

Nota Zienswijzen en overlegreacties

Concept Startdocument Entree

1. Inleiding

Het concept Startdocument Entree heeft met ingang van 13 maart 2020 gedurende 6 weken ter inzage gelegen met de mogelijkheid tot het indienen van schriftelijke en mondelinge zienswijzen. De terinzagelegging is gepubliceerd in het Gemeenteblad en de Staatscourant:

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2020-15376.html>

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2020-66996.html>

Het concept Startdocument is in het kader van het vooroverleg toegezonden aan de verschillende instanties met een verzoek om een (eventuele) reactie.

De volgende instanties hebben gereageerd op de adviesaanvraag inzake artikel 7.8 Wet milieubeheer.

- A. Prorail
- B. KPN
- C. Dunea
- D. Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid
- E. Veiligheidsregio Haaglanden
- F. Toegankelijkheidsraad
- G. Hoogheemraadschap van Rijnland

De volgende instanties hebben gereageerd op onze adviesaanvraag inzake artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening

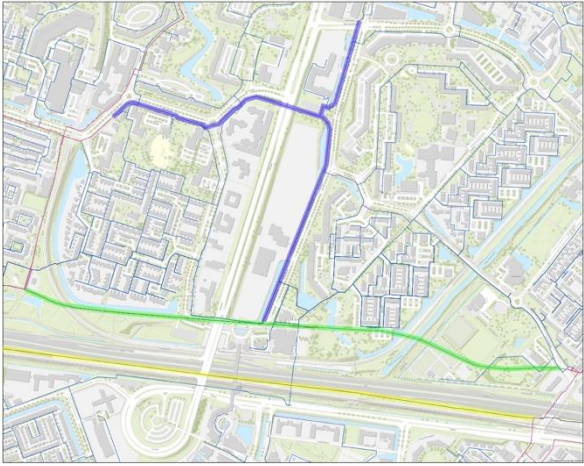
- H. TenneT
- I. Stedin
- J. Prorail
- K. N.V. Nederlandse Gasunie
- L. Provincie Zuid-Holland

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het concept Startdocument zijn 22 schriftelijke zienswijzen ontvangen. Vanwege de privacywetgeving zijn naam en adres van de indieners in dit openbare stuk niet weergegeven. Er is een genummerde lijst van de indieners met naam en adres. De indieners krijgen deze nota toegezonden met vermelding van het nummer dat hun zienswijze heeft gekregen.

De ontvangen overlegreacties en zienswijzen zijn hieronder samengevat/ weergegeven en beantwoord.

	Inhoud overlegreacties artikel 7.8 Wm en artikel 3.1.1. Bro	Beantwoording
A. Prorail		
A.1.	De indiener verzoekt de gemeente voor het aspect Externe Veiligheid in relatie tot Railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens (Basisnet).	De gemeente neemt het dit conform verzoek mee.
A.2.	De indiener verzoekt de gemeente voor het aspect Geluid in relatie tot Railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens (Geluidproductieplafonds).	De gemeente neemt dit conform verzoek mee.
A.3.	Indien de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Entree bebouwing dichtbij het spoor mogelijk maakt, kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder in dit soort situaties acht de indiener het gewenst dat er in de planvorming wel aandacht voor is. In het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten raadt de indiener de gemeente aan om het aspect trillinghinder af te wegen, zoals door Kenniscentrum InfoMil wordt aanbevolen. Zie https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/milieuthema/tril/ .	Trillinghinder wordt in het MER in beeld gebracht aan de hand van de richtlijn Stichting Bouw Research (SBR).
A.4.	De indiener raadt de gemeente aan om het aspect trillingen te betrekken bij de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Entree en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen. Zie https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/07/18/handreiking-nieuwbouw-en-spoortrillingen .	Trillinghinder wordt in het MER in beeld gebracht aan de hand van de richtlijn Stichting Bouw Research (SBR).

B. KPN		
B.1.	De toegestuurde stukken geven geen gedetailleerd inzicht in de werkzaamheden die mogelijk uitgevoerd gaan worden. Of er consequenties zijn voor het kabelnet van KPN kan de indiener daarom niet beoordelen. De indiener verzoekt de gemeente bij consequenties voor het kabelnet van KPN de plannen verder met de indiener uit te werken.	Er zal een kabel- en leidingenoverleg worden gepland, waarin verdere procesafspraken worden gemaakt om de kabel- en leiding beheerders aangehaakt te houden bij de verdere planuitwerking. Er worden duidelijke tekeningen gemaakt, deze zullen gedeeld worden.
B.2.	De indiener verzoekt de gemeente om op voorhand een oriëntatiemelding te doen bij de KLIC zodat de gemeente rekening kan houden bij de planontwikkeling met de aanwezige kabels en leidingen in de ondergrond.	Dit is reeds gedaan en wordt meegenomen in de verdere planuitwerking.
B.3.	Mogelijk loopt over het plangebied een straalpad. Straalpaden (straalverbindingspaden) zijn optisch vrije paden, met een breedte van circa 200 m ten behoeve van telecommunicatie. Voor het berichtenverkeer maken KPN-Telecom, andere instellingen en bedrijven gebruik van straalverbindingen. Om een ongestoord berichtenverkeer mogelijk te maken dient tussen de zend- en ontvangststations een vrije baan aanwezig te zijn. Voor een onbelemmerd gebruik mag bebouwing en beplanting in deze straalpaden een bepaalde hoogte niet overschrijden. De toelaatbare bebouwings- en beplantingshoogte is afhankelijk van de terreinhoogte en de hoogte van het straalpad ter plaatse en varieert tussen de 25 meter en de 70 meter (ten opzichte van NAP). Zend- en ontvangststations en de toetsingsafstand rond zendmasten (1 km) verdienen extra aandacht. Als een belanghebbende rekening wil houden met straalpaden of informatie wil over bestaande straalpaden kan men per e-mail een verzoek indienen bij Agentschap Telecom: info@agentschaptelecom.nl Het agentschap kan dan een overzicht geven van de straalpaden in een bepaald gebied.	De aanwezigheid van straalpaden worden in het MER meegenomen. Straalpaden hebben echter geen wettelijke bescherming.

C. Dunea	
C.1. In de herziening van het bestemmingsplan ziet de indiener de ligging van hun transportleidingen graag geborgd door middel van het bestemmen van de leidingstroken: - 5 meter aan weerszijde van de blauw gemarkeerde drinkwatertransportleidingen - 9 meter aan weerszijde van de groen gemarkeerde drinkwatertransportleidingen. - 9 meter aan weerszijde van de geel gemarkeerde rivierwatertransportleidingen. De genoemde strookbreedte is van groot belang. Op deze strook mogen geen bebouwing of andere belemmeringen aanwezig zijn of komen. De indiener geeft aan dat binnen deze strookbreedte bij de uitvoering van werkzaamheden de gemeente rekening dient te houden met de aanwezige transportleidingen. 	Het ondergronds ruimtegebruik wordt onderzocht in het MER. De drinkwatertransportleidingen maken onderdeel uit van het onderzoek. De gemeente kan niet voldoen aan de wens om 9 meter aan weerszijde van de groen gemarkeerde drinkwatertransportleidingen te waarborgen. De gemeente zal met indiener in gesprek gaan over de wensen.

D. Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid		
D.1.	In de NRD wordt aangegeven dat er met verkeersmodellen gerekend wordt om de effecten op doorstroming in beeld te brengen. De indiener zou echter ook graag willen terugzien in het plan dat er naar de effecten van het plan op de aansluitingen en de A12 gekeken wordt. De indiener verlangt dat bij nieuwe grootschalige ontwikkelingen een analyse wordt opgesteld van de verkeersintensiteiten waarbij o.a. de verkeerseffecten van het plan op de (aansluitingen van) rijksweg A12 in beeld worden gebracht. Dit wordt nu niet benoemd in de NRD. De indiener verzoekt de gemeente dit verder in het MER uit te werken.	In het MER worden voor de wegen in het plangebied alsmede voor de wegen in de omgeving de effecten onderzocht. Dit geldt ook voor de aansluitingen en de A12.
D.2.	In de NRD wordt aangegeven dat een mer- studie opgesteld wordt met een hoog ambitieniveau en onderzoek geluid en luchtkwaliteit met globale rekenmodellen. De indiener blijft graag in een vroeg stadium betrokken bij de verdere uitwerking van het geluid -en luchtkwaliteit onderzoek.	De gemeente zal conform verzoek indiener in afstemmingsoverleg aanhaken bij de onderzoeken.
E. Veiligheidsregio Haaglanden		
E.1.	De indiener adviseert de gemeente, in verband met het transport van giftige vloeistoffen over de Rijksweg A12, om alle objecten binnen het plangebied van Entree te voorzien van een ventilatievoorziening die afschakelbaar is.	Dit wordt meegenomen in het MER-onderzoek externe veiligheid. De bouwtechnische eisen die aan bouwwerken worden gesteld, zijn uitputtend geregeld in het Bouwbesluit 2012. Uit het oogpunt van veiligheid, gezondheid, bruikbaarheid, energiezuinigheid en milieu mogen in een bestemmingsplan dus geen aanvullende eisen worden gesteld aan bouwwerken. Dit is vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak. Zie ten aanzien van duurzaamheidsdoelstellingen ABRvS 8 maart 2017, ECLI:NL:RVS:2017:600, r.o. 17.1 (energiezuinigheid), ABRvS 22 april 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1290, r.o. 8.1 (aansluiting op een warmtepompinstallatie) en ABRvS 10 augustus 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR4628, r.o. 2.9.4 (energiezuinigheid).

E.2.	In objecten waarin personeelsleden, bezoekers, verminderd tot niet zelfredzame personen en/of grote groepen mensen kunnen verblijven, is het van belang dat het personeel en/of de BHVorganisatie/ de begeleiding van deze objecten is voorbereid op eventuele calamiteiten met gevaarlijke stoffen. Het gaat hierbij om calamiteiten die buiten deze objecten kunnen plaatsvinden, maar effecten binnen deze objecten kunnen hebben. Hierbij is het van belang dat zij ook weten hoe daarbij te handelen. Bijvoorbeeld om de aanwezigen binnen deze objecten te assisteren om zichzelf in veiligheid te brengen. Dit kan geborgd worden in een plan ten behoeve van noodsituaties. Hierbij is het ook belangrijk dat dit structureel wordt geoefend.	Dit wordt meegenomen in het MER-onderzoek externe veiligheid.
E.3.	Het huidige tankstation aan de Houtsingel, waar de verkoop van LPG plaatsvindt heeft een risicocontour. Deze risicocontour kan invloed hebben op de ontwikkelmogelijkheden van de omgeving. Indien het LPG-Tankstation en het transport van gevaarlijke stoffen over de Afrikaweg een belemmering vormt voor de ontwikkeling van Entree, kan de gemeente de mogelijkheden verkennen om de vergunning voor de verkoop van LPG te stoppen. Hierdoor zal geen transport van LPG meer plaatsvinden over de Afrikaweg, daarnaast vormt het tankstation dan geen belemmering meer voor de ontwikkeling. Als zowel het transport en de verkoop van LPG gehandhaafd blijft, geeft de indiener aan dat het in de nieuwe situatie van belang is dat de omgeving zodanig is ingericht dat het ten aller tijde, onafhankelijk van de risicobron, mogelijk is om het gebied te ontluchten. Daarbij is het van belang dat er van de risicobron af, gevlucht kan worden. Dit geldt zowel voor de objecten en omgeving dat binnen het invloedsgebied ligt (150 meter rondom) van het LPG-tankstation aan de Houtsingel, het transport van gevaarlijk stoffen over de Afrikaweg (355 meter) en de het transport van gevaarlijke stoffen over de Rijksweg A12 (880 meter).	De effecten van de voorgenomen activiteit op externe veiligheid worden onderzocht in het kader van het MER. Verkoop van gevaarlijke stoffen (LPG), transport van gevaarlijke stoffen en vluchtroutes zijn onderdeel van het aspect externe veiligheid.

