

Omgevingsprogramma Entree Zoetermeer
Nota Beantwoording Zienswijzen
Bijlage 10

Afdeling Stedelijke Ontwikkeling
Gemeente Zoetermeer
Mei 2025

1. Inleiding

Op 18 februari 2025 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten om het ontwerp Omgevingsprogramma Entree vast te stellen en dit gedurende 6 weken, van 28 februari 2025 t/m 10 april 2025 ter inzage te leggen. Gedurende deze termijn kon eenieder zienswijzen indienen op het ontwerp Omgevingsprogramma Entree en bijbehorende stukken, waaronder o.a. de Plan Milieueffectrapportage (Plan-MER), de Ontwikkelvisie Entree, het Beeldkwaliteitsplan Entree, het Geluidkader Entree en de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Entree. Ook de beantwoording van de zienswijzen op het eerdere ontwerp bestemmingsplan Entree Midden zijn beantwoord en opgenomen in deze stukken.

Op 13 maart 2025 heeft de gemeente Zoetermeer tweebijeenkomstengeorganiseerd waar omwonenden en belangengroeperingen zijn uitgenodigd. Tijdens deze bijeenkomsten zijn presentaties gehouden over de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het oude ontwerpbestemmingsplan. Iedereen kon vragen stellen over de ter inzage gelegde stukken.

Tijdens de zienswijzetermijn zijn 25 zienswijzen ingediend, waarvan 1 buiten de termijn. De gemeente bedankt indieners voor positieve reacties, de kansen die worden gezien en de constructieve houding ten aanzien van de gebiedsontwikkeling Entree. Ook kritische reacties en zorgpunten helpen om vanuit verschillende invalshoeken naar de gebiedsontwikkeling te kijken en waar nodig en wenselijk aanpassingen te doen of het beter uit te leggen. Een aantal punten zal de gemeente ook zeker meenemen in het vervolg.

Hieronder worden de tijdig ingediende zienswijzen op volgorde van binnenkomst samengevat en van een antwoord voorzien. Als de zienswijze aanleiding is geweest tot aanpassing van de stukken dan is dat bij het antwoord vermeld. In verband met de privacywetgeving zijn de ingediende zienswijzen van personen geanonimiseerd. Buiten de zienswijzetermijn is 1 zienswijze ingediend. Deze zienswijze is buiten behandeling gesteld.

Het college van B&W is bevoegd om een Omgevingsprogramma vast te stellen. Het college van B&W heeft kennisgenomen van alle zienswijzen en deze beantwoord. De beantwoording van de zienswijzen is betrokken bij de besluitvorming over de vaststelling van het Omgevingsprogramma Entree en bijbehorende stukken. Voordat het college tot besluitvorming over is gegaan, heeft ze de gemeenteraad om instemming gevraagd met het vaststellingsbesluit.

2. Beantwoording zienswijzen

Nummer	Zienswijze	Antwoord
1.1	Indiener pleit voor het realiseren van meer bereikbare koopwoningen tussen de 250.000 en 390.000 Euro in plaats van dure koop, en deze eerst aan te bieden aan inwoners van Zoetermeer.	Met de grondeigenaren/ontwikkelaars is, op basis van het besluit van de gemeenteraad over de herprogrammering van Entree d.d. 8 juli 2024, het volgende afgesproken: Het woningbouwprogramma bevat verschillende woningbouwcategorieën waarbij minimaal 52% onder de noemer 'Bereikbare Woningbouw' moet vallen. Daaronder valt: sociale/goedkope huur; middenhuur; goedkope koop tot 250.000 euro (prijspeil 1 januari 2025); bereikbare koop tot 405.000 euro (prijspeil 1 januari 2025). De Huisvestingswet biedt enkel de mogelijkheid om bij de helft van de beschikbare huurwoningen en nieuwbouw koopwoningen tot de betaalbaarheidsgrens (in 2025 is dat 405.000 euro) voorrang te geven aan specifieke doelgroepen. De gemeente erkent met indiener dat Zoetermeer staat voor een grote woonopgave. De stad groeit, de woningmarkt is krap en de behoefte aan passende, betaalbare en duurzame woningen neemt toe. Het college van burgemeester en wethouders heeft onlangs ingestemd met het ontwerp Volkshuisvestingsprogramma: Stad in Balans. Dit programma geeft richting aan het woonbeleid voor de komende jaren en wordt nu ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad. Het programma zet in op een evenwichtige verdeling van woningen in de stad met als uitgangspunt: 1/3 sociale huur, 1/3 middeldure woningen en 1/3 dure woningen. Een evenwichtige spreiding van woningen helpt om de sociale samenhang en leefbaarheid te versterken. Het aanbod kan per wijk verschillen met een bandbreedte van 23 - 43%. Elke wijk heeft een uniek karakter en door een evenwichtige verdeling van woningen blijft de sociale samenhang en leefbaarheid behouden. De gebiedsontwikkeling Entree past binnen dit kader.
1.2	Tevens wordt gepleit voor een zelfbewoningsplicht en een anti-speculatiebeding op te nemen.	Bij diverse woningbouwcategorieën zullen instrumenten zoals een zelfbewoningsplicht en anti-speculatiebeding worden ingezet. Hierover zijn ook afspraken gemaakt met de grondeigenaren/ontwikkelaars.
1.3	Als laatste wordt gevraagd om voldoende groen en recreatiemogelijkheden te realiseren.	In de Ontwikkelvisie Entree is aangegeven dat wordt ingezet op een gezonde en levendige buitenruimte. Dat is een van de belangrijkste doelstellingen van Entree. Daartoe wordt er een robuuste groenstructuur (de Groene Kraag) rondom Entree gemaakt die in verbinding staat met de omgeving. Daarnaast wordt ingezet op (semi- openbare) groene binnentuinen in de stedelijke blokken die met elkaar verbonden worden. In en tussen beide structuren worden routes en plekken gemaakt voor bewegen, verblijven en

		ontmoeten. Rondom Entree beschikt Zoetermeer over grote parken, zoals het Westerpark, Nieuwe Driemanspolder en Buytenpark. Nabij, in aansluiting op Entree, liggen het Arianepark, Bossenpark, het Westerpark en het Willem Alexanderplantsoen. Ook hier kan men recreëren.
2.1	Indiener vindt dat er in Entree te veel woningen worden geprogrammeerd. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid. De bestaande infrastructuur kan de hoeveelheid verkeer straks niet meer aan. Door opstoppen zal het verkeer vastlopen.	De ambitie van de gemeente om woningen te bouwen is groot. Uit het verkeersonderzoek blijkt echter dat de toename van het aantal nieuwe woningen in Entree niet ten koste zal gaan van de doorstroming van het verkeer. Met de ambities voor Entree wordt een grote stap gezet naar een gezonde leefomgeving, door in te zetten op voldoende groen, natuur en water en een openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen en ontmoeten. Zowel de openbare ruimte als de gebouwen worden daarbij zoveel als mogelijk klimaatadaptief ingericht. Dit wordt geborgd door rekening te houden met zowel natte als droge perioden en daarop te anticiperen door middel van bijvoorbeeld het bergen en vasthouden van water en het realiseren van voldoende schaduwplekken. Tegelijkertijd wordt ingezet op een levendige stadswijk, waar alle voorzieningen op korte afstand zijn en er voldoende aanbod van sport, cultuur en werkgelegenheid is. De openbare ruimte wordt zodanig ingericht dat ontmoeten mogelijk is en uitnodigt tot beweging. Door het aanleggen van verschillende speelvoorzieningen voor de diverse leeftijdsgroepen van kinderen is het mogelijk om op relatief korte afstand buiten te spelen. De opgave om in dit uitdagende gebied woningen te realiseren komt voort uit de forse maatschappelijke opgave om woningen te realiseren. Zoetermeer beschikt niet of nauwelijks over gronden buiten bestaand bebouwd gebied waar in deze aantallen woningen kunnen worden gerealiseerd. Hierdoor zal deze opgave binnenstedelijk moeten worden opgelost. Dat is niet uniek in Nederland en speelt op meer steden, vooral in de Randstad. Dit betekent dat een afweging moet worden gemaakt tussen enerzijds het vraagstuk van het tekort aan woningen en anderzijds voor de effecten op leefbaarheid. De gemeente Zoetermeer neemt haar verantwoordelijkheid door voorwaarden aan de herontwikkeling op te nemen om te borgen dat het aantal toekomstige bewoners die mogelijk (geluids-)klachten ondervinden, tot een minimum wordt beperkt.
2.2	Naar verwachting van indiener zal de nieuwe stadsstraat Afrikaweg een bottleneck worden door de nieuwe gelijkvloerse oversteekplaatsen en stoplichten.	Voor het onderdeel doorstroming is veel onderzoek gedaan. Deze onderzoeken zijn als bijlagen bij de Effectstudie Verkeer en Vervoer gevoegd. Entree is voor wat betreft het onderdeel doorstroming onderzocht op twee hoofdaspecten; doorstroming op wegvakken en doorstroming op kruispunten. Per aspect zijn verschillende indicatoren beschouwd. Voor de doorstroming op wegvakken is de I/C-verhouding bepalend. Deze geeft de verhouding weer tussen de intensiteit en de capaciteit van een weg. Voor de doorstroming van de wegvakken is gekeken naar de A12, de hoofdstructuur van Zoetermeer, binnen Entree en de omliggende wijken. De beoordeling is uitgevoerd voor zowel de ochtend- als avondspits. Voor de doorstroming op de kruispunten is gekeken naar de voertuigverliesuren (VVU) in het

		netwerk (alle kruispunten samen), de cyclustijd en wachtrijlengte bij de aansluiting A12 – Afrikaweg en de verkeerslichten op de Afrikaweg en de verliestijd en wachtrijen rotonde Bredewater – Meerzichtlaan. De onderzoeken laten zien dat de doorstroming in beide plansituaties gelijk blijft. Wel zal door de komst van Entree een toename van de VVU verwacht worden door introductie van een meer stedelijke omgeving en de twee gelijkvloerse oversteken. Doordat de doorstroming echter vergelijkbaar blijft met de referentiesituatie, zullen de gelijkvloerse oversteekplaatsen en verkeerslichten – in tegenstelling tot de verwachting van indiener – geen bottleneck worden.
2.3	Volgens de MER bedraagt de parkeernorm in Entree 0,75 per woning. Er zouden dus 5.300 parkeerplaatsen moeten worden aangelegd voor 7.000 woningen. Indiener ziet hiervoor echter geen plannen. Indiener vreest voor enorme parkeeroverlast in de omliggende wijken. En als de gemeente vervolgens 'betaald parkeren' gaat invoeren zal dit gepaard gaan met een enorme waardedaling van de bestaande woningen.	In de MER staat dat in het verkeersmodel voor 2040 is uitgegaan van een gemiddelde parkeernorm van 0,75 auto per woning van Entree. Dit betekent niet dat voor elke woning in Entree een parkeernorm van 0,75 geldt. De norm varieert per type woning. In bijlage 1 van de Nota Maatwerk Parkeernormen en Uitvoeringsregels Entree staan de verschillende normen beschreven. Deze parkeernorm van 0,75 komt overeen met de parkeernorm voor het Stadshart Zoetermeer. Ontwikkelingen binnen Entree worden getoetst aan de beleidsregel in paragraaf 4.5 van het Omgevingsprogramma Entree. Daarin is bepaald dat parkeren wordt opgelost met toepassing van de Nota Maatwerk Parkeernormen en Uitvoeringsregels Entree. De parkeerplaatsen moeten op elke plot worden aangelegd in, of onder de nieuwe gebouwen. Dit is vastgelegd in het Nota Maatwerk Parkeernormen en Uitvoeringsregels Entree en geborgd via de beleidsregel opgenomen in paragraaf 4.5 van het Omgevingsprogramma. De bouw/aanleg van de nieuwe parkeerplaatsen vormt onderdeel van de bouwplannen die straks worden aangevraagd. Zonder voldoende parkeerplaatsen kan er geen omgevingsvergunning worden verleend. De gemeente toetst de aanvragen voor omgevingsvergunningen aan de parkeernorm voor Entree. Zodoende wordt geborgd dat er voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd. Er is op dit moment geen aanleiding om betaald parkeren in te voeren.
2.4	De nieuwe bewoners zullen veel geluidsoverlast gaan ervaren van het verkeer op de Afrikaweg. De officiële regel is dat er geen woningen mogen worden gebouwd binnen 150 meter van een snelweg. Als we telkens van deze regels gaan afwijken omdat het ons beter uitkomt, wat hebben regels dan voor zin?	De Omgevingswet bevat regels voor geluid waar gemeenten zich aan moeten houden. Daarin is geen regel opgenomen dat niet mag worden gebouwd binnen 150 meter van een snelweg. Verder voldoet de ontwikkeling Entree aan de regels van de Omgevingswet en heeft deze met toepassing van het geluidkader voldoende akoestische kwaliteit om woonfuncties toe te staan. Onder de Omgevingswet geldt dat projecten of activiteiten in en nabij de vastgestelde aandachtsgebieden getoetst moeten worden aan de (rijks)omgevingswaarden voor luchtkwaliteit. Voor beide planalternatieven geldt dat er ruimschoots wordt voldaan aan de vastgestelde rijksomgevingswaarden voor luchtkwaliteit.

		Uit het voorgaande blijkt dat er geen sprake is van aanpassing van wetten en/of regels om de ontwikkeling van Entree mogelijk te maken, maar dat de ontwikkeling binnen de geldende regels voor geluid en luchtkwaliteit kan worden gerealiseerd.
2.5	Volgens indiener komen veel plannen uit de kokers van de projectontwikkelaars. Hun belang is voornamelijk zoveel mogelijk winst maken. Een parkeerprobleem is niet hun probleem maar van de gemeente. De gemeente moet niet haar oren laten hangen naar de projectontwikkelaars, maar de gemeente moet een eigen beleid hebben. Een beleid dat het beste is voor de stad en haar inwoners.	Het is onjuist dat de plannen uit de kokers van de grondeigenaren/ ontwikkelaars van Entree komen. Zij hebben nog geen plannen gemaakt, omdat zij eerst moeten afwachten wat de gemeente aan beleidskader(s) voor dit gebied gaat vaststellen. Ook zijn ontwikkelaars gebaat bij goede en werkbare oplossingen voor parkeren en automobilititeit. De gemeente Zoetermeer heeft de Ontwikkelvisie Entree en het Beeldkwaliteitsplan Entree opgesteld. Deze zijn onderdeel van het Omgevingsprogramma Entree. Daarin heeft de gemeente beleidsregels opgenomen die aangeven waar de toekomstige plannen van ontwikkelaars aan worden getoetst en moeten voldoen.
2.6	Indiener stelt voor om de Afrikaweg te behouden zoals deze is, met een paar fietstunnels erbij en aan weerszijden laagbouwappartementen. Beperk het aantal woningen tot ongeveer 2.000 en zorg voor voldoende parkeerplaatsen	Het beperken van het aantal woningen tot 2.000 past niet bij het raadsbesluit dat op 8 juli 2024 is genomen en het kader vormt voor de programmering van Entree. In dat besluit heeft de raad de bandbreedte van 6.250 – 7.250 woningen vastgesteld. De transformatie van de Afrikaweg naar een stadsstraat is één van de uitgangspunten van en voorwaarden voor de ontwikkeling van Entree. Behoud in de huidige vorm is daarom geen optie.
3.1	Indiener wijst op de mogelijkheid dat (grond)trillingen als gevolg van de sloop-, bouw, en heiwerkzaamheden van Entree, negatieve gevolgen zouden kunnen hebben op de funderingen, gevels en betonnen grindgevelplaten van bestaande woningen rondom Entree, met name voor de woningen in de Waterbuurt. Er kunnen barsten en scheuren ontstaan en de gevelplaten kunnen losraken. Er dient een nulmeting (met foto's) plaats te vinden voorafgaand aan de bouw. Enige jaren geleden hebben zich al problemen voorgedaan met de gevelplaten. Dit is al eerder ingebracht als zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Entree Midden maar in de beantwoording wordt hier onvoldoende op ingegaan. Ook beperkt het antwoord zich tot het gebied van de Entree zelf, terwijl trillingen zich verder verspreiden tot buiten het plangebied.	Met de grondeigenaren/ontwikkelaars is een BLVC-kader (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) afgesproken. Onderdeel hiervan zijn de afspraken over werkzaamheden die trillingen kunnen veroorzaken: <i>“Bij werkzaamheden die trillingen kunnen veroorzaken dient een bouwkundige opname plaats te vinden. Gebaseerd op de bouwkundige opname(n) moet de opdrachtnemer/aannemer/ontwikkelaar maatregelen treffen tegen schade/hinder. Hierbij dient voldaan te worden aan de meetmethoden en de grenswaarden/ streefwaarden vanuit de meet- en beoordelingsrichtlijn voor trillingen van Stichting Bouwresearch Rotterdam (SBR-richtlijn). Eigenaren van panden, objecten of infrastructuur (waarvan het eigendom binnen het risicocontour van de werkzaamheden valt) krijgen inzicht in de rapporten die over hun eigendom op worden gesteld.”</i> Vervolgens is er afgesproken dat er voorafgaand aan de bouw een meer gedetailleerd BLVC-plan wordt opgesteld, met een meer locatie specifieke uitwerking. De aannemer is juridisch verantwoordelijk voor gevolgen van zijn bouwwerkzaamheden en moet daarmee rekening houden. Dit blijkt uit de afspraak die hiervoor is opgenomen in het BLVC-plan. Het is gebruikelijk dat de aannemer vooraf een risicoanalyse uitvoert naar de impact van de bouwwerkzaamheden op de omgeving. Input voor dergelijke analyses zijn geluids-, trillings- en zettingsprognoses. Uit de risicoanalyse volgt dan de impact van de beoogde funderingsmethode,

		bemalingssysteem en dergelijke. Dit kan aanleiding zijn om bijvoorbeeld de wijze van funderen aan te passen. Op basis van de risicoanalyse wordt een monitoringsplan opgesteld. In dit monitoringsplan is aangegeven op welke plaatsen (meestal bij direct omliggende gebouwen) monitoringsinstrumenten moeten worden geplaatst. Ook wordt bepaald in welk gebied rondom de bouwactiviteiten bouwkundige vooropnames moeten worden uitgevoerd. Met bouwkundige vooropnames wordt vastgelegd of bij omliggende gebouwen op dit moment al sprake is van bouwkundige gebreken – de nulsituatie. Tijdens de bouw worden, op basis van het monitoringsplan, het geluid, de trillingen en de zettingen in de omgeving gemonitord. Mocht overschrijding van de grenswaarden dreigen, dan wordt de aannemer hierover automatisch gealarmeerd en kan hij zijn werkzaamheden hierop aanpassen.
3.2	Indiener pleit daarom voor een aantal zaken: - rekening houden met de mogelijkheid dat trillingen schade kunnen veroorzaken aan bestaande woningen binnen ca 350 meter van Bredewater. - houdt rekening met resonantietrillingen in de gevelankers van de gevelbeplating, van de verankering van de zonnepanelen en met de gordingen van de daken. - de fundering van de Bg vloer alsmede de tussenmuren, leidingen, bakgoten en aanbouwen.	Zie voorgaande beantwoording onder 3.1. In het opstellen van het BLVC-plan van de betreffende ontwikkelkavel zal aandacht zijn voor uw verzoek.
3.3	In de MER is geen rekening gehouden met de gevolgen van trillingen voor bestaande bouw. Gepleit wordt voor een nulmeting en continue monitoring van het bouwproces.	Het is juist dat in de MER geen rekening is gehouden met de gevolgen voor trillingen voor bestaande bouw. Dit is op het niveau van de MER-onderzoek niet mogelijk. In het kader van de toekomstige vergunningverlening zijn afspraken gemaakt over een BLVC-kader. Zie voorgaande beantwoording onder 3.1.
3.4	Gepleit wordt voor schroefboren van heipalen in plaats van het slaan van heipalen. (Gewezen wordt op een krantenartikel uit 2019 in Assen, waarin gekozen is voor schroefboren van heipalen in verband met de onrust bij omwonenden).	Zie voorgaande beantwoording onder 3.1. Bij de verdere uitwerking zal bepaald worden op basis van de normen en richtlijnen en risico-inventarisatie, welke heisysteem er kan worden toegepast. Tijdens het ontwikkelproces en in de voorbereiding naar de bouw, zullen omwonenden hier kennis van kunnen nemen.
4.1	Indiener acht de niet onderbouwde inhoudelijke als ook tekstuele kwaliteit van de documentatie zo ver onder de maat dat hij zich niet kan indenken voor wie dit nut heeft. De essentie om doelstellingen uit het Masterplan te verwezenlijken, namelijk de uitwerking van architectonische concepten, wordt gemist. Entree zal niet van de grond komen. Het alweer indienen van een zienswijze heeft geen enkele zin.	Het is jammer dat indiener zich op dit standpunt stelt. Met het verzoek om teksten van indieners niet te manipuleren, verwijst indiener naar het samenvatten van zienswijzen. Volgens vaste jurisprudentie van de Raad van State is het samenvatten van zienswijzen echter toegestaan. Hierbij wordt ook opgemerkt dat de volledige - niet geanonimiseerde - zienswijze opgenomen is in het bestuurlijk documentatiesysteem en daarmee raadpleegbaar voor college en raad.

	Indiener verzoekt tot slot om teksten van indieners niet te manipuleren.	
5.1	Indiener heeft grote bedenkingen tegen de aannames en maatregelen op gebied van geluid, parkeer- en verkeersdruk. Ook ecologische impact op Driemanspolder lijkt groot te worden.	De onderzoeken voor wat betreft geluid, parkeren en verkeer zijn uitgevoerd conform de daarvoor gebruikelijke methodieken. De stelling van indiener wordt daarom niet onderschreven. Omdat uit de zienswijze verder niet blijkt tegen welke concrete aannames of maatregelen er bezwaar is, is een verdere inhoudelijke reactie niet mogelijk. In de effectstudie Natuur zijn de gevolgen voor het plan- en studiegebied in beeld gebracht. Voor soortenbescherming komt het studiegebied grotendeels overeen met het plangebied. Voor gebiedsbescherming is tot een afstand van 25 km getoetst op de effecten op stikstof op Natura 2000-gebieden. De conclusie van indiener dat de ecologische impact op Driemanspolder groot lijkt te worden, kan de gemeente gelet op de uitkomsten van de effectstudie Natuur niet volgen.
6.1	In de transitie van de huidige kantorenstrook dient de uitgangssituatie niet langer een door sloop leeg (gemaakt) veld te zijn, maar veeleer een betekenisvolle laag die onderdeel uitmaakt van integrale gebiedsontwikkeling en besluitvorming. Minder slopen en meer hergebruiken komt niet alleen voort uit liefde voor het cultuurhistorisch waardevol zijn van “jonge” gebouwen, maar ook uit overwegingen van duurzaamheid en circulariteit. De bestaande gebouwen zoals de Mammoet en Kristalkantoren kunnen samen de ankerpunten zijn voor de zo gewenste stedelijke kwaliteit en historische gelaagdheid. In de Ontwikkelingsvisie worden de Mammoet en Kristalkantoren genoemd en worden hun erfgoed waarden onderkend. Daarbij wordt verwezen naar een studie waarin door middel van ontwerpend onderzoek de transformatie mogelijkheden van beide gebouwen, zowel afzonderlijk maar bovenal als ensemble is onderzocht. Volgens de Ontwikkelingsvisie passen beide kantoren niet binnen de stedenbouwkundige randvoorwaarden en is sloop onvermijdelijk. Argumentatie voor deze barbaarse Zoetermeerse cultuurdaad is weinig overtuigend, terwijl transformatie zeer goede mogelijkheden blijkt te bieden. Voor de kruising van de Centrumstraat met de Stadsstraat wordt een betekenisvolle plek voorgesteld, een ankerpunt, docht het gebruik van bestaande kwaliteiten -de ruimte tussen	In het Masterplan wordt voor de ontwikkeling van Entree uitgegaan van sloop- en nieuwbouw van alle bestaande kantoren. Nadat het Masterplan in 2019 is vastgesteld zijn er door de raad in 2019 de volgende moties aangenomen. Met de indiening van de motie “Cultuurhistorische panden inventariseren” en de motie “Cultuurhistorische waardenkaart” is het verzoek gedaan om een inventarisatie uit te voeren naar gebouwen in Zoetermeer met een mogelijk cultuurhistorische betekenis of waarde uit de periode van de groeikern. Dit heeft geresulteerd in het onderzoeksproject ‘Inventarisatie Post 45’ dat zich richt op het erfgoed uit de periode 1945 – 1990. Daarnaast is in 2019 een cultuurhistorische inventarisatie- en waardenstelling uitgevoerd door een extern bureau vanwege de transformatieopgave in Entree. Uit beide onderzoeken is naar voren gekomen dat een aantal gebouwen binnen Entree een cultuurhistorische waarde hebben. Het gaat daarbij concreet om de “Mammoet” (West 6, Bredewater 16) en “De Kristalkantoren” (West 7, Bredewater 2 t/m 14). Deze gebouwen komen in aanmerking voor de selectie van nieuwe gemeentelijke monumenten. Vooruitlopend op het selectieproces van het Post 45-project, dit vanwege de planning en voortgang in de ontwikkeling van Entree, is ontwerpend onderzoek gedaan naar de (on-)mogelijkheden van het behoud van de kantoren en de gevolgen voor het aantal woningen, het parkeren, de betekenis voor de stadsstraat, Centrumstraat en belangrijkste principes van Entree en de financiële gevolgen in relatie tot de gebiedsbusinesscase. Ook de eigenaar van de locatie is gevraagd naar zijn visie en de ontwikkelbaarheid van de betreffende kavels. Dit is verwerkt in een afwegingsmatrix en afgezet tegen het vigerende sloop- en vervolgens nieuwbouw scenario en bijbehorende gebiedsbusinesscase. Het college heeft op 14 januari 2025 – het geheel overwegende - besloten om het ontwikkelkader voor het deelgebied Entree- West 6 en 7 definitief vast te stellen op sloop- en nieuwbouw. Dit besluit is als zodanig ook verwerkt in de stukken behorende bij het Omgevingsprogramma en ter inzage gelegd. Met betrekking tot de Mammoet wordt nog opgemerkt dat de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed voornemens is het pand de Mammoet bij de Minister voor Cultuur voor te dragen om te worden aangewezen als Rijksmonument. De Minister heeft hierover nog geen definitief besluit genomen. Als de

	de Mammoet en Kristalkantoren- om verleden, heden en toekomst met elkaar te verbinden wordt niet ingezet. Zo wordt aan het (her)gebruik van de bestaande situatie als bron voor een toekomstige ontwikkeling volkomen voorbijgegaan. Over het gebruik van verschillende milieuaspecten waaronder cultuurhistorie is het Omgevingsprogramma en de MER glashelder: “Het effect van Entree op de cultuurhistorie is zeer negatief, zowel op de stedenbouwkundige structuur als op de historische gebouwen van de groeikern periode van Zoetermeer. Gevraagd wordt de cultuurhistorische waarde en hun betekenis voor de stad op een verantwoorde wijze terug te laten komen in de planvorming van Entree.	Mammoet alsnog als Rijksmonument wordt aangewezen, dan zal de gemeente zich verhouden tot dat aanwijzingsbesluit.
7.1	Indiener heeft dezelfde brief gestuurd als zienswijze 6.	Zie reactie onder 6.1
8.1 Erfgoedvereniging Heemschut	Indiener is sinds lang betrokken bij de planvorming van de groeistad Zoetermeer. Daarbij wordt vanuit het ambtelijk apparaat systematisch onderzoek uitgezet naar de bijzondere waarden van deze New Town. Die inspanningen hebben tal van cultuurhistorische en stedenbouwkundige rapporten opgeleverd, waarvan de onderzoeksresultaten om onderlinge interpretatie en weging vragen op het moment dat nieuwe stedelijke ontwikkelingen zich voordoen. Tegen die achtergrond heeft indiener in 2021 de aanvraag voor een monumentenstatus voor de Kristaltorens en het gebouw de Mammoet ondersteund. Met name als een beschikbaar beleidsinstrument om de waarde van deze gebouwen in hun context te kunnen vaststellen. Indiener zegt dat in 2021 met deze aanvraag dus niet expliciet niet voor integraal behoud wordt gepleit, maar verwacht nu wel dat met zorgvuldigheid wordt gewogen welke kenmerken, constructies of bijzondere verschijningsvormen tot nadenken moeten stemmen bij stedelijke ingrepen of transformatieprocessen. Een stad als	Zie reactie onder 6.1

