Zoetermeer, zoals verwoord op papier en in woord, lijkt nogal bekrompen. Het gaat niet alleen om een MER-rapportage en om een verwachting van ongedefinieerde krimp. Het lijkt er nu op, dat het college zich krampachtig hecht aan een zeer beperkte toekomstvisie. En op basis hiervan geeft dit college voorlichting over wat er komen gaat aan de bewoners van Zoetermeer en met name de bewoners van Driemanspolder en Meerzicht. Dat is niet in de haak!	Het Masterplan De Entree wordt in het eerste kwartaal van 2019 ter besluitvorming aangeboden aan de gemeenteraad. De totale gebiedsontwikkeling en de realisatie van de geambieerde 4.500 nieuwe woningen heeft een doorlooptijd van naar schatting 10 – 15 jaar. Ieder deelgebied heeft zijn eigen dynamiek, afhankelijk van afzet in de markt, complexiteit in relatie tot de directe omgeving, tempo van de eigenaar/ ontwikkelaar en beschikbare ambtelijke capaciteit. Volgend jaar zal gestart worden met het ruimtelijk juridisch kader om de ontwikkeling van een stadswijk mogelijk te maken. Voor het middengebied wordt een nieuw bestemmingsplan gemaakt, waar de Milieu effectrapportage (MER) en een beeldkwaliteitsplan onderdelen van zijn. Hiervoor zullen de benodigde onderzoeken worden uitgevoerd, zoals milieu, geluid en fijnstof. Dit kan consequenties hebben voor de principes in het Masterplan, waardoor er eventueel een aanpassing op het Masterplan wordt gedaan. Op basis van het Masterplan zullen ook nog enkele opgaven verder worden uitgewerkt, zoals de typering van het wonen en de voorzieningen. Ook wordt het plan voor de stadsstraat verder uitgewerkt tot een verkeerskundig en civieltechnische ontwerp met een financiële raming. Dit betreft de Afrikaweg, ventwegen en de verbindingen Bredewater en Boerhaavelaan. Met diverse partijen wordt een studie gestart naar de ontwikkeling van het vervoersknooppunt / stationsgebied en Centrum-West. Uiteraard worden de omwonenden bij de verdere uitwerking van de plannen betrokken.
Overige reactie	
De Voorweg is niet genoemd in het plan. Waarom niet?	Dat klopt, want deze weg blijft zoals deze nu is ingericht en ligt buiten het plangebied.