E.4.	Paragraaf 4.1 van het Startdocument geeft aan dat energie zoveel mogelijk binnen het gebied opgewekt zal worden en dat innovatieve oplossingen worden ingezet om de ambitie van een CO2 neutrale ontwikkeling daadwerkelijk te kunnen realiseren. De indiener geeft aan dat het daarbij van belang is om de aspecten gezondheid en veiligheid mee te nemen. Aan innovatieve vormen van energiewinning, - opslag en –transport kunnen (nieuwe) risico's verbonden zijn. Hierbij valt te denken aan risico's rond elektrisch rijden/parkeren, waterstof en grootschalig gebruik van zonnepanelen op objecten en het gebruik van Energie Opslag Systemen (EOS). Door vroegtijdig de mogelijkheden en risico's inzichtelijk te maken en eventuele risico beperkende maatregelen te nemen, kan de energietransitie op een veilige manier vormgegeven worden. De indiener is landelijk betrokken bij de ontwikkeling van handreikingen en regelgeving op dit gebied en kan deze kennis toepassen.	De effecten van de voorgenomen activiteit op externe veiligheid, energie en gezondheid worden onderzocht in het kader van het MER. Enkele genoemde aspecten worden ook onderzocht in het onderdeel externe veiligheid.
E.5.	Doordat Entree minimaal 4.500 woningen, waaronder hoogbouw, met bijbehorende commerciële en maatschappelijke voorzieningen zal kennen, kent het plangebied ruimtelijk een hoge dichtheid van personen, bebouwing en voorzieningen. Enerzijds kan het aantal incidenten hierdoor toenemen en anderzijds zal de impact van incidenten groter zijn. De reden hiervoor is dat men dichter bij elkaar leeft en als gevolg hiervan meer invloed op elkaar uitoefent. De indiener geeft aan dat door de toename van het aantal personen in combinatie met de schaarse ruimte, het van belang is om rekening te houden met voldoende ontvluchtingscapaciteit in de omgeving. Daarbij dient rekening gehouden te worden met risicobronnen die effect hebben op het plangebied. Op objectniveau worden de gebouwen hoger, dieper en complexer. Hierbij vindt ook functiemenging plaats zoals ondergrondsparkeren in combinatie met maatschappelijke voorzieningen, kantoren en woningen. Naast verschillende soorten functies zijn hierdoor ook verschillende gebruikers aanwezig. Door deze complexiteit is het belangrijk dat gebouwen een hogere weerbaarheid hebben tegen branden. Door een hogere weerbaarheid van de bouwwerken, is de kans op veilige ontvluchting groter en schade aan gebouwen in de omgeving beperkter.	De effecten van de voorgenomen activiteit op externe veiligheid worden onderzocht in het kader van het MER. Zie verder E1.

E.6.	In zowel het Startdocument (pagina 22) als in het Masterplan (pagina 51) wordt gesproken over hoogbouw. Het Bouwbesluit is toepasbaar voor gebouwen tot 70 meter hoogte. Daarboven moet worden ontworpen conform de hoogbouwrichtlijn. Echter brengt het ontwerpen boven de 30 meter al behoorlijke beperkingen met zich mee. Dit komt omdat redvoertuigen van de Brandweer tot maximaal 30 meter hoogte kunnen komen. Daardoor kunnen ontvluchting en brandbestrijding bij hogere gebouwen alleen van binnen het gebouw plaatsvinden en niet vanaf de buitenkant. Om hoogbouw op een veilige manier te realiseren zijn extra voorzieningen nodig, de VRH kan u hierover nader adviseren. Doordat de redvoertuigen van de Brandweer niet overal bij kunnen komen, is het ook van belang dat liften groot genoeg zijn voor brandcards van de Ambulance.	De bouwtechnische eisen die aan bouwwerken worden gesteld, zijn uitputtend geregeld in het Bouwbesluit 2012. Uit het oogpunt van veiligheid, gezondheid, bruikbaarheid, energiezuinigheid en milieu mogen in een bestemmingsplan dus geen aanvullende eisen worden gesteld aan bouwwerken. Dit is vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak. Zie ten aanzien van duurzaamheidsdoelstellingen ABRvS 8 maart 2017, ECLI:NL:RVS:2017:600, r.o. 17.1 (energiezuinigheid), ABRvS 22 april 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1290, r.o. 8.1 (aansluiting op een warmtepompinstallatie) en ABRvS 10 augustus 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR4628, r.o. 2.9.4 (energiezuinigheid). Verder stelt het Bouwbesluit (art. 2.127 en 2.128) als eis aan gebouwen van hoger dan 70 m dat ze dezelfde mate van brandveiligheid hebben als lagere gebouwen. Voor zover concrete genoemde eisen niet geschikt zijn voor de hoge gebouwen, moet in de aanvraag om vergunning voor het bouwen worden aangetoond hoe het vereiste brandveiligheidsniveau wordt gerealiseerd. Dat gaat dus niet om aanvullende eisen, maar om alternatieve maatregelen om hetzelfde beschermingsniveau te bereiken. Dit gaat echter niet via het bestemmingsplan, maar via de omgevingsvergunning. De VRH is daarin de belangrijkste adviseur. De gemeente neemt de adviezen van VRH ter harte.
E.7.	Voor de hulpdiensten is het van belang dat de omgeving zodanig is ingericht dat een snelle en effectieve hulpverlening mogelijk is. Dit vertaalt zich in goede bereikbaarheid van alle objecten, de aanwezigheid van opstelplaatsen voor hulpdiensten en aanwezigheid van voldoende bluswatervoorzieningen. Gezien het verdichte karakter van het plangebied, is het van belang dat de hulpdiensten alle objecten in het plangebied kunnen bereiken en er goede uitvalswegen zijn. De praktische invulling hiervan kan goed in combinatie met de ambitie om het gebied klimaat adaptief in te richten zoals vergroening (bijvoorbeeld gedeeltelijk grasbetontegels). Ook zijn er mogelijkheden om fiets- en wandelpaden zodanig in te richten dat hulpdiensten een extra route hebben om het gebied goed te kunnen bereiken.	De gemeente neemt het advies ten aanzien van vluchtroutes en inrichtingsaspecten mee in het MER, alsook in het inrichtingsplan mee.

E.8.	Externe veiligheid / Omgevingsveiligheid De voorgestelde onderzoeksmethodiek in de NRD voorziet in het onderzoeken van de gevolgen op het gebied van Externe Veiligheid. Als aandachtspunt wordt vanuit de VRH meegegeven dat de nieuwe Externe Veiligheid methodiek onder de Omgevingswet ook mogelijke gevolgen heeft voor het ontwikkelen van het gebied. Geadviseerd wordt om bij het MER de alternatieven ook door middel van de nieuwe Omgevingsveiligheidsmethodiek te beschouwen.	Binnen het bestemmingsplan wordt een integrale afweging gemaakt op het gebied van externe veiligheid. Hiermee wordt zoveel mogelijk aangesloten op de toekomstige systematiek van de Omgevingswet. Gezien het een bestemmingsplan is, kan niet exact vooruit worden gelopen op de Omgevingswet
E.9.	Op pagina 24 van het Startdocument is het beoordelingskader voor het milieueffectrapport opgenomen. Hier is aangegeven dat er voor het onderwerp Duurzaamheid en energie, kwalitatief onderzoek gedaan zal worden. Kwalitatief onderzoek omvat volgens het Startdocument (pagina 25) 'expert judgement'. Zowel door ervaring bij incidenten met nieuwe energiesystemen als door onderzoek naar de systemen beschikt de Brandweer over expertise op het gebied van de energietransitie. Meer concreet gaat het om de risico's, scenario's en mogelijke beheersmaatregelen die verbonden zijn aan nieuwe vormen van energie. Hierbij valt te denken aan branden met elektrische voertuigen en laadpalen, branden met zonnepanelen en zonnevelden, incidenten met Energie Opslag Systemen (EOS), waterstof, Geothermie etc. De VRH deelt graag kennis en ervaring met de gemeenten zodat de effecten van het gebruik van alternatieve energievoorziening op het plangebied en de omgeving inzichtelijk te maken in het milieueffectrapport.	De gemeente neemt graag de ervaringen van de brandweer over expertise op het gebied van de energietransitie mee in het MER en zal contact opnemen met de indiener. Zie verder E.6

F. Toegankelijkheidsraad Zoetermeer		
F.1.	Indiener is van mening dat onvoldoende duidelijk is of er sprake is van voldoende levensloopbestendige dan wel aangepaste woningen. De geboortegolf van na de Tweede Wereld oorlog leidt tot een aanzienlijke toename van ouderen blijkens gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek. De piek zal rond 2035 gaan afvlakken. Dat betekent dat voor hen in ieder geval de eerstkomende jaren woningen beschikbaar zullen moeten komen. Temeer daar de gemeente Zoetermeer eerder heeft uitgesproken juist de ouderen uit de grote eengezinswoningen, waar schaarste is, te willen verleiden naar kleinere woningen te verhuizen. Naarmate de leeftijd stijgt komen ook onvermijdelijk de ongemakkelijkheden van het leven; voldoende stallingsruimte voor scootmobielen en domotica zijn noodzakelijke zaken.	Er wordt rekening gehouden met uitgevoerde woningbehoefteonderzoeken.
F.2.	Het parkeerbeleid. Indiener is van mening dat in de afgelopen tijd, wisselende aantallen van parkeerplaatsen de revue zijn gepasseerd De doelgroep van indiener, van inwoners met een beperking dan wel ouderen zijn vaak juist afhankelijk van het eigen vervoer met de auto. Openbaar vervoer is vaak geen optie. Dat betekent dat er voldoende parkeerplaatsen in de onmiddellijke omgeving van de woning moeten zijn. Vertegenwoordigers van onze raad hebben in sessies Parkeren in het Entreegebied aangegeven dat de hoeveelheid parkeerplaatsen onvoldoende worden ingeschat door de gemeente.	Parkeren wordt onderzocht in het MER Eisen m.b.t. het aantal parkeerplaatsen zijn vastgelegd in de parkeernota van de gemeente Zoetermeer en worden geborgd in de planregels van het bestemmingsplan.
F.3.	Het verkeersbeleid in het nieuwe gebied is voor indiener een zorg. Met name de oversteek van Driemanspolder naar Meerzicht baart indiener grote zorgen. Een (te) grote afstand naar onze zienswijze gezien de beperkingen van onze doelgroep. Hoewel er geschermd wordt met allerhande techniek, een eiland/rustplaats in het midden van de vernieuwde Afrikaweg, die waarborgen dat de afstand veilig kan worden overbrugd, zijn we er niet gerust op dat het ook veilig zal worden ervaren door onze doelgroep van mensen met beperkingen. Eerdere gedachten vanuit diverse insprekers gericht op een volkomen scheiding van het voetgangers en overige verkeer hebben onze voorkeur.	Het door de raad vastgestelde Masterplan is uitgangspunt voor het MER en bestemmingsplan. Daarin staat dat de Afrikaweg een levendige stadstraat wordt, met gelijkvloerse oversteekvoorzieningen. De effecten van de voorgenomen activiteit op de verkeersveiligheid worden onderzocht in het MER.

G. Hoogheemraadschap van Rijnland		
G.1.	Indiener heeft geen bezwaar tegen de planontwikkelingen. Wel wijst indiener er op dat voor de water gerelateerde aspecten de Keur (Waterwet) van Rijnland 2015 alsmede bijbehorende uitvoeringsregels van toepassing zijn. Bijvoorbeeld voor toename aan verhard oppervlak, graven of dempen van oppervlaktewater, werken in of nabij de kern- en beschermingszones van waterkeringen of oppervlaktewater of in kwelgevoelig gebied dient een vergunning/melding op grond van de Waterwet te worden aangevraagd bij het hoogheemraadschap.	Genoemde aspecten zullen onderzocht worden in het MER onderdeel Water.
H. Tennet		
H.1.	Binnen de grenzen van dit plan heeft Tennet (na een eerste beoordeling) noch bovengrondse-, noch ondergrondse hoogspanningsverbindingen in beheer. Wij hebben dan ook geen opmerkingen op genoemd plan en wensen u veel succes bij de verdere uitwerking hiervan.	Wij nemen hier kennis van.
I. Stedin		
I.1.	Aandacht wordt gevraagd voor ca.15 MSR's elk met een ruimtebeslag van 5 bij 8 meter. Verzocht wordt om deze als nutsvoorziening te bestemmen.	Deze middenspanningsruimten moeten in pandig worden aangebracht in de nieuwbouwprojecten. Dit zal in het bestemmingsplan worden meegenomen.
I.2.	Verzocht wordt om rekening te houden met 1 Hoogspanningsstation. Verzocht wordt om deze als nutsvoorziening te bestemmen en te voorzien in voldoende geluidsruimte.	Met Stedin zijn vergaande afspraken gemaakt over de upgrade van het Hoogspanningsstation aan het Abdissenbos. Wij gaan ervan uit dat het om dit station gaat en er geen extra station wordt toegevoegd.
I.3.	Verzocht wordt rekening te houden met toegankelijke openbare tracés voor kabels, geen asfalt en voldoende werkruimte In schone grond rond de kabels. Tevens wordt verzocht aandacht te geven aan de ligging van de kabel bij plaatsing van bomen in het ontwerp.	Dit wordt overeenkomstig de AVOI (Algemene Voorschriften Ondergrondse Infra) van de gemeente Zoetermeer aangelegd. De AVOI is onderdeel van de APV en naast dat er werkwijzen en methodieken in vermeld staan, worden daar eveneens ontwerpuitgangspunten in meegenomen, waarbij voldoende borging is voor de tracés van kabels en leidingen.
I.4.	Voorgesteld wordt om de relevante passages uit de bedrijvenrichtlijn CROW die over kabel- en leiding tracés gepubliceerd zijn, over te nemen in gemeentelijk beleid.	Als hier de richtlijn CROW 500: 'Schade voorkomen aan kabels en leidingen' wordt bedoeld dan houden wij als gemeente hier zeker rekening mee.