	Zoetermeer ontkomt er niet aan om grootschalige ingrepen te doen en scherpe keuzes te maken. Er ligt nu een stedenbouwkundig plan voor het Entree-gebied, waarbij de toekomst van het gebouw de Mammoet en de Kristaltorens onzeker zijn geworden. Wij betreuren dat en hadden graag gezien dat deze gebouwen een goede transformatie zouden krijgen. Verwezen wordt naar het artikel uit april 2025 van bureau Rijnboutt over kansen voor jong erfgoed in Zoetermeer. Sloop is niet meer vanzelfsprekend en u kunt bij transformatie en integratie van deze concrete gebouwen rekenen op snellere besluitvormingsprocedures dan wanneer sloop op de agenda staat. Wij verzoeken u de voorliggende planvorming goed te wegen omdat deze is ontstaan in jaren dat het vakgebied nog sterk in ontwikkeling was. Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat het stedelijk plan los van de kernkwaliteiten van de gebouwde omgeving tot stand is gekomen. Indiener gaat graag in gesprek over de kernkwaliteiten van het Entree-gebied en hoe deze voor de toekomst te behouden.										
9.1 Cuypersgenootschap	Sinds 2017 is door diverse partijen aandacht gevraagd voor de cultuurhistorische waarden die in het gebied Entree bescherming verdienen. Zo hebben wij zienswijzen ingediend over de Notitie Detail en Reikwijdte (2020) en op het Ontwerpbestemmingsplan (2022). Na acht jaar is eindelijk een antwoord gekomen in de vorm van de ontwerp Milieueffectrapportage. De conclusie staat op dit plaatje bij de indicator Historische (steden)bouwkunde. <i>Tabel 102 Effectbeoordeling Cultuurhistorie</i> <table> <tr> <th>Indicator</th><th>Minimum-alternatief</th><th>Maximum-alternatief</th></tr> <tr> <td>Historische geografie (landschap)</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr> <td>Historische (steden) bouwkunde</td><td>++</td><td>++</td></tr> </table>	Indicator	Minimum-alternatief	Maximum-alternatief	Historische geografie (landschap)	0	0	Historische (steden) bouwkunde	++	++	NRD De zienswijzen van het Cuypersgenootschap op de NRD en het ontwerpbestemmingsplan zijn beantwoord in de respectievelijke Nota's beantwoording zienswijzen. Uit de effectbeoordeling van de MER blijkt dat het effect van Entree op de historische bouwkunde bij het uitgangspunt sloop vanzelfsprekend zeer negatief is. Om een gebiedsontwikkeling mogelijk te maken, zijn er verschillende variabelen waarover integraal een afweging moet worden gemaakt. Zoals in de beantwoording op zienswijze 6.1 al is aangegeven heeft het college m.b.t. de panden Bredewater 4-14 en Bredewater 16 een weloverwogen besluit genomen, wat de negatieve effecten die geconstateerd zijn in het PlanMER tot gevolg heeft. Echter, het college meent dat, in het belang van een grotere maatschappelijke opgave van het realiseren van woningen, dit een verantwoord besluit is. Om die reden heeft het college behoud van deze panden dan ook niet als mitigerende maatregel opgevoerd omdat zij immers al een weloverwogen besluit over deze panden had genomen.
Indicator	Minimum-alternatief	Maximum-alternatief									
Historische geografie (landschap)	0	0									
Historische (steden) bouwkunde	++	++									

	De aanwezige hoge cultuurhistorische waarden (bouwkunde) worden in beide alternatieven vernietigd. En er worden geen mitigerende of compenserende maatregelen voorgesteld. Dat had wel gekund als vanaf het begin in de planvorming hiermee rekening was gehouden. Dit geldt voor De Kristalkantoren, de Mammoet en de Afrikaweg als deel van de H-structuur. Daarmee zijn alle hoge cultuurhistorische waarden, die ook door het College zijn onderschreven, van de baan. Voor deze afwijzing worden nauwelijks argumenten aangevoerd. - De H-structuur wordt barrièrewerking toegedicht en het onzichtbaar maken van de stad. Dat is tendentiekus taalgebruik, geen (door onderzoek) onderbouwd argument. De H-structuur is bewust gekozen in 1968 en goed ontwikkeld als (gedeeltelijke) 'parkway'. Waarom er nu een 'stadstraat' van moet worden gemaakt wordt niet beargumenteerd, mogelijkheden om karakteristieken van de H-structuur te behouden worden niet onderzocht. - De Kristalkantoren (Bredewater 4-12) en Kantoorgebouw De Unie "de Mammoet" (Bredewater 16) zijn onderzocht op transformatiemogelijkheden maar de uitkomst van dat onderzoek wordt niet openbaar. Naar onze mening is transformatie zeer goed mogelijk, levert een goed aantal woningen op, en zijn aanvullende bouw mogelijkheden op de kavels reëel en substantieel. De kantoren passen niet in de opzet van de Entree (gebouwen in de rooilijn), maar bestaande gebouwen kan niet verweten worden dat ze in een andere stedenbouwkundige opzet passen. Door aanvullende nieuwbouw komen de kavels wél in de nieuwe rooilijnen te staan. Zie de bijlagen over beide gebouwen. In de Ontwikkelvisie wordt een lofzang aangeheven op de toevoeging van een nieuwe laag aan het gebied door behoud van oude elementen. Deze lofzang wordt niet waargemaakt.	Mammoet en Kristalkantoren Zie reactie onder 6.1 H-structuur Ter plekke van de Afrikaweg is de "parkway" structuur volgens het oorspronkelijke gedachtengoed niet herkenbaar. Op dit gedeelte van de H-structuur is er geen openbaar groen met recreatiedoeleinden aanwezig en is er sprake van leegstand van verouderde kantoren. Voor de Afrikaweg hebben -in plaats van een hernieuwde "parkway" structuur te maken- andere overwegingen plaatsgevonden. Daarbij is gekozen om nieuwe betekenis te geven aan de hoofdstructuur door hier te verdichten en de woningbouwopgave hieraan te koppelen. De doorstroomfunctie van de Afrikaweg blijft behouden, maar door middel van "behoud door transformatie" in een stadsstraat vindt er een andere invulling plaats van de hoofdstructuur ter plekke. De huidige Afrikaweg is wel degelijk een barrière (fysiek en visueel) tussen de wijken Driemanspolder en Meerzicht. Er zijn beperkte dwarsverbindingen die op zichzelf verkeersveilig zijn (tunneltjes), maar op het gebied van sociale veiligheid beperkt scoren door het ontbreken van 'ogen' op straat. Door de Afrikaweg als een stadsstraat te ontwikkelen en nieuwe verbindingen toe te voegen, wordt de barrièrewerking verminderd. Dit gebeurt door de dwarsstraten en door twee gelijkvloerse kruisingen aan te leggen als aanvulling op de bestaande tunnels. Om hier een prettig woonmilieu te creëren, is een transformatie naar een stadsstraat wenselijk. Met adressen aan de straat, een lagere snelheid en een profiel met meer verblijfskwaliteit voor het langzaam verkeer (brede stoepen en fietspaden).
--	---	---

	De waardering voor Post65 erfgoed die de New Town Alliantie signaleert, en ook de Ontwikkelvisie, blijkt in het geheel niet uit dit programma. De wens van de gemeenteraad om het bestaande als vertrekpunt te nemen in de Ruimtelijke Strategie wordt hier niet gehonoreerd. Op onze aanvraag voor de gemeentelijke monumentenstatus van 7 november 2021 mede namens erfgoedvereniging Bond Heemschut is niet gereageerd. Met het Ontwikkelprogramma wordt zuivere besluitvorming over de monumentenstatus geblokkeerd, de gemeente is vooringenomen. Dit telt des te sterker daar de gemeente onderhandelt met grondeigenaren over aankoop op basis van het hoge programma met sloop-nieuwbouw. De slager keurt zijn eigen vlees. Nergens wordt de afweging van cultuurhistorische waarden ten opzichte van andere waarden expliciet gemaakt. Het programma is dus ondeugdelijk gemotiveerd. Tenslotte mag gewezen worden op de extra CO-2 uitstoot die ontstaat bij sloop van gebouwen, wat tegengesteld is aan het doel Nederland CO-2 neutraal te maken.	
10.1	Zienswijze over een onvoldragen, voor velen schadelijk, wellicht geldverslindend en (nog) niet uitvoerbaar plan.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
10.2	Indiener heeft artikel 1.2 en 1.3 van de Omgevingswet gekopieerd, inclusief de memorie van toelichting van deze artikelen.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
10.3	Het Omgevingsprogramma Entree. Het college van B&W ziet het Omgevingsprogramma Entree als een vrijwillig programma. Indiener neemt aan dat bedoeld wordt dat de weergave van het Omgevingsprogramma op de website van de gemeente vrijwillig wordt gedaan. En ook nog vormvrij.	De Omgevingswet kent verplichte programma's en de mogelijkheid tot een vrijwillig programma. Het is in dit geval niet verplicht om voor een gebiedsontwikkeling als Entree een omgevingsprogramma op te stellen. De gemeente Zoetermeer heeft hier zelf voor gekozen om zo een integraal toetsingskader te hebben voor Entree dat tevens een beter beeld geeft aan betrokkenen. De vorm en inhoud van een vrijwillig omgevingsprogramma is vormvrij en dus niet door de wet bepaald. Het omgevingsprogramma wordt wel, zoals de Omgevingswet dat vereist, gepubliceerd op Regels op de Kaart, de landelijke

	Dit kan zo zijn maar het nalaten van publicatie van een zeer ingrijpende verbouwing van Zoetermeer lijkt niemand verstandig. Ook de gemeenteraad dient bij de planvorming te worden betrokken. En dit kan alleen goed gebeuren als die bevolking op de hoogte wordt gesteld van de (i.c. snode) plannen van B&W. Als je het goed bekijkt, klemmt dat beroep op vrijwilligheid. De plannen voor een ENTREE gaan al 20 tot 25 jaar rond in Zoetermeer. Er is niets van terecht gekomen. Niemand gelooft nog, dat er ooit een ENTREE zal zijn. De Afrikaweg moest het Afrikalaantje worden, een pad zoals op oeroude foto's van het vroegere Zoetermeer te zien is. De kar met paard ervoor ontbrak nog net. Oude plannen zoals een landmark aan de A12 of de Outlet zijn ook nooit doorgegaan. Maar goed: het bekend maken van het Omgevingsprogramma werd dus onverplicht gedaan. Maar mag hieraan verbonden worden dat aan de opzet en inhoud van het Omgevingsprogramma, dat sturing moet geven aan de ontwikkelingen van en in de ENTREE, weinig eisen mogen worden gesteld? Uit de opzet en inhoud van de Omgevingswet valt zulks niet op te maken! Voor de uitvoering van het programma is het niet te hopen!	voorziening voor omgevingswetdocumenten en conform alle wettelijke vereisten die nodig zijn voor publicatie. In aanvulling daarop is de publicatie breed aangekondigd in onder meer nieuwsbrieven, social media en huis-aan-huis krant. De indieners van zienswijzen in eerdere fases zijn met een brief op de hoogte gesteld van de terinzagelegging. De stelling van indiener dat beroep op vrijwilligheid klemmt, is niet navolgbaar. Het bekend maken is niet onverplicht gedaan. Dat aan de inhoud van het vrijwillige omgevingsprogramma weinig inhoudelijke eisen zijn gesteld is een keuze van de wetgever geweest. De gemeente heeft dit juist wel gedaan doordat de Ontwikkelvisie en het Beeldkwaliteitsplan onderdeel zijn van het Omgevingsprogramma en dat die verankering door de beleidsregels ook doorwerkt richting de uitwerkingsfase als de vergunningen worden ingediend. In het Omgevingsprogramma zijn beleidsregels opgenomen die borgen dat de plotsgewijze ontwikkelingen getoetst worden aan de visie en ambitie voor Entree (zie ook 10.4).
10.4	Participatie en verhalen In het programma is veel onzekerheid over de ontwikkelingen van ENTREE. De participatie bijeenkomsten brachten ook geen duidelijkheid. Tijdens een vroege bijeenkomst deelden grondeigenaren/ ontwikkelaars mee, dat er geen parkeerplaatsen bij of onder de nieuwbouw zouden worden gerealiseerd. Kortgeleden was er weer een bijeenkomst en hier stelde een vertegenwoordiger van de gemeente dat er (bijna, met enige aarzeling) voor iedere woning ook een parkeerplaats zou zijn.	Het Omgevingsprogramma biedt een duidelijk beleids- en toetsingskader voor toekomstige ontwikkelingen. Hiertoe zijn beleidsregels opgesteld, die gelezen in samenhang met de spelregelkaart duidelijk aangeven waar, wat en hoe hoog er gebouwd mag worden. Op de participatiebijeenkomsten zijn de belangen van de omwonenden wel degelijk aan de orde gekomen. Bewoners uit de omliggende wijken hebben hun zorgen geuit. Dit kan worden nagelezen in de verslagen van de participatiebijeenkomsten. De parkeeroplossingen in Entree worden juist wel in of onder de nieuwbouw gerealiseerd. Dit is een vereiste. Voor meer informatie wordt verwezen naar de zienswijze onder 2.3.

	Bewoners van de naastgelegen wijken uitten zorgen over hun parkeergelegenheden. Zonder parkeerplaatsen in Entree zouden nieuwe (en hun bezoek) parkeren in de wijken Driemanspolder en Meerzicht. Tijdens de participatiebijeenkomsten ging het nooit over de belangen van degenen die wonen in Driemanspolder en Meerzicht. Dit is niet de bedoeling van de Omgevingswet waarin ook met de belangen van omwonenden rekening moet worden gehouden. Zoals het bestuur van Zoetermeer zegt bij “De nieuwe stadsentree”: “De Afrikaweg zelf wordt daarbij getransformeerd tot een stadsstraat, waarmee je thuiskomt in Zoetermeer.” De Afrikaweg of Afrikastraat vinden we in ENTREE maar is van en voor alle Zoetermeesters. Wij komen allemaal via die straat thuis. En dat willen we blijven doen, ook als ENTREE er staat! Volgens indiener is het noodzakelijk om eens goed te overleggen over de belangen van de mensen die al in Zoetermeer wonen. De Omgevingswet stelt dat de belangen van toekomstige bewoners (wie het ook zijn) niet zwaarder wegen dan de belangen van de huidige bewoners.	
10.5	Er is nu veel mis en onduidelijk. Aan de zijde van de A12 zal hoogbouw van 70 meter worden gebouwd. In een rapportage van PEUTZ wordt geïllustreerd wat de gevolgen zijn voor de bezonning van o.a. de appartementsgebouwen Oranjestein en Noordhove aan de Stadhoudersring. Volgens PEUTZ blijft daar – zo wijzen de metingen van 21 juni, 21 augustus en 21 oktober uit – nog twee uur zon over. Veel appartementen liggen gunstig op de zon, op zuid-west. In de koude maanden verwarmt de zon de appartementen tot boven 20C. De kachel gaat dan wel eens ’s ochtends vroeg voor een uurtje aan. Maar vaak is zelfs dit niet nodig	In het kader van de MER is een bezonningsonderzoek uitgevoerd (bijlage 10 MER). Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van een realistisch stedenbouwkundig model van Entree, gebaseerd op de maximale uitgangspunten van de spelregelkaart. Bij de uiteindelijke ontwerpen kan het zo zijn dat die anders uitpakken waarbij vanzelfsprekend wel de maximale bouwhoogtes leidend zijn. Daarbij geldt ook dat de maximaal toegestane bouwhoogtes niet overal zullen worden gerealiseerd, omdat de beleidsregels met betrekking tot de bouwhoogtes en panden voorwaarden stellen aan de bouwhoogtes. Zo moet er sprake zijn van variatie in bouwhoogtes in een bouwwand. Bij de concrete bouwaanvragen zal daarom nog een specifiek bezonningsonderzoek moeten worden gevoegd, zodat duidelijk wordt wat de exacte gevolgen zijn voor de bezonningssituatie. Dit onderzoek in het kader van de MER (en aansluitend op het abstractieniveau van de MER), is een globaal onderzoek waarbij de lichte TNO-norm als referentie wordt gebruikt. Dit is een algemeen aanvaardbare norm die door veel gemeentes wordt toegepast om een afweging te kunnen maken over de gevolgen van nieuwbouw op de bezonningssituatie van bestaande woningen in de omgeving. Volgens

	want de zon staat laag en schijnt al in de ochtend door de grote ramen de kamer in. De zonverwarming betekent dat de stookkosten gemiddeld laag zijn. Zodra de zon wordt tegengehouden door hoogbouw wordt stoken noodzakelijk. Dit houdt in dat de bewoners van de appartementen voornoemd aanzienlijke schade zullen lijden, uit te drukken in de meerkosten van verwarming. Een voorlopig advies van deskundigen (stedebouwkundigen en juristen) geeft aan: a. Gezien de rapporten van PEUTZ en TAUW kan Zoetermeer geen vergunningen aan grondeigenaren/ontwikkelaars afgeven voor de bouw zoals in uitlatingen van de gemeente wordt gepresenteerd. b. Als de gemeente deze vergunningen afgeeft en de bouw zal zoals nu gepresenteerd worden uitgevoerd, zal de VVE overwegen om namens al haar leden een vordering planschade in te dienen bij betrokkenen. [indiener voegt hier een foto in uit het onderzoek van Peutz]	deze norm is sprake van een aanvaardbare bezonnings situatie als er in de periode 19 februari tot en met 21 september sprake is van minimaal 2 mogelijke bezonningsuren op het raam. Uit het bezonningsonderzoek (bijlage 10 van de MER) blijkt het volgende: In de maand juni krijgen de westgevels van de appartementengebouwen aan de zijde Boerhaavelaan, in het algemeen ca. 5 tot 8 uur zon per dag. Er is sprake van een lichte afname van ca. 0,75 tot 1,5 uur bezonning, maar er wordt ruimschoots voldaan aan de lichte TNO-norm. Zie het bezonningsonderzoek bijlage 1 'Bezonningsduur omgeving' pagina RA 1.2 In de maand augustus (gelijk aan de maand april) krijgen diezelfde westgevels in het algemeen ca 3 tot 8 uur zon per dag. Er is sprake van een afname van ca. 0,75 tot 2 uur bezonning per dag. Ook hier wordt voldaan aan de lichte TNO-norm. Zie het bezonningsonderzoek bijlage 1 'Bezonningsduur omgeving' pagina RA 1.4. In de maand oktober (gelijk aan de maand februari) is sprake van een heel divers beeld op de westgevels van de appartementen aan de zijde Boerhaavelaan. Er zijn delen (zuidwest georiënteerd) die nog steeds ca. 6 tot 8 uur zon per dag ontvangen. Het overgrote deel van de gevels (west georiënteerd) ontvangt 2 tot 5 uur zon per dag en gaan er ca 0,75 tot 2,25 uur op achteruit. Deze voldoen aan de lichte TNO-norm. Een deel van de gevels (de noordwest georiënteerde) voldoen in de maand oktober (gelijk aan de maand februari) nu al niet aan de lichte TNO-norm. Deze ontvangen in de huidige situatie al minder dan 2 uur zog. Deze gaan er door Entree nog iets verder op achteruit, ca 0 tot 1,5 uur per dag. Zie bijlage 1 'Bezonningsduur omgeving' pagina RA 1.6. Hieruit blijkt dat de stelling van indiener, dat er in de maanden juni en augustus slechts 2 uur zon per dag overblijft, niet juist is. Indiener heeft het rapport van Peutz verkeerd geïnterpreteerd. In de maanden april t/m augustus wordt voldaan aan de lichte TNO-norm. En de meeste woningen in de appartementengebouwen aan de zijde Boerhaavelaan voldoen ook nog aan de lichte TNO-norm in de maanden februari, maart, september en oktober. Dat staat ook in de conclusie van het bezonningsrapport. Het overgrote deel van de gevels van de appartementengebouwen aan de zijde Boerhaavelaan, voldoen (ruim) aan de lichte TNO-norm, ondanks dat deze gevels er door de nieuwe ontwikkelingen iets op achteruit gaan. Ter plaatse van 2 kleine hoekjes in de westelijke gevel van 2 appartementengebouwen, komt een aantal woningen als gevolg van de Entree door de afname onder de minimale 2 uur zonlicht en voldoen dus niet meer aan de lichte TNO-norm. De noordwest georiënteerde gevels van de appartementengebouwen aan de zijde Boerhaavelaan voldoen in de huidige situatie al niet aan de lichte TNO-norm in deze maanden en gaan er nog iets op achteruit. Gezien de beperkte gevolgen voor de bezonnings situatie van omliggende woningen is er geen aanleiding om de maximaal toegestane bouwhoogtes zoals opgenomen in de spelregelkaart, aan te passen. Wel wordt in de beleidsregels van het Omgevingsprogramma toegevoegd dat bij gebouwen van
--	--	--

		30 meter en hoger, waaronder ook hoogteaccenten vallen, bij de aanvraag voor een vergunning een bezonningsonderzoek moet worden overlegd uitgaande van de TNO-norm. Het is niet duidelijk aan welk voorlopig deskundigenadvies indiener refereert. Het staat indiener vrij om een vordering planschade (onder de Omgevingswet is dit nadeelcompensatie) in te dienen. Dit is conform de Omgevingswet overigens pas mogelijk na het onherroepelijk worden van de vergunning (bopa).
10.6	De MER van TAUW vermeld alle gebreken en omissies die kleven aan de plannen van de gemeente Zoetermeer. Verzocht wordt de MER te lezen. In het kort: In Entree worden onvoldoende parkeerplaatsen gerealiseerd. De voetgangersoversteekplaatsen over de Afrikastraat leveren verkeercongestie op. Dit kan leiden tot ernstige problemen voor mensen die in een ambulance vanaf de A12 naar het Haga-ziekenhuis in Zoetermeer worden gebracht. In energie is niet (te) voorzien. Veel groen wordt geruimd en er komt weinig terug. Het vergroenen van steden is een belangrijk onderwerp in Nederland, en er zijn verschillende initiatieven en richtlijnen om dit te bevorderen. Indiener geeft enkele landelijke richtlijnen aan. In Nederland wordt er gestreefd naar minimaal 75 vierkante meter openbaar groen per woning en een aaneengesloten groengebied van minstens één hectare per buurt. Helaas blijkt uit recente onderzoeken dat in veel stedelijke gebieden deze norm niet wordt gehaald. In de 30 grootste gemeenten is het aantal vierkante meters groen per woning zelfs met 24% afgenomen in de afgelopen vijf jaar. Indiener gaat in op de regelgeving met betrekking tot vleermuizen, uit zowel de Omgevingswet als het Besluit	Het klopt dat op basis van de vigerende parkeernormen (2019) het niet mogelijk is om binnen de voetprint van de kavels in één parkeerlaag alle benodigde parkeerplaatsen op te lossen. Daarom is sprake van een negatieve score van het plan min alternatief en een zeer negatieve score voor het plan max alternatief. Het doel is echter om voldoende parkeergelegenheid te bieden zonder de openbare ruimte te overbelasten met parkeerplaatsen. Voor Entree is daarom een specifieke “Nota maatwerk Parkeernormen en Uitvoeringsregels Entree” gemaakt, waarbij de parkeernormen meer specifiek zijn. Met toepassing van het ambitie scenario kan het parkeren binnen de voetprint van de kavels worden opgelost. Hierdoor is de beoordeling vanuit de MER door gebruik te maken van een mitigerende maatregel ‘neutraal’ (0). Voor het parkeren is het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte van de nieuwbouw per plot op eigen terrein moet worden opgelost. Dat uitgangspunt is vastgelegd in een beleidsregel in het Omgevingsprogramma (zie tevens beantwoording onder 2.3). Doorstromingsberekeningen in de verkeerseffectenrapportage van Goudappel (MER bijlage 3.1 en de beantwoording onder 2.2) geven aan dat doorstroming in voldoende mate is gewaarborgd voor het autoverkeer. Hulpdiensten kunnen daarnaast gebruik maken van de vrijliggende busbanen. De energievoorziening is primair de verantwoordelijkheid van de ontwikkelende partijen. Wel is in het kader van de MER onderzocht wat mogelijkheden zijn. De energievoorziening van panden bestaat in het algemeen uit 2 onderdelen: warmte en elektriciteit. De beschikbare thermische energie uit omgevingswarmtebronnen overstijgt de benodigde hoeveelheid in het projectgebied. In vervolgonderzoek moet onderzocht worden welke omgevingswarmtebron het beste kan worden ingezet, aangezien meerdere omgevingswarmtebronnen in de volledige vraag naar thermische energie kunnen voorzien. Voor elektrische energie wordt in eerste instantie gekeken naar duurzame energie in de vorm van wind en zonne-energie. Het plaatsen van windturbines is in Entree Zoetermeer niet mogelijk, het plaatsen van zonnepanelen wel. Voor opwekking van duurzame energie worden daarom PV-panelen op daken en zongeoriënteerde gevels aangebracht. De verwachting is dat circa 71% - 89% van de benodigde energie kan worden ingevuld door zonnepanelen. Dit laat onverlet dat uiteraard ook sprake zal zijn van ‘reguliere energieaansluitingen’. De conclusie van indiener dat in energie niet is (te) voorzien wordt niet gedeeld.

	activiteiten leefomgeving. Indiener geeft aan regelmatig vleermuizen te zien vliegen vanuit zijn woning.	Het is een feit dat het groene oppervlakte in Entree zal afnemen ten opzichte van de huidige (feitelijke) situatie. Dat komt vooral omdat in de huidige situatie veel percelen nog braak liggen en nooit bebouwd zijn. Volgens de voorheen geldende bestemmingsplannen kon planologisch veel meer worden gerealiseerd dan dat wat nu momenteel staat. Veel percelen zijn daarom feitelijk nog groen terwijl ze volgens de toen geldende bestemmingen eigenlijk wel bebouwd hadden kunnen worden. In de nieuwe openbare ruimte van Entree zijn verschillende soorten groen ontworpen. Groen is vooral ontworpen op de plekken in de openbare ruimte waar wordt verbleven of die wordt gebruikt door langzaam verkeer (fiets en voetganger). Alle vormen van groen zijn beleefbaar, maar niet alle groene delen van de openbare ruimte worden ook toegankelijk. De reden hiervoor is dat delen van de groene openbare ruimte een ecologische functie krijgen, die zich niet goed verhoudt tot toegankelijkheid. Dat brengt anders een ongewenste verstoring met zich mee. In de nieuwe situatie komt er een nieuw ontwerp voor de bebouwing en de openbare ruimte. Daarin komt voldoende groen weer terug in de nieuwe openbare ruimte, in de binnentuinen en op daken en gevels van de nieuwbouw. Nieuwe bouwplannen zijn verplicht tot het realiseren van groene binnentuinen. De nieuwe binnentuinen zijn overdag toegankelijk voor iedereen. Door de voorgenomen sloop en renovatie van bebouwing en het kappen van bomen, kunnen verblijfplaatsen van vleermuizen worden vernietigd of verstoord. Verder kunnen essentiële vliegroutes van vleermuizen verloren gaan bij het verwijderen van rechtlijnige groenstructuren zoals bomenrijen. Wel zijn compenserende/mitigerende maatregelen mogelijk, door het compenseren van verblijfplaatsen in gebouwen en in bomen voorafgaand aan de werkzaamheden door de inzet van tijdelijke vleermuiskasten. Ook kan voorafgaand aan het verwijderen van essentiële vliegroute(s) een tijdelijke vliegroute gerealiseerd worden of een robuuste vliegroute(s) in de directe omgeving van de oorspronkelijke vliegroute teruggeplaatst worden. Wanneer de benodigde vergunningentrajecten worden doorlopen, wordt dit in beeld gebracht voordat gestart kan worden met de werkzaamheden.
11. Stichting Jong Senioren Zoetermeer	Indiener juicht toe dat er gebouwd wordt in het Entreegebied. Indiener verzoekt om op de locatie van het Abdissenbos een formeel 'Knarrenhof' te realiseren. Dit is een woonconcept waar ouderen kunnen wonen en elkaar helpen en vermaken met als doel om zo lang mogelijk zelfstandig te kunnen blijven wonen. Het concept draagt bij aan doorstroming op de huizenmarkt (zie www.knarrenhof.nl). Ook andere vormen van ouderenhuisvesting zijn zeer welkom. Dat kan variëren van levensloopbestendige woningen tot echte seniorenwoningen, gebouwd vlak bij voorzieningen.	Het is goed te horen dat de Stichting Jong Senioren Zoetermeer de bouw in het Entreegebied toejuicht. Op dit moment wordt onderzocht of en hoe er ruimte is om collectief particulier opdrachtgeverschap-concepten (zoals Knarrenhof) mogelijk te maken op het Abdissenbos (ontwikkeldak West 8). De gemeente onderschrijft het belang om senioren te verleiden om naar Entree te komen en is zich ervan bewust dat dan ook de juiste gemeenschappelijke ruimtes en voorzieningen gelijktijdig met de woningen moeten worden gebouwd. Voor de eerste ontwikkelkavels wordt nu gewerkt aan een ontwikkelconcept dat gericht is op senioren en inderdaad aansluit bij de voorzieningen, die dan direct zullen worden gerealiseerd.