I.5.	Verzocht wordt om een richtinggevend besluit uiterlijk aan het eind van 2021 over warmtepompconfiguratie	Wij maken een faciliterend bestemmingsplan. Ontwikkelingen die bovenwettelijk zijn kunnen wij niet in een bestemmingsplan afdwingen.
I.6.	Verzocht wordt om exclusieve laadlocaties op te nemen in het bestemmingsplan (dwz laadverbod buiten die locaties).	Zoals bij I1 al aangeven wil Stedin dat er rekening gehouden wordt met laadplekken nabij de middenspanningsruimtes. Hier zal in goed overleg naar gekeken worden.
I.7.	De overweging wordt meegegeven om slim laden randvoorwaardelijk te laten zijn voor de aanbieders van laadpalen (stimuleren om buiten de transportpieken af te nemen)	De overweging wordt voor kennisgeving aangenomen. Valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan.
J. ProRail		
J.1.	De indiener verzoekt de gemeente voor het aspect Externe Veiligheid in relatie tot Railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens (Basisnet).	De gemeente neemt dit conform verzoek mee.
J.2.	De indiener verzoekt de gemeente voor het aspect Geluid in relatie tot Railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens (Geluidproductieplafonds).	De gemeente neemt dit conform verzoek mee.
J.3.	Indien het Startdocument Entree bebouwing dichtbij het spoor mogelijk maakt, kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder in dit soort situaties acht de indiener het gewenst dat er in de planvorming wel aandacht voor is. In het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten raadt de indiener de gemeente aan om het aspect trillinghinder af te wegen, zoals door Kenniscentrum InfoMil wordt aanbevolen. Zie https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/milieuthema/tril/ .	Trillinghinder wordt in het MER in beeld gebracht aan de hand van de richtlijn Stichting Bouw Research (SBR).
J.4.	De indiener raadt de gemeente aan om het aspect trillingen te betrekken bij de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Entree en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen. Zie https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/07/18/handreiking-nieuwbouw-en-spoortrillingen .	Trillinghinder wordt in het MER in beeld gebracht aan de hand van de richtlijn Stichting Bouw Research (SBR).

J.5.	In het “Startdocument Entree” zijn gronden opgenomen die in eigendom zijn van Railinfratrust B.V./ProRail B.V. (verder te noemen ‘ProRail’). ProRail merkt in dit kader op dat deze gronden - zonder nadrukkelijke toestemming van ProRail - niet mogen worden gebruikt. Deze gronden zijn door ProRail benodigd ten behoeve van de uitvoering van haar taken en eventuele toekomstige plannen. De gronden van ProRail, alsmede de spoorbaan, dienen door ProRail, haar aannemers of hulpdiensten te allen tijde onbelemmerd toegankelijk te zijn en te blijven met het materieel dat ook momenteel wordt gebruikt voor het uitvoeren van werkzaamheden en in het geval van calamiteiten. ProRail verzoekt u tevens alle gronden van ProRail te voorzien van de bestemming Verkeer- Railverkeer.	Prorail zal betrokken worden bij de uitwerking van het stationsgebied Entree. De gronden van ProRail worden mede bestemd voor spoorwegvoorzieningen
J.6.	In verband met de grote invloed van de plannen op het station - waarbij gedacht kan worden aan loopstromen voetgangers, fietspaden, fietsenstalling, herkenning station en een prettige stationsomgeving - verzoekt ProRail betrokken te worden bij de planvorming van “Entree”.	Prorail zal betrokken worden bij de uitwerking van het stationsgebied Entree.
J.7.	In verband met het borgen van de stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen mag het waterpeil niet wijzigen. Tevens dient uw gemeente te borgen dat alle werkzaamheden geen invloed zullen hebben op de stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen, alsmede op het ongehinderd gebruik van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen.	We nemen hier kennis van. De opmerking valt niet binnen de reikwijdte van het bestemmingsplan.
J.8.	Voor het uitvoeren van werkzaamheden in de nabijheid van de spoorbaan dient rekening gehouden te worden met het bepaalde in de Spoorwegwet, waarnaar wij u kortheidshalve verwijzen.	We nemen hier kennis van. De opmerking valt niet binnen de reikwijdte van het bestemmingsplan.
K. Gasunie		
K.1.	Het voornoemde plan is door Gasunie getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor onze aardgastransportleidingen, zoals bepaald in het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Op grond van deze toetsing komen wij tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.	Wij nemen hier kennis van.

L. Provincie Zuid - Holland

L.1.	De provincie is natuurlijk niet woningbouw. Zeker als er rond de 30% sociaal komt is dat goed. De provincie geeft aan dat moet worden gelet op het provinciale detailhandelsbeleid. Bijvoorbeeld in het geval hier ook detailhandel is beoogd (ikv de Voorzieningen). Deze zal in het algemeen moeten aansluiten op de bestaande winkelconcentraties (uitgezonderd een of enkele gemakswinkels van ongeveer 300 m2). De provincie verwijst hierover naar artikel 6.13 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland.	Het aandachtspunt van de provincie met betrekking tot detailhandel wordt meegenomen in het op te stellen ontwerpbestemmingsplan en de Laddertoets.
------	---	---

2. Beantwoording zienswijzen

	Inhoud zienswijzen	Beantwoording
1. Belangengemeenschap Driemanspolder		
1.1.	De indiener geeft het volgende aan: een belangrijk kenmerk van het MER is dat het inzicht geeft in het afwegen van alternatieven voor een plan vanuit het inzicht in de milieueffecten van het plan. De indiener stelt voor dat de raad ook vaststelt om de variant van 3500 woningen zoals in de Visie Entree vastgelegd (raadsbesluit 3 juli 2017) wordt onderzocht.	Wij onderzoeken in het MER wat de maximale (opname)capaciteit van het gebied is, waarbij nog een acceptabel woon- en leefklimaat gewaarborgd kan worden. Met de vaststelling van het Masterplan Entree (https://api1.ibabs.eu/publicdownload.aspx?site=zotermeer&id=100131885) heeft de raad besloten tot een richtinggevend kader om in Entree 4.500 woningen te bouwen. Dit aantal woningen vormt daarom de ondergrens in de bandbreedte van de te onderzoeken alternatieven in het MER.
1.2.	De indiener neemt er nota van dat het beoogde bestemmingsplangebied kleiner is dan het Masterplan/ MER-gebied. De indiener verwacht van de gemeente een onomstreden kaartbeeld waarbij inzicht wordt gegeven in de beoogde woningaantallen per deelgebied van het Masterplan en deelgebieden binnen het bestemmingsplan.	Het maximaal toegestaan programma per plot wordt in het bestemmingsplan juridisch vastgelegd. In het MER wordt middels kaartbeeld duidelijk aangegeven met welk beoogd programma per alternatief en variant rekening is gehouden in het onderzoek.
1.3.	De indiener is van mening dat wat betreft de autonome ontwikkelingen dient uitgegaan te worden van tenminste het onherroepelijke bestemmingsplan voor de Boerhaavelaan, dat reeds woningbouw mogelijk maakt.	In het Startdocument en het MER wordt duidelijk beschreven wat de plansituatie betreft en welke autonome ontwikkelingen worden meegenomen in de verschillende onderzoeken. De ontwikkelingsmogelijkheden in het bestemmingsplan Ontwikkeling Boerhaavelaan worden in deze beschrijving opgenomen.
1.4.	De indiener geeft aan de mogelijkheden voor het omzetten van kantoren naar woningbouw binnen de huidige bouwvolumes (transformatie) betrokken dienen te worden. Dit is immers met planologisch relatief eenvoudige instrumenten te verwezenlijken. Zoals in de toelichting op de Visie Entree is opgenomen, zijn ook dan reeds vele honderden nieuwe woningen mogelijk. In aanmerking nemend nog enkele mogelijk meer kleinschaliger nieuwbouwinitiatieven op nu braakliggende terreinen en/of op terreinen met de bestemming kantoren in het bestemmingsplan Boerhaavelaan, zijn naar verwachting 2300 woningen in het plangebied te realiseren zonder grootschalige ingrepen in infrastructuur.	De gemeente zal in het bestemmingsplan vastleggen welk programma gerealiseerd mag gaan worden en onder welke voorwaarden. Daarbij zal worden voldaan aan de randvoorwaarden zoals opgenomen in het door de raad vastgestelde Masterplan Entree. Daarbij wordt transformatie van bestaande gebouwen niet uitgesloten.

1.5.	De indiener geeft aan dat de vestiging van de brandweer in het deelgebied Abdissenbos meegenomen dient te worden als autonome ontwikkeling, nu de raad hierover een positief besluit genomen heeft.	De ontwikkeling van het brandweergaragecluster Abdissenbos wordt meegenomen in het MER. De ontwikkeling maakt onderdeel uit van de voorgenomen activiteit. In het definitieve Startdocument worden de bestemmingsplangrenzen hierop aangepast.
1.6.	Tot slot verwacht de indiener dat de gemeente in het MER aangeeft op welke wijze rekening wordt gehouden met de effecten van de beoogde schaa sprong (10.000 tot 16.000 woningen) van Zoetermeer als geheel.	In het MER wordt duidelijk beschreven wat de plansituatie betreft en welke autonome ontwikkelingen worden meegenomen in de verschillende onderzoeken. De beoogde schaa sprong (16.000 woningen) wordt hierin meegenomen.
1.7.	De indiener wil dat Entree Zoetermeer daadwerkelijk een kwalitatief waardevolle en duurzame toevoeging wordt op de woningvoorraad van Zoetermeer. Uit woningbehoefteonderzoek blijkt dat de Zoetermeerder meer behoefte heeft aan kwalitatief hoogwaardige en comfortabele woningen (Fakton, 2016). Dit kan alleen bereikt worden door voldoende licht en ruimte in en tussen de woningen mogelijk te maken. Daarvoor dient het woningbouwprogramma begrensd te worden op 3500 woningen.	Er wordt rekening gehouden met het genoemde woningbehoefteonderzoek. Zie verder zienswijze 1.1.
1.8.	Voor wat betreft de vierkante meters voor voorzieningen stelt de indiener voor rekening te houden met een school voor voortgezet onderwijs, mogelijk gecombineerd met een MBO school (met regionale functie). Een en ander rekening houdend met de veranderende samenstelling van de Zoetermeerse bevolking en de nieuwe inzichten in bijvoorbeeld doorlopende leerlijnen in het onderwijs voor 12-21 jarigen. Dit is mede ingegeven door de verouderende schoolgebouwen elders in Zoetermeer. Locaties van deze scholen kunnen dan benut worden voor nieuwe functies in de wijken, zoals de noodzakelijke woonzorgvoorzieningen of andere gewenste nieuwbouw.	Er wordt gekeken naar welke voorzieningen er toegevoegd moeten worden met de toegevoegde nieuwe inwoners. Daarbij wordt de behoefte voor de vestiging van een school, ook onderzocht.
1.9.	Er is tot nu toe, naast de reeds bestaande busbaan, nergens gesproken hoe het NS-station met centrum west wordt verbonden en wat daar eventueel voor nodig is (ruimte voor een lightrail, autonoom rijdend voertuig of een ander type verbinding, wellicht ondergronds). De indiener vraagt of hier niet eerst naar gekeken moet worden. De privéauto zal nog steeds een belangrijke functie vervullen voor vele doelgroepen zoals gezinnen, mensen met een onregelmatig beroep en mensen met een beperking. Hiermee dient nadrukkelijk rekening te worden gehouden.	In kader van het MER wordt in een verkeersonderzoek de effecten van de voorgenomen activiteit op de doorstroming voor verschillende modaliteiten (auto, OV, fiets en te voet) in de ruime omgeving in beeld gebracht. Als onderdeel van de verdere uitwerking van het Masterplan wordt ook de (mogelijke nieuwe) inrichting van de stationsomgeving bekeken en de verbinding tussen station en binnenstad. Daarbij wordt ook gekeken naar het doortrekken van bestaande buslijnen van Centrum-west naar het station.