	Ook dan is het belangrijk om niet zomaar een stapel stenen te bouwen, maar om senioren te verleiden om hun te grote woning te verlaten door bij voorbeeld gemeenschappelijke ruimtes en voorzieningen in het bouwplan op te nemen.	
12.1 Provincie Zuid Holland	Het Omgevingsprogramma Entree sluit goed aan op de beleidsdoelen van het provinciaal omgevingsbeleid. Alleen op het punt van detailhandelsbeleid zijn er vragen. Nieuwe detailhandel wordt gerealiseerd in of aansluitend aan de bestaande winkelconcentraties in de centra van steden, dorpen of wijken, of bijvoorbeeld binnen een nieuwe wijkgebonden winkelconcentratie in een nieuwe woonwijk. In artikel 7.49 Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (ZHOV) worden uitzonderingen beschreven, onder andere van kleinschalige en ondergeschikte detailhandel, die zich buiten de winkelconcentraties kan vestigen. Het Entreegebied zou gezien kunnen worden als een nieuwe woonwijk waarbij dagelijks detailhandelsaanbod mogelijk is in een wijkgebonden winkelconcentratie. De omvang van het dagelijks detailhandelsaanbod dient dan afgestemd te zijn op het draagvlak van de nieuwe inwoners van het Entreegebied. Het lijkt er echter op dat de dagelijkse detailhandel verspreid wordt over het gebied. U geeft immers aan dat deze verdeeld wordt over het stationsgebied, de kruising Afrikaweg-Centrumstraat en wellicht de bestaande buurtwinkelcentra Meerzicht en Vijverhoek. Het realiseren van verspreid detailhandelsaanbod past in de basis niet in het provinciaal beleid. Het versterken van de bestaande centra Meerzicht en Vijverhoek als gevolg van het nieuwe inwonertal in Entreegebied sluit wel goed aan bij het provinciaal beleid. Beperkte en kleinschalige detailhandel in of tegen het	Het klopt dat Entree als nieuwe stadswijk van Zoetermeer wordt gezien. Dat komt ook door de verandering van het programma met meer woningen (van 4.500 naar ruim 7.000) waardoor ook het aantal niet-woonfuncties nu op een ander niveau is geprogrammeerd, uitgaande dat Entree zelfvoorzienend moet kunnen zijn. Dit betekent ook dat inderdaad mogelijk 2.900 m² bvo aan dagelijks detailhandel benodigd zal zijn. Daarbij houdt de gemeente rekening met de eerder door de provincie ingediende zienswijze op het bestemmingsplan Entree Midden dat deze detailhandel geconcentreerd zal moeten worden. In de Ontwikkelvisie Entree staan in paragraaf 7.6 afbeeldingen waar de gemeente kansen ziet voor concentratie van detailhandel. Dit is (zoals de provincie zelf ook constateert) rond het kruispunt Afrikaweg – Centrumstraat en bij het station. Via de beleidsregels in het Omgevingsprogramma is geborgd dat aanvragen voor omgevingsvergunningen worden getoetst aan de Ontwikkelvisie Entree. Er zal dus ook worden getoetst of detailhandel binnen de aangewezen gebieden valt. De term levendige stadsstraat zou de indruk kunnen wekken dat levendigheid alleen ontstaat door middel van detailhandel en/of horeca. Maar dat is onze visie niet het geval. De levendige stadsstraat ontstaat ook door mix van kleinschalige bedrijven (niet detailhandel) en wonen. In de Plintenstrategie en de Ontwikkelvisie is ook terug te vinden dat de detailhandel zal worden geconcentreerd in de Centrumstraat en in een wat beperktere mate (lees: minder m² bvo en kleinere eenheden) in het stationsgebied. Bij de verdere uitwerking van de plots met een meer concreet gedetailleerd programma voor de bopa's zal wat betreft detailhandel een DPO-onderzoek worden uitgevoerd en zal contact gezocht worden met de adviescommissie detailhandel.

	station met stationsgerelateerde detailhandel dan wel een gemakswinkel is hierin ook passend (artikel 7.49 ZHOV). Echter, om dan ook nog dagelijkse detailhandel op de Afrikaweg-Centrumstraat te realiseren, sluit niet aan op het provinciaal detailhandelsbeleid omdat dit dan vanwege de beperkte omvang gezien wordt als verspreid aanbod en niet als een wijkgebonden winkelconcentratie. Het eventueel bundelen en concentreren van alle dagelijkse detailhandel in een nieuwe wijkgebonden winkelconcentratie op het kruispunt Afrikaweg-Centrumstraat past in de basis in het provinciaal detailhandelsbeleid. Als de dagelijkse detailhandel gebundeld wordt op 1 plek bij de kruising Afrikaweg-Centrumstraat, dienen wel de effecten op winkelcentrum Meerzicht in kaart gebracht te worden en onderbouwd waarom er vlakbij winkelcentrum Meerzicht een nieuwe en aanvullende wijkwinkelconcentratie wordt gerealiseerd. Overigens dient alle nieuwe detailhandel in het Entreegebied onderbouwd te worden. Indien er meer dan 2.000 m2 bvo detailhandel mogelijk wordt gemaakt in een (nieuwe) wijkwinkelconcentratie is een advies van de adviescommissie detailhandel nodig. Van belang is ook dat de detailhandel ontwikkeld wordt in gelijk tempo met de woningbouw in het plangebied. Bij de beoordeling van de BOPA's zullen wij definitief beoordelen of de nieuwe detailhandel die in het Entreegebied mogelijk wordt gemaakt passend is in het provinciaal detailhandelsbeleid.	
13.1 Belangengemeenschap Driemanspolder	De gemeente heeft een gewijzigde opzet van de voorgenomen ontwikkeling op tafel gelegd. Slechts op twee onderdelen zien wij een (beperkte) aanpassing in de planontwikkeling die tegemoetkomt aan onze bezwaren. Dit betreft een aanpassing van de bouwhoogte van enkele hoogteaccenten tot een maximum van 70 meter in het plangebied langs de A12 en het terugbrengen van de maximum- snelheid op de gehele	Ten opzichte van de eerdere plannen voor Entree uit 2022 zijn aanpassingen doorgevoerd. Deels naar aanleiding van zienswijzen die op het ontwerpbestemmingsplan 2022 zijn ingediend, maar ook naar aanleiding van het voorlopig toetsingsadvies van de Commissie mer en voortschrijdend inzicht. Indiener geeft aan dat de aanpassingen onvoldoende tegemoetkomen aan de bezwaren tegen de planontwikkeling. De gemeente heeft de zienswijzen beoordeeld en afgewogen. In Nota's beantwoording zienswijzen op het bestemmingsplan en de NRD is vervolgens gemotiveerd waarom de ingediende zienswijzen niet hebben geleid tot een aanpassing van de plannen.

	Boerhaavelaan naar 30 km per uur. Dit vindt indiener onvoldoende.	
13.2	Daarnaast herhaalt indiener haar eerdere fundamentele bezwaar tegen het beoogde bouwprogramma, dat de oorzaak is van de overige bezwaren tegen het plan en dat ertoe leidt dat een ambitieus maar niet realistisch scenario voor Entree wordt geschetst.	Voor de ontwikkeling van Entree is veel en uitgebreid onderzoek gedaan, die ten grondslag liggen aan o.a. de programmering van Entree, de milieueffecten en het Omgevingsprogramma. Tegelijkertijd is in samenspraak met de grondeigenaren gekeken naar de uitkomsten van de onderzoeken om tot een realistische en uitvoerbare invulling van Entree te komen. De gemeente onderschrijft daarom de stelling van indiener niet dat geen sprake is van een realistisch scenario van Entree.
13.3	Rapport Rekenkamer Amsterdam Om te beginnen wil indiener verwijzen naar het Bestuurlijk rapport van de Rekenkamer Amsterdam van 1 april 2025, "Lessen uit de woningbouw in transformatiegebieden". De hoofdconclusie van dit rapport is als bijlage bij deze zienswijze gevoegd. Indiener adviseert eren om het gehele rapport inclusief de twee deelrapporten te lezen, zie Bouwen aan de complete stad - Rekenkamer Amsterdam Zaanstad De Rekenkamer beschrijft uiteraard de situatie in transformatiegebieden in Amsterdam, maar de geplande en deels gerealiseerde ontwikkelingen daar zijn volstrekt vergelijkbaar met de plannen voor de realisatie van de Entree. De zorgen die de Rekenkamer benoemt zijn identiek aan de zorgen die door ons als BGD al eerder werden geduid. Helaas heeft het College in Amsterdam zich in haar reactie op dit rekenkamerrapport beperkt: de genoemde problemen en zorgen worden door het college herkend, maar tegelijkertijd wordt verwezen naar beleid en maatregelen die tegemoet zouden komen aan de door de Rekenkamer benoemde zorgen. De Rekenkamer maakt terecht gehakt van deze reactie: pappen, nathouden en vooral doorgaan op de ingeslagen weg, en waarschuwt voor de ernstige gevolgen van deze keuze. Diezelfde houding lijkt het College in Zoetermeer te hanteren. Ook in Zoetermeer is woningbouw de aanjager en het vastgestelde aantal te bouwen woningen een hard gegeven. Ook in Zoetermeer gaat het aantal woningen voor de kwaliteit: de kwaliteit (en bvo) van de woningen, de leefbaarheid tussen de dichte bebouwing, het optimisme over de maakbaarheid van bewonersgedrag en	De Rekenkamer constateert in haar onderzoeksopzet dat gebiedsontwikkelingen langdurige en complexe processen zijn, waarin belangen worden afgewogen. Ook de sturing door de gemeente is complex. Om lessen te kunnen trekken, is aandacht nodig voor de achterliggende werking, dilemma's en afwegingen in een gebiedsontwikkeling. Elke casus van gebiedsontwikkeling heeft een ruimtelijk-historische context en een uitgangssituatie in grondposities. Hoe een gebiedsontwikkeling verloopt, hangt mede af van de specifieke context, en van de doelen die gesteld worden. Voor Amsterdam zijn daarvoor meerdere casussen onderzocht met de onderzoeksvraag: welke ervaringen zijn opgedaan bij het realiseren van betaalbare woningen in gebiedsontwikkelingen en welke lessen bevatten deze ervaringen voor de toekomstige woningbouwproductie in Amsterdam". De uitkomsten van het onderzoek zijn vertaald in een hoofdconclusie met knelpunten. De oorzaken voor deze knelpunten bij het bouwen van complete wijken zijn uiteenlopend. Maar de rode draad volgens de Rekenkamer is dat deze oorzaken zijn te herleiden tot een gebrek aan realisme over de (on)mogelijkheden in gebiedsontwikkeling. Dit uit zich voornamelijk in: • Financiële ruimte die te beperkt is om de realisatie van tal van ambities waar te maken; • Gemeentelijk beleid dat niet goed aansluit op de realiteit van gebiedstransformaties; • Bijsturen wordt overschat (snelheid, kosten, vertragingen). Ook wordt in de praktijk naar oplossingen gezocht: • Flexibiliteit behouden in het plan (niet onnodig op kavelniveau sturen); • Slimmere keuzes maken bij het realiseren van ambities (doelmatiger werkwijze); • Projectteam maakt het verschil, vooral als de gemeente ook als geheel goed samenwerkt. In het rapport zijn daarom 11 aanbevelingen te vinden. Deze aanbevelingen hebben een zekere samenhang dan wel overlap. Deze zijn daarom te onderscheiden in aanbevelingen ten aanzien van politieke en bestuurlijke ambities, ten aanzien van veranderende omstandigheden, ten aanzien van organisatie en ten aanzien van informatie en inzicht. Kort samengevat gaat het om de volgende aanbevelingen. Per aanbeveling is een korte reactie opgenomen toegespitst op Entree. <i>Houd rekening met échte betaalbaarheid, nu en in de toekomst;</i> In de ontwikkeling van Entree sluit de gemeente aan bij de definities die door de Rijksoverheid worden gehanteerd als het gaat over betaalbare dan wel bereikbare woningbouw. In het

	commerciële mogelijkheden en keuzes van kleine bedrijven. De BGD maakt het rapport van de Rekenkamer Amsterdam tot integraal onderdeel van deze zienswijze en verwacht dan ook een gedegen reactie over de kritiek van deze Rekenkamer, toegespitst op de Entree.	woningbouwprogramma is er voor gekozen om een uitgebreide mix binnen bandbreedtes op te nemen. Hiervoor verwijst de gemeente naar 1.1 en 1.2. <i>Stuur niet nodeloos op kavelniveau;</i> In het Omgevingsprogramma, de Ontwikkelvisie en het Beeldkwaliteitsplan is op visie en ambitie gestuurd door gebruik te maken van doelen, essenties en ontwerpprincipes. <i>Wees terughoudend met vooraf gedetailleerd vastleggen;</i> In het Omgevingsprogramma, de Ontwikkelvisie en het Beeldkwaliteitsplan is alleen dat wat essentieel is als kader vastgelegd. Tegelijkertijd is flexibiliteit ingebouwd doordat gelijkwaardigheid (en daarmee uitwisselbaarheid) van ontwerpprincipes mogelijk is, mits de essenties en doelen bereikt worden. <i>Werk aan een meer besluitvaardige gemeentelijke organisatie;</i> Dit overstijgt de planontwikkeling van Entree. <i>Investeer eerder voor meer leefbaarheid;</i> In Entree is voorzien in een integrale gebiedsontwikkeling waarbij het Omgevingsprogramma juist alle aspecten van de gebiedsontwikkeling samenbrengt. <i>Werk aan beter passende kaders voor transformatiegebieden;</i> De gemeente is van mening dat het Omgevingsprogramma een passend kader biedt als handvat voor de vertaling van de visie en ambities voor Entree. <i>Wees terughoudend met bijsturen;</i> Dit is vooralsnog niet aan de orde. Bijsturing zal pas aan de orde zijn als dit uit monitoring blijkt. <i>Demp het effect van veranderlijke economische omstandigheden;</i> Dit is vooralsnog niet aan de orde. Het rapport van de rekenkamer geeft een aanbeveling voor de gebiedsontwikkelingen in Amsterdam. In Amsterdam is er bijna altijd sprake dat de gemeente het grootste deel van de grondpositie (al dan niet via erfpacht) in eigendom heeft. Dat is in Entree niet het geval, aangezien de gronden grotendeels in eigendom zijn van private partijen. Natuurlijk nemen we samen met de private partijen de aanbeveling ter harte en zal getracht worden om continuïteit in de gebiedsontwikkeling te waarborgen. Dat is ook de reden dat in het Omgevingsprogramma met bandbreedtes wordt gewerkt en een brede mix van wonen en niet-woonfuncties is, zodat er ruimte is om in verschillende marktomstandigheden door te kunnen bouwen. <i>Zorg voor geschikte informatie om effectief en preventief te sturen op een complete stad;</i> De geschikte informatie om effectief en preventief te sturen zal onderdeel zijn van (het plan van aanpak voor de) monitoring. Het sturen op een complete stad overstijgt de planontwikkeling van Entree. Wel is op stadsniveau aansluiting gezocht bij de ruimtelijke strategie en woningbouw als aanjager.
--	---	--

		<i>Houd realistisch rekening met randvoorwaarden;</i> De gestelde randvoorwaarden zijn afgestemd op de beleidskaders van de gemeente en besproken met de grondeigenaren om in samenspraak te komen tot een realistische en uitvoerbare planontwikkeling. <i>Breng ambities voor groei van de stad in evenwicht met (financiële) mogelijkheden.</i> Onderdeel van het vaststellingsproces van het Omgevingsprogramma is ook de vaststelling van de gewijzigde businesscase. De ontwikkeling van Entree is daarin financieel onderbouwd.
13.5	Bouwhoogte en bezonning Terecht is de bouwhoogte voor de bouwvolumes langs de A12 teruggebracht tot maximaal 70 meter. Bovendien is bouwkundig bouwen tot 70 meter prijstechnisch veel gunstiger, wat bijdraagt aan de haalbaarheid van de plannen. Echter, uit het bezonningsonderzoek dat door bureau Peutz is uitgevoerd, blijkt dat op een groot deel van de bestaande woningen (o.a. Kinderen van Versteegplein en galerijflats aan de Stadhoudersring en Dunantstraat) de effecten van hoogbouw langs de Afrikaweg aanzienlijk zijn. Indiener citeert een stuk uit het bezonningsonderzoek. Op de afbeelding in het rapport worden de gevels van de beoogde woningen groen ingekleurd. De suggestie dat de groene kleur betekent dat het met de bezonning in orde is, klopt niet met de tekst zoals hierboven opgenomen. Peutz zegt “bij een deel van de woningen betreft het mogelijk wel de zijde waar de woonkamer zit....”. Bij alle woningen betreft het de zijde van de gevel waar zich de woonkamer bevindt. De verslechtering van de bezonning op deze woningen heeft invloed op het woongenot van deze bewoners en ook op de waarde van de woningen. Het is voorstelbaar dat hierdoor meer doorstroming zal plaatsvinden en verpaupering zal plaatsvinden. Ook de bezonning van de woningen in de Entree zelf is niet op orde, zo blijkt uit de analyse van Tauw. Uit de bijlagen blijkt dat veel hogere bebouwing zich ook bevindt aan de west-, zuid- en oostzijde van de kavels, waardoor zonlicht	Voor beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord onder zienswijze 10.5. Het bezonningsrapport van Peutz gaat in op de bezonningssituatie van nieuwe en bestaande woningen. Het gaat niet over de bezonning van de openbare ruimte. Daar zijn ook geen normen voor. De Groene Kraag wordt een gebied dat groter is dan het huidige groengebied. Dit komt onder andere doordat het aantal rijbanen wordt gehalveerd ten opzichte van de huidige situatie en deze ruimte wordt toegevoegd aan de groene zoom. Bovendien wordt het gebied toegankelijk gemaakt om te verblijven en te ontmoeten en vindt er een substantieel deel van de wateropgave voor de ontwikkeling van Entree plaats. Ook vindt er een kwaliteitsverbetering plaats van het groen in het gebied. De gemeente is het niet eens met de stelling van indiener dat de toename van bewoners moet leiden tot meer oppervlakte groen. Daarnaast komt een deel van het bestaande groen door het niet invullen van de planologische mogelijkheden. Met de maatregelen binnen Entree, gecombineerd met de stedelijke groenstructuren en omliggende parken, is de gemeente van mening dat in en rond Entree voldoende groen wordt gerealiseerd.

	in de oost-west-straten en de binnentuinen beperkt zal zijn. Tauw pleit dan ook voor vermindering van de bouwvolumes, wat de BGD steeds heeft bepleit. Daarnaast gaat het rapport van Peutz niet in op de gevolgen van de hoogbouw voor de openbare ruimte aan de zijde van de Boerhaavelaan. Juist hier worden voorstellen gedaan voor uitbreiding en versterking van groene openbare ruimte met ruimte voor sport, spel en verblijven. Ook hier is onvoldoende rekening gehouden met de beperking van de bezonning op deze openbare ruimte als gevolg van de geplande hoogbouw langs de A12 en de Afrikaweg. Bovendien constateert Tauw dat de Groene Kraag niet leidt tot meer groen (p. 152 MER): de hoeveelheid groen wordt negatief beoordeeld bij de realisatie van de Entree, De Groene Kraag is niet meer dan het upgraden van het bestaande groen en het toegankelijker maken van dit groen, maar het leidt niet tot meer groen in oppervlakte, wat wel nodig is voor de 10.000 nieuwe inwoners voor wie dit het gebruiksgroen zou moeten gaan worden. Deze strook een wijkpark noemen, maakt het nog niet tot een wijkpark!	
13.6	Verkeersontsluiting en 30 km per uur wegen. De verkeersontsluiting is aanzienlijk gewijzigd ten opzichte van de eerdere ontwikkelplannen. Al het autoverkeer aan de Oostzijde moet via de Boerhaavelaan afgewikkeld worden. Het is ook de schaduwzijde van de bebouwing waardoor dit een onaantrekkelijke route gaat worden. Voor bewoners van Driemanspolder is dit de ontsluitingsroute richting het station en richting Meerzicht. Het perspectief van een 30 km weg met klinkerverharding voor de Boerhaavelaan is een terechte keuze gelet op de discussies over verkeersveiligheid en snelheid van autoverkeer. Dit vergt echter consequent doorzetten van het profiel op de Stolberglaan/Paltelaan richting de spoorwegovergang bij Zoetermeer-Oost om te benadrukken dat hier daadwerkelijk sprake is van een woonwijk.	Uit de zienswijze blijkt de zorg over een onaantrekkelijke route door de Boerhaavelaan. De ontwikkelplannen van Entree voorzien in de aanleg van een groene zone langs de oostzijde van de Boerhaavelaan. In combinatie met de aanleg van een nieuwe watergang neemt de kwaliteit van het woonklimaat toe. Ook in de zone langs de nieuwe bebouwing is nieuw groen onderdeel van de planvorming. Het is goed om lezen dat indiener positief staat tegenover de invoering van 30 km/u op de Boerhaavelaan en het gedeelte van de Van Stolberglaan dat valt in het plangebied. Het resterende deel van de Van Stolberglaan is geen onderdeel van project Entree (zie ook beantwoording zienswijze 13.8). Het vrijliggend fietspad aan de noordzijde van de Van Stolberglaan blijft. In de toekomst kan nog steeds gebruik worden gemaakt van een vrijliggende fietsroute op de Van Stolberglaan richting de Paltelaan en station Zoetermeer Oost.