1.10.	De indiener stelt voor het Arianepark mee te nemen in het bestemmingsplan en de bestemming Park hier vast te leggen. Dit park is naast een zeer prettige rustige groene plek in de wijk een belangrijk foerageergebied voor vleermuizen en dient om die reden planologische bescherming.	Het Arianepark is al als groenbestemming opgenomen in het bestemmingsplan "Driemanspolder – van Leeuwenhoeklaan".
1.11.	De indiener stelt voor een voorstel voor tussentijdse evaluatie mee te nemen in het MER.	Er wordt geen voorstel voor tussentijdse evaluatie meegenomen in het MER. De milieueffecten van de voorgenomen planontwikkeling, zoals onderzocht in het MER zullen door de raad over het bestemmingsplan volwaardig meegewogen worden bij de besluitvorming. Het onherroepelijke bestemmingsplan is vervolgens alleen te wijzigen met een nieuwe planologische procedure.
1.12.	De indiener geeft aan dat niet alleen verkeer in het gebied maar ook daarbuiten meegewogen dient te worden. Niet alleen een toename van verkeer over de Afrikaweg maar ook over de toe- en afleidende wegen van Entree, waaronder de Van Stolberglaan, de Van Leeuwenhoeklaan en Clauslaan dienen in alle beschouwingen meegenomen te worden.	In kader van het MER wordt in een verkeersonderzoek de effecten van de voorgenomen activiteit op de doorstroming in beeld gebracht op de wegen in plangebied en het studiegebied tot waar de effecten reiken. De genoemde wegen liggen allen in het studiegebied.
1.13.	Wie bepaalt wat een acceptabel woon- en leefklimaat is? Wat voldoende ruimte is? En wat haalbaar is? De indiener vreest dat dit pas blijkt als het gebied bebouwd en bewoond is. Daarom stelt de indiener voor dat het iteratief berekenen van het programma in relatie tot milieueffecten reeds vanaf 2300 woningen opgenomen dient te worden, zijnde de autonome ontwikkeling. Een autonome, min of meer organische ontwikkeling van het gebied, zonder grootschalige infrastructurele ingrepen. Eén alternatief dient een uitgewerkt kwalitatief hoogwaardig programma van 3500 woningen te zijn in het masterplan/MER-gebied, inclusief de daarvoor benodigde grote infrastructurele ingrepen. Dit betekent een lager aantal woningen (lager dan 3500) in het beoogde bestemmingsplangebied.	De onderzoeken in het kader van het MER brengen de effecten van de maximale opnamecapaciteit die kunnen optreden op de woon- en leefomgeving in beeld. De effecten worden in het MER daarnaast getoetst aan de wettelijke kaders en (gemeentelijk) omgevingsbeleid. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan worden de milieueffecten zoals onderzocht in het MER volwaardig meegewogen. Voor verdere beantwoording verwijzen wij u naar 1.1.

1.14.	De indiener heeft de volgende vraag bij het hoofdstuk Geluid: in de tweede zin staat "...indien de noodzaak... en goede leefomgevingskwaliteit ...". Welke noodzaak wordt hiermee bedoeld? Dat er behoefte is aan nieuwe woningen is evident, maar de noodzaak die bepaalt welk aantal woningen? En hoe wordt "goede leefomgevingskwaliteit" geborgd	De gemeente Zoetermeer heeft met het vaststellen van de schaa sprong besloten dat er 10.000 tot 16.000 woningen toegevoegd moeten worden aan de gemeentelijke woningvoorraad. In het MER wordt onderzocht wat het milieueffect is van het toevoegen van 4500 en 6300 woningen in Entree. Uiteindelijk besluit de raad over het daadwerkelijke planologische kader met de vaststelling van het bestemmingsplan. Daarbij heeft de raad een richtinggevende opgave meegegeven van 4500 woningen in Entree. De ambitie om met de ontwikkeling een goede leefomgevingskwaliteit te borgen wordt onderzocht in het MER. Deels wordt dit geborgd door toetsing van de voorgenomen activiteit aan wettelijke kaders zoals bij bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit. Deels wordt dat bepaald door de stedenbouwkundige uitgangspunten die geborgd worden in het bestemmingsplan.
-------	--	--

1.15.	De indiener geeft aan dat de intensiteiten in én rondom het plangebied betrokken dienen te worden in de berekeningen, waaronder de Van Stolberglaan tot en met de spoorwegovergang. Bij deze spoorwegovergang dient tevens te worden betrokken dat deze mogelijk in de toekomst vaker gesloten zal zijn. Het is niet ondenkbeeldig dat in het kader van de verbeteringen van het openbaar vervoer deze spoorlijn als lightrailverbinding gaat functioneren in het netwerk van Randstad Rail. Niet alleen effecten van het verkeer maar ook effecten van autobezit en parkeren dienen volledig in beeld te worden gebracht, inclusief regelingen ter voorkoming van parkeeroverlast in andere delen van onze wijk, met name ten oosten van de Boerhaavelaan.	In het MER worden voor de wegen in het plangebied alsmede voor de wegen in de ruime omgeving, de effecten bekeken. Er is op dit moment geen sprake van het omzetten naar een lightrailverbinding van het bestaande spoor. Indien dit in de toekomst wel plaatsvindt zal onderzocht worden in hoeverre dit effect zal hebben op de doserende werking van de spoorwegovergang. De effecten op het onderdeel Parkeren maken deel uit van het MER. Er is een aantal jaar geleden een nulmeting uitgevoerd voor de parkeersituatie in de omliggende wijken. Hieruit bleek dat de parkeerdruk reeds in de huidige situatie relatief hoog is (met name in avond en nacht). Deze parkeerdruk wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door bewonersparkeren. Het beeld wijkt niet af momenteel van overige wijken in Zoetermeer en Nederland. Wel bleek dat een klein percentage aan werkenden (van kantoren in de buurt) overdag in de omliggende wijken parkeerden en dat de parkeergarages onder de flats in Driemanspolder niet optimaal gebruikt werden voor bewonersparkeren. Bij de Blankaartflat was een groot tekort aan parkeerplaatsen (waarschijnlijk door verhuur aan veel arbeidsmigranten en veel voertuigen). Hier is naar gekeken om wat extra plekken aan te leggen (bijkomende conclusie maar niet doel nulmeting). De nulmeting is uitgevoerd om in de toekomst de effecten van de ontwikkeling van Entree inzichtelijk te kunnen maken in de omliggende wijken. Naast een eigen toename van het autobezit van bewoners wat we kunnen achterhalen uit de CBS-gegevens kunnen we dan zien of er grote toename is door overloop van uit Entree. Er is nu nog geen sprake van parkeerregulerende maatregelen. Mocht de planontwikkeling zorgen voor parkeeroverlast (wat niet verwacht wordt op basis van de aanleg voor eigen behoefte), dan zal de regelgeving conform het parkeerbeleid uit 2019 gevolgd worden. In dit parkeerbeleid is per functie vastgelegd hoeveel parkeerplaatsen de ontwikkelaars minimaal moeten realiseren. Zo wordt voorkomen dat overlast optreedt door een tekort aan parkeerplaatsen. De parkeerdruk zal worden vergeleken met de nulmeting. Bij een onacceptabele en verhoogde parkeerdruk kunnen dan parkeerregulerende maatregelen worden voorgesteld. Onderdeel van het beleid is dat dan via een wijkraadpleging onderzocht wordt of en welke maatregelen voldoende draagvlak hebben onder de omliggende wijkbewoners. De maatregelen worden pas dan uitgevoerd indien
-------	--	--

		meer dan 50% van de wijkbewoners hier voorstander van is.
1.16.	De indiener geeft aan dat de effecten van de brandweerkazerne aan het Abdissenbos meegenomen dienen te worden.	Zie 1.5.
1.17.	Wat betreft het kopje Water, bodem en ondergrond heeft de indiener het volgende verzoek: de effecten van stilstaand water als gevolg van bijvoorbeeld tijdelijke waterberging (wadi's en dergelijke) dienen meegenomen te worden, bijvoorbeeld ten aanzien van overlast van muggen en ratten, waardoor ziektes worden overgebracht.	In het MER wordt onderzocht hoe de doorstroming van de watergangen kan worden bevorderd. Doordat er in Entree lange en kleine duikers aanwezig zijn, is die nu niet optimaal. Het MER zal verder ingaan op klimaatadaptieve maatregelen (waterberging) en gezondheid. Daarbij worden de effecten van wadi's behandeld.
1.18.	De indiener geeft aan dat de effecten op grondwater en wateroverlast als gevolg van de bouw van ondergrondse parkeergarages en in het terrein aanwezige en aan te brengen hoogteverschillen in beeld dienen te worden gebracht, inclusief effecten op de omgeving van het plangebied.	De effecten op grondwater en wateroverlast als gevolg van ondergrondse parkeervoorzieningen worden meegenomen in het MER.
1.19.	De indiener geeft aan dat tenminste inzichtelijk dient te zijn hoe schade aan de Zoetermeerse natuur zoals beschreven in de Visie biodiversiteit en overige beleidsnota's op het gebied van natuur voorkomen wordt. Schade toebrengen aan de biodiversiteit, die in Zoetermeer hoog is, is in strijd met de sustainable development goals, de doelen voor duurzame ontwikkeling, zoals vastgesteld door de Verenigde Naties in 2015.	De effecten op natuur worden meegenomen in het MER, waar nodig worden compenserende dan wel mitigerende maatregelen benoemd.
1.20.	Met name de kwalitatieve aspecten laten zich niet of nauwelijks aflezen uit globale tekeningen met globale indicaties van situering van gebouwen. De indiener geeft aan dat uit het op te leveren MER en bestemmingsplan de harde juridische grenzen af te leiden dienen zijn voor wat betreft bouwhoogten, dwarsprofielen en aantallen woningen en de situering en oppervlakten van voorzieningen.	De gemeente zal in het bestemmingsplan vastleggen welk programma gerealiseerd mag gaan worden en onder welke voorwaarden. Daarbij zal worden voldaan aan de randvoorwaarden zoals opgenomen in het door de raad vastgestelde Masterplan Entree. Kwalitatieve aspecten worden vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan.
2		
2.1	De zorgen van de indiener richten zich op de toename van het verkeer in en door Driemanspolder. Hoe meer woningen de gemeente wil bouwen, hoe meer verkeer dit zal opleveren. De Van Stolberglaan, Clauslaan en Van Leeuwenhoeklaan zullen veel drukker worden, wat zorgt voor geluidsoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit en verkeersonveilige situaties.	In het kader van het MER wordt in een verkeersonderzoek de effecten van de voorgenomen activiteit op de doorstroming en verkeersveiligheid in beeld gebracht. Zie ook 1.9 en 1.12. De effecten van de voorgenomen activiteit op geluid en luchtkwaliteit worden mede op basis van de verkeersintensiteiten in beeld gebracht.

2.2	De indiener verzoekt de gemeenteraad net als de Belangengemeenschap om ook de variant van 3500 woningen zoals in de Visie Entree is vastgelegd (raadsbesluit 3 juli 2017) te onderzoeken.	Zie 1.1
3		
3.1	De zorgen van de indiener richten zich op de toename van het verkeer in en door Driemanspolder. Hoe meer woningen de gemeente wil bouwen, hoe meer verkeer dit zal opleveren. De Van Stolberglaan, Clauslaan en Van Leeuwenhoeklaan zullen veel drukker worden, wat zorgt voor geluidoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit en verkeersonveilige situaties.	Zie 2.1
3.2	De indiener verzoekt de gemeenteraad net als de Belangengemeenschap om ook de variant van 3500 woningen zoals in de Visie Entree is vastgelegd (raadsbesluit 3 juli 2017) te onderzoeken.	Zie 1.1
3.3	De indiener is van mening dat de parkeerdruk in Driemanspolder sterk zal toenemen omdat er onvoldoende parkeerplekken voor toekomstige bewoners en hun bezoek volgens de voorliggende plannen worden gerealiseerd.	Zie 1.15
3.4	De indiener maakt zich zorgen over de sociale cohesie in de wijk Driemanspolder door een sterke verhoging van het aantal inwoners. Om dit te voorkomen verzoekt indiener hiervoor plannen en een realistische aanpak toe te voegen aan de ontwerpen en onderzoeken bij en in relatie tot de nieuwbouw.	Zie 1.1
4		
4.1	De zorgen van de indiener richten zich op de toename van het verkeer in en door Driemanspolder. Hoe meer woningen de gemeente wil bouwen, hoe meer verkeer dit zal opleveren. De Van Stolberglaan, Clauslaan en Van Leeuwenhoeklaan zullen veel drukker worden, wat zorgt voor geluidoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit en verkeersonveilige situaties.	Zie 2.1
4.2	De indiener verzoekt de gemeenteraad net als de Belangengemeenschap om ook de variant van 3500 woningen zoals in de Visie Entree is vastgelegd (raadsbesluit 3 juli 2017) te onderzoeken.	Zie 1.1