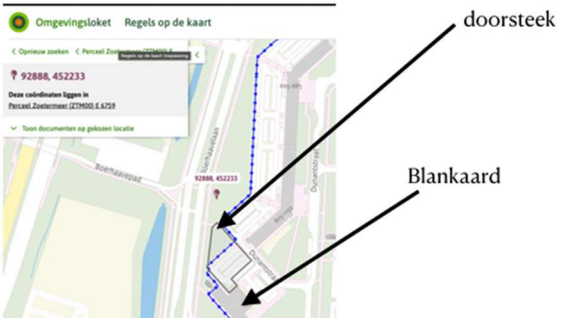
	Uitgangspunt zou moeten zijn dat het vrijliggende fietspad vanaf de Boerhaavelaan tot aan de spoorwegovergang blijft bestaan (twee richtingen fietspad). Het verkeersrapport bij de MER constateert een negatief effect op de verkeersveiligheid. Daarom wordt gepleit voor behoud van vrijliggende fietspaden én het terugbrengen van de snelheid van autoverkeer naar 30 km per uur (dat laatste moet door de weginrichting wel worden afgedwongen).	
13.7	Gevolgen van het bouwprogramma De inhoudelijke bezwaren zijn gebaseerd op de overbelasting van het gebied door een veel te groot programma van te kleine woningen, onvoldoende waarborg van voorzieningen en grootstedelijke ambities waarvoor de woningmarkt in Zoetermeer geen aanleiding geeft. Hieronder gaan wij op enkele aspecten in.	De beantwoording van deze onderdelen van de zienswijze vindt hieronder plaats.
13.8	Verkeersintensiteiten – Uit het verkeersrapport bij de MER (p. 27): <i>“... stijgt de intensiteit met name richting Dorp (Van Stolberglaan, Paltelaan, Oranjelaan Karel Doormanlaan) fors in beide plansituaties wat consequenties kan hebben voor de oversteekbaarheid op deze wegen en leiden tot milieuhinder (zie ook effectstudies geluid- en luchtkwaliteit). Doordat het minder aantrekkelijk is om over de Afrikaweg te rijden (door verlaging van de snelheid naar 50 km/u en het toevoegen van meer oversteekplaatsen) zal autoverkeer vanaf bouwblokken oostelijk van de Afrikaweg “binnendoor” naar de snelweg aansluiting bij de Oostweg rijden en niet meer via de Afrikaweg-Zuidweg.”</i> Deze stijging komt bovenop de stijging van 14% autoverkeer die tot 2040 ook al verwacht wordt (referentiesituatie, p. 16 verkeersrapport). Wij onderschrijven de conclusie van de forse stijging van autoverkeer in onze wijk, temeer omdat alle auto-ontsluiting voor de bouwblokken aan de oostzijde van de Afrikaweg aan de zijde van de Boerhaavelaan is gesitueerd.	Voor de 30 km/u Paltelaan; zie 13.6. In aanvulling daarop wordt opgemerkt dat dit geen onderdeel vormt van het plangebied van Entree. De planontwikkeling Vernèdepark is meegenomen in de verkeersberekeningen van het verkeersmodel voor 2040. In het kader van de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer 2040 wordt integraal op meerdere disciplines naar de hele gemeente gekeken. Voor mobiliteit geldt dat dit verder moet worden uitgewerkt in een omgevingsprogramma mobiliteit en verkeersveiligheidsbeleid. Omdat de vaststelling en uitvoering ervan op dit moment nog onvoldoende zeker zijn, is vooralsnog de huidige snelheid aangehouden. Het in stand houden van de huidige situatie is niet ideaal voor de doorstroming in de spits op de Paltelaan/spoorwegovergang met de komst van Entree. Deze route willen we echter ook niet te veel faciliteren met meer capaciteit voor het autoverkeer om te voorkomen dat deze route te aantrekkelijk wordt en nog meer verkeer gaat aantrekken. Daarnaast is het oplossen van de spoorovergang zeer complex en kostbaar door het viaduct A12, fietstunnel en het spoor. Het gaat dus om het evenwicht. En daarvoor past het eventueel afwaarderen van 50 naar 30 km/u op de Paltelaan, als het gaat om specifieke omstandigheden en de weginrichting ook daadwerkelijk wordt aangepast.

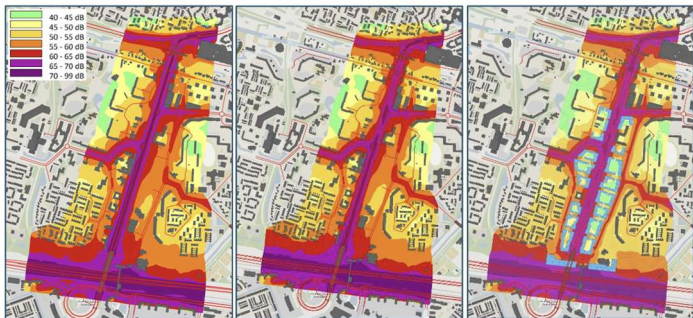
	Tot onze grote verbazing wordt nergens verwezen naar de ongelijkvloerse spoorwegovergang, die daarnaast in grote mate zal bijdragen aan filevorming op de Paltelaan/Stolberglaan. Deze route zal dus onaantrekkelijk gemaakt moeten worden, wat onder meer bereikt kan worden door deze wegen ook om te vormen naar 30 km in klinkerverharding. Daarnaast wijzen wij u op de planontwikkeling Vernèdepark-Paltelaan waar ook sprake is van een voorgenomen aanzienlijke toevoeging aan bouwprogramma (inclusief grootschalige sportvoorzieningen). Reden temeer de gehele inrichting van de wegen in Driemanspolder en Dorp mee te nemen in de kostenramingen voor de Entree en Vernèdepark/Paltelaan.	
13.9	Ook hebben wij zorgen over de enorme toename van de NO ₂ uitstoot in onze wijk door de toename van het autoverkeer.	Er heeft een onderzoek naar luchtkwaliteit plaatsgevonden (MER bijlage 5). Een van de indicatoren in dit onderzoek was NO₂. Voor NO₂ geldt een maximale Omgevingswaarde van 40 ug/m³ jaargemiddelde. Uit het onderzoek blijkt dat in beide planalternatieven ruimschoots onder dit jaargemiddelde wordt gebleven, de hoogst berekende waarde bedraagt 22,8 ug/m³. Er is ook onderzocht of onder het maximum van een uurgemiddelde van 200 ug/m³ wordt gebleven, dit uurgemiddelde mag maximaal 18 keer per jaar plaatsvinden. Uit de berekeningen blijkt dat dit minder dan 18 keer per jaar plaatsvindt. Ten opzichte van de huidige situatie is er wel sprake van een toename van blootgestelden aan NO₂. Het effect van Entree is daarom wel negatief gescoord, maar feitelijk gezien wordt nog ruimschoots onder de wettelijke omgevingswaarden gescoord.
13.10	Parkeren De korte en duidelijke conclusie uit het parkeeronderzoek is: het past niet. Het lange verhaal is vervolgens een uitgebreide redenering op grond waarvan van parkeernormen kan worden afgeweken, mogelijke tijdelijke voorzieningen moeten worden gebouwd en er vooral gemonitord moet worden. Wij scharen dit onder de categorie “wensdenken”. In elk geval gaan wij er van uit dat geen overloop mogelijk is vanuit het Entreegebied naar de huidige parkeergelegenheid in onze wijk. We verwijzen naar recent onderzoek naar de parkeerdruk in Driemanspolder, die als zeer hoog werd geclassificeerd. Parkeergelegenheid voor de huidige bewoners moet gewaarborgd blijven; de oplossing van parkeerproblemen in de Entree mag niet afgewenteld worden op de	Als eerste wordt verwezen naar de beantwoording bij zienswijze 2.3. In aanvulling daarop nog het volgende: het gebruik van de in Entree gerealiseerde en in de omliggende woonwijken aanwezige parkeerplaatsen (parkeerdruk) worden door de gemeente gemonitord. De kosten zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Als uit monitoring blijkt dat de parkeer capaciteit van de deelplannen van Entree de parkeerbehoefte van de functies in Entree naar behoren faciliteren én er geen sprake is van uitwijkgedrag (verhoogde parkeerdruk in de omgeving), dan is er sprake van een goed werkende maatwerkparkeernorm. Als de monitoring uitwijst dat er sprake is van uitwijkgedrag, dan heeft de initiatiefnemer de verplichting maatregelen te nemen om het geconstateerde uitwijkgedrag aan te pakken. Daarvoor zijn meerdere instrumenten mogelijk (van aanspreken van bewoners tot aanleg van meer parkeren). Dit zal in de vergunningverlening worden geborgd en is ook zo met de initiatiefnemers afgesproken in de anterieure overeenkomsten. Op dit moment is er nog geen reden om aan te nemen dat parkeerregulering, anders dan hierboven beschreven nodig is.

	bewoners van de omliggende wijken, niet fysiek en niet financieel. Parkeren moet in de eigen wijk mogelijk worden gemaakt en problemen daarmee moeten ook in de eigen wijk opgelost worden. Zeker bij een nieuwbouwwijk zou dit een normaal uitgangspunt moeten zijn bij het ontwerp en de realisatie van die wijk. Dit betekent een goede parkeerregulering met consequente handhaving, waarbij de kosten gedragen worden door de gebiedsontwikkeling en bewoners van die wijk, en nooit door de bewoners van de bestaande woningen in de omliggende wijken, die niet om deze ontwikkeling hebben gevraagd.	
13.11	(Woning)bouwprogramma Objectief gezien houdt het plan in dat meer dan 7000 nieuwe woningen gebouwd moeten worden in 10 tot 15 jaar, die gezien de bouwtypologie vrijwel allemaal gestapeld zijn (appartementen). Deze liggen voor een groot deel op milieutechnisch onprettige locaties (langs de Afrikaweg westzijde in de schaduw en geluidbelast, langs de oostzijde geluidbelast, aan de Boerhaavelaan in de schaduw, alleen aan de zijde van het Bredewater zijn de woningen goed op de zon gelegen en aan de geluidluwe zijde). Een dergelijk programma voegt geen kwaliteit toe aan de woningvoorraad van Zoetermeer. De betaalbaarheid zal zeer onder druk staan, wat leidt tot kleine woningen voor inwoners die eigenlijk niets te kiezen hebben. De verwachting is dat de doorstroom dan ook hoog zal zijn, deze ervaring blijkt ook uit andere steden bij dergelijke bouwprogramma's, met alle consequenties voor de leefbaarheid. Om deze reden verwijzen wij ook naar het rapport van de Rekenkamer Amsterdam.	Als eerste wordt opgemerkt dat sprake is van een bandbreedte van 6.750 – 7.250 woningen. Verder deelt de gemeente de aannames die door de indiener worden genoemd grotendeels niet. Het is juist dat nagenoeg alle woningen gestapeld zullen zijn. Dat past ook bij de ambities en visie van Entree. Dat enkel woningen aan de Bredewater goed op de zon zijn gelegen is een onjuiste aanname. Juist omdat de bouwblokken ruim van opzet zijn, kunnen diverse woningtypologieën worden opgenomen om kwalitatief goede woningen te realiseren. Kwaliteit, haalbaarheid, betaalbaarheid en leefbaarheid zijn voor de gemeente belangrijke criteria die in balans moeten zijn. Het één kan niet zonder het ander. En samen met diverse ontwikkelende partijen wordt hier naar het juiste evenwicht gezocht bij de uitwerking. In het Plan-Mer dat is uitgevoerd, is uitgebreid onderzoek gedaan naar het aspect geluid. Daaruit blijkt dat inderdaad op enkele plekken in het plangebied sprake is van overschrijding van de grenswaarden. Binnen de wettelijke kaders is gezocht naar een instrument dat waarborgt dat ondanks deze overschrijding sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Hiervoor is het Geluidkader Entree opgesteld met aanvullende voorwaarden. Gelet op het vorenstaande is de gemeente van mening dat het programma in Entree wel degelijk kwaliteit én andere woningtypologieën toevoegt aan de woningvoorraad van Zoetermeer. De stelling van indiener dat hierdoor de betaalbaarheid zeer onder druk komt te staan en dat de doorstroom daarmee ook hoog zal zijn, hetgeen consequenties heeft voor de leefbaarheid deelt de gemeente niet. Doorstroom is wenselijk voor bepaalde type woningen. Bijvoorbeeld bij jongeren-woningen zal dit het geval zijn. Het woonprogramma van Entree is zo opgezet dat doorstroming binnen de wijk van jong tot oud mogelijk is. Voor onze reactie op het rapport van de Rekenkamer Amsterdam wordt verwezen naar 13.3.
13.12	Stedenbouwkundige visie De door de gemeente gewenst grote aantallen woningen noodzaken tot het kiezen voor het gesloten bouwblok met	In tegenstelling tot hetgeen indiener aangeeft, ligt de keuze voor een opzet voor stedelijke blokken niet in grote aantallen woningen. Met het stedelijk blok wordt voorzien in een adres aan de Afrikaweg, wat betekent dat er ingangen van woningen en voorzieningen worden gerealiseerd. Hierdoor is geen sprake

	flinke bouwhoogten. De schets in de ontwikkelvisie en de spelregelkaart met alle variatie die gevraagd gaat worden per blok, gaat zorgdragen voor bouwtechnisch dure oplossingen, waardoor de betaalbaarheid en realiseerbaarheid onder druk komt te staan. Het gaat verleidelijk zijn omwille van de voortgang water bij de wijn te doen voor wat betreft de kwaliteit. De keuze voor het laten vervallen van de ventwegen en daardoor alle ontsluiting voor logistiek en autoverkeer naar de zijde van Boerhaavelaan/Bredewater te verplaatsen, leidt er onzes inziens toe dat de gebiedsontwikkeling meer dan in de vorige visie op zichzelf komt te staan en niet aansluit op de bestaande wijken. De verbinding wordt nu gezocht in de Stadsstraat, we moeten ons blijven realiseren dat door de hoogteverschillen de Afrikaweg nog steeds als barrière zal blijven werken.	meer van een anonieme doorgaande weg. Daarnaast creëert het stedelijk blok een luwe binnenzijde die een prettig en fijn leefklimaat geeft als tegenhanger van de buitenkanten met meer reuring. De plannen zijn tussentijds ook met de grondeigenaren besproken, zodat een reëel beeld is ontstaan over de haalbaarheid ervan. Het Omgevingsprogramma Entree is juist opgesteld om te borgen dat de beoogde kwaliteit en ambities daadwerkelijk worden gerealiseerd. Met beleidsregels en de koppeling met de Ontwikkelvisie Entree en het Beeldkwaliteitsplan Entree is er een helder toetsingskader ontstaan voor de ontwikkelingen en openbare ruimte. In de oude plannen van Entree maakten we inderdaad gebruik van ventwegen. Slechts een gedeelte daarvan zou gebruikt worden voor de ontsluiting van de bouwblokken; de straten rondom, zoals het Bredewater en Boerhaavelaan en de dwarsstraten waren altijd al voorzien als ontsluiting van een deel van de blokken. Door de infrastructuur rondom de blokken beter te benutten, ontstaat er ruimte om de Afrikaweg meer te vergroenen en om het verblijfskarakter te vergroten en de dwarsstraten vrij te houden van ontsluitingsverkeer. De Afrikaweg zal door de langzaam oplopende dwarsstraten niet voelen als een barrière. De dwarsstraten en de gelijkvloerse oversteekplaatsen zorgen voor verbinding tussen de oost- en westkant van Entree en de daarachter gelegen wijken Driemanspolder en Meerzicht.
13.13	Tot slot is het waarborgen van de realisatie van voldoende betaalbare werkruimten, maatschappelijke en algemene/gedeelde voorzieningen een grote uitdaging, daar de gemiddelde woningbouwontwikkelaar hier niet de expertise in heeft. Zonder deze voorzieningen zal de gewenste levendigheid er echter niet komen.	Het is juist dat het creëren van dergelijke niet-woonfuncties een uitdaging vormt. Dat is de reden dat de gemeente hier ook veel aandacht aan heeft gegeven bij het opstellen van de Ontwikkelvisie en de Plintenstrategie als input daarvoor. Met de grondeigenaren/ontwikkelaars en adviseurs die over de juiste expertise beschikken, zullen de afspraken die over dit programma zijn gemaakt verder worden uitgewerkt en geconcretiseerd om gezamenlijk de juiste functie op de juiste plek te creëren. Hiervoor lopen al concrete gesprekken met onder andere gezondheidsorganisaties, schoolorganisaties etc.
13.14	De ontwikkeling van het plangebied Entreepoort wordt pas later voorzien. Voor het slagen van de plannen is een goede positieve start in de omgeving van het station echter essentieel. Met de gemankeerde Mandelabrug en het vervallen Hopmangebouw op de achtergrond, vraagt investeren in Entree wel heel veel verbeeldingsvermogen voor partijen die de ontwikkeling moeten financieren.	Met diverse partijen is tijdens het participatieproces gesproken over de ontwikkeling van Entree en zijn de plannen voorgelegd: grondeigenaren, beleggers, woningbouwcorporaties, zorgpartijen, ondernemers. Voor veel partijen is Entree interessant om grondpositie in te nemen of woningen in beheer/exploitatie te nemen. De met de gemeente gesloten anterieure overeenkomsten onderschrijven dit ook. De geschetste situatie door indiener omtrent Entreepoort, de Mandelabrug en het Hopmangebouw doet daar niets aan af.
13.15	Kortom, de ambitie is hoog, maar naar het oordeel van de Belangengemeenschap Driemanspolder ontbreekt elke realiteitszin.	Het staat indiener vrij om het scenario voor Entree niet realistisch te vinden. De gemeente baseert zich op de diverse onderzoeken die ten grondslag liggen aan o.a. de programmering van Entree, de milieueffecten, maar ook de gesprekken die gevoerd zijn met de grondeigenaren en de overeenkomsten die gesloten zijn. De gemeente ziet op grond daarvan wel degelijk een realistisch scenario voor de realisatie van Entree.

13.16	Het college heeft gekozen voor het maken van een gebiedsprogramma als vrijwillig omgevingsprogramma onder de Omgevingswet. In tegenstelling tot een bestemmingsplan is tegen een besluit tot vaststelling van een omgevingsprogramma geen bezwaarprocedure bij de rechter/Raad van State mogelijk. Gezien de impact van de maatregelen die met dit omgevingsprogramma beoogd worden, wordt hiermee de rechtsbescherming van de burger aanzienlijk geschaad. De BGD verzoekt een wijziging van het omgevingsplan op te stellen, om daarmee de raad te laten besluiten over de kaders voor de planontwikkeling en de inwoners van Driemanspolder (en Meerzicht) rechtsbescherming te bieden tegen de aanzienlijke impact die de ontwikkeling heeft op de woonomgeving.	De gemeente Zoetermeer heeft de keuze gemaakt, bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet, om het nieuwe Omgevingsplan Zoetermeer beleidsneutraal op te stellen. Dat vergt al een enorme inspanning qua capaciteit en middelen. Dit ingewikkelde proces wil de gemeente niet nog verder onder druk zetten door allerlei complexe projecten zoals Entree óók in het begin van de transitiefase in het Omgevingsplan op te nemen. Dit besluit is reeds in 2022 door de gemeenteraad genomen. De uitwerking van het Omgevingsprogramma Entree is op deze besluitvorming gebaseerd. Met de vaststelling van het Omgevingsprogramma ligt een integraal toetsingskader voor Entree vast. De gemeenteraad wordt betrokken bij de kaders voor de planontwikkeling. Immers voordat het college het Omgevingsprogramma Entree kan vaststellen, zal de instemming van de gemeenteraad nodig zijn. Na vaststelling van het Omgevingsprogramma zal Entree te zijner tijd (voor 1 januari 2032) in het Omgevingsplan worden vertaald. Het is juist dat er geen beroepsgang mogelijk is naar de rechter tegen een vastgesteld Omgevingsprogramma. Echter, de uiteindelijk juridisch planologische inpassing zal plaatsvinden door middel van het verlenen van omgevingsvergunningen (Bopa's). Tegen die besluiten staat vanzelfsprekend wel rechtsbescherming open, in de vorm van bezwaar (als sprake is van een reguliere procedure), beroep en hoger beroep. De rechtsbescherming is hiermee gewaarborgd.
13.17	De Belangengemeenschap Driemanspolder behoudt zich alle rechten voor in vervolgprocedures, zoals die o.a. nodig zijn voor het verlenen van omgevingsvergunningen voor de bouw en afwijking van het geldende omgevingsplan.	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

14.1	Afbakening ontwerp Ten westen van de Blankaardflat is een deel als parkeerplaats in gebruik en een deel als grasveld. De zogenaamde rooilijn verbijzondering van het ruimtelijk plan loopt echter pal voorbij de materiaal overgang gras - verhard oppervlak. Het is onduidelijk waarom die grens zo is gelegd. Indieneer gaat ervan uit dat het ontwerp de ruimte laat dat het grasveld hetzij gebruikt kan blijven worden door bewoners Blankaard flat naar huidige gebruik of eventueel als parkeerterrein voor parkeerplaatsen uitbreiding voor de Blankaard flat. Ook wordt gepleit voor behoud van de doorsteek langs het grasveld naar de bushalte. 	De constatering van indieneer dat de 'rooilijn verbijzondering' ter plaatse van perceel E6217 ligt is niet correct. De blauwe stippellijn uit het plaatje van indieneer betreft de plangrens van het gebied Entree. Op deze locatie is geen nieuwe bebouwing gepland, maar blijft onderdeel uitmaken van de openbare ruimte. Bij de stukken die ter inzage lagen, zat ook het Schetsontwerp Openbare ruimte, waarop is te zien welke inrichting dit deel van de openbare ruimte in principe krijgt. Er blijft sprake van openbaar groen dat net zoals nu door eenieder kan worden gebruikt. De bestaande  looproute vanaf de parkeerplaats richting het Boerhaavepad blijft behouden. Wel wordt een nieuwe brug toegevoegd aan deze looproute. Dat is noodzakelijk vanwege de watergang die op deze locatie wordt aangelegd.
14.2	Hoe kan ik nog op een gemiddelde winterse tot herfstige dag voldoende ruime mate van vitamine D opdoen door de schaduwwerking als gevolg van de voorziene bouwplannen? Vitamine D bouw je op vanaf een half uur in de zon buiten lopen maar afhankelijk van stand van zon valt de zon al snel achter de nieuwe gebouwen cq blijft het van nature sowieso al vaker achter de wolken. Waarmee elk kostbaar half uur zon op een semi-bewolkte dag danig uit beeld verdwijnt. Het gaat mij hierbij om de combinatie dat het buiten droog is, de zon er is en dat ik een half uur tot 1,5 uur in mijn omgeving kan wandelen vertrekkend vanaf de Blankaard om zon te tanken.	Voor het antwoord op bezonning wordt verwezen naar het antwoord onder zienswijze 10.5. In dat onderzoek wordt ingegaan op de bezonning op panden binnen en buiten het plangebied. Er wordt niet expliciet ingegaan op bezonning in de openbare ruimte, daar is ook geen norm of kader voor. Wel kan geconstateerd worden dat er een afname is van zon in de openbare ruimte ten gevolge van Entree, maar juist doordat de zon draait, zijn er gedurende de dag voldoende plekken waar alsnog van de zon kan worden genoten.
14.3	Zoetermeer is van oudsher een stad van veelzijdige mobiliteit. Zowel fietsen, wandelen, OV als auto verkeer het was geen probleem. Het is onduidelijk hoe snel het	Voor wat betreft doorstroming verwijzen we naar 2.2. Uit de effectstudie Verkeer en Vervoer (bijlage 3 bij het Plan-MER) blijken voor het overige geen onoverkomelijke knelpunten. Voor het onderdeel parkeren wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.3.

	verkeer op zal stropen, er starre knopen in verkeerssituaties gaan ontstaan en hoe snel dit ook weer zal oplossen. Het is ondoenlijk om een heel laag parkeernorm voor een gebied met hagelnieuwe woningen - naar huidig prijs en reisstandaarden - door te voeren. Moeten bewoners van de Blankaard rekening houden met extra verkeer vanuit Meerzicht naar de Dorpsstraat - 1e Stationstraat / Spoorweg overgang Nutricia nu er meer verkeersproblemen voor de Meerzichtlaan kunnen worden voorzien? En dus ook een drukkere kruising Boerhaavelaan - Van Stolberglaan en hoe is het geluidstoename daarvoor berekend?	Verkeer van Meerzicht richting Nutricia/Spoorwegovergang zal voornamelijk gebruik blijven maken van route via de Afrikaweg en Zuidweg. Ook, omdat de snelheid van het Bredewater en de Boerhaavelaan van 50 naar 30 km/u wordt teruggebracht. In de Effectstudie Geluid (bijlage 4 bij het Plan-MER) is onderzocht welke effecten de ontwikkeling van Entree heeft op het thema geluid. In paragraaf 5.2.1. is opgenomen dat, over het algemeen, de verschillen in geluid voor bestaande woningen tussen de huidige, autonome situatie in vergelijking met de nieuwe plansituatie zeer gering zijn. Dit blijkt ook uit onderstaande visualisatie.  Figuur 48 L_{den} totaal wegverkeer huidige / autonome / plansituatie. Beoordelingshoogte 5 meter.
14.4	En wat zijn de effecten als er op de noordbaan respectievelijk de zuidbaan van rijksweg A12 tussen Blijswijk en Knooppunt Ypenburg file is en mensen gaan omrijden? Ik ga uit van een maximale toename van 5 minuten en een maximale duur van 30 minuten van 1x per maand vertraging bovenop de huidige spits doorstroming tijden.	In de effectstudie Verkeer en Vervoer is onderzoek gedaan naar de doorstroming van wegvakken en kruispunten. De A12 is hierin ook onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat de A12 (west) in de huidige situatie al een zware belasting kent, zowel in de ochtend- als in de avondspits. Deze belasting neemt verder toe als gevolg van de realisatie van nieuwe woningen in de gehele regio. Als gevolg van Entree wordt alleen de doorstromingsklasse in de avondspits richting Den Haag negatiever. Op alle andere delen van de A12 blijft dit gelijk in de avondspits. Dat komt doordat er in Entree veel mobiliteitsmaatregelen worden genomen om zodoende een volwaardig en realistisch alternatief te bieden voor het autobezit en autogebruik (o.a. deelmobiliteit, extra buslijnen over de Afrikaweg, betere fietsontsluiting door een fietsbrug over de A12). In de avondspits kan dit inderdaad leiden tot een iets langere reistijd via de A12, maar is niet zodanig dat hiervoor extra maatregelen noodzakelijk zijn.
14.5	Een van de belangrijke kwaliteiten van Zoetermeer in een sub-urbane regio is dat er buiten het winkelgebied niet overal enorme massale bouwplinten zijn te zien. Nou is eens door diverse collega's van mij vaker uitgesproken negatieve connotatie bij Zoetermeer de enorme massale bouw. Dat is er al jaren, maar beperkt tot een aantal	Zoetermeer heeft – net als andere steden- een grote vraag naar (betaalbare) woningen. Als aan deze woningvraag wordt voldaan door binnenstedelijk te verdichten zal de bestaande situatie uiteraard veranderen. Deze verandering (het meegroeien in de tijd) is noodzakelijk voor de opgave van deze tijd. Dit betekent dat na de planmatige opzet van Zoetermeer in de jaren 60 en 70, opnieuw wordt nagedacht deze woningbouwopgave een plek te geven zonder daarbij de structuur van de stad te wijzigen.

	percelen. De rest is allemaal laagbouw en ruim van opzet met bijbehorende sub-urbane gebouwdichtheden. Het eerder (medio 2014) door bewoners uitgesproken ok voor extra bebouwing tot 1250/1450 woningen laat een heel ander stadsbeeld zien als je de stad in zou rijden. Nog steeds overwegend sub-urbaan en niet de dichtheden van de binnenstad van Den Haag met al zijn ministeries. Ik ga er van uit dat Zoetermeer aan zijn imago wil werken, dus geen gebouwdichtheid die een veelvoud malen groter is dan de hele wijk Driemanspolder bij elkaar (3.441 woningen op een oppervlak 0,98 km²) tegenover ontwerpplan 45 hectare groot met 7250 woningen. Dat is tegelijk ook van de bouwmassa, gebouwdichtheid in die buurt Driemanspolder West die er al is. Hoe is daarbij voorzien in gevoel voor nabijheid, geen massaliteit en hoezo ontstaat er geen anoniemer leven in de wijk voor bestaande bewoners? De gemeente bereikt een deel nog vrij slecht.	Entree past binnen de in de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer benoemde hoofdlijn: Palet van wijken en buurten. Met Entree wordt een nieuwe stadswijk met een ander karakter en met specifieke doelgroepen (jongeren en senioren/stedelijke huishoudens) toegevoegd. Door te kiezen voor stedelijkheid in Entree wordt stedelijkheid geconcentreerd in en rondom het centrumgebied. Voor de leefbaarheid en toekomstbestendigheid is de inzet een gebied te ontwikkelen waar verschillende niet-woonfuncties het wonen juist gaan ondersteunen om de nodige levendigheid te creëren en ontmoeting te stimuleren (een mix-used gebied). Dit betekent dat we de condities zo scheppen dat er meerdere vormen van gebruik in de onderste lagen van de bebouwing langs de stadsstraat mogelijk wordt gemaakt, van winkels tot maatschappelijke functies tot bedrijvigheid, maar ook tot wonen. Ook binnen de bouwblokken is de opgave tot ontmoeting en verblijven een onderdeel van het ontwerpproces.
14.6	Lappendeken terwijl integriteit was afgesproken met bewoners. Zoals op de project website is aangegeven wordt er geredeneerd vanaf medio 2019 als voorgeschiedenis. Echter zijn er al bewoners vanaf 2004 t/m 2014 actief betrokken geweest. Telkens een nieuw plan, nieuwe visie. Kortom het is een lappendeken. Door wethouder Rosier (juni 2014) met de toenmalige projectleider is in de bewonersruimte van de Blankaard herbekrachtigd wat per medio 2013 met bewoners is afgesproken, namelijk een integrale benadering en geen Poolse landdagen en geen massaliteit. De afwijkingen in bouwprogramma ten opzichte van 2014 van waar bewoners voor waren zijn legio. Het gaat nu ver buiten dat scenario. De gemeente moet nog wat verder terug naar eerder gemaakte afspraken.	Het klopt dat de plannen voor ontwikkeling langs de Boerhaavelaan ver teruggaan in de tijd. In de periode tot 2016 werd gewerkt aan het bestemmingsplan Boerhaavelaan. Dit betrof enkel de gronden tussen de Boerhaavelaan en de Afrikaweg en was in feite een solitaire ontwikkeling. De gemeente zag echter potentie in een grotere gebiedsontwikkeling dan deze solitaire ontwikkeling. Daarom is het project Entree gestart. In het Masterplan 2019 zijn de visie en ambities voor Entree vastgelegd, waardoor meer integraal naar dit gebied is gekeken en heeft Entree een toegevoegde waarde voor heel Zoetermeer gekregen. Met de totstandkoming van de Ontwikkelvisie en het Beeldkwaliteitsplan zijn de visie en ambities uit het Masterplan vertaald naar concrete ontwikkelkaders en spelregels voor de uitwerking van bouwplannen per plot en inrichtingsplannen voor de openbare ruimte. Het Omgevingsprogramma Entree is het overkoepelende kader waarin alles samen komt. Entree is daarmee een wezenlijk ander project in schaal, omvang en proces dan eerder is doorlopen voor het bestemmingsplan Boerhaavelaan. Hiermee zijn de door u genoemde afspraken uit 2014 vervangen door nieuwe uitgangspunten, die ook zijn bekrachtigd door de gemeenteraad. Het meest actuele besluit is dat van 8 juli 2024 over de bandbreedten van de programmering in Entree.
14.7	Gezien de harmonica's in het proces met telkens een nieuw verhaal houd ik me tevens het recht voor er nadere aanvullingen op aan te leveren.	Aangezien voor de verschillende ontwikkelingen binnen Entree omgevingsvergunningen moeten worden aangevraagd, komen er binnen die processen nog mogelijkheden om te participeren en als indiener dat nodig acht rechtsmiddelen in te zetten.

15.1 GGD	GGD Haaglanden geeft vanuit onze regionale verantwoordelijkheid voor de publieke gezondheid de gemeente graag advies. De GGD ziet dat de gemeente Zoetermeer aandacht heeft voor gezondheid. De GGD heeft een aantal belangrijke aandachtspunten om gezondheid beter te borgen. Deze gaan over de geluidbelasting, locatie van sociale woningbouw en omgaan met hitte.	De gemeente Zoetermeer dankt de GGD voor haar inbreng tijdens de totstandkoming van het Omgevingsprogramma en het geven van belangrijke aandachtspunten. Onze reactie op de zienswijze volgt hierna.
15.2	Hoge geluidbelasting zorgt voor stress bij bewoners. In de ambitie staat dat gezondheid een belangrijke waarde is. In dit plangebied heeft een groot deel van de woningen een hoge geluidbelasting. Dit zal gezondheidsklachten veroorzaken bij toekomstige bewoners. In 2021 heeft de GGD de gemeente geadviseerd hoe ondanks deze hoge geluidbelasting er zo gezond mogelijk gebouwd kan worden. Deze regels zijn overgenomen in het geluidkader Entree en deels in het geluidkader Zoetermeer. De GGD heeft haar advies geschreven voor alle woningen in het Entreegebied en niet alleen voor de woningen die niet aan het geluidkader van Zoetermeer voldoen. De woningen worden eerst getoetst aan het geluidkader van Zoetermeer. Hierin zijn aanvullingen voor binnenstedelijke nieuwbouw en transformaties opgenomen, waardoor tot 20% van de woningen minder strenge eisen gelden (zoals een geluidluwe gevel of geluidluwe buitenruimte). De GGD voorziet dat er veel woningen zullen komen met een hoge geluidbelasting, waarbij geen gezond akoestische leefomgeving gecreëerd kan worden. De GGD adviseert de gemeente Zoetermeer om het geluidkader Entree te gebruiken in plaats van de aanvullingen voor transformaties en binnenstedelijke nieuwbouw die in het geluidkader Zoetermeer staan.	Het vertrekpunt voor alle woningen in het gebied Entree midden is het voldoen aan de standaardwaarden uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Als hieraan niet kan worden voldaan, komen de grenswaarden en het Afwegingskader geluid Zoetermeer in beeld. Pas als hier, goed gemotiveerd en onderbouwd, niet aan kan worden voldaan, komt het Geluidkader Entree aan de orde. De achtergrond van deze werkwijze en volgorde is om ontwikkelende partijen bij het ontwerp zo veel als mogelijk rekening te laten houden met de hoog geluidbelaste situatie door uit te gaan van het principe van 'akoestisch ontwerpen'. Om deze reden zal in het Q-team (een kwaliteitsteam dat de ontwikkelaars begeleidt en toetst bij de verschillende stadia van de ontwerpen van de bouwplannen) ook een akoestisch deskundige plaatsnemen die in een vroegtijdig stadium mee kan denken en dit belang in het ontwerpproces extra vertegenwoordigt. Uit verkennende studies is gebleken dat vanwege de oriëntatie van de stedelijke blokken langs de Afrikaweg en de stedenbouwkundige opzet een deel van de woningen 'eenzijdig georiënteerd' zullen zijn. De buitengevels van deze woningen zullen meer geluid ontvangen dan de standaardwaarde. Door de eenzijdige oriëntatie van deze woningen is het niet mogelijk om deze woningen aan het Afwegingskader geluid Zoetermeer te laten voldoen en een geluidluwe (buiten)zijde en geluidluwe buitenruimte te laten hebben. Om ook voor deze (met name eenzijdig georiënteerde) woningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te realiseren is het Geluidkader Entree opgesteld. Het Geluidkader Entree direct van toepassing verklaren voor alle woningen in het gebied Entree midden zou kunnen leiden tot de situatie dat er minder rekening wordt gehouden met de hoog geluidbelaste situatie in het gebied en dat minder of geen gebruik wordt gemaakt van het principe van 'akoestische ontwerpen'. Het afwegingskader geluid Zoetermeer stuurt vanwege de daarin genoemde aanvullende voorwaarden meer op de realisatie van meer- of alzijdig georiënteerde woningen, terwijl het geluidkader Entree juist eenzijdig georiënteerde woningen met één hoog geluidbelaste gevel mogelijk maakt. Daarnaast gelden de aanvullingen uit het Afwegingskader geluid Zoetermeer voor maximaal 20% van het totale aantal te realiseren woningen/appartementen in een (bouw)plan. De overige woningen (minstens 80%) moeten gewoon voldoen aan de "standaard" (aanvullende) voorwaarden van het beleid. De afweging of gebruik kan worden gemaakt van de aanvullingen (voor 20% van de woningen) vindt plaats

		in overleg met en na afweging van het college van burgemeester en wethouders. Alleen onder voorwaarden en in uitzonderingssituaties kan goed onderbouwd worden afgeweken. Er kan hiervan alleen gebruik worden gemaakt als er naar het oordeel van het college sprake is van een goed woon-/leefklimaat.
15.3	Sociale woningbouw niet uitsluitend op locaties met hoge milieubelasting. In veel nieuwbouwprojecten wordt de sociale woningbouw gerealiseerd op locaties waar de milieubelasting hoog is. Uit de ontwikkelvisie Entree is nog niet duidelijk waar de sociale woningbouw komt. In deze sociale huurwoningen wonen vaker mensen met een lagere en middelinkomsten die meer gezondheidsklachten en lagere (gezonde) levensverwachting hebben. Door sociale huurwoningen op milieubelaste locaties te realiseren worden deze bewoners extra benadeeld. GGD Haaglanden adviseert gemeente Zoetermeer om het woningprogramma evenredig te verdelen in de bouwblokken, om te voorkomen dat de sociale woningbouw op de hoogst belaste locaties komen.	In Entree wordt er onderscheid gemaakt tussen sociale en goedkope huurwoningen. Deze woningen zijn bedoeld voor dezelfde doelgroep. In het Omgevingsprogramma Entree is bewust geen beleidsregel opgenomen die aangeeft waar de sociale en goedkope huurwoningen gerealiseerd gaan worden. Deze woningen zullen verspreid in Entree worden gerealiseerd en niet geconcentreerd worden op één plek, dan wel allemaal op de zwaarst belaste locaties. Tegelijkertijd is de mogelijkheid dat dit type woning ook op een zwaarder belaste locatie kan worden gerealiseerd niet op voorhand uitgesloten.
15.4	Geluid spelende kinderen in rustige binnentuinen. In elk bouwblok wordt een speelvoorziening voor 0-12 jaar gerealiseerd. Dit is voor veel woningen aan de rustige en aangename zijde van het gebouw. Het geluid van spelende kinderen in binnentuinen kan overlast geven en de rust aan die zijde juist verstoren. Stemgeluid hoeft niet meer meegenomen te worden in de geluidberekeningen, echter wil dit niet zeggen dat dit geen probleem is. Zeker in de binnentuinen waar een schoolplein of buitenspeelplaats van een kinderdagverblijf wordt gerealiseerd zal veel stemgeluid, geschreeuw en gegil te verwachten zijn. De GGD adviseert om in de binnentuinen een beperkte hoeveelheid speelaanleidingen en speeltoestellen te plaatsen en grotere speelplekken buiten de binnentuinen te realiseren. Voor een prettig akoestisch klimaat zijn galmreducerende maatregelen in de binnentuinen wenselijk. Denk hierbij aan de gevel en de inrichting van de tuin.	Bij het ontwerpen van de bouwblokken is het van belang dat de bouwblokken en de binnengebieden voor veel gebruikers te benutten zijn. Dit betekent plekken voor jong en oud. Voor de doelgroep 0-12 jaar is het wenselijk veilige plekken in de directe woonomgeving te realiseren. De binnengebieden van de bouwblokken zijn daar uitermate geschikt voor. Geluid van spelende kinderen kan niet volledig worden vermeden in de binnengebieden. Wel kan er dusdanig worden ontworpen of gezoneerd, dat dit niet direct leidt tot overlast bij bewoners van woningen die gebaat zijn bij een meer rustige woonomgeving. Dit geldt ook voor het ontwerpen van de gevels aan de binnentuinen. Bij de uitwerkingen van de blokken via bopa's zal met de plaatsing en inrichting van de speelplaatsen en hoeveelheid speeltoestellen rekening worden gehouden met eventuele geluidsaspecten. Buiten de binnengebieden worden eveneens speelplekken gerealiseerd in de Groene Kraag.

15.5	De GGD is erg tevreden over de schaduwseisen in de openbare ruimte en de binnentuinen en over het groene karakter in de wijk. Om relevante schaduw te realiseren heb je bomen nodig die diep kunnen wortelen. De GGD constateert dat in het plan onder elke binnentuin een parkeergarage gepland is. De GGD vraagt zich af hoe de schaduwnormen door groen gehaald kan worden in de binnentuinen met onderliggende parkeergarages. De GGD adviseert om hier in dit stadium al over na te denken en met oplossingen te komen.	De Ontwikkelvisie Entree schrijft voor toe te werken naar een robuuste groene inrichting van de binnentuinen, met de optimale pakketdikte voor de juiste groeicondities en klimaatadaptieve en ecologische inrichting van de tuin. Hiermee is geborgd dat er voldoende worteldiepte voor bomen is en zijn er voldoende mogelijkheden om te voorzien in voldoende schaduw conform het bepaalde in de Ontwikkelvisie Entree. Bij de uiteindelijke bouwplannen en inrichtingsplannen voor de binnentuinen zal daarop getoetst worden.
15.6	De GGD verwacht dat de temperatuur in nieuwbouwwoningen erg kan oplopen als er geen zonwering aanwezig is bij woningen met grote glazen ramen georiënteerd op het zuiden. De GGD adviseert om bij woningen die zuidgeoriënteerd zijn altijd zonwering aan de buitenzijde toe te passen, ook als dit volgens de TO juli berekening niet nodig is.	Bij de uitwerking en toetsing van de bouwblokken zal rekening worden gehouden met de zonligging. Een goede detaillering en het integreren van zonweringen zullen worden meegenomen in de ontwerpen van de woningen, om te voorkomen dat er oververhitting plaatsvindt. Hiervoor is als één van de ontwerpprincipes in de Ontwikkelvisie Entree opgenomen: het voorkomen van opwarming in de woning gaat via bijvoorbeeld kleurstelling bebouwing, buitenzonwering, zonwerend glas, etc. en passieve manieren van koelen.
16.1	Allereerst dank ik u voor de (uit)eindelijke beantwoording van mijn in maart 2022 ingediende zienswijze, zoals vermeld in de Nota Beantwoording zienswijzen ontwerp-bestemmingsplan Entree Midden. Deze antwoorden leveren echter voor mij nauwelijks tot geen resultaat op. Ook de inbreng van de klankbordgroep Entree en mijn bijdragen aan de participatie in oktober en november 2024 hebben slechts geleid tot verwaarloosbare aanpassingen van de plannen. Dit ontmoedigt om opnieuw een zienswijze in te dienen. Maar mede omdat ik door de ontwikkeling van het Entreegebied conform het Omgevingsprogramma in vrijwel dezelfde mate in mijn persoonlijke belangen word geschaad en om commentaar te geven op enkele andere onderwerpen en wel aangebrachte wijzigingen, dien ik toch opnieuw een zienswijze in.	De gemeente bedankt indiener voor zijn betrokkenheid door zijn deelname aan de klankbordgroep Entree, de bijdragen aan de participatie en de eerdere zienswijze en vindt het jammer dat het ontbreken van resultaat indiener ontmoedigt om nogmaals een zienswijze in te dienen. Wel wil de gemeente benadrukken dat juist de eerdere zienswijzen alsook de klankbordgroep en de participatie van Q3/Q4 2024 hebben geleid tot wijzigingen c.q. aanscherpingen van de plannen voor Entree. Zo zijn onder andere de verkeersstructuur gewijzigd (vervallen ventwegen), bouwhoogten verlaagd, hoogbouw concreter vastgelegd en de openbare ruimte verder uitgewerkt.
16.2	Verlies van uitzicht en bezonning door hoge toekomstige bebouwing. Over mijn verlies van uitzicht heeft u reeds geantwoord, dat ik dat maar voor lief moet nemen.	De ontwikkeling van Entree heeft effect op uitzicht en bezonning. Dat is ook inherent aan nieuwe ontwikkelingen die de bestaande feitelijke situatie wijzigen. Op grond van vaste jurisprudentie is het inderdaad zo dat er geen blijvend recht is op vrij uitzicht. Indien het verlies van uitzicht onevenredig is, kan er sprake zijn van nadeelcompensatie. Hiervoor kan een verzoek worden ingediend bij de gemeente na het onherroepelijk worden van de omgevingsvergunning die de bebouwing mogelijk maakt. Dit geldt

	Uit het bezonningsrapport van Peutz blijkt, dat mijn bezonning op 21 augustus en 21 oktober aan de westzijde met ruim 1,5 uur afneemt.	overigens ook voor het verlies aan bezonning. Voor een meer algemene toelichting op de bezonning wordt verwezen naar 10.5.
16.3	Verlies van groen en bomen.	Het aantal bomen in het plangebied is inderdaad afgelopen jaren afgenomen. Uit onderzoek blijkt dat in 2020 sprake was van het hoogst aantal bomen in Entree, namelijk 1379. Dat aantal zal ook weer worden teruggebracht in de definitieve situatie. Dit betekent dat er circa 500 bomen bijkomen ten opzichte van de huidige situatie. Vanwege de (bouw) werkzaamheden in het gebied zal dit gefaseerd plaatsvinden. Per saldo is dus geen sprake van een verlies van bomen. Waar mogelijk blijven bestaande groenstructuren behouden en worden zij ingepast in de nieuwe ontwikkeling. Dat zal vooral langs de randen van Entree zijn, langs de Boerhaavelaan en het Bredewater. Delen van die bestaande structuren bestaan uit grote oude bomen die in hoge mate het groene aanzicht van het kenmerkende straatbeeld bepalen. Veel van deze bomen zijn dermate oud dat behoud op de lange termijn niet verantwoord is. Deze bomen blijven in Entree behouden zolang dit verantwoord is terwijl jonge nieuw aangeplante bomen in die tijd steeds meer in volume toenemen. Dit zorgt ervoor dat tijdens de realisatie van de nieuwe ontwikkelingen het totale volume van boomkronen zo groot als mogelijk is. Er zijn ook gebieden die een nieuwe inrichting krijgen. Doordat de wijk in het nieuwe plan aan twee zijden (oost en west) geleidelijk oploopt naar de Afrikaweg wordt er veel veranderd in de hoogtepeilen en de infrastructuur van het gebied. Dat zorgt voor beperkingen bij het inpassen van het bestaande groen, waardoor niet veel van het bestaande groen behouden kan worden. Voor het verlies aan groen wordt verder verwezen naar 10.6.
16.4	Toenemende verkeersintensiteit op de Boerhaavelaan (meer dan verdubbeling), waardoor meer geluidhinder door verkeer, meer stikstof en fijnstof, waardoor mijn woonomgeving flink ongezonder wordt;	Het is juist dat er meer verkeer zal gaan rijden op de Boerhaavelaan. De effecten daarvan zijn in beeld gebracht in de onderzoeken van de MER. Voor de bestaande woningen leidt de toename van het verkeer vrijwel nergens tot een geluidstoename van meer dan 1,5 dB (uitgezonderd is een gevel van 'De Baron' (West 5)). Een dergelijke toename is vanuit geluidsoogpunt acceptabel en hiervoor zijn op grond van de geluidwetgeving ook geen extra maatregelen vereist. Ook voor stikstof en fijnstof is onderzoek uitgevoerd. Uit de rekenresultaten blijkt dat de berekende jaargemiddelde concentraties NO₂ ruim onder de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie liggen (40 µg/m³). De berekende uurgemiddelde concentratie NO₂ mag niet meer dan 18 keer per jaar groter zijn dan 200 µg/m³. Uit de berekeningen blijkt dat de uurgemiddelde concentratie NO₂ op alle beoordelingspunten minder dan 18 keer per jaar groter is dan 200 µg/m³. Ook hier blijven de berekende jaargemiddelde concentraties PM₁₀ ruim onder de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie liggen (40 µg/m³). De berekende uurgemiddelde concentratie PM₁₀ mag niet meer dan 35 keer per jaar groter zijn dan 50 µg/m³. Uit de berekening blijkt dat de uurgemiddelde concentratie PM₁₀ op alle beoordelingspunten minder dan 35 keer per jaar groter is dan 50 µg/m³. Voor PM_{2,5} is berekend dat de berekende jaargemiddelde concentraties PM_{2,5} ruim onder de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie liggen (25 µg/m³).

16.5	Toenemende parkeerdruk, dus verlies van mijn parkeergelegenheid, door onzekerheid over voldoende aantal bewonersparkeerplaatsen en idem ten aanzien van parkeerplaatsen voor bezoekers, waardoor uitgeweken zal worden naar huidige parkeerplaatsen op het maaiveld, en daardoor nog meer vervuiling door “autoblik op straat” voor mijn woning;	Voor parkeren wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.3. Op grond daarvan wordt geen uitstralingseffect naar omliggende wijken verwacht.
16.6	Jarenlange overlast door bouwlawaai en bouwverkeer. Dit geldt eveneens voor al mijn burens die wonen langs de Boerhaavelaan in de flats Oranjestein, Noorderbosch, De Blankaard, Molenwijk, en (deels) Antoni van Leeuwenhoek, direct langs de grens van het bestemmingsplangebied. In totaal gaat het om vele honderden mensen.	In de effectstudie Gezondheidsbevordering en Recreatieve betekenis wordt ingegaan op het onderwerp hinder tijdens aanleg. Daarin is aangegeven: <i>‘bouwtijd zal geen constante overlast ervaren worden’</i>. Bouwoverlast is helaas niet volledig te voorkomen. Vanwege de omvang, de afstand tot bestaande woningen, de langgerektheid van het gebied en de fasering zal naar verwachting geen sprake zijn van een constant jarenlange overlast. Met de grondeigenaren/ ontwikkelaars is een BLVC-kader (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) afgesproken. In dit plan wordt vastgelegd op welke wijze aannemers de eisen ten aanzien van de leefbaarheid tijdens werkzaamheden in het gebied gaan invullen. Om de overlast van de bouw zoveel als mogelijk te beperken, zijn in het Besluit bouwwerken leefomgeving (hierna: Bbl) algemene rijksregels voor geluid bij bouwwerkzaamheden opgenomen die gaan over tijdstippen tussen wanneer te bouwen en het maximale geluidsniveau voor de werkzaamheden. In het Bbl is ook opgenomen dat de uitvoerder van de bouwwerkzaamheden maatregelen moet nemen om visueel waarneembare stofverspreiding buiten het bouwterrein te beperken. Tot slot geldt voor bouwwerkzaamheden een specifieke zorgplicht op grond van het Bbl. De specifieke zorgplicht gaat om het voorkomen van gevaar voor de gezondheid of veiligheid in de directe omgeving van de bouwwerkzaamheden. Bij een aanvraag omgevingsvergunning wordt vervolgens specifiek gekeken naar de wijze waarop overlast zoveel als mogelijk kan worden voorkomen en wordt tevens bezien welke maatregelen nodig zijn. Voor de activiteit bouwen is het verplicht een bouwveiligheidsplan in te dienen. Hierin dient duidelijk te worden gemaakt welke maatregelen worden genomen ter voorkoming van overlast. Dit betreft geluids-, stof en verkeersoverlast. Gezien de grootte van de voorgenomen ontwikkeling(en) is in dit geval sprake van een (uitgebreider) (bouw)veiligheidsplan dat voor aanvang van de bouwactiviteiten moet worden overlegd. Voor alle werkzaamheden in het openbaar gebied wordt tenslotte een integraal faseringsplan gemaakt waarbij er gekeken wordt wat er eventueel gelijktijdig, of juist niet, uitgevoerd kan worden. Daarmee wordt vooraf voorkomen dat er op één bepaald moment bijvoorbeeld te veel verkeersoverlast is, omdat er op dat moment te veel wegen tegelijk afgesloten moeten worden.
16.7	Uitzicht en bezonning	De maximale basishoogte aan de zijde van de Boerhaavelaan is op 25 meter gesteld. Daarnaast is er een aantal spelregels waaraan voldaan moet worden waardoor die maximale basishoogte niet altijd zal