5		
5.1	De zorgen van de indiener richten zich op de toename van het verkeer in en door Driemanspolder. Hoe meer woningen de gemeente wil bouwen, hoe meer verkeer dit zal opleveren. De Van Stolberglaan, Clauslaan en Van Leeuwenhoeklaan zullen veel drukker worden, wat zorgt voor geluidoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit en verkeersonveilige situaties.	Zie 2.1
	De indiener verzoekt de gemeenteraad net als de Belangengemeenschap om ook de variant van 3500 woningen zoals in de Visie Entree is vastgelegd (raadsbesluit 3 juli 2017) te onderzoeken.	Zie 1.1
6		
6.1	De zorgen van de indiener richten zich op de toename van het verkeer in en door Driemanspolder. Hoe meer woningen de gemeente wil bouwen, hoe meer verkeer dit zal opleveren. De Van Stolberglaan, Clauslaan en Van Leeuwenhoeklaan zullen veel drukker worden, wat zorgt voor geluidoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit en verkeersonveilige situaties.	Zie 2.1
6.2	De indiener verzoekt de gemeenteraad net als de Belangengemeenschap om ook de variant van 3500 woningen zoals in de Visie Entree is vastgelegd (raadsbesluit 3 juli 2017) te onderzoeken.	Zie 1.1
7		
	De zorgen van de indiener richten zich op de toename van het verkeer in en door Driemanspolder. Hoe meer woningen de gemeente wil bouwen, hoe meer verkeer dit zal opleveren. De Van Stolberglaan, Clauslaan en Van Leeuwenhoeklaan zullen veel drukker worden, wat zorgt voor geluidoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit en verkeersonveilige situaties.	Zie 2.1
7.2	De indiener verzoekt de gemeenteraad net als de Belangengemeenschap om ook de variant van 3500 woningen zoals in de Visie Entree is vastgelegd (raadsbesluit 3 juli 2017) te onderzoeken.	Zie 1.1

8		
8.1	De zorgen van de indiener richten zich op de toename van het verkeer in en door Driemanspolder. Hoe meer woningen de gemeente wil bouwen, hoe meer verkeer dit zal opleveren. De Van Stolberglaan, Clauslaan en Van Leeuwenhoeklaan zullen veel drukker worden, wat zorgt voor geluidoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit en verkeersonveilige situaties.	Zie 2.1
8.2	De indiener verzoekt de gemeenteraad net als de Belangengemeenschap om ook de variant van 3500 woningen zoals in de Visie Entree is vastgelegd (raadsbesluit 3 juli 2017) te onderzoeken.	Zie 1.1
9		
9.1	De zorgen van de indiener richten zich op de toename van het verkeer in en door Driemanspolder. Hoe meer woningen de gemeente wil bouwen, hoe meer verkeer dit zal opleveren. De Van Stolberglaan, Clauslaan en Van Leeuwenhoeklaan zullen veel drukker worden, wat zorgt voor geluidoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit en verkeersonveilige situaties.	Zie 2.1
9.2	De indiener verzoekt de gemeenteraad net als de Belangengemeenschap om ook de variant van 3500 woningen zoals in de Visie Entree is vastgelegd (raadsbesluit 3 juli 2017) te onderzoeken.	Zie 1.1
9.3	Tevens wijst indiener op de reeds toegenomen parkeerdruk in de wijk als gevolg van de enorme parkeerdruk bij de flats aan de Stadhoudersring. De aanwezige parkeerplaatsen bij deze flats zijn onvoldoende, dat betekent dat deze auto's nu ook al onze wijk inkomen. De gehanteerde visie van het zeer beperkt aantal parkeerplaatsen voor de woningen in het plan van Entree zal er alleen maar voor zorgen dat die druk nog verder zal oplopen, met alle overlast en vervuiling van dien in onze wijk.	Zie 1.15

10		
10.1	De zorgen van de indiener richten zich op de toename van het verkeer in en door Driemanspolder. Hoe meer woningen de gemeente wil bouwen, hoe meer verkeer dit zal opleveren. De Van Stolberglaan, Clauslaan en Van Leeuwenhoeklaan zullen veel drukker worden, wat zorgt voor geluidoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit en verkeersonveilige situaties.	Zie 2.1
10.2	De indiener verzoekt de gemeenteraad net als de Belangengemeenschap om ook de variant van 3500 woningen zoals in de Visie Entree is vastgelegd (raadsbesluit 3 juli 2017) te onderzoeken.	Zie 1.1
10.3	Wij hebben nu al te maken met parkeeroverlast. Indiener is van mening dat dit komt bijv. van de scholen en sporthal aan de Clauslaan en Willem Alexander plantsoen en de vele bedrijfjes in indieners wijk. In de wijk staan veel drive-in woningen die omgebouwd worden tot bedrijfspanden voor bijv. schoonheids- of massagesalons waarvan de klanten ook autorijden, klusbedrijven met, behalve personenauto's voor iedereen in het gezin, ook meerdere klusbussen en ook meerdere werknemers die de wijk als Park en Ride gebruiken. Indieners huishouden beschikt over één auto en ik moet nu al regelmatig rondjes rijden voor een plek. Het kritisch herzien\handhaven van het bestemmingsplan vanwege al die bedrijfjes in een woonwijk of een maximaal aantal auto's per adres en "vaste" parkeerplekken voor de bewoners kan al heel veel meer begrip opleveren voor de nieuwbouwplannen.	Zie 1.15
11		
11.1	De zorgen van de indiener richten zich op de toename van het verkeer in en door Driemanspolder. Hoe meer woningen de gemeente wil bouwen, hoe meer verkeer dit zal opleveren. De Van Stolberglaan, Clauslaan en Van Leeuwenhoeklaan zullen veel drukker worden, wat zorgt voor geluidoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit en verkeersonveilige situaties.	Zie 2.1

11.2	De indiener verzoekt de gemeenteraad net als de Belangengemeenschap om ook de variant van 3500 woningen zoals in de Visie Entree is vastgelegd (raadsbesluit 3 juli 2017) te onderzoeken.	Zie 1.1
12		
12.1	De zorgen van de indiener richten zich op de toename van het verkeer in en door Driemanspolder. Hoe meer woningen de gemeente wil bouwen, hoe meer verkeer dit zal opleveren. De Van Stolberglaan, Clauslaan en Van Leeuwenhoeklaan zullen veel drukker worden, wat zorgt voor geluidoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit en verkeersonveilige situaties.	Zie 2.1
12.2	De indiener verzoekt de gemeenteraad net als de Belangengemeenschap om ook de variant van 3500 woningen zoals in de Visie Entree is vastgelegd (raadsbesluit 3 juli 2017) te onderzoeken.	Zie 1.1
13		
13.1	De zorgen van de indiener richten zich op de toename van het verkeer in en door Driemanspolder. Hoe meer woningen de gemeente wil bouwen, hoe meer verkeer dit zal opleveren. De Van Stolberglaan, Clauslaan en Van Leeuwenhoeklaan zullen veel drukker worden, wat zorgt voor geluidoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit en verkeersonveilige situaties.	Zie 2.1
13.2	De indiener verzoekt de gemeenteraad net als de Belangengemeenschap om ook de variant van 3500 woningen zoals in de Visie Entree is vastgelegd (raadsbesluit 3 juli 2017) te onderzoeken.	Zie 1.1
13.3	Ook het parkeren zal een aanzienlijke druk op onze Driemanspolderwijk gaan leggen. Als de gemeente ooit besluit betaald parkeren in te voeren, is dit niet te wijten aan het parkeergedrag van de eigen bewoners van de wijk.	Zie 1.15

14		
14.1	De zorgen van de indiener richten zich op de toename van het verkeer in en door Driemanspolder. Hoe meer woningen de gemeente wil bouwen, hoe meer verkeer dit zal opleveren. De Van Stolberglaan, Clauslaan en Van Leeuwenhoeklaan zullen veel drukker worden, wat zorgt voor geluidoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit en verkeersonveilige situaties.	Zie 2.1
14.2	De indiener verzoekt de gemeenteraad net als de Belangengemeenschap om ook de variant van 3500 woningen zoals in de Visie Entree is vastgelegd (raadsbesluit 3 juli 2017) te onderzoeken.	Zie 1.1
14.3	Verder is indiener van mening dat een te hoge dichtheid van bewoners per vierkante meter (kilometer) leidt tot ongewenste woonomstandigheden. Hoe meer woningen er zijn door in de hoogte en breedte te bouwen, hoe minder open ruimte er beschikbaar is per inwoner in dat gebied. Dit geeft een zekere 'druk' op deze openbare ruimte wat tot ongewenst gedrag leidt. Denk aan de historie met de 'Bijlmermeerflats' in de wijk Palenstein waar dit nog steeds af en toe voor ongewenste situaties zorgt. Indiener heeft het dan over bijvoorbeeld vervuiling en groepen hangjongeren.	De dichtheid in Entree is vergelijkbaar met veel stadswijken elders in Nederland. Binnen de bouwblokken en rondom Entree is veel groen gepland zodat er geen "druk" op de openbare ruimte zal ontstaan. De genoemde voorbeelden van "ongewenste situaties" in Palenstein zijn niet zozeer het gevolg van hoge dichtheid maar vooral van de opzet met grootschalige, monotone en anonieme bebouwing.

15

15.1	Afrikaweg van 70 kilometer invalsweg naar een Stadsstraat met 50 kilometer. Indiener geeft het volgende aan: De Afrikaweg is aangelegd als een zeer belangrijke invalsverkeersader ten behoeve van de bereikbaarheid van Zoetermeer. Deze verkeersader is onderdeel van een h – structuur wegennet in en door Zoetermeer, om door middel van een goede en snelle doorstroming de verkeersafhandeling onder andere naar en van de A-12 en een goede bereikbaarheid van het Stadscentrum te waarborgen. De Afrikaweg is aangelegd door een gebied met als bestemming kantoren. Aan een dergelijk gebied liggen andere normen ten grondslag dan aan een gewone doorgaande weg in een woonwijk. Dat heeft mede tot gevolg dat de luchtkwaliteit in de omgeving slechter kan zijn dan in een leefomgeving in een woonwijk. Mede als gevolg van de verkeersintensiteit op zowel de A-12 en de Afrikaweg is dat door de GGD Haaglanden geconstateerd, ik verwijs naar GGD Haaglanden Gezondheidsmonitor.	In het MER worden de effecten van de voorgenomen activiteit op de doorstroming met behulp van verkeersintensiteiten onderzocht. De effecten van de voorgenomen activiteit op luchtkwaliteit worden mede op basis van de verkeersintensiteiten in beeld gebracht.
15.2	Indiener geeft aan dat nooit sprake is geweest van meer dan 4500 woningen. Nu is dat wel opgenomen in het Startdocument. Indiener geeft aan dat dat te veel woningen zijn voor het beschikbare oppervlakte en dat het tevens niet ruimtelijk past vanwege beperkingen in bouwhoogten gerelateerd aan een eerdere uitspraken van de Raad van State. Indiener stelt dat een maximale bouwhoogte van 80 meter geldt, waarbij hij verwijst naar een uitspraak van de Raad van State uit 2002 (ECLI:NL:RVS:2002:AE0388) inzake een destijds door de Provincie goedgekeurd bestemmingsplan. Indiener stelt dat voor gebouwen de zogenaamde 30 graden regel moet worden aangehouden. Indiener verwijst naar een uitspraak van de Raad van State uit 2006 ECLI:NL:RVS:2006:AV3865. De 30 graden regel betreft de maximale hoogte van een gebouw(deel) in relatie tot de afstand ervan tot woningen.	Zie 1.1. In het MER wordt onderzocht wat de maximale (opname)capaciteit van het gebied is, waarbij een acceptabel woon- en leefklimaat gewaarborgd kan worden. Daarom is ook een maximale variant meegenomen in het onderzoek om beter inzicht te krijgen in de milieueffecten van een verdere intensivering. Indien noodzakelijk worden in het bestemmingsplan voorwaardelijke verplichtingen opgenomen om te borgen dat voldaan kan worden aan goed woon- en leefklimaat, bijvoorbeeld op het gebied van schaduwwerking of windhinder.