	Samen met al mijn burens langs de Boerhaavelaan wil ik er ten stelligste voor pleiten, dat nergens langs de oostelijke rooilijn van de toekomstige bebouwing langs de Boerhaavelaan hoger zal worden gebouwd dan 25 meter. Hoger bouwen dient zo ver mogelijk richting stadsstraat te worden opgeschoven. Variatie in bouwhoogte langs die rooilijn blijft mogelijk met een maximum van 25 meter, liefst nog lager: 6 verdiepingen is een menselijke maat die past bij het karakter van de Boerhaavelaan, zeker wanneer men de groene kraag de daarvoor bedoelde eigen functie wil laten uitoefenen.	worden gerealiseerd (dit vanwege de vereiste afwisseling binnen het principe van het stedelijk blok). Wel is het mogelijk om op een drietal plekken bebouwingsaccenten met een hoogte van maximaal 40 meter te realiseren. In de nu geldende bestemmingsplannen is aan deze zijde ook al accentbebouwing mogelijk van 40 tot 50 meter. In de Ontwikkelvisie is deze hoogte teruggebracht naar een hoogte van 40 meter. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is met deze hoogten voldoende ruimte voor de groene kraag en is nog steeds sprake van een menselijke maat. De menselijke maat is overigens ook één van de zeven essenties van de Ontwikkelvisie.
16.8	Voor wat betreft de bezonning wordt bezwaar gemaakt tegen de in Entree gehanteerde lichte TNO-norm, die door de gemeente Zoetermeer voor de binnenstad en nu ook voor Entree is aangevuld, waarbij de voor- en achterkant van een woning bij elkaar worden opgeteld. Dit valt voor mij en honderden van mijn burens ongunstig uit. Vrijwel alle woningen langs de Boerhaavelaan zijn namelijk GEEN doorzonwoningen: de woonkamer ligt aan de westzijde. Omdat de woonkamer de belangrijkste verblijfsruimte in onze woningen is, moet de bezonningsnorm juist en uitsluitend voor de woonkamer gelden en ons verlies aan zonuren enkel voor de woonkamer worden beschouwd. Zo berekend zet u mij en mijn burens in het donker en dient u volgens de lichte TNO-norm (zonder Zoetermeerse toevoeging) verzachtende maatregelen te nemen, bijvoorbeeld zoals die bij 2.1. genoemd (dan blijft de groene kraag ook langer licht).	Voor het aspect bezonning wordt verwezen naar het antwoord onder zienswijze 10.5. In aanvulling daarop merkt de gemeente op dat in het bezonningsonderzoek de lichte TNO-norm als referentie is gehanteerd. Daarbij is geen sprake van het optellen van de bezonning van de voor- en achtergevel.
16.9	Door de bouw van Entree zullen honderden bomen en veel bestaand groen verdwijnen. Het streven is om tenminste zo veel groen en bomen in de "eindsituatie" terug te laten komen. Gezien de nieuwe bandbreedten voor woningen, voorzieningen, bedrijven en kantoren is het vrijwel onmogelijk om die doelstelling te behalen. Samen met veel omwonenden vrees ik dat er toch een groot tekort aan groen zal ontstaan. De kraag rondom Entree wordt een stadspark genoemd: dit is een grove overschatting, zeker daar die kraag grotendeels bestaat uit de Boerhaavelaan en het Bredewater en beide wegen meer dan dubbel	Voor het aspect verlies van bomen wordt verwezen naar 16.3. In aanvulling daarop merkt de gemeente het volgende op. De zorg van indiener dat de programmatische en ruimtelijke invulling op gespannen voet staan met een groene en boomrijke omgeving is niet terecht. Het projectgebied van Entree is voldoende groot om ruimte te maken voor nieuw groen in de vorm van bomen. Deze ruimte wordt o.a. gevonden door nieuwe wegprofielen anders in te richten dan de bestaande wegprofielen. In sommige gevallen is het nodig om kabels en leidingen te verplaatsen zodat bomen goed kunnen wortelen op plekken waar dat nu nog niet kan. De inrichting van het Stationsplein wordt door indiener als steenvlakte gekwalificeerd. Dat is een conclusie die getrokken kan worden op basis van het SO dat gepubliceerd is. Dat is echter geen

	zoveel autoverkeer krijgen te verwerken. Ter hoogte van het stationsplein is er groen en vooral water ingeleverd, waardoor de kraag daar door een steenvlakte onderbroken wordt. Verder mis ik een verbinding van de kraag met het Willem Alexanderplantsoen. Op het Bredewater kunnen zo veel mogelijk de berkenrijen behouden worden door de huidige ligging van het wegprofiel minimaal te verplaatsen. Parkeerplaatsen in de openbare ruimte passen daar niet bij.	realistische weergave van de ambities. Daarvoor wordt verwezen naar de Ontwikkelvisie Entree op bladzijde 88 voor een meer representatieve schets en bladzijde 89 voor de toelichting op de schets. De groene kraag sluit aan op de bestaande situatie van het Willem Alexanderplantsoen. Behalve het vervallen van de directe autoverbinding tussen het Willem Alexanderplantsoen en de Boerhaavelaan wordt het Willem Alexanderplantsoen zelf niet aangepast. Dat maakt namelijk geen onderdeel uit van het project Entree. De bestaande berken aan het Bredewater kunnen niet behouden blijven. De oorzaak hiervoor ligt in de noodzaak om het wegprofiel aan te passen naar de nieuwe functies in de openbare ruimte als gevolg van de ontwikkeling Entree. Daarbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan de plaatsing van ondergrondse afvalcontainers. De parkeerplaatsen in het plangebied Entree ter plekke van het Bredewater worden aangelegd vanwege de aanwezigheid van parkeerplaatsen in de huidige situatie. Opheffen van alle parkeerplaatsen in de openbare ruimte zou leiden tot een onacceptabele toename van de parkeerdruk.
16.10	Nogmaals wordt aangedrongen op zo veel mogelijk tussentijds groen om ook gedurende de lange bouwtijd van Entree telkens de bouwwerkzaamheden door een (tijdelijke) groene invulling te compenseren. De herplant van bomen (maart 2024) en heesters (voorjaar 2025) langs de Boerhaavelaan is een goed maar klein voorbeeld, dat met meer kwantiteit opgevolgd moet worden.	We begrijpen uw pleidooi maar tijdelijk groen vraagt gedurende het project nader onderzoek, maatwerk en kost tijd en geld. Mogelijk komen er in de loop van het project geschikte momenten c.q. locaties voor tijdelijk groen, maar op dit moment is daar nog onvoldoende duidelijkheid over om dat concreet toe te zeggen.
16.11	Verder moeten de projectontwikkelaars eraan gehouden worden, dat er bij zo veel mogelijk bebouwing groene daken en groene wanden komen. Plaatsing van zonnepanelen belemmert uitvoering van groene daken (en vice versa). Wat heeft daar prioriteit? De in opzet groene binnentuinen binnen de bouwblokken mogen niet opgeofferd worden aan bovengrondse parkeerplaatsen, nu de eis van per se ondergronds parkeren wordt losgelaten. De doorlopende wandelroutes door die binnentuinen moet met nadruk gegarandeerd worden (zowel door de oostelijke, als westelijke Entree-bouwkavels), liefst ook 24/7, dus zonder (nachtelijke) afsluiting. Ook is het aan te bevelen om woningtoegangen aan de binnenkant van de bouwblokken te situeren, zodat de binnentuinen voor de aangrenzende bewoners rechtstreeks zonder omlopen toegankelijk zijn. Maak in de binnentuinen deels ook particuliere tuinen.	De bouwplannen moeten voldoen aan de gestelde kaders zoals onder andere omschreven in de Ontwikkelvisie. Onder het kopje Binnentuin en Daken in de Ontwikkelvisie wordt beschreven dat de daken uit een combinatie van verschillende inrichtingstypen zullen bestaan t.b.v. ecologie, waterberging en -buffering, verblijf en energie. De vuistregel die wordt gehanteerd luidt: hoge daken zon en lage daken groen. De uiteindelijke inrichting en prioritering is echter onderdeel van de nadere uitwerking van de plannen. Het parkeren dient onder de bouwblokken opgelost te worden. Zie beantwoording onder 2.3. Parkeren in de binnentuin is niet mogelijk noch toegestaan. De binnentuinen zullen overdag toegankelijk zijn voor bezoekers, bewoners en passanten. Het 24 uur per dag openstellen van de binnentuinen staat echter op gespannen voet met de (sociale) veiligheid. In de uitwerking van de blokken wordt rekening gehouden met het situeren van de entrees ten opzichte van de straat en de binnentuinen. Daarbij ligt de nadruk op ontmoeting en veiligheid. Zoals omschreven in de Ontwikkelvisie worden in de binnentuinen (beperkt) private tuinen mogelijk gemaakt (zie ontwerpprincipes binnentuinen op pagina 45).

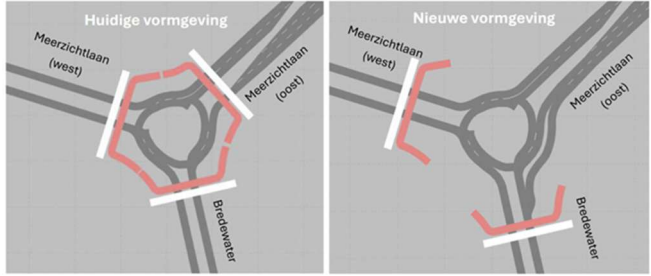
16.12	Ten opzichte van Entree Midden komt er minder open water: zo verdwijnt de waterpartij op het stationsplein en de watergang langs het Boerhaave(fiets)pad. Ook komen er meer duikers in plaats van bruggen en de wadi langs het Bredewater lijkt ingeperkt ten opzichte van vorige ontwerpen.	Het is juist dat het aandeel oppervlaktewater in de planning is afgenomen ten opzichte van eerdere ontwerpen. De voornaamste oorzaak hiervan is dat deze plannen voor meerdere locaties in het plangebied niet realistisch waren. Met name de technische haalbaarheid van sommige waterpartijen was beperkt. Het alsnog realiseren van die waterpartijen zou leiden tot een enorme stijging van de bouwkosten. De huidige opzet en situering van de waterstructuur voldoet aan de eisen van het Hoogheemraadschap van Rijnland en is met hen afgestemd.
16.13	Blijft de doorstroming van water gegarandeerd? De vraag blijft, of de opvangcapaciteit bij extreme regenval voldoende is. Hoe vindt waterafvoer plaats in de hellende dwarsstraten? Om de biodiversiteit en biomassa van flora en fauna nog enigszins te bewaren zijn flauwe oevers gewenst. Maak daar ruimte voor.	Ten behoeve van de MER is een effectstudie Water uitgevoerd. Daar wordt ook ingegaan op het onderwerp oppervlaktewater. Binnen Entree is er voldoende ruimte voor waterberging conform de eisen van zowel gemeente als het Hoogheemraadschap van Rijnland. De uiteindelijke hoeveelheid en wijze van opvang maken onderdeel uit van het ontwerpproces. Dat geldt ook voor waterafvoer via de hellende (maar ook de vlakke) straten. In de Ontwikkelvisie Entree is opgenomen dat waterpartijen natuurlijke oevers hebben. Deze worden dus in het ontwerp van de openbare ruimte meegenomen.
16.14	Gezien de steeds meer voorkomende wisselende weersomstandigheden (met nu eens zeer natte en dan weer droge perioden) wil ik de aanleg van waterkelders bepleiten, die de (vergrote) opvang van hemelwater voor langere tijd kunnen bergen. Deze waterkelders kunnen worden aangelegd onder de geplande parkeergarages, of onder de binnentuinen, bijvoorbeeld in combinatie met open vijvers erboven in de binnentuinen. Zo ontstaat een groen-blauwe wandelroute door die tuinen. Verder kan van daaruit direct bluswater geleverd worden aan de parkeergarages, wanneer daar zich calamiteiten voordoen.	Het realiseren van waterkelders onder de te realiseren ontwikkelingen is inderdaad een kansrijk instrument om water te kunnen bergen. Het bergen/vasthouden van water is een eis die vanuit het Hoogheemraadschap van Rijnland aan ontwikkelaars zal worden meegegeven bij het indienen van bouwplannen. Het is vervolgens aan de ontwikkelaar om de te treffen maatregel uit te werken in een ontwerp, zodanig dat aan de gestelde eisen kan worden voldaan. De gemeente heeft daar een beperkte invloed op, maar heeft wel een adviserende rol.
16.15	In algemene zin stelt het Omgevingsprogramma hoge doelen en wekt grote verwachtingen. De praktijk is echter prozaïscher en in de jarenlange uitwerking van o.a. de openbare ruimte en gefaseerde ontwikkeling van de bouwkavels in het Entreegebied moet blijken of dit programma daadwerkelijk een fraaie nieuwe woonwijk zal opleveren. Zo is het onmogelijk om in dit qua ruimte beperkte gebied alle bandbreedten tegelijk ten volle te benutten. Een voorbeeld: bij 7250 woningen horen daaraan gekoppeld het maximale aantal voorzieningen uit die bandbreedte, en zal er voor bedrijven en kantoren veel minder ruimte overblijven. Dat vereist telkens prioriteiten	De in het Omgevingsprogramma Entree opgenomen bandbreedten kennen een minimum en maximum. De uiteindelijke invulling van Entree zal binnen deze bandbreedten plaatsvinden, waarbij sprake is van communicerende vaten. Stijgt het aantal woningen dan neemt het aantal m ² dat beschikbaar is voor andere functies dan wonen af en andersom. Bij de uiteindelijke programmering is het belangrijk de balans goed te bewaken: ook bij een hoger aantal woningen zal sprake moeten zijn van een goed voorzieningenaanbod, en bij een lager aantal woningen moet ervoor worden gezorgd dat de niet-woonfuncties niet dominant worden. In elk geval zal het nooit zo zijn dat alle bandbreedten maximaal ingevuld worden. Om dit te bewaken zal er gebruik worden gemaakt van monitoring (zie hoofdstuk 10 van het Omgevingsprogramma). Daar wordt o.a. gemonitord op de aantallen woningen en de m ² niet-woonfuncties zodat ook op de langere termijn hier voldoende oog voor is.

	stellen aan welke bandbreedten in welke mate ingevuld kunnen worden.	
16.16	De feitelijke ontwikkeling vindt over vele jaren plaats: 10 à 15 jaar lijkt onderschat gezien de huidige externe factoren. Langdurige en periodieke of zelfs permanente controle van de ontwikkelingsvoortgang is nodig, o.a. om de samenhang tussen de diverse bouwkavels te bewaken. De vraag is of er op de verschillende aspecten voldoende monitoring is voorzien (bijvoorbeeld: parkeren met invloed op naburige wijken, verkeer met veranderende verkeerstromen over geheel Zoetermeer, verhuisbewegingen en woningvoorraad elders, enz.). De opeenvolgende colleges van b en w, en zeker de achtereenvolgende gemeenteraden moeten een vinger aan de pols blijven houden en bij veranderende omstandigheden het Omgevingsprogramma zonodig kunnen bijstellen. Ook opnieuw participatie met omwonenden en nieuwe bewoners van Entree moet mogelijk zijn.	De gemeente heeft juist vanwege de integraliteit en samenhang tussen bouwblokken maar ook met de openbare ruimte en andere ambities, gekozen om eerst een integraal Omgevingsprogramma Entree op te stellen, voordat kan worden overgegaan tot het aanvragen en verlenen van omgevingsvergunningen per bouwkaal. Aan de hand van dat omgevingsprogramma kan worden beoordeeld of de aanvraag bijdraagt aan de integrale doelen en ambities voor Entree. In hoofdstuk 10 van het Omgevingsprogramma Entree wordt ingegaan op het onderdeel monitoring. De basis van de monitoring ligt in de 5 doelen uit de Ontwikkelvisie Entree. Aan die doelen zijn indicatoren gekoppeld. Het gaat dan onder andere om de onderwerpen die indiener noemt, zoals parkeren, duurzame mobiliteit (monitoren aan de hand van het regionale verkeersmodel) en de woningvoorraad. Het overzicht wat in hoofdstuk 10 is opgenomen, wordt nog verder uitgewerkt in het monitoringsplan. In het eerste kwartaal van 2026 zal het college een overzicht van de stand van zaken geven aan de gemeenteraad. De gemeenteraad wordt vervolgens periodiek op de hoogte gesteld van de conclusies van de monitoring, zodat op dat moment besloten kan worden of bijsturing nodig is. Participatie zal in elk geval nog plaatsvinden bij de aanvragen omgevingsvergunningen die nodig zijn om de gebouwen daadwerkelijk te realiseren.
16.17	Fasering heeft voordelen, omdat in/na elke fase de plannen kunnen worden bijgesteld. Het heeft ook aanzienlijke nadelen: zo zullen de eerste woningen hun bijbehorende voorzieningen in Entree zelf moeten missen, met extra druk op de bestaande voorzieningen in de aangrenzende wijken, is er jarenlang bouwoverlast, ook voor nieuwe bewoners, zijn er vrijwel continu verhuisstromen en ontbreekt de sociale cohesie. Dit alles heeft nadelige effecten op de aangrenzende wijken Meerzicht en Driemanspolder. Mijn wijkgenoten en ik willen daarover regelmatig met u in gesprek blijven om die schadelijke gevolgen zo veel mogelijk te beperken/corrigeren.	Het uitgangspunt bij de fasering is dat de woningbouw in gelijke mate oploopt met de realisering van voorzieningen. De gemeente is daarover ook in gesprek met de ontwikkelende partijen, zodat extra druk op bestaande voorzieningen voorkomen zal worden. Gelet op de omvang van de ontwikkeling van Entree is hinder als gevolg van de bouw niet volledig te voorkomen. Wel worden hierover ook afspraken gemaakt met de ontwikkelende partijen om de overlast zoveel als mogelijk te beperken. Zie hiervoor ook 3.1. Uiteraard staat de gemeente ook gedurende de realisatie van Entree open voor gesprek met u en wijkgenoten.
16.18	Ook in de "eindsituatie" is ruimtelijke en sociale samenhang cruciaal. De hoge bouwdichtheden dwingen bewoners dicht- bij en op elkaar te leven. Dat kan in principe tot agressie leiden. Daarom stelt vriendelijk samenleven hoge eisen aan de kwaliteit van woningen en inrichting van de openbare ruimte. Ik vraag me af, of beide	Dat ruimtelijke en sociale samenhang cruciaal is bij een gebiedsontwikkeling als Entree, onderschrijft de gemeente volledig. Er zal bij de planuitwerking dan ook veel aandacht zijn voor de wijze waarop sociale cohesie wordt gestimuleerd/gecreëerd. De wijze van opzet en invulling van de woningen, voorzieningen, gemeenschappelijke functies en openbare ruimte maken daar een belangrijk onderdeel van uit. Maar het creëren van een gemeenschap en cohesie vraagt daarbij extra aandacht en is nodig om vroegtijdig toekomstige bewoners daarbij te betrekken. Ook is monitoring op dit punt belangrijk, zodat ook

	met dit Omgevingsprogramma tegelijkertijd bereikt kunnen worden. Bijvoorbeeld: hoeveel woningen krijgen een privé-buitenruimte (balkon, eigen tuintje), is de openbare buitenruimte qua oppervlak voldoende en blijft die voor iedereen (en altijd) toegankelijk? Een grote doelgroep starters kan zorgen voor vrijwel permanente doorstroming en verhuisstromen en daarmee voor onrust. Hoe kunnen senioren overgehaald worden om in Entree te gaan wonen? Er dient meer ruimte te komen voor collectief wonen voor alle leeftijden, liefst ook gecombineerd.	bijsluiting kan plaatsvinden. Op dit moment is nog niet inzichtelijk te maken hoeveel woningen een privé-buitenruimte krijgen. De openbare buitenruimte is volgen ons voldoende en toegankelijk. Enige uitzondering hierop zijn de binnentuinen die in de avond/nacht zijn gesloten. Bij de eerste fase van het opstellen van het concept/schets van de bouwblokken zijn dit ook vragen die mee worden genomen.
16.19	Verbindingen In de Ontwikkelvisie wordt hoog opgegeven over de goede inpassing van Entree. De aansluitingen vind ik echter in alle richtingen onvoldoende. Noord-zuid: In de Ontwikkelvisie wordt gesteld, dat Entree de binnenstad met het station verbindt. Dit is mijns inziens niet het geval.	De gemeente kan zich niet vinden in de stelling van indiener dat de aansluitingen onvoldoende zijn. In de navolgende reacties zullen wij reageren op de zienswijze over de verschillende verbindingen. Door een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding (naast de al bestaande via de Boerhaavelaan) langs de Afrikaweg worden Rokkeveen, het station (noord- en zuidzijde) en Entree beter aangesloten op de Binnenstad. De aansluiting met de Binnenstad loopt vooralsnog langs de Afrikaweg via de Ierlandlaan en het viaduct over de RandstadRail (Overwest) richting de Binnenstad, Mochten ontwikkelingen in de toekomst van Centrum West daartoe aanleiding geven, dan is het mogelijk om een fietsroute direct door te trekken langs de Afrikaweg richting Centrum West en Binnenstad. In oost-west richting worden twee nieuwe gelijkvloerse verbindingen toegevoegd over de Afrikaweg, te weten de Centrumstraat en een nieuwe verbinding die het Arianepark met het park in de Waterbuurt verbindt. Deze verbindingen komen boven op de reeds bestaande verbindingen onder de Afrikaweg.
16.20	Aan de noordzijde is er alleen voor autoverkeer verbinding met de Europaweg e.v. de binnenstad. Fietspaden tussen Entree en Centrum West (en verder richting stadshart) ontbreken ten onrechte: dit is een ernstig gemis. Vanaf de oostelijke kant van de stadsstraat wordt het fietsverkeer afgebogen via de Van Leeuwenhoeklaan over een druk kruispunt (met momenteel lange wachttijden voor fietsers) naar de Ierlandlaan en verder over de onveilige kruising met de Voorweg en de steile brug over de randstadrail richting Centrum West (e.v. naar stadshart). Deze fietsroute via een omweg is onveilig en oncomfortabel, en dient vooral op de Ierlandlaan verbeterd te worden. Vanaf de westzijde van de stadstraat verloopt de fietsroute dalend via slinger naar Abdissenbos en weer stijgend naar Voorwegen verder. Ook deze omroute is ongunstig. Voor voetgangers is vanuit (de noordelijke helft van) Entree de	De huidige fietsroutes via de Ierlandlaan en het Abdissenbos blijven gehandhaafd. Een nieuwe fietsroute via de Europaweg betekent een forse financiële investering om de fietsroute te laten aansluiten op Centrum West (hoogteverschillen en lastig inpasbaar met het busstation). Terwijl op korte afstand de twee andere fietsroutes liggen. Gezien de financiële kaders wordt prioriteit gegeven aan een fietsbrug langs de Afrikaweg over de A12. Hier is het huidige barrièreprobleem groter dan aan de noordzijde van de Afrikaweg. Wel wordt bij de uitwerking van het Schetsontwerp naar een Voorlopig Ontwerp bekeken of we de fietsroute op de Ierlandlaan kunnen verbeteren, bijvoorbeeld door het realiseren van een fietsstraat. Er is geen sprake van een omweg, omdat de bestaande voetgangersroutes aansluiten op de stijpunten naar de perrons van Centrum West (Overwest). Een stijpunt is een voorziening op een station waardoor reizigers een hoogteverschil kunnen overwinnen, zoals een (rol)trap en lift. Een route direct langs de Afrikaweg heeft alleen zin, als ook ter hoogte van de Afrikaweg nieuwe stijpunten naar het station komen. Dat is vooralsnog niet het geval.

	belangrijke openbaar vervoersknoop Centrum West moeilijk en met grote loopafstand te bereiken.	
16.21	Aan de zuidzijde loopt de ontwikkeling van de Entreepoort en het stationsgebied inclusief Mandelabrug, dus de verbinding met Rokkeveen, flink achter bij die van de rest van Entree. Dit betekent dat (de zuidelijke helft van) Entree nog jarenlang via de huidige infrastructuur slecht verbonden is met station en Rokkeveen. De kwaliteit van de rommelige stationsomgeving is belabberd, het station zelf is verouderd, de Mandelabrug gehavend. Daarom moet er haast gemaakt worden met het verbeteren van het stationsgebied, zodat dit gebied en de Entreepoort weer in de pas lopen met de ontwikkeling van het overige Entreegebied.	Deze zienswijze gaat deels over gronden die niet tot het plangebied van Entree behoren. Wel zullen deze gronden in samenhang met de uitgangspunten die zijn vastgesteld voor de openbare ruimte in Entree ontwikkeld worden. De gemeente streeft daarbij na dat dit zoveel als mogelijk met elkaar in de pas loopt. Dat neemt niet weg dat de voorbereidingstijd om tot uitvoering te komen aanzienlijk is en dat de realisatie van diverse opgaven binnen het stationsgebied 2 á 3 jaar tijd in beslag kunnen nemen. We beogen om de nieuwe stationsomgeving integraal in gebruik te kunnen nemen wanneer ca. 75% van de woningen binnen het Entreegebied is gerealiseerd.
16.22	De grootste wens van de gebruikers van de Mandelabrug is: een comfortabele, veilige en gezonde, rechtstreekse langzaam verkeersverbinding, voor voetgangers, alle categorieën fietsers, scootmobielen, brommers en scooters. (laatste twee zijn momenteel officieel niet op de Mandelabrug toegestaan, maar gebruiken de brug toch regelmatig) Alle minder mobiele verkeersdeelnemers (met rollators, scootmobielen) moeten er ongehinderd gebruik van kunnen maken. ◦ Comfortabel: zonder gebruik te hoeven maken van (rol)trappen, liften of tapis-roulants, maar via genormeed flauwe hellingen (bij lange hellingen maximaal 2 % stijging), voldoende breed. ◦ Veilig: sociaal veilig, dus zichtbaar en goed verlicht, zonder obstakels; verkeerskundig: afdoende scheiding tussen voetgangers en fietsers en gemotoriseerd langzaam verkeer. ◦ Gezond: niet direct langs autoverkeer gelegen, of tenminste daarvan gescheiden door groenvoorziening, die uitlaatgassen en fijnstof absorbeert. ◦ Rechtstreeks: een directe verbinding die zowel aan de noordzijde vanuit alle wijken (Meerzicht, Entree en Driemanspolder), als aan de zuidzijde vanaf alle kanten (Rokkeveen west, centrum en oost) zonder (veel) omrijden te bereiken is.	In de ontwikkeling van het stationsgebied, houden we rekening met het integreren van de Nelson Mandelabrug. Deze zal primair de loopverbinding zijn tussen de verschillende OV-stromen, maar zal ook een verbinding blijven tussen Rokkeveen en het centrum van Zoetermeer. Het is in relatie tot de ruimtelijke plannen niet mogelijk om uitsluitend met hellingbanen de brug te bereiken. Dit is omwille van een zo direct mogelijke toegang tot de OV- transitieruimte niet wenselijk. Daarnaast wordt gestudeerd op plannen om een alternatieve fietsverbinding te ontwikkelen in het gebied, waarbij het doel is om de Nelson Mandelabrug te ontlasten van brommers, scooters en ander snel gemotoriseerde tweewielers. In alle overwegingen staan veiligheid en duurzaamheid voorop. Het is ons overigens niet duidelijk op welke informatie indiener zijn stelling baseert dat gebruikers alle prioriteit geven aan een nieuwe langzaam verkeersverbinding in plaats van een nieuw station.

	Gebruikers geven alle prioriteit aan zo'n nieuwe langzaam verkeersverbinding: die willen zij eerder dan een nieuw station.	
16.23	Gezien bovenstaande ontbrekende schakels zullen de noord-zuid langzaam verkeersstromen via de Boerhaavelaan (en Ierlandlaan) en via Bredewater blijven lopen. De voet- en fietspaden langs de stadsstraat blijven daardoor minder gebruikt: de stadsstraat zal dan niet als beoogd functioneren. Boerhaavelaan en Bredewater krijgen, afgezien van veel meer autoverkeer, naast de berekende toename van het fietsverkeer, hierdoor nog extra fietsers te verwerken, terwijl de geplande fietsinfrastructuur op beide routes achteruitgaat ten opzichte van de huidige situatie. Dit is ongewenst: indeling van de wegprofielen, fietspaden (behoud er twee aan weerszijden) en onderlinge kruisingen moet aangepast worden ten voordele van het langzaam verkeer.	Een nieuwe fietsverbinding over de A12 in het verlengde van de Afrikaweg zal ervoor zorgen dat fietsverkeer vanuit Rokkeveen richting Centrum-west/Stadshart zich over 2 routes zal verdelen. Langs de Afrikaweg en dan bij de Van Leeuwenhoeklaan rechtsaf. Of als alternatief het fietspad tussen blok Oost 1 Oost 2 gebruiken en dan linksaf over de Boerhaavelaan. Beide routes zijn qua afstand en te overbruggen hoogtes gelijkwaardig en het fietsverkeer zal zich dus verdelen. In plaats van nu 2 fietspaden langs de Boerhaavelaan komt er in Entree één fietspad langs de Afrikaweg en één langs de Boerhaavelaan. Datzelfde is ook het geval bij het Bredewater. De geplande tweerichting-fietspaden langs de Boerhaavelaan en het Bredewater krijgen de geadviseerde breedtes volgens de CROW-ontwerprichtlijnen bij hoge fietsintensiteiten (zie ook beantwoording zienwijze 17.11).
16.24	Oost-west: De oost-west dwarsverbindingen zijn (op Voorweg en stationsplein na) allemaal voet- en fietsverbindingen. Veiligheid en comfort op deze verbindingen worden vooral bepaald door de kruisingen met de langswegen Boerhaavelaan, stadsstraat en Bredewater (die kruisingen veilig en ruim vormgeven met prioriteit voor fietsers), sociale veiligheid door de huidige ongelijkvloerse kruisingen met de Afrikaweg: die tunnels moeten meer breedte en licht krijgen. De oorspronkelijk geplande verbreding van het Boerhaavepadtunneltje is m.i. ten onrechte komen te vervallen. Deze onderdoorsteek moet wél breder, aantrekkelijk en (sociaal) veiliger gemaakt worden.	Deze keuze in het verleden voor het verbreden van het tunneltje bij het Boerhaavepad hing in een eerdere fase van het project vooral samen met het toevoegen van een open waterverbinding onder de Afrikaweg ter plekke van de Boerhaavetunnel. Met het vervallen van die nieuwe waterverbinding zijn er minder werkzaamheden op deze locatie. Uit kostenoverweging is besloten de huidige tunnel niet te verbreden en alleen te verlengen. Veiligheid blijft een belangrijk uitgangspunt. Om die reden zal de nieuwe tunnel op twee plekken, ter plekke van de tussenbermen van de Afrikaweg, toetreding van daglicht krijgen. Daarnaast zal de ontwikkeling van Entree er voor zorgen dat er meer mensen in het gebied verblijven door het toevoegen van woningen en voorzieningen. Hierdoor zullen er automatisch ook meer 'ogen op straat' zijn. Dit komt de sociale controle/ veiligheid ten goede, ook bij de tunnels.
16.25	Gelet op de onderlinge afstanden tussen de ongelijkvloerse oversteken moet er een langzaam verkeerstunnel toegevoegd worden tussen Oost 3 en 4 en West 5. Van vele kanten is er al op een dergelijke voet-/fietsstunnel aangedrongen. Het is een onmisbare schakel in een fijnmazig fietsnetwerk en geheel in de lijn met het in Zoetermeer gebruikelijke fietsbeleid.	Een extra verkeerstunnel is niet nodig voor een fijnmazig fietsnetwerk, omdat er twee extra fietsverbindingen komen ter plaatse van de gelijkvloerse oversteken. Hierdoor is het voor fietsers mogelijk om een keuze te maken tussen ondergronds of gelijkvloers oversteken. Door te kiezen voor gelijkvloerse kruisingen in plaats van een extra tunnel, verwacht de gemeente dat het voor de Afrikaweg sociaal veiliger wordt. Dit komt door toezicht van mensen vanuit gebouwen er omheen en lange zichtlijnen op de route zelf (rechtuit), een eenduidige inrichting en de toegankelijkheid wordt geborgd en aantrekkelijk vormgegeven. Naast de bestaande tunnels, worden die nieuwe verbindingen als extra

		gerealiseerd. Daarnaast versterkt een extra verkeerstunnel onder de Afrikaweg de scheiding tussen verkeerssoorten alleen maar en komt dat de sociale veiligheid en de levendigheid op de Stadsstraat niet ten goede. Vanuit het feit dat de Afrikaweg in een fasering toe zal groeien naar een stadsstraat waar verblijfskwaliteit voor de voetganger prioriteit krijgt, is het van belang de verbindingen nu al op deze ambitie af te stemmen.
16.26	De fiets-auto-kruisingen op Bredewater en Boerhaavelaan moeten met extra aandacht ontworpen worden vanwege de toename van zowel auto- als langzaam verkeer. Er dient een fietsveilige aansluiting te komen op de Van Stolberglaan waarop de maximum snelheid eveneens 30 km /uur dient te worden.	Bij de uitwerking van het schetsontwerp openbare ruimte naar voorlopig ontwerp wordt rekening gehouden met een verkeersveilig ontwerp dat passend is bij de verwachte fiets- en auto intensiteiten. Ook zorgen we ervoor dat voetgangers goed en veilig kunnen oversteken. Voor 30 km/u op de Van Stolberglaan wordt verwezen naar beantwoording 13.8.
16.27	Op de rotonde Meerzichtlaan – Bredewater worden de fietsoversteken zodanig verplaatst, dat de fietser aldaar sterk wordt benadeeld t.o.v. de auto: ook hier moet meer ruimte en voorrang voor de fiets komen.	De gemeente is het niet eens met de stelling van indiener dat de fietser sterk wordt benadeeld door het verplaatsen van de fietsoversteken op de rotonde Meerzichtlaan – Bredewater. De fietsoversteken worden verder teruggelegd zodat ook ruimte komt om een by-pass vanaf het Bredewater in te passen. Fietzers en voetgangers blijven voorrang houden op de rotonde Meerzichtlaan-Bredewater. Door het terugleggen blijft de verkeersveiligheid gewaarborgd, omdat fietsers maar via één rijstrook hoeven over te steken. Onvoldoende capaciteit van de rotonde zal ertoe leiden dat automobilisten risico's gaan nemen om tussen de fiets- en voetgangersstromen toch "door te drukken". Voldoende capaciteit voor de auto komt juist de verkeersveiligheid van fietser en voetganger ten goede.  Doordat de fietsroute op het Bredewater alleen aan de westzijde komt en er een fietsoversteek met verkeerslichten op de Afrikaweg komt, is de noodzaak voor het handhaven van de oversteek niet aanwezig. De alternatieven sluiten goed aan op de nieuwe fietsstructuur.
16.28	Fietsen De geplande fietspaden langs Bredewater en Boerhaavelaan zijn een verslechtering ten opzichte van de	Voor een toelichting op geen behoud van twee fietspaden langs Bredewater en Boerhaavelaan zie 16.23.

	huidige situatie (2 tweerichtingen-fietspaden). Dat is alleen acceptabel als de geplande fietspaden voldoende breed, veilig en rechtstreeks ontworpen worden, zeker vanwege de verwachte flinke toename van het langzaam verkeer. Beter ware behoud van fietspaden aan weerszijden van beide wegen. De ligging van het fietspad langs de Boerhaavelaan aan de binnenzijde (westzijde) is correct en beargumenteerd vanuit veiligheid. Daarentegen ligt het geplande fietspad langs het Bredewater ten onrechte aan de buitenzijde (westzijde). Deze ligging geeft te veel kruisingen met het autoverkeer en is dus onveilig. Naar mijn mening is het mogelijk om over een grote lengte van het Bredewater de huidige wegindeling te handhaven met behoud van het fietspad aan de binnenzijde. Zodoende worden ook de fraaie berkenrijen gespaard. Handhaven dan wel verplaatsen van de parkeerplaatsen alhier in de openbare ruimte dient heroverwogen te worden.	Een fietspad op het Bredewater tussen de (qua locatie grotendeels te behouden) rijbaan en nieuwe bebouwing Bredewater is in beginsel mogelijk, maar gaat ten koste van de breedte van het trottoir. Hierdoor wordt het trottoir te smal voor de verwachte voetgangersstromen. Dat is de reden voor de beoogde ligging van het fietspad. De berkenrijen kunnen helaas niet worden gespaard. Zie ook de beantwoording bij 16.9. Het heroverwegen van handhaven van de bestaande parkeerplaatsen is niet aan de orde.
16.29	Openbaar vervoer Entree wordt voor vele komende jaren slecht door het openbaar vervoer bediend. Slechts 1 bushalte voor een woonwijk met naar verwachting ruim 12 duizend bewoners en nog eens vele duizenden arbeidsplaatsen is volstrekt onvoldoende. Vooral voor ouderen en minder mobiele mensen wordt zo de loopafstand naar die ene bushalte te groot. Vanaf de enige voorziene centrale bushalte in Entree zijn de eerstvolgende bushaltes: Centrum West en Zuidweg in Rokkeveen. De bereikbaarheid van Centrum West is al even slecht voor voetgangers en fietsers. De huidige rommelige en onvriendelijke situatie rond het station blijft zeker nog jarenlang bestaan en de verbinding met Rokkeveen is kwetsbaar vanwege de veel voorkomende storingen op de Mandelabrug. Dit vereist stelling tussentijdse kwaliteitsverbeteringen. Een ov-oplossing zou kunnen zijn om in een vroeg stadium, al bij oplevering van de eerste nieuwe woningen (Terra Nova in 2028) een pendelbus door het Entreegebied te laten rijden die ook Centrum West en station aandoet, mogelijk op aanvraag oproepbaar.	De drie haltes op de Afrikaweg worden vervangen door één centrale halte. Dit is voor de regioliijnen gunstig. Een sneller OV betekent een betere concurrentiepositie ten opzichte van de auto en een hoger OV gebruik, niet alleen voor Entree, maar voor alle mensen uit Zoetermeer. Dit kan wel betekenen dat sommige passagiers in en nabij Entree verder moeten lopen van en naar de bestemming. De afstand tot openbaar vervoer blijft acceptabel (MER verkeer, bijlage 3). Voor hoogwaardig OV als R-netbus en RandstadRail is een loopafstand van 600 – 800 meter acceptabel (straal 500 meter). De nieuwe bushaltes aan de Afrikaweg worden beter bereikbaar voor passagiers uit zowel de nieuwe als bestaande wijken doordat de centrale halte via hellingbanen in de dwarsstraten goed toegankelijk is. Ten opzichte van de referentiesituatie neemt de loopafstand in beide plansituaties voor een aantal bewoners van Meerzicht en Driemanspolder iets toe, maar tegelijkertijd levert dat tijdswinst op voor reizigers in het openbaar vervoer. De bushaltes langs de Afrikaweg worden niet direct weggehaald, maar pas als de Afrikaweg wordt aangepakt. Het verplaatsen van de haltes van de bussen is één van de zaken die in het faseringsplan worden meegenomen. De kwetsbaarheid van de Nelson Mandelabrug is bekend. De gemeente onderzoekt verbeteringen in samenwerking met onder andere ProRail, Rijkswaterstaat en MRDH naar het beter functioneren van deze OV-knoop in de MIRT verkenning Metropolaan ov en verstedelijking (onderdeel programma MoVe) - Kennis - Zuid -Holland.

16.30	De toekomst van HTM-randstadraailijn 3, de Krakeling, staat ter discussie. Voor Entree is van essentieel belang dat randstadrailhalte Driemanspolder behouden blijft, en meer nog dat de bereikbaarheid ervan toeneemt: door een goede inpassing in het stationsgebied, en door frequent rechtsom rijden, waardoor de relatie Driemanspolder – Centrum West en verder richting Den Haag versterkt wordt. Dit komt ook de ov-ontsluiting van de ontwikkeling Vernèdepark –Paltelaan ten goede door middel van de haltes Delftsewallen en Dorp.	De toekomst van de Krakeling zal uit nadere studie van de MRDH, HTM en gemeente Zoetermeer moeten blijken. De planhorizon voor een eventueel aanpassing van de Krakeling ligt buiten de scope van Entree. Voor Entree is daarom uitgegaan van de huidige functie van en het gebruik van HTM-RandstadRaailijn 3 op de Krakeling.
16.31	Deelvervoer Goed functionerend deelvervoer hangt vooral af van de medewerking van de projectontwikkelaars en particuliere bedrijven. Voeg verder feitelijke ruimte toe voor vervoershubs, niet alleen in de bouwblokken, maar ook bij openbaar vervoerknooppunten (bushaltes, Centrum West, station).	De gemeente is het eens dat goed functionerend deelvervoer afhangt van meerdere factoren. In de nota maatwerkparkeernormen Entree is – in navolging van het gemeentebreed geldend parkeerbeleid – nader ingegaan op de mogelijkheden van deelvervoer en het effect daarvan op de parkeernormering. Binnen Entree wordt ingezet op (verschillende) hubs. In de Nota maatwerkparkeernormen is opgenomen dat er een stedelijke hub gerealiseerd moet worden nabij het station Zoetermeer om de mobiliteit in, en rondom Entree te laten slagen. Op een aantal plekken in de parkeergarages onder de bouwblokken worden buurt- en wijkhubs gerealiseerd welke ook (deels) toegankelijk moeten zijn voor niet-bewoners (zie ook bijlage 5 van de Nota maatwerkparkeernormen Entree).
16.32	Parkeren Te allen tijde moet parkeren in de openbare ruimte verboden worden. Het terugbrengen of handhaven van de huidige parkeerplaatsen langs het Bredewater is geen veilige en fraaie oplossing. Ook wanneer tijdelijke parkeerplaatsen nodig zijn, dienen die binnen de bouwkeuzen aangelegd te worden. Parkeerplaatsen in zicht geven zonder meer een ongewenste, lelijke aanblik en doen inbreuk op de (groene) openbare ruimte, plus op de binnentuinen. De bedoeling is om van Entree een autoluwe wijk te maken. Het is echter zeer de vraag of potentiële nieuwe bewoners van Entree hun auto willen missen en met behoud van hun auto afzien van te gaan wonen in Entree. Bewoners van Driemanspolder en Waterbuurt ervaren nu reeds parkeeroverlast, zij vrezen voor meer en zijn absoluut tegen betaald parkeren in hun buurten.	Al het andere parkeren zal onder de eigen plots conform het parkeerbeleid moeten worden opgelost (zie ook de beantwoording onder 2.3). Parkeren in de openbare ruimte is uitgesloten met twee uitzonderingen. Dit betreft het terugbrengen van parkeerplaatsen aan Bredewater wat een gevolg is van afspraken die met de bewoners van Meerzicht in het verleden zijn gemaakt. En op het Bredewater en in de Boerhaavelaan zal eventueel een beperkt aantal plaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd ten behoeve van deelmobiliteit. Zie hiervoor hoofdstuk 6.3 van de Ontwikkelvisie. Voor het aspect uitwijkgedrag van parkeren richting omliggende buurten wordt verwezen naar 13.10.

16.33	Stadsstraat Het welslagen van Entree valt en staat volgens de Ontwikkelvisie met een goed functionerende stadsstraat. En juist die stadsstraat is de zwakste schakel in het Entree-ontwerp: bedoeld als een aangenaam verblijfsgebied voor voetgangers en fietsers, terwijl tegelijkertijd onverminderd ≈ 40.000 motorvoertuigen per etmaal over de stadstraat zullen blijven rijden. Van begin af aan zijn er in grote kringen vele twijfels geweest over het gelijktijdig samengaan van veiligheid en doorstroming. Het Omgevingsprogramma heeft mijn twijfels niet kunnen wegnemen. Veiligheid van voetgangers en fietsers is m.i. een absolute eis, ongeacht of daardoor de doorstroming zou verminderen en de reistijd via de stadsstraat naar diverse bestemmingen aan weerszijden zou kunnen toenemen met enkele seconden, of zelfs een paar minuten. Veiligheid vereist daarom zeer zorgvuldige uitwerking van de 2 geplande gelijkvloerse oversteken over de stadsstraat. Is medegebruik door fietsers hier mogelijk, verantwoord, wenselijk? Verbeteren van de Boerhaavefietsstunnel en toevoegen van een extra langzaam verkeerstunnel zijn sowieso noodzakelijk in een fijnmazig fietspadennetwerk zoals dat tot nu toe in geheel Zoetermeer is ontworpen inclusief overal ongelijkvloerse kruisingen met de hoofdverkeerswegen (H-structuur).	De stelling van indiener dat de stadsstraat de zwakste schakel is in het Entree-ontwerp deelt de gemeente niet. Het is één van de belangrijkste en letterlijk centrale onderdelen van Entree. De gemeente is ervan overtuigd dat de stadsstraat wel degelijk kan functioneren zoals is beoogd. Met het nieuwe profiel van de Afrikaweg is zoveel mogelijk van het doorgaande verkeer geconcentreerd, terwijl de verblijfsfuncties (de stoepen) aan de zijde van de bebouwing zijn gepland. Zo is er overduidelijk sprake van een scheiding van het autoverkeer en langzaam verkeer. Dit wordt versterkt door de plantvakken op het trottoir die voor een natuurlijke scheiding tussen verblijfsruimte en verkeersruimte zorgen. Het fietspad langs de Afrikaweg heeft vooral een utilitair karakter (woon-school, woon-werk e.d.) en minder een recreatief karakter. Voor fietsers die liever rustiger fietsen is de route via de Boerhaavelaan een alternatief. Wat ook bijdraagt aan de stadsstraat is dat de maximumsnelheid zal worden verlaagd van 70 naar 50 kilometer/uur en het profiel van de Afrikaweg verandert doordat sprake is van bebouwing met adressen aan de straat zelf. Hierdoor ontstaat voor de automobilist een andere beleving dan het huidige profiel wat bijdraagt aan snelheidsverlaging. Door de oversteken niet alleen voor de voetgangers, maar ook voor de fietsers te maken, worden het fietsnetwerk en daarmee ook de keuzemogelijkheden voor fietsers vergroot. Naast de 4 bestaande verbindingen (2 bestaande verbindingen bij de Voorweg en het “Stationsplein” en 2 tunnels bij het Abdissenpad en het Boerhaavepad) worden er 2 gelijkvloerse oversteken toegevoegd. In de uitwerking van het ontwerp van de openbare ruimte zal veiligheid van de oversteek (inrichting oversteek en uitvoering van de verkeerslichtenregeling) een grote rol spelen in het ontwerp. Ook worden de aanbevelingen uit de twee verkeersveiligheidsaudits in het ontwerp uitgewerkt. Een extra langzaam verkeerstunnel is niet aan de orde (zie ook 16.25).
16.34	Zoetermeer is in de loop der jaren ontwikkeld door te experimenteren, en vele experimenten zijn geslaagd, dan wel achteraf gecorrigeerd. Helaas is daarbij ook ondoordacht en onnodig gesloopt. Entree is het volgende experiment, dat radicaal breekt met het Structuurplan 1968, maar dit experiment mag niet mislukken vanwege fatale ongelukken bij falen. Wanneer de praktijk van de stadsstraat leidt tot ongelukken en/of een onaangenaam verblijfsklimaat, wordt het doel van verbinden van de twee helften van Entree niet gehaald: dan ontstaan er twee langgerekte, slecht met de omgeving verbonden eilanden, waar het beroerd wonen, onaangenaam vertoeven en slecht bereikbaar werken wordt.	De gelijkvloerse oversteken zullen verkeersveilig worden ontworpen (zie ook 16.33). Aanvullend zal in de verdere uitwerking van de Afrikaweg worden onderzocht hoe illegaal oversteken kan worden voorkomen. In de Effectstudie Verkeer en Vervoer (MER bijlage 3) is onderzoek gedaan naar de verschuiving van verkeersstromen in Zoetermeer en het effect daarop. Hieruit bleek dat de verschuivingseffecten beperkt zijn met uitzondering van het verkeer in Dorp (zie 13.8). Dat neemt niet weg dat de gemeente in zijn algemeenheid monitort op congestie en veiligheid, los van de ontwikkeling van Entree. Als uit de monitoring blijkt dat hier knelpunten ontstaan, zal de gemeente beoordelen of en in hoeverre maatregelen nodig zijn.

	De gelijkvloerse oversteken moeten dus veilig ontworpen en uitgevoerd worden. De autosnelheden moeten tussen beide oversteken in omlaag, hetzij door onderlinge afstelling van de verkeersregelininstallaties, hetzij door maximaal 30 km/uur –gebodsborden over betreffend gedeelte van de stadsstraat. Bovendien moet ook nog een oplossing gevonden worden voor het tussen de twee legale oversteken door illegaal oversteken. Bij aanleg van meer dan 1 bushalte zijn sowieso meer oversteekpunten nodig om de toegevoegde bushaltes voor beide zijden van Entree toegankelijk te maken. Al met al vraagt dit om herbezinning op het principe van de stadsstraat, maar in ieder geval een veiligere oplossing over de gehele lengte. Wanneer de stadsstraat toch wordt gerealiseerd, is het zeer aannemelijk dat de verkeerstromen in geheel Zoetermeer anders zullen verlopen, waardoor er elders mogelijk problemen (congestie, onveiligheid) ontstaan. Is hierop geanticipeerd?	
16.35	Erfgoed De Kristalkantoren en het Uniegebouw moeten behouden worden. Beide gebouwen zijn onvervangbaar erfgoed van grote architectonische waarde, en geven karakter aan Entree. De Kristalkantoren passen in de stedenbouwkundige opzet van bouwblokken met binnentuinen: na transformatie tot woningen kan aldaar een royale binnentuin gecreëerd worden. Overigens is het aan te bevelen om niet ten koste van alles star vast te houden aan de stedenbouwkundige opzet met bouwblokken en binnentuinen, zeker wanneer er daardoor in de indeling van de openbare ruimte een gunstige variatie ontstaat die meer mogelijkheden biedt voor publiek toegankelijke ruimte buiten de bouwblokken. Het Uniegebouw is zowel qua uiterlijk als interieur uniek en vervult een belangrijke functie voor vele (lokale) bedrijven, en die functie kan worden verrijkt met buurtvoorzieningen. Aansluitend kunnen op Entree West 6 woningen gebouwd worden. Het is onbegrijpelijk en onverstandig, dat b en w tot sloop besloten hebben. Daarmee passeren zij rücksichtslos het rapport van bureau	Voor de beantwoording wordt verwezen naar 6. 1. In aanvulling daarop merkt de gemeente op dat B&W niet het rapport van Rijnboutt passeren, maar juist een integrale en bredere afweging hebben gemaakt dan enkel stedenbouwkundig. Het is ook onjuist dat het rapport verborgen is gebleven voor de gemeenteraad. De door indiener gedane suggestie om het kantoorpand “De Baron” te slopen en daar extra woningen te bouwen is niet realistisch. Dit pand is een aantal jaren geleden getransformeerd tot woningen en maakt daarom geen onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Entree.

	Rijnboutt. Bovendien is dit rapport naar het schijnt voor de gemeenteraad verborgen gebleven. In plaats daarvan moet ernstig overwogen worden om het tot woningen omgebouwde en veel minder waardevolle kantoorpand 'De Baron' te slopen en op Entree-bouwkavel West 5 extra woningen te bouwen.	
16.36	Geluid en luchtkwaliteit Ten opzichte van het Ontwerp-Bestemmingsplan Entree Midden zijn de verkeersintensiteiten over de hele linie toegenomen, en globaal beschouwd is daarmee ook de geluidhinder groter en de luchtkwaliteit nog slechter, alle nieuwe rapporten ten spijt. Zowel de ernstige geluidsoverlast, als de toenemend slechte luchtkwaliteit zijn en blijven onoverkomelijke problemen. De doelstelling dat Entree een gezonde wijk dient te worden is dan ook volstrekt onhaalbaar.	Voor het onderwerp luchtkwaliteit wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijzen 13.9 en 16.3. Voor geluidhinder wordt ook verwezen naar 16.3. Een gezonde wijk is niet alleen de resultante van het voldoen aan de wettelijke omgevingswaarden. Het gaat ook om een buitenruimte die uitnodigt tot bewegen, een openbare ruimte die primair is gericht op fietsers en voetgangers in plaats van op de auto. Deze onderwerpen maken ook deel uit van Entree.
16.37	Energievoorziening Wanneer de zorg voor energievoorziening wordt overgelaten aan de afzonderlijke grondeigenaren, is dat een gemiste kans om voor het gehele Entreegebied één centrale oplossing te creëren. In het kader van de energietransitie zou een dergelijke oplossing zich kunnen uitstrekken tot de aangrenzende buurten/ wijken. Overigens is het de vraag, of Entree überhaupt voldoende energie toegeleverd kan krijgen (bijvoorbeeld heeft het elektriciteitsnet voldoende capaciteit?). Is er ruimte voor alternatieve oplossingen: restwarmte (uit kassen), aquathermie, waterstof?	In de Ontwikkelvisie wordt in paragraaf 8.5 aangegeven wat de ambities zijn voor energie. Zo is het de ambitie om lokale energieopwekking te maximaleren. Onder andere door de wijk te voorzien van een WKO-systeem (of soortgelijk), het inzetten van daken voor energie en zo netbewust mogelijk te bouwen zodat de energievraag van Entree zo klein mogelijk is. Ook wordt onderzocht of er mogelijkheden zijn voor een collectief warmtenet. Uit de effectstudie Energie (bijlage 17 MER) blijkt dat de beschikbare thermische energie uit omgevingswarmtebronnen de benodigde hoeveelheid in het projectgebied overstijgt. Verder blijkt uit deze studie dat een gedeelte van de gebouwgebonden energievraag in het projectgebied zelf opgewekt kan worden. Dit is overigens geen vereiste, maar wel bevorderlijk voor het inperken van de energie die 'van buiten' moet worden geleverd. Verder is het invullen van de energievraag een onderdeel van de uitwerking van de verschillende plannen. Door de grondeigenaar van de oostkant van Entree, is eerder een uitgebreid energieconcept geselecteerd en vergund (warmte-koudeopslag (WKO)). Het is nog in onderzoek of hier koppelkansen zijn met andere bronnen/systemen. Tot slot vinden al gedurende langere tijd gesprekken plaats met Stedin over de ontwikkelingen in Entree. De uitbreiding van het transformatorstation op West 8 is daarvan een uitvloeisel. Hierbij is rekening gehouden met de energievraag van de nieuwe woningen, niet-woonfuncties en daarbij behorende voorzieningen zoals laadpalen in Entree.