15.3	Bij het ontwerpen van een nieuwe woonwijk dient het uitgangspunt van de Märklindoctrine als uitgangspunt/ eis gehanteerd worden. Hetgeen inhoudt eerst infrastructuur en voorzieningen en daarna woningen. Daarbij denk de indiener onder andere aan goed openbaar vervoer. Het is naar inziens van indiener van zeer groot belang dat het OV knooppunt gelijk met de uitvoeringplannen voor de realisatie van de woningen opgestart wordt zodat deze nagenoeg volledig gerealiseerd is wanneer de eerste bewoners in het gebied komen wonen. Naar inziens van de indiener zou bij de ontwikkeling van dit OV knooppunt gelijktijdig een P+R locatie moeten meegenomen worden. In de lus Afrikaweg/Zuidweg, nu een parkeergelegenheid zou een P+R locatie, gelijk aan bijvoorbeeld die bij Utrecht langs de A-12 "Westraven" met aansluitingen op het OV platvorm, te realiseren zijn.	Er wordt in Entree gekeken naar welke voorzieningen er toegevoegd moeten worden met de toegevoegde nieuwe inwoners. Verder wordt er in het MER gekeken naar een grotere publiekstrekker. Daarbij wordt de vestiging van een school ook onderzocht. Het plaatsen van voorzieningen wordt in het bestemmingsplan ruimtelijk mogelijk gemaakt, maar kan niet worden afgedwongen. Het door de raad vastgestelde Masterplan is uitgangspunt voor het MER en bestemmingsplan. De planuitwerking van het OV knooppunt is een deelgebied dat parallel aan het middengebied wordt uitgewerkt.
15.4	Indiener gaat er in zijn zienswijze van uit dat alle aspecten die momenteel van toepassing zijn in de berekeningen van het MER worden meegenomen zoals: Uitstoot van stikstof en fijnstof als gevolg van het autoverkeer van zowel de Afrikaweg als de A-12. Ook dienen in het MER de uitstoot van het vliegverkeer van en naar Schiphol als Rotterdam The Hague Airport, daarin meegenomen en tot uitdrukking te komen. Daarnaast is indiener van mening dat Pfas en geluid onderzocht moet worden. Indiener geeft aan dat het MER van wezenlijk belang zal zijn op de uitvoering van de woningen, dan wel op de haalbaarheid van het aantal woningen.	Alle relevante aspecten die milieueffect kunnen hebben op Entree worden onderzocht. In het kader van het MER wordt in het luchtkwaliteitonderzoek de uitstoot vanwege het wegverkeer onderzocht. Uitstoot van luchtverkeer valt buiten het onderzoek van het MER. In het kader van het MER en bestemmingsplan wordt een bodemonderzoek uitgevoerd. Pfas maakt onderdeel uit van dit onderzoek. Geluid maakt ook onderdeel uit van het MER-onderzoek. Het MER zal inderdaad voor de raad een onderlegger vormen voor een besluit over het bestemmingsplan.
15.5	Indiener deelt verder zijn zorgen over benodigde ventilatie en ander bouwkundige aspecten mede in relatie tot brandveiligheid, duurzaamheid en energievraag.	Zie E.6. In het MER wordt onderzocht of voldoende ruimte aanwezig is voor alle benodigde ondergrondse infrastructuur. Een mogelijke opwaardering van de elektra bekabeling wordt hierbij niet uitgesloten.

15.6	Aangezien er sprake is van verplaatsing van het busstation van Centrum West naar de locatie boven de A-12 dient in het MER de toename van alle busbewegingen meegenomen te worden. Ook dient bij het MER rekening gehouden te worden met alle woningbouw programma's en de gevolgen van de hiermee in verband staande toename van verkeersbewegingen op de Afrikaweg. Daarbij moet de invloed van veranderen van wagenpark in de toekomst realistisch meegenomen worden.	De planvorming rond de eventuele verplaatsing van het busstation en daaraan gerelateerde busbewegingen maken onderdeel uit van het verkeersonderzoek in het kader van het MER. Zie verder 1.9. In het MER wordt duidelijk beschreven wat de plansituatie betreft en welke autonome (woningbouw)ontwikkelingen worden meegenomen in de verschillende onderzoeken (zoals bijvoorbeeld de veranderingen in het wagenpark).
15.7	Indiener is van mening dat niet het gevolg van de uitstoot en het lawaai bestreden moeten worden in de wijze waarop woningen worden gebouwd, maar dat de bronnen van de oorzaak aangepakt zouden moeten worden.	In het MER worden de effecten van de voorgenomen activiteit op geluid en luchtkwaliteit in beeld gebracht. Hierbij wordt onderzocht of maatregelen nodig zijn en welke maatregelen genomen kunnen worden, waarbij een acceptabel woon- en leefklimaat gewaarborgd kan worden. Bij geluid wordt bijvoorbeeld naar bron-, overdracht- en/of ontvangermaatregelen gekeken.
15.8	In het MER dienen volgens indiener ook alle schadelijke gevolgen van de voorgenomen verplaatsing van de Brandweer van uit het Stadhart naar dat deel van het plangebied Abdissenbos meegenomen te worden.	Zie 1.5.
	Verder dient in het MER meegenomen worden het feit dat accubranden van E-auto's behoorlijke gevolgen hebben voor gebouwen en omgeving.	In het MER worden de effecten van de voorgenomen activiteit op externe veiligheid onderzocht. Zie verder E.9
15.10	Volgens indiener behoren ook de volgende zaken in het MER-aandacht te krijgen, namelijk de gevolgen van de eventuele uitvoering van het slopen en bouwen op het peil van het grondwater en de schade die mogelijk door trillingen kan ontstaan op gevels en funderingen van woningen, voornamelijk in de Waterbuurt, welke gelegen zijn direct aan het plangebied.	Invloed van de planvorming op grondwater wordt in het MER onderzocht. Trillinghinder wordt in het MER in beeld gebracht aan de hand van de richtlijn Stichting Bouw Research (SBR).
15.11	Daarnaast dienen volgens indiener in het MER de effecten van stilstaand water in tijdelijke waterbergingen, door overmatig neerslag als gevolg van de klimaatveranderingen, door overlast van muggen, ratten en of andere insecten meegenomen te worden. Zo ook de effecten op grondwater en wateroverlast door de bouw van ondergrondse parkeervoorzieningen in het betreffende plangebied.	Zie 1.17 en 1.18

15.12	Volgens indiener is het niet toereikend dat er slechts in één gelijkvloerse oversteek mogelijkheid wordt voorzien op een lengte van ca. 1 kilometer en dat er zeker nog een 1 extra oversteekmogelijkheid gerealiseerd zou moeten worden, om te voorkomen dat onnodig ver gelopen moet worden. Daarnaast zou ook de invloed van de brandweer op oversteken onderzocht moeten worden. Verder vraagt indiener aandacht voor de verkeersveiligheid.	Verkeersveiligheid is onderdeel van het MER-onderzoek. Hierbij wordt gekeken naar veilige oversteekplaatsen. In het plan zijn twee gelijkvloerse oversteekplaatsen over de Afrikaweg opgenomen. De huidige ongelijkvloerse kruisingen worden gehandhaafd zodat er gemiddeld elke 250 meter een mogelijkheid is om de Afrikaweg te kruisen.
15.13	Indiener ziet graag de plannen aangepast worden met ondertunneling of overkapping van de Afrikaweg. Indiener vraagt om daarvoor het Masterplan aan te passen. Indiener geeft aan dat veel problemen daarmee opgelost zullen worden en draagt daarvoor zijn argumenten aan.	Het door de raad vastgestelde Masterplan is uitgangspunt voor het MER en bestemmingsplan. Daarin staat dat de Afrikaweg een levendige stadstraat wordt, met gelijkvloerse oversteekvoorzieningen. In het MER wordt vervolgens met behulp van alternatieven en varianten onderzocht wat de maximale (opname)capaciteit van het gebied is, waarbij nog een acceptabel woon- en leefklimaat gewaarborgd kan worden.
15.14	Indiener geeft aan dat de verplaatsing van de Brandweer van uit het Stadshart naar het deel van het plangebied, aan te duiden als locatie Abdissenbos ertoe leidt dat een groot kavel bestemd voor woningbouw aan het gehele plangebied onttrokken wordt. Hierdoor ontstaat er een grotere druk op de overige kavels van het plangebied. Ook andere nadelige aspecten geeft indiener aan van de verplaatsing. Daarnaast vindt indiener het niet ondenkbaar dat deze post extra wordt ingezet in de regio wanneer het voornemen om de brandweerpost Nootdorp-Ypenburg-Leidschenveen op te heffen. Indien dit daadwerkelijk bewaarheid wordt dan zullen er meer nood uitruk bewegingen over de Afrikastraat zich voltrekken.	Zie 1.5. In het verkeersonderzoek in het kader van het MER worden de effecten van de verplaatsing van de brandweerkazerne meegenomen.
15.15	Indiener brengt zijn bedenkingen in rond de brandveiligheid van gebouwen in relatie tot E-auto's.	Zie E.9.
15.16	Indiener maakt zich zorgen over de capaciteit van de huidige ondergrondse infrastructuur, of er voldoende dakoppervlak aanwezig is voor zonnepanelen en of voldoende energie opgewekt kan worden in het gebied.	Uitgangspunt in het Masterplan is gasloos. In het MER zal onderzocht worden op welke wijze aan de energievraag voldaan kan worden en welke ambitie haalbaar is.

15.17	Indiener geeft aan dat in de plannen wordt aangegeven dat o.a. de verkeersnelheid op het Bredewater van 50 km/u naar 30 km/u zal worden teruggebracht en dat e.e.a zal leiden tot een herinrichting daarvan. Dat betekent volgens indiener dat het straatparkoers gewijzigd zal gaan worden en dat parkeerplaatsen aan de kant van het plangebied, langs de kavels zullen verdwijnen. In de zienswijze verwijst indiener naar de uitspraak van de Raad van State 200502156/1 waar in paragraaf 2.5.2 een uitspraak staat over de toezegging van het toenmalige College van Burgemeester en Wethouders aanleg compensatie parkeren. Indiener wil niet dat deze parkeerplaatsen verdwijnen en wil dat een parkeernorm minimaal 1 auto per huishouden aangehouden wordt.	Zie 1.15.
15.18	Indiener maakt zich zorgen over de wederzijdse bereikbaarheid van de ventwegen langs de Afrikaweg. Indiener stelt voor dat aan de kop van het Bredewater en Boerhaavelaan een afrit van de ventweg Meerzicht naar de kop van het Bredewater moet komen en dat er een oprit van de kop van de Boerhaavelaan naar de ventweg Driemanspolder moet komen. Volgens inzicht van indiener is ook de mogelijke aansluiting van de ventweg Meerzicht/Waterbuurt richting toerit A-12 niet mogelijk. Ook hier dient in een aansluiting voorzien te worden.	In het verkeersonderzoek in het kader van het MER worden ook de effecten van de voorgenomen activiteit op de doorstroming en verkeersveiligheid op de ventwegen langs de Afrikaweg en de ventweg Meerzicht/Waterbuurt onderzocht.
15.19	Indiener stelt voor nul-metingen uit te voeren op het grondwaterpeil onder de woningen die direct gelegen zijn aan het plangebied van de Waterbuurt. Volgens indiener kunnen de sloop/bouwactiviteiten leiden tot stijging van het grondwaterpeil onder deze huizen en tot vocht problemen.	De invloed van de planvorming op de grondwaterstand wordt in het MER onderzocht. De gemeente heeft een grondwatermeetnet.
15.20	Schade aan funderingen en gevels kan ontstaan door grondtrillingen als gevolg van sloop-, bouw- en hei activiteiten. Indiener stelt voor een nul-meting te houden op gevels en op de betonnen grind gevelplaten en andere bouwkundige elementen.	Trillinghinder wordt in het MER in beeld gebracht aan de hand van de richtlijn Stichting Bouw Research. In de fase van rechtsbescherming rond de omgevingsvergunningaanvraag voor daadwerkelijke bouwactiviteiten, kan indiener deze zienswijze kenbaar maken.
15.21	Indiener geeft aan dat op 12 november 2018 is de motie 1811-38 D66 is aangenomen. Vrij vertaald is daarin aangegeven dat Zoetermeer panden die het tijdbeeld van haar recente geschiedenis kunnen weerspiegelen moet koesteren. Indiener pleit voor het behoud van pand De Unie.	In het kader van het MER wordt onderzocht of het pand De Unie cultuurhistorische waarden heeft.

15.22	Indiener pleit ervoor dat samenspraak niet ophoudt door de ruimtelijke procedure en dat gedurende het gehele traject, mede door voortschrijdend inzicht, bewoners volledig betrokken blijven worden bij dit project.	Zie afdoening Toezegging 199: Vervolg proces juridisch-planologisch traject 2020 - 2021 Entree. https://online.ibabs.eu/ibabsapi/publicdownload.aspx?site=Zoetermeer&id=2a9c5bab-c53a-4fb2-b6e9-71b7474a64cc In januari 2020 is in Entree een infopunt op locatie geopend, maar vanwege de RIVM-maatregelen rond COVID19 is dit in maart 2020 weer gesloten. Wij onderzoeken of dit informatiepunt conform de RIVM-voorwaarden weer geopend kan worden. Informatie voor de omgeving wordt ook gedeeld via de website van de gemeente en socialmedia kanalen.
15.23	Indiener gaat er daarbij van uit dat via de gebruikelijke kanalen aangegeven wordt welke en hoeveel zienswijzen er door bewoners zijn ingediend.	De raad vergadert in openbaarheid en de stukken zijn openbaar raadpleegbaar. Indiener krijgt na het informeren van college en raad over de concept 'nota zienswijzen Startdocument Entree' bericht. Daarnaast krijgt indiener, na het vaststellen van de definitieve 'nota zienswijze Startdocument Entree' door het college, de definitieve beantwoording van zijn zienswijze toegestuurd. De definitieve 'nota zienswijzen Startdocument Entree' wordt ter informatie aan de raad gestuurd.
16		
16.1	De zorgen van de indiener richten zich op de toename van het verkeer in en door Driemanspolder. Hoe meer woningen de gemeente wil bouwen, hoe meer verkeer dit zal opleveren. De Van Stolberglaan, Clauslaan en Van Leeuwenhoeklaan zullen veel drukker worden, wat zorgt voor geluidsoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit en verkeersonveilige situaties.	Zie 2.1
16.2	De indiener verzoekt de gemeenteraad net als de Belangengemeenschap om ook de variant van 3500 woningen zoals in de Visie Entree is vastgelegd (raadsbesluit 3 juli 2017) te onderzoeken.	Zie 1.1
16.3	Verder lijkt mij de gedachte om de parkeernorm te verkleinen, waarbij zelfs aan 0,5 wordt gedacht, niet realistisch. Dit zal zeker tot gevolg hebben, dat de parkeerdruk zich verplaatst naar onze wijk. In onze wijk is de parkeerdruk nu al groot.	Zie 1.15 De wegen in de wijk waar indiener woont maken onderdeel uit van het onderzoeksgebied.

17.		
17.1	Indiener is van mening dat hij door de ontwikkeling van het Entreegebied in zijn persoonlijke belangen geschaad wordt vanwege 1. verlies van uitzicht en bezonning 2. verlies van groen en bomen 3. toenemende verkeersintensiteit op de Boerhaavelaan, waardoor meer verkeerslawaaï. 4. toenemende parkeerdruk, aanleg van nog meer parkeerplaatsen voor bezoekers op het maaiveld, waardoor nog meer vervuiling door "autoblik op straat" 5. jarenlang bouwlawaai en bouwverkeer	In het MER worden de effecten van de voorgenomen activiteit op genoemde thema's (doorstroming, verkeersveiligheid, parkeren, geluid, schaduwwerking, natuurwaarden, ruimtelijke kwaliteit) in beeld gebracht. De uitkomsten van de onderzoeken worden verwerkt in het op te stellen bestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan wordt gepubliceerd en indiener kan beoordelen hoe met de uitkomsten is omgegaan en kan desgewenst een zienswijze indienen op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast kan indiener tot 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente.
17.2	Door het gebied waarin de te verplaatsen brandweerkazerne gepland is, naar mening van indiener ten onrechte buiten het bestemmingsplangebied (kaart blz.12) gehouden.	Zie 1.5
17.3	Indiener is van mening dat ook in ruimere zin de belangen van Driemanspolder (en evenzo Meerzicht) door de komst van Entree worden geschaad. De verkeersintensiteiten zullen flink toenemen op de Boerhaavelaan, Van Stolberglaan, J.W. Paltelaan, Van Leeuwenhoeklaan, Bredewater en Meerzichtlaan.	Zie 2.1
17.4	Indiener stelt dat door het plompverloren droppen van een enorme nieuwe woonwijk en die te proppen in een smalle strook tussen de reeds bestaande, niet gegarandeerd is, dat de verbindingen tussen Driemanspolder en Meerzicht zullen verbeteren.	Zie 2.1. In het verkeersonderzoek in het kader van het MER worden de effecten van de voorgenomen activiteit op de doorstroming onderzocht, waaronder de verbindingen tussen Driemanspolder en Meerzicht.
17.5	Indiener is van mening dat het beoogde doel van een duurzame, aangename nieuwe woonwijk, die het visitekaartje van Zoetermeer moet worden, geenszins gehaald wordt en vraagt het Startdocument te herzien.	Het Startdocument is gebaseerd op het Masterplan dat is vastgesteld door de raad. In het MER wordt vervolgens met behulp van alternatieven en varianten onderzocht wat de maximale (opname)capaciteit van het gebied is, waarbij nog een acceptabel woon- en leefklimaat gewaarborgd kan worden.

17.6	Volgens recente geluidsstudies kan nergens in Entree een acceptabel geluidsniveau worden gehaald. Volgens de geldende geluidsnormen is het in het zuidelijk deel van het bestemmingsplangebied verboden om woningen te bouwen. Het zou onbehoorlijk zijn om de geluidsnormen aldaar en elders in het gebied op te rekken ten koste van althans enige stilte voor toekomstige bewoners. De geluidsproductie dient aan de bron beperkt.	Zie 15.7
17.7	De nieuwe stadsstraat, die nu de functie heeft van een invalsweg vanaf de A12 en onderdeel is van de Zoetermeerse hoofdwegenstructuur, is gepland met gelijkvloerse kruisingen voor voetgangers en langzaam verkeer. Dit levert levensgevaarlijke situaties op. Alle hulpdiensten blijven van de stadsstraat gebruik maken. Daar komen ook nog eens de brandweervoertuigen vanaf de kazerne op de nieuwe locatie binnen Entree bij. De parallelwegen van de stadsstraat krijgen veel en divers verkeer te verwerken. Alles bij elkaar schreeuwt dit om heroverweging van de voorziene verkeersoplossing en moeten ongelijkvloerse alternatieven alsnog serieus onderzocht worden. Overigens zullen elders op het Zoetermeerse (hoofd)wegennet ook ongewenste verschuivingen in de verkeersintensiteiten kunnen ontstaan.	Zie 15.12, 15.13 en 1.12
17.8	Mede door de geplande verkeerssituatie zullen er volgens de indiener grote milieuproblemen ontstaan (stikstof, fijnstof). Daarom is het van groot belang, dat de Milieu Effect Rapportage op eerlijke en transparante wijze wordt doorlopen. Scheiding van beide rollen is essentieel.	In de m.e.r.-procedure voor Entree vervult de gemeente Zoetermeer zowel de rol van initiatiefnemer als de rol van bevoegd gezag. De m.e.r.-regelgeving schrijft voor dat in dat geval de functies passend gescheiden moeten zijn. De scheiding van rollen en de werkwijze en werkverdeling is beschreven en vastgelegd. Dit is terug te vinden op 20191118-memo-ambtelijke-scheiding-van-rollen.pdf (zoetermeer.nl) .
17.9	Onduidelijk is, wat als uitgangssituatie (de zogenaamde nulvariant) wordt gebruikt en welke milieunormen worden gehanteerd.	De uitgangspunten voor de referentiesituatie (nulvariant) worden in het MER omschreven. Ook zal dit worden verduidelijkt in het definitieve Startdocument. De milieunormering is, waar van toepassing, wettelijk vastgelegd, onder andere in de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit inrichtingen.

17.10	Onvoldoende is geanticipeerd op een openbaar vervoersplatform rondom NS-station Zoetermeer en de herinrichting van vervoersknooppunt Centrum West. Ook al zal de realisatie ervan mogelijk in de verdere toekomst plaats vinden, de ruimte ervoor moet nu al worden vrijgehouden. Er is tevens te weinig aandacht voor nieuwe vormen van (openbaar) vervoer en zogenaamde vervoershubs. De langsverbinding tussen NS-station en Stadshart (vooral voor voetgangers en langzaam verkeer) is eenzijdig voorzien langs een parallelweg en zal zo onvoldoende kwaliteit bieden.	Zie 1.9
17.11	Onduidelijk is welke rol het Inspiratieboek zal spelen. Welke ideeën hieruit zullen in Entree werkelijkheid worden?	Zie afdoening Toezegging 199: Vervolg proces juridisch-planologisch traject 2020 - 2021 Entree. Zie bijlage 1 van themabijeenkomst concept ruimtelijk kader. https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Zoetermeer/3392fc3d-aeb7-43bf-afba-812dc8620e8b De uitkomsten van de participatie vormen de basis voor de uitwerking van het programma wonen, werken en voorzieningen en input voor het juridisch planologisch kader van het op te stellen bestemmingsplan, de milieueffectenrapportage, beeldkwaliteitsplan en structuurontwerp voor het gebied.
17.12	Ook pleit indiener ervoor, dat de samenspraak wordt voortgezet, tenminste door het regelmatig geven van voldoende en tijdige informatie over de voortgang van het besluitvormingsproces en de feitelijke ontwikkeling van Entree. Het voorlichtingspunt dient permanent goed voor iedereen toegankelijk te zijn.	Zie 15.22

17.13	Gezien mijn eerdere ervaringen met onbeantwoorde vragen, verzoek ik u om een bevestiging van ontvangst van mijn zienswijze. Wilt u verder deze zienswijze ook doen toekomen aan alle fracties in de gemeenteraad. Tot slot verzoek ik u om persoonlijk en mondeling mijn zienswijze aan u te mogen toelichten in de betreffende raadscommissie (commissie Stad), zodra daar weer fysieke gelegenheid voor zal zijn.	Indiener krijgt na het informeren van college en raad over de concept 'nota zienswijzen Startdocument Entree' bericht. Daarnaast krijgt indiener, na het vaststellen van de definitieve 'nota zienswijze Startdocument Entree' door het college, de definitieve beantwoording van zijn zienswijze toegestuurd. Het Startdocument is input voor het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan. Als het ontwerpbestemmingsplan gereed is wordt dit bekendgemaakt en gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Er kan door een eenieder zienswijzen worden ingediend. Na afloop van de zienswijzentermijn worden eventuele zienswijzen van een conceptantwoord voorzien. Vervolgens zal aan de raad worden voorgesteld om in te stemmen met de beantwoording en om het bestemmingsplan vast te stellen. Er wordt een hoorzitting gehouden in de raadscommissie Stad voor de indieners van een zienswijze. Daarna zal volgens planning het bestemmingsplan ter vaststelling aan de raad worden aangeboden. Verder is het mogelijk om in te spreken bij vergaderingen van de gemeenteraad of raadscommissie. De procedure hiervoor vindt u hier. Daarvan kunt u gebruik maken.
-------	--	---

18.		
18.1	Indiener geeft het volgende aan: Afbeelding 3.1 geeft de grenzen van het Masterplan en van het bestemmingsplan, het Middengebied, weer. De milieueffectrapportage reikt verder dan de bestemmingsplangrenzen en betreft het gehele Masterplan. Voor het gebied rond de kruising Afrikaweg, Amerikaweg en Europaweg, aan de zuidzijde het stationsgebied en de lus, en aan de noordwestelijke zijde het gebied Abdissenbos, wordt in de toekomst een apart ruimtelijk traject gevolgd. De milieueffectrapportage heeft echter wel betrekking op deze gebieden. Het is daardoor niet duidelijk welke alternatieven voor de gebieden rond bijvoorbeeld de Voorweg en het Kinderen van Versteeghplein worden onderzocht, en wat de milieueffectrapportage gaat toetsen voor de gebieden buiten het voorgestelde bestemmingsplan. Met name toekomstige woonbebouwing en de brandweerkazerne in het gebied Abdissenbos en de daarbij behorende verkeersstructuur, zou grote invloed kunnen hebben op het beschermde stadsgezicht de Voorweg. Ook is onduidelijk hoe de nu op te stellen milieueffectrapportage van waarde kan zijn voor de bestemmingsplannen die in een veel latere fase worden opgesteld.	Wij zullen het Startdocument op dit punt verduidelijken en in het MER-onderzoek hier verder in detail op ingaan.
18.2	Naast het referentieniveau worden drie varianten, die nog uitgewerkt moeten worden, onderzocht. De (hoge) woningaantallen zijn volgens het Startdocument leidend. De notitie reikwijdte en detailniveau noemt ruimtelijke kwaliteit pas in par. 4.6.5 waaronder cultuurhistorie en archeologie worden begrepen, en dan nog geheel onuitgewerkt. Naast harde milieuelementen zoals geluidhinder en luchtkwaliteit dient de totale ruimtelijke kwaliteit van het gebied, waaronder beeldkwaliteit en cultuurhistorie, een serieuze rol te spelen. Ruimtelijke kwaliteit moet een uitgangspunt zijn in de verschillende te onderzoeken varianten en niet een resultante van woningaantallen.	In het MER worden onder het thema ruimtelijke kwaliteit de aspecten stedelijk landschap, cultuurhistorie, archeologie en recreatieve betekenis onderzocht. Het aspect cultuurhistorie biedt inzicht in de onderdelen: Historische geografie en Landschap en Historische (steden) bouwkunde. Een recent uitgevoerd onderzoek dat de gemeente heeft ingesteld naar het gebouwde en stedenbouwkundige erfgoed van na 1945, wordt hierbij meegenomen evenals de relatie met beschermende delen (het lint Voorweg) en niet beschermde delen (waardevolle naoorlogse objecten). Wij zullen het Startdocument hierop verduidelijken. Het onderzoek wordt vervolgens uitgevoerd in het MER.
18.3	Met betrekking tot de cultuurhistorie gaat het o.i. om zowel al beschermde, (b.v. de Voorweg) als niet beschermde maar mogelijk wel waardevolle naoorlogse objecten (b.v. ensemble Kinderen van Versteeghplein en Kristalkantoren). Het Startdocument dient daarom, alvorens vastgesteld te worden, de criteria voor de ruimtelijke kwaliteit veel beter uit te werken.	Zie 18.2