16.38	Windhinder Rond de vele hoge gebouwen in Entree ontstaat windhinder, met levensgevaarlijke situaties tot gevolg. Helaas komen die op enkele plekken in het Stadshart ook al voor, dat zou toch een waarschuwing moeten zijn. In Entree zullen diezelfde ongewenste situaties vooral rond het stationsplein ontstaan, terwijl juist daar veel reizigers, voetgangers, en fietsers gebruik maken van de openbare ruimte. Daarbij komt nog de aanzienlijke schaduwwerking, zodat het stationsplein een onaangenaam tochtig en donker verblijfsgebied zal worden. Is er rekening gehouden met windhinder die gaat ontstaan rondom de aangrenzende bestaande bebouwing, vooral betreffende alle flats langs de Boerhaavelaan? In hoeverre is de windhinder verminderd door nergens in Entree hoger te mogen bouwen dan 70 meter?	Windhinder Ten behoeve van de MER Omgevingsprogramma Entree is op basis van het stedenbouwkundig model een effectstudie Windklimaat uitgevoerd. Doel van deze effectstudie was om het windklimaat binnen en tot een afstand van circa 400 meter inzichtelijk te maken. Uit de effectstudie blijkt dat de gebieden waar voor de ontwikkeling van Entree hogere kansen op windhinder zijn nu met de ontwikkeling van Entree per saldo kleiner zullen worden, zeker in de gebieden waar veel mensen te verwachten zijn. De verbetering is daarbij met name te vinden in de directe omgeving van het plangebied. Doordat ook in de huidige bebouwingssituatie het windklimaat veelal goed is, is er sprake van een beperkt positief effect op het aspect windhinder. Er is ook onderzocht waar en of sprake is van windgevaar. Uit de effectstudie blijkt dat er lokaal een tweetal kleine gebieden zijn waar er naar verwachting sprake is van een beperkt risico op windgevaar. Evenals in de huidige bebouwingssituatie is er nergens sprake van een gevaarlijk windklimaat. Doordat de gebieden lokaal en beperkt zijn en er alleen sprake is van een beperkt risico op windgevaar, is er sprake van een beperkt negatief effect op het aspect windgevaar. Voor de volledigheid nog het volgende: in het kader van de omgevingsvergunningen die moeten worden aangevraagd om te kunnen bouwen, zal bij gebouwen hoger dan 30 meter (waaronder ook hoogteaccenten) een windonderzoek moeten worden aangeleverd. Het is juist dat het stationsplein door toedoen van het huidige poortgebouw al schaduw kent. Dit zal niet veel verder afnemen, doordat de geplande mogelijke bebouwing wat afstand heeft tot het poortgebouw en is teruggebracht naar een maximale hoogte van 70 meter.
16.39	Participatie West 8 Volgens toezeggingen van het gebiedsteam Entree zou er nog een participatiebijeenkomst moeten plaatsvinden over Entree-bouwkavel West 8, o.a. om met participanten de invulling van dit Entree-deelgebied te bespreken (woningen/ scholen/ overige voorzieningen). Gaat deze bijeenkomst nog door, en zo ja, hoe verhoudt inbreng van participanten zich dan tot het Omgevingsprogramma? De inpassing van het Stedin-transformatorstation en een (nieuw?) KPN-gebouw vragen hier aparte aandacht.	De participatiebijeenkomst wordt nog op een nader moment in 2e helft van 2025 gepland. Tijdens de bijeenkomst worden de verschillende stedenbouwkundige varianten en de uitwerking openbare ruimte gepresenteerd. Omwonenden en geïnteresseerden kunnen hun reactie geven op de thema's zoals vastgesteld in het procesvoorstel Participatie: woningbouw- en voorzieningenprogramma, openbaar gebied, parkeren en verkeer en aansluiting op de omgeving. De inbreng van de participanten is op het niveau consulteren en speelt in op de invulling van de hierboven genoemde thema's.
16.40	Uitwerking openbare ruimte Vernomen is, dat het uitwerken van het schetsontwerp Openbare Ruimte naar een Definitief Ontwerp parallel aan het proces van het Omgevingsprogramma verloopt. Hoe wordt de onderlinge samenhang gewaarborgd, en is er	Het schetsontwerp (SO) zal uitgewerkt worden naar een voorlopig ontwerp (VO). Dat heeft een andere doorlooptijd dan het omgevingsprogramma. De onderlinge samenhang wordt geborgd doordat het VO zoals gebruikelijk een nader concrete uitwerking is van het SO (dat parallel aan het Omgevingsprogramma is uitgewerkt). De ontwerpen openbare ruimte worden getoetst aan het Omgevingsprogramma en daarmee de Ontwikkelvisie en Beeldkwaliteitsplan. Net zoals na het VO het

	inzake de uitwerking van de Openbare Ruimte nog enige vorm van participatie mogelijk?	DO een nader concrete uitwerking is van het VO. Op het moment dat het VO gereed is, wordt de omgeving uitgenodigd hierop te reageren (participatieniveau consulteren). Wanneer dat zal plaatsvinden is nu nog niet bekend.
16.41	Conclusie Entree is een groot en onzeker experiment, waarvan het slagen nog geenszins vaststaat. Dit Omgevingsprogramma geeft kaders om de ontwikkeling in goede banen te leiden. Veel komt neer op de uiteindelijke, gefaseerde uitwerking over circa twee decennia met veranderende in- en externe factoren. Langdurig monitoren en zonodig bijstellen blijft geboden om telkens te sturen naar de best haalbare resultaten. Betrek daarbij ook omwonenden en nieuwe bewoners van en werkers in Entree op cruciale momenten. Schrijf voor een nieuwe definitieve naam voor deze stadswijk een prijsvraag uit.	De gemeente is het eens met indiener dat langdurig monitoren en zo nodig bijstellen onontbeerlijk is bij een gebiedsontwikkeling als Entree, zie ook 16.16. De suggestie van indiener voor een nieuwe definitieve naam voor deze stadswijk zal worden meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen.
17.1 Fietzersbond	Indiener wijst eerst op het belang van duurzame mobiliteit vanwege: klimaat & milieu, verkeersveiligheid, gezondheid en leefbaarheid woonwijken. Bij inrichting van de stad: hanteren van STOP-principe bij vervoermiddelkeuze: eerst Stappen, dan Trappen, en Openbaar vervoer, en op de laatste plaats Personenauto De fiets is daarom onmisbaar voor een gezonde stad. Maar dan moet je die ook veilig èn met een veilig en prettig gevoel kunnen gebruiken. Er zijn veel typen fietsers waarbij beleid vooral gericht moet zijn op de zwakkere verkeersdeelnemers (ouders met kinderen, ouderen, ..) om zelfstandige mobiliteit mogelijk te maken. Daarbij zijn er vele zorgpunten, zoals • het stijgende aantal letselongevallen langzaam verkeer de laatste tijd ook bij ouderen op E-bikes en jongeren op Fatbikes, waarbij snelheid de grootste boosdoener is. • gemengd verkeer met auto's wordt steeds 'lastiger': • massa van auto's én van fietsen neemt toe • breedte van (personen-) auto's neemt toe • steeds minder ruimte voor veilig passeren	De gemeente is het eens met indiener over het belang van een duurzame mobiliteit. Dit is ook de reden dat het één van de uitgangspunten van de Ontwikkelvisie Entree is. In de Effectstudie Verkeer en Vervoer (bijlage 3 van de MER) is uitgebreid ingegaan op aspecten zoals verkeersveiligheid en parkeren. In tegenstelling tot hetgeen indiener aangeeft, betekent een lage(re) parkeernorm in Entree niet dat 'investeerders' minder in pandige parkeerplaatsen behoeven te realiseren en dat er meer auto's op de straat en in de bestaande wijk worden geparkeerd. In Entree zal het parkeren op de plots moeten worden opgelost en worden geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte aangelegd (zie verder 2.3).

	• daarom stijgt de behoefte aan vrijliggende fietspaden (géén fietsstroken), terwijl de CROW-richtlijnen hier nog geen rekening mee houden en het lijkt alsof "30 km/h" voldoende is • Voor het verdelingsvraagstuk bij wonen (ca. 0,45 miljoen leegstaand en 0,5 miljoen 2e huizen), zoekt men de oplossing vooral in het bouwen van extra woningen. Dat levert uiteindelijk ongewenst veel extra auto's en autoverkeer op, ten koste van verkeersveiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de wijk, en van de stad als geheel. Daarbij speelt ook dat de aangeboden lage parkeernormen, die geassocieerd worden met beperkt autobezit en autogebruik, averechts lijken uit te pakken: in feite betekent het dat de 'investeerders' minder inpandige parkeerplaatsen behoeven te realiseren. En er dus meer auto's op de straat en in de bestaande wijk worden geparkeerd. Dat wordt versterkt omdat - bij het ontbreken van parkeerregulering - vaak gekozen wordt voor 'op- of aan-de-straat-parkeren'.	
17.2	Indiener stelt dat in het ontwerp van de wens tot meer prioriteit en ruimte voor de fiets maar weinig terechtkomt. Integendeel: het lijkt erop dat de nieuwe en bestaande bewoners zich moeten opmaken voor een 'grootstedse aanpak' waarbij doorstroming van het autoverkeer de hoogste prioriteit heeft. Neveneffecten als lawaai, windhinder bij gebouwen, minder comfort en veiligheid voor fietsers en voetgangers, meer omlopen/ omfietsen, meer wachten ('verliestijden') lijken als vanzelfsprekend te moeten worden beschouwd.	In de Effectstudie Verkeer en Vervoer (bijlage 3 van de MER) is uitgebreid ingegaan op de kwaliteit van de langzaam verkeerverbindingen. Zoals onder 17.1 is aangegeven is één van de uitgangspunten voor Entree een duurzame mobiliteit. Dit betekent dat extra wordt ingezet op verplaatsingen te voet, per fiets en met het OV. Door het aanleggen van de stadsstraat ontstaan aan beide zijden fietspaden langs de Afrikaweg. Het oostelijk fietspad wordt verlengd over de A12 naar Rokkeveen als alternatief voor de huidige route met weinig kwaliteit via de Nelson Mandelabrug (roltrap/lift). Naast de drie bestaande onderdoorgangen worden twee gelijkvloerse oversteken gerealiseerd. De maaswijdte van het netwerk voor langzaam verkeer kent daardoor een verbetering; er hoeft minder ver omgelopen of met de fiets omgereden te worden om de Afrikaweg te kruisen. De routes worden directer. De barrièrewerking van de Afrikaweg voor langzaam verkeer vermindert door de twee extra oversteken. Ook binnen de verschillende plots van Entree komen er verbindingen naar de Afrikaweg, waardoor de stadsstraat goed bereikbaar is voor langzaam verkeer. Wel krijgt de Boerhaavelaan in plaats van aan beide zijden tweerichting fietspaden nog maar aan één zijde een fietspad. Dat geldt ook voor het Bredewater. Deze fietspaden worden echter wel breder, minimaal 4,00 meter, waardoor de hoge fietsintensiteiten in Entree kunnen worden opgevangen.

		Ten behoeve van de MER Omgevingsprogramma Entree is op basis van het stedenbouwkundig model een effectstudie Windklimaat uitgevoerd. Doel van deze effectstudie was om inzicht te krijgen in het windklimaat binnen en tot een afstand van circa 400 meter inzichtelijk te maken. Uit de effectstudie blijkt dat de gebieden waar er hogere kansen op windhinder zijn, deze per saldo kleiner worden, zeker in de gebieden waar veel mensen te verwachten zijn. De verbetering is daarbij met name te vinden in de directe omgeving van het plangebied. Er is ook onderzocht waar en of sprake is van windgevaar. Uit de effectstudie blijkt dat er lokaal een tweetal kleine gebieden zijn waar er naar verwachting sprake is van een beperkt risico op windgevaar. Evenals in de huidige bebouwingssituatie is er nergens sprake van een gevaarlijk windklimaat. Voor wat betreft het aspect geluid wordt verwezen naar 2.1. De door indiener genoemde neveneffecten als lawaai, windhinder bij gebouwen, minder comfort en veiligheid voor fietsers en voetgangers, meer omlopen/omfietsen en meer wachten kan de gemeente gelet op het bovenstaande niet plaatsen.
17.3	De plannen rond de Stadsstraat/ Afrikaweg rusten op twee gedachten: 1) Enerzijds woningbouw, door aantal voormalige kantoorgebouwen om te vormen tot woonflats en aan te vullen met nieuwbouw. 2) Anderzijds de voortzetting van de Afrikaweg als belangrijkste centrale auto-ontsluiting voor Zoetermeer. Die twee gedachten zijn onverenigbaar: een zeer drukke weg die, ondanks de lagere maximumsnelheid van 50 km/h, nog steeds de functie van stroomweg voor autoverkeer heeft kan niet tegelijkertijd een “woonstraat” zijn waar het prettig vertoeven is. In zo’n situatie komen “duurzame samenleving” en “de menselijke maat”, met aspecten als leefbaarheid, verkeersveiligheid en gezondheid te veel in het gedrang. Kennelijk is indertijd voor het 'basisplan' uitgegaan van de aanname, dat het autogebruik zodanig zou verminderen, dat er op de Afrikaweg in de toekomst een woonstraat zou kunnen ontstaan. In feite betekent dat er nieuwe woningbouwplannen voor de Entree moeten komen, waarbij de verkeersfunctie van de Afrikaweg in voldoende mate behouden blijft. Dat kan	De gemeente is het niet eens met de stelling van indiener dat de plannen voor de stadsstraat en Entree onverenigbaar zijn. Er is indertijd – in tegenstelling tot wat indiener aangeeft – in het basisplan niet uitgegaan van een aanname van vermindering van autogebruik. In de verkeersonderzoeken die ten grondslag liggen aan de Effectstudie Verkeer en Vervoer is uitgegaan van dezelfde uitgangspunten. De doorstroming op de Afrikaweg blijft ook na ontwikkeling van Entree voldoende. Het V-MRDH-model laat ook voor het maximumalternatief voldoende doorstroming zien op de Afrikaweg voor de ochtend- en avondspits. Dit wordt ook ondersteund door de vissim-studie (een visueel hulpmiddel voor het kwantificeren van verkeerspatronen) voor het maximumalternatief, waarin de wachtrijen niet terugslaan naar andere kruispunten. De suggestie van indiener dat sluipverkeer is te verwachten vanwege onvoldoende verkeersfunctie van de Afrikaweg deelt de gemeente niet. De gemeente ziet ook geen aanleiding om te komen tot andere woningbouwplannen voor Entree.

	de wijken Driemanspolder en Meerzicht veel problemen met "sluipverkeer" besparen. Het ligt dan waarschijnlijk voor de hand om het maaiveld als verblijfs- en leefgebied te kiezen, en na te gaan welk deel van de (auto-)verkeersafhandeling van de kavels op het hoge niveau kan worden afgewikkeld. Dat laatste dient ter ontlasting van de 'buitenstraten' Bredewater en Boerhaavelaan die dan met ruime, dubbele (= aan twee zijden), tweerichtings-fietspaden een meer integrale, 'open' en vooral ook groene opzet van de kavels mogelijk maken. Dat zal de Entree - die in de huidige opzet een nogal kazerneachtig karakter heeft - dan ook beter kunnen verbinden met de aangrenzende wijken.	
17.4	Kritische opmerkingen t.a.v. fietspaden en routes in het huidige Omgevingsprogramma Entree Er wordt gesproken over een groene golf voor auto's vanuit duurzaamheidsoogpunt (sic!). Dat schetst de voorliggende Entree-plannen ten voete uit. Helaas zijn, net als in de eerdere Entree/Stationsplannen, niet de fietser en de voetganger als uitgangspunt genomen, maar de auto. Het resultaat is dat bestaande fietsverbindingen niet versterkt, maar juist verzwakt worden. De nieuw toegevoegde paden zullen getalsmatig in meters fietspad een positief beeld geven, maar de praktijk zal anders zijn door omwegen en hoogteverschillen, en wachttijden. Enkele details [zie volgende] [gebruikte afkortingen: {nr} = pagina nummer in ontwerp ontwikkelvisie Entree; Fp = (vrijliggend) fietspad; 2-ri = (in) 2 richtingen; v+f = voet+fiets; HO = hoog niveau (Afrikaweg ca.7m); MA = maaiveld niveau Bredewater en Boerhaavelaan]:	De gemeente is het niet eens met de stelling dat de auto als uitgangspunt is genomen. Juist door van de Afrikaweg een stadsstraat te maken, het openbaar gebied voor voetgangers en fietsers toegankelijker te maken, het parkeren ondergronds te laten plaatsvinden en in te zetten op deelmobiliteit, wordt ingezet op een shift in modaliteiten. Ook de stelling dat de nieuw toegevoegde fietspaden in meters een positief beeld geven, maar dat de praktijk anders zal zijn, deelt de gemeente niet. In de Effectstudie Verkeer en vervoer is dit nader onderzocht en onderbouwd. Als gevolg van hoogteverschillen in het maaiveld (Afrikaweg ligt hoger) en grote infrastructuur in de omgeving van Entree op maaiveld (RandstadRail, A12) is het overigens evident om met de fiets hoogteverschillen te moeten overbruggen. De term "groene golf" zoals gehanteerd in de Ontwikkelvisie is nader beschouwd minder goed gekozen. Het gaat er vooral om dat met technologische ontwikkelingen verkeerslichten slimmer kunnen worden afgesteld (i-VRI), zodat (auto) verkeer minder hoeft te stoppen, op te trekken of hoeft te wachten. Dit heeft een gunstig effect op de uitstoot. De Ontwikkelvisie wordt hier op aangepast.
17.5	p. 96. Centrumstraat / Afrikaweg fietsverbinding van MA naar HO, tevens v+f toegang tot stadsstraat, tevens langzaamverkeers-verbinding Meerzichtlaan Jul.v Stolberglaan problemen: te steil voor gewone fietser, te hoge snelheid naar beneden. Zie ook	De opgang van het Stationsplein naar Afrikaweg is niet geschikt voor fietsers in het schetsontwerp. Wel kunnen fietsers via een fietsgeul met de fiets aan de hand het hoogteverschil overbruggen (zie blz. 88 van de Ontwikkelvisie).

	foto op p. 88 voor een beeld van hoogteverschil en hellingsgraad. Grote omrijfactor om per fiets 'op pad te gaan; te smal voor een straat met winkels, fietsonvriendelijk, grote kans op conflicten. Te korte afstanden tot hogere bebouwing [windhinder ook bij afstand van 15 m mogelijk], nodigt juist niet uit tot fietsgebruik	Als gevolg van de nieuwe fietsroute vanuit Rokkeveen over de A12 langs de Afrikaweg veranderen fietsroutes. Richting Meerzicht zal het meeste fietsverkeer de zuidelijke oversteek gebruiken en is geen sprake van een omweg. Richting Driemanspolder is tussen Oost 1 en Oost 2 een fietspad aangegeven dat direct aansluit richting het Arianepark en Clauslaan. Er is geen sprake van omrijden voor fietsers. De Centrumstraat heeft een breedte van 20 meter, waarbij een fietsroute goed is in te passen. Hoe de fietsroute precies wordt ingepast wordt in het voorlopig ontwerp verder uitgewerkt. Belangrijk daarbij is, dat fietsers en voetgangers elkaar niet in de weg mogen zitten. Met betrekking tot het aspect windhinder wordt verwezen naar 16.38.
17.6	P. 86, 88. Boerhaavelaan 30 kmh, een (vrijliggend) fietspad vereist: 2-richtingen (vrijliggend) fietspad aan beide zijden. Problemen: De zoetermeerse stoep (1,5 m) naast plint/bouw van 15 m hoog: kans op windhinder + unheimisch gevoel. Uitgang station gaat voor voetgangers via zone voor alle verkeer (shared space? dan geen auto's toelaten!) naar enorme trap naar 'hoog'.	Er is binnen de CROW-richtlijnen niet opgenomen dat bij een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u een 2 richtingen-fietspad aan beide zijden van de rijbaan nodig is. Standaard is in de CROW-richtlijnen opgenomen om bij dergelijke gebiedsontsluitingswegen minimaal fietsstroken toe te passen. Het fietspad dat zal worden aangelegd, biedt meer comfort en veiligheid dan volgens de CROW-richtlijnen nodig is. Een van de zeven essenties van de Ontwikkelvisie is het hanteren van de menselijke maat. Bij de uitwerking van de panden worden daarvoor diverse ingrepen toegepast om ervoor te zorgen dat de toekomstige bouwvolumes de voorbijganger op straat niet letterlijk en figuurlijk overschaduwen. Hoogteaccenten worden voorzien van een eigen onderbouw (plint en sokkel) waarbij het eigenlijke hoogteaccent iets terug ligt vanaf de openbare ruimte. Dit levert een positieve bijdrage aan het beperken van schaduw en windhinder. Zie voor meer over windhinder 17.2. Een zorgvuldige uitwerking van deze plint en de aangrenzende openbare ruimte zijn randvoorwaardelijk voor het laten ontstaan van stedelijke reuring aan de plinten enerzijds en een prettige luwe woonomgeving aan de buitenstraten en dwarsstraten anderzijds. Cruciaal daarin is het zorgen voor voldoende entrees en voordeuren rondom het blok, waardoor gesloten straatwanden en onbenutte openbare ruimte worden voorkomen. Samen dragen deze bij aan het opbreken van de totale lengte van de stedelijke blokken in herkenbare en bruikbare onderdelen die aansluiten bij de menselijke maat en schaal. Ook in de uitwerking van het profiel van de stadsstraat zal het ontwerp van de trottoirs uitnodigen tot verblijf en in maat en schaal een prettige overgang vormen tussen de grote lineaire structuren zoals de rijbanen en bomenlanen van de stadsstraat. Het stationsplein moet in de vervolgfase nog verder worden gedetailleerd. Autoverkeer blijft nodig, o.a. voor veilig kunnen lussen van logistiek verkeer en voor een goed alternatief voor hulpdiensten en calamiteiten. De snelheid van het autoverkeer is hierbij een aandachtspunt.
17.7	In de bijgestelde plannen is de ventweg op de Afrikaweg vervallen. Dat betekent dat de toegang tot de woningen per auto alleen nog via het maaiveld zal kunnen plaatsvinden, met extra kans op conflicten met	Er blijft nog steeds een dubbele fietsstructuur bestaan: een fietspad aan de Afrikaweg en een langs Boerhaavelaan en Bredewater. Fietsers kunnen dus de woningen van 2 zijden benaderen. Daarnaast zal het fietsverkeer zich over de parallelle routes verdelen, afhankelijk van de bestemming. Zie verder 17.2.

	voetgangers + fietsers. In de huidige situatie zijn Boerhaavelaan en Bredewater gebiedsontsluitingswegen, elk met vrij liggende fietspaden aan beide zijden van de weg. Dat lijkt misschien overdreven, maar die fietspaden ontsluiten de toegangen tot de wijken Driemanspolder en Meerzicht en geven verbinding in zuidelijke richting naar station Zoetermeer en Rokkeveen (via de Mandelabrug) en naar Voorweg, Stadshart en andere wijken in noordelijke richting. Die dubbele paden zijn nodig vanuit verkeersveiligheid, om het aantal oversteken te beperken, en het fietsgebruik aantrekkelijker te maken, maar ook vanwege de capaciteit. Er wordt - gelukkig - ook veel gebruik van gemaakt door fietsende scholieren, al dan niet begeleid.	
17.8	P. 74. Fietspad (hoog niveau) noord-west (bij Abdissenbos). Een (te) geïsoleerd stukje fietspad met (te) steile opgangen.	Dit fietspad is bedoeld zodat West 8 van twee zijden bereikbaar is. Daarnaast heeft dit fietspad ook een alternatieve functie om vanaf (het tunneltje van) het Abdissenbos richting bouwblokken ten zuiden van Meerzichtlaan te komen vanwege het vervallen van de oostelijke fietsoversteek rotonde Meerzichtlaan. Zie ook 16.27.
17.9	P. 74. Fietspad (hoog niveau) zuid-west. 2 te steile opgangen bij Bredewater en Meerzichtlaan + 2 voetgangers- oversteken naar oostzijde niet bestemd voor fietsers !!	De fietsstructuur met fietspaden is zo gesitueerd dat daarmee de grote fietsstromen kunnen worden gefaciliteerd. Het voetpadennetwerk kent altijd een grotere fijnmazigheid. Daar zijn ook de oversteken naar Driemanspolder op afgestemd.
17.10	P. 74. Fietspad (hoog niveau) oost met 2 te steile opgangen bij van Leeuwenh. en Boerh.-Arianepark; dit is tevens fietspad over de A12 heen. Een "Fietsbrug" zonder enige beschutting. Niet acceptabel, vergelijk de overkapte Mandelabrug. Die moet - incl. liften en roltrappen - beschikbaar blijven voor gewone fietsers, begeleid fietsen, etc.	De hellingbanen voor fietsers hebben genoeg lengte om te voldoen aan de ontwerprichtlijnen. De hellingbanen van de fietspaden in de dwarsstraten voldoen voor het grootste deel aan de geadviseerde percentages door Fietsberaad/CROW. Een aantal hellingen zijn steiler dan geadviseerd, zoals de helling aan de noordzijde van de ontwikkeling aan het Abdissenbos, maar er is altijd een alternatieve route beschikbaar die wel een acceptabel hellingspercentage heeft. Over de opmerking van indiener met betrekking tot de fietsbrug zonder beschutting wordt opgemerkt dat het ontwerp van de fietsbrug nog niet is uitgewerkt. In deze fase van het project wordt er voornamelijk gesproken over de locatie van de verbinding en de samenhang met andere projecten. Het uitwerken van eisen aan deze verbindingen volgt in een latere fase. Hierbij komen dan ook de eisen aan de orde op het thema comfort.
17.11	P. 75-77. profielen AA Fp HO-west b = 3,6m (smal) en ligt te dichtbij (op slechts 10 meter van) hoge bebouwing. Tevens windhinderproblemen met de O-W-dwars-'gaten'. Fp HO-	Het fietspad aan de westzijde van de Afrikaweg is vooral bedoeld ter ontsluiting van de bouwblokken en om de oversteken over de Afrikaweg te bereiken. Het fietspad heeft dan ook vooral een ontsluitende functie voor Entree en slechts een beperkte functie als wijkverbinding tussen Driemanspolder en

	oost b = 4,5m (matig/smal, zeker voor een toekomstig “snelfietspad”, ook op slechts 10m van hoge bebouwing en O-W-dwarsgaten’. profiel BB Boerhaavelaan slechts één 2ri-Fp van 4m breed op slechts 6m van hoge bebouwing en doorkruist door vele auto-uitritten. En: geen tussenberm met (vracht)autoparkeren. Zeer ongewenst i.v.m. afdekingsgevaar, zonder uitwijkmogelijkheid. Minstens 1,5m tussenruimte tussen een 1-ri-Fp en weg nodig; eigenlijk > 3m wenselijk tussen 2ri Fp en weg: denk ook aan uitritten, zijwindvlagen; voetpad vlak langs hoge bebouwing profiel CC Bredewater slechts één 2ri-Fp van 4m en slechts 1m tussenstrook met autoparkeren, voetpad slechts 2,5m, andere voetpad < 7m vanaf hoge bebouwing ! profielen AA BB niet uitnodigend om fiets te gebruiken vanuit Entree, terwijl we er toch van uit mogen gaan dat dat wel de bedoeling was. Vanuit de woning zou je ‘als vanzelfsprekend’ eerst voorbij je fiets komen om 'naar buiten te gaan'.	Meerzicht. Daarmee voldoet dit fietspad aan de CROW-richtlijnen, aangezien het een breedte heeft van 3,5 meter. Het fietspad aan de oostzijde van de Afrikaweg voldoet met een breedte van 4,5 meter aan de inrichtingskwaliteit als Metropolitane fietsroute van de MRDH. De fietspadbreedte van 4,00 meter op de Boerhaavelaan past binnen de CROW-richtlijnen bij een verwachte fietsdruk van 150 –350 fietsers per uur. Een breedte van 4,00 meter is daarnaast al breder dan de meeste 2-richtingen fietspaden in Zoetermeer. Gebruikelijk is daarbij 3,5 meter. Verder wordt een tussenberm van minimaal 3,00 meter tussen fietspad en rijbaan aangelegd, waardoor sprake is van voldoende breedte van de tussenberm. Wel kan deze voor logistiek worden gebruikt. In de verdere uitwerking wordt wel rekening gehouden dat er voldoende zicht blijft voor automobilisten op het fietsverkeer. Zie voor windhinder 17.2 en voor de afstand tot bebouwing 17.6. De gemeente verwacht met de hierboven toegelichte uitgangspunten en het feit dat deze voldoen aan de CROW-richtlijnen, dat bewoners en gebruikers van voorzieningen in Entree wel veel van de fiets gebruik zullen maken.
17.12	{ } ombouw rotonde Bredewater - Meerzichtlaan