18.4	De Startdocument lijkt voor te sorteren op sloop en nieuwbouw op grote schaal. Gegeven de zeer lange looptijd van het plan is een alternatief met gedeeltelijk hergebruik (al dan niet in combinatie met nieuwbouw/aanbouw/optoppen) van bestaande panden sterk aan te bevelen.	Zie 18.2
18.5	Door de gemeente wordt thans een onderzoek ingesteld naar het gebouwde en stedenbouwkundige erfgoed van na 1945. Het is gewenst dat verklaard wordt dat de uitkomsten van dat onderzoek worden meegenomen in de planvorming en de milieueffectrapportage.	Zie 18.2
18.6	Tenslotte vragen wij om de kansen die het Masterplan biedt om de harde en veelal onaangename overgangen tussen de oude en de nieuwe stad, met name rond de kruising Voorweg - Afrikaweg, te verzachten.	Zie 18.2
19.		
19.1	Indiener geeft aan dat er in het plan voldoende fysieke ruimte moet zijn en maatregelen genomen moeten worden met betrekking tot de huidige corona-crisis.	Er zal rekening worden gehouden met voldoende fysieke ruimte om te kunnen voldoen aan de functie als woonwijk. Er zijn geen maatregelen bekend die extra genomen moeten worden met betrekking tot de huidige (of een toekomstig vergelijkbare) COVID19-crisis.
19.2	Indiener geeft het volgende aan rond de ontwikkeling van de elektrische auto en de daarbij horende energievoorzieningen. Indiener stelt daarvoor maatregelen voor in gebouwen, met als alternatief een centrale parkeerplaats tussen c.s. Lansingerland en de HSL-lijn, naast het Hoogspanningstrafo-station.	In het MER worden de effecten op duurzaamheid en energie in beeld gebracht. Hierbij zal aandacht worden besteed aan de ontwikkelingen en mogelijkheden voor de elektrische auto en daarbij behorende voorzieningen. Zie verder E.9.
20.		
20.1	De zorgen van de indiener richten zich op de toename van het verkeer in en door Driemanspolder. Hoe meer woningen de gemeente wil bouwen, hoe meer verkeer dit zal opleveren. De Van Stolberglaan, Clauslaan en Van Leeuwenhoeklaan zullen veel drukker worden, wat zorgt voor geluidsoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit en verkeersonveilige situaties.	Zie 2.1
20.2	De indiener verzoekt de gemeenteraad net als de Belangengemeenschap om ook de variant van 3500 woningen zoals in de Visie Entree is vastgelegd (raadsbesluit 3 juli 2017) te onderzoeken.	Zie 1.1

20.3	Ook vraagt indiener aandacht voor het waterbedeffect van parkeren.	Zie 1.15
	Indiener is van mening dat de huidige Corona pandemie die ons heeft overvallen ons leert nog eens duidelijk hoe kwetsbaar wij als mens kunnen zijn. De stad New York heeft de immens tragische gevolgen van een zeer dichte bebouwing duidelijk laten zien. Liftten zijn duidelijk besmettingshaarden. Wij moeten onze inwoners lucht en ruimte kunnen blijven geven voor zover dat in onze mogelijkheden ligt. Laten wij dus niet de fout maken om toekomstige inwoners “op te hokken” alleen al om het feit dat er nu een tekort aan diverse typen woningen is. Uiteindelijk zal blijken dat bewoners die nu in een dergelijke bouwmassa hun intrek nemen, zoals in het Entreegebied gepland, deze woningen verlaten bij de eerste beste gelegenheid die voor hun aantrekkelijk is. Gevolg: verpaupering op redelijk korte termijn! Het oorspronkelijke Palenstein heeft ons dit in het verleden maar al te duidelijk laten zien.	Zie 19.2, verder neemt de gemeente hier kennis van.
21.		
21.1	De zorgen van de indiener richten zich op de toename van het verkeer in en door Driemanspolder. Hoe meer woningen de gemeente wil bouwen, hoe meer verkeer dit zal opleveren. De Van Stolberglaan, Clauslaan en Van Leeuwenhoeklaan zullen veel drukker worden, wat zorgt voor geluidsoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit en verkeersonveilige situaties.	Zie 2.1
21.2	De indiener verzoekt de gemeenteraad net als de Belangengemeenschap om ook de variant van 3500 woningen zoals in de Visie Entree is vastgelegd (raadsbesluit 3 juli 2017) te onderzoeken.	Zie 1.1
21.3	Indiener vraagt ook aandacht voor het waterbedeffect van parkeren.	Zie 1.15

21.4	De huidige Corona pandemie die ons heeft overvallen leert ons nog eens duidelijk hoe kwetsbaar wij als mens kunnen zijn. De stad New York heeft de immens tragische gevolgen van een zeer dichte bebouwing duidelijk laten zien. Liftten zijn duidelijk besmettingshaarden. Wij moeten onze inwoners lucht en ruimte kunnen blijven geven voor zover dat in onze mogelijkheden ligt. Laten wij dus niet de fout maken om toekomstige inwoners “op te hokken” alleen al om het feit dat er nu een tekort aan diverse typen woningen is. Uiteindelijk zal blijken dat bewoners die nu in een dergelijke bouwmassa hun intrek nemen, zoals in het Entreegebied gepland, deze woningen verlaten bij de eerste beste gelegenheid die voor hun aantrekkelijk is. Gevolg: verpaupering op redelijk korte termijn! Het oorspronkelijke Palenstein heeft ons dit in het verleden maar al te duidelijk laten zien.	Zie 19.2, verder neemt de gemeente hier kennis van.
21.5	Daarnaast vraagt indiener aandacht voor het rapport Zoetermeer 2040 welke van invloed moet zijn op de ontwikkelingen van Entree.	De gebiedsontwikkeling Entree wordt samen met alle andere opgaves binnen de stad integraal afgestemd met het opstellen van Visie 2040. Echter is dit geen onderdeel van het Startdocument.
22.		
22.1	De zorgen van indiener richten zich op de toename van het verkeer in en door de wijk. Het Bredewater en de Meerzichtlaan zullen veel drukker worden, wat zorgt voor geluidsoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit, parkeeroverlast in de wijk Waterbuurt en verkeersonveilige situaties.	Zie 2.1
22.2	Indiener is van mening dat van het aantal te bouwen woningen in de plannen steeds toeneemt. Wat is het maximaal aantal woningen wat de gemeente in gedachten heeft?	In het MER wordt een bandbreedte onderzocht van 4500 tot 6300 woningen voor het bestemmingsplangebied. Mede op basis van de onderzochte milieueffecten bij de verschillende varianten wordt een maximum aantal vastgelegd in het bestemmingsplan.
22.3	Indiener vraagt zich af hoe de totale infrastructuur eruit gaat zien in het Entree gebied.	De infrastructuur zal voor Entree ontworpen worden en ruimtelijk worden vastgelegd in het bestemmingsplan.
22.4	Indiener vraagt zich af welk type/soort verwarming er komt in de woning? Op welke wijze worden de woningen aangesloten voor verwarming en warmwater voorzieningen. Via een buizenstelsel voor het toevoeren van Waterstof naar de woningen of een ander principe.	In het MER worden diverse mogelijkheden voor energievoorzieningen onderzocht. Woningen worden conform landelijke wetgeving in ieder geval gasloos gebouwd. De keuze voor type//soort verwarming vindt uiteindelijk plaats bij een concrete aanvraag voor een omgevingsvergunning.

22.5	Indiener vraagt zich af hoe de elektriciteit voorziening er uit ziet? Via een Kabelnet, Zonnepanelen, Windmolens.	Zie 22.4
22.6	Indiener vraagt zich af wat de plannen zijn voor het openbaar vervoer? OV Busverbindingen, gekoppeld aan OV Treinverbindingen, Hubs voor pool auto's en fietsen.	Dit is onderdeel van het MER-onderzoek verkeer en vervoer.
22.7	Indiener vraagt zich af wat voor voorzieningen zijn gepland in de woongebieden? Scholen, Kinderopvang, Geneeskundige hulpposten, Apotheken.	Zie 1.8
22.8	Indiener vraagt zich af hoeveel woningen er zijn gepland? De planning is dat er nu minimaal 4500 woningen gebouwd zullen worden in het Entree gebied dat houdt in er +/- 10.000 mensen komen te wonen bij een gezin samenstelling van 2,2 personen per gezin.	Zie 22.2, verder neemt de gemeente hier kennis van.
22.9	Indiener vraagt zich af hoe parkeren wordt geregeld? Bij de bouw van appartementen moet de verplichting aan de investeerder/ontwerper opgelegd worden dat eventueel parkeerplaatsen als woningen in het gebouw aangelegd worden. Bij laagbouw en eengezinswoningen moet de verplichting aan de investeerder/ontwerper opgelegd worden dat een deel van de tuin als parkeerplaats ingericht wordt. Het voordeel van bovengenoemd voorschriften is dat het uitwijk parkeergedrag achterwege blijft en zo de naastliggende wijken niet extra belast worden door vreemd parkeerders. Een Woning/Hotel/Kantoren complex met parkeerplaatsen onder het maaiveld en in het gebouw waarbij de parkeerplaatsen zijn te bereiken met een multifunctionele lift die de voertuigen naar de juiste parkeeretage transporteert. Er moet een uitzondering gemaakt worden voor de volledige elektrische auto die met hun grote accu Pakketten een zeer groot gevaar vormen bij het in brand vliegen van de auto en zijn accu en zijn accu pakketten omdat deze accu pakketten niet op een normale manier te blussen zijn. De volledige elektrische auto moet dan ook geweerd worden van de inpandige parkeerplaatsen en op een parkeerplaats buiten de gebouwen gestald worden.	Zie 1.15 en E.9

22.10	Indiener vraagt zich af hoe het verkondigd prettig, veilig en schoon woongebied wordt verwezenlijkt en met welke maatregelen? Om de geluidsoverlast buiten de woning in de wijk op de geplande ontspanningsterrassen een prettig verblijf te bieden, dienen er maatregelen genomen te worden om aan de wet gestelde norm te voldoen.	In het MER zal, in samenhang tussen alle thema's, onderzocht worden welke maatregelen bijdragen aan het borgen van een acceptabel woon- en leefklimaat.
22.11	Indiener vraagt zich af hoe de vier gevaarlijke oversteek plaatsen over Afrikaweg zonder markering mogelijk is? Voor de ontsluiting van de woongebieden "Boerhave" en "Bredewater" heeft men nu gekozen in het Entree Masterplan om vier gelijkvloerse voetgangers oversteekplaatsen over de Afrikaweg aan te leggen die geregeld worden door verkeerslichten echter zonder "zebra markering", wat volgens de verkeersdeskundige van Vialis de nieuwste trend is voor het aanleggen van voetgangers oversteek plaatsen. Deze zeer gevaarlijke gelijkvloerse oversteek plaatsen zonder "Zebepad markering", zijn onacceptabel voor Ouderen, Minder validen, Fietzers, Kinderen en Scootmobielen. Dit betekent namelijk dat de voetganger op deze oversteek plaatsen geen voorrang meer heeft boven het rijdend verkeer en dus bij een aanrijding tussen voetganger en rijdend voertuig justitioneel het voertuig in het gelijk gesteld wordt. Als men op deze wijze oversteekplaatsen aanlegt gebeuren er geheid vreselijke en dodelijke ongelukken door aanrijdingen van voertuigen met overstekende personen.	Zie 15.12
22.12	Indiener vraagt zich af welke maatregelen er worden genomen om binnen wettelijke geluidsnorm te blijven op de Afrikaweg? En vraagt zich af of blinden muren wel effectief zijn.	Zie 15.7
22.13	Indiener vraagt zich af welke maatregelen er worden genomen om geluid overlast van de A12 binnen wettelijke norm te krijgen?	Zie 15.7
22.14	Indiener vraagt zich af welke maatregelen er worden genomen om de lucht kwaliteit	Luchtkwaliteit is onderdeel van de onderzoeken in het kader van het MER. Daarbij wordt onderzocht of maatregelen nodig zijn en welke maatregelen genomen kunnen worden.
22.15	Indiener is van mening dat een landtunnel de oplossing is voor milieuproblematiek en voert daarvoor gegevens en argumenten aan.	Zie 15.13

22.16	Indiener zou graag zien dat niet alleen het college de zienswijze aangeboden krijgt maar ook wordt aangeboden aan alle raadsfracties.	Zie 15.23
-------	---	-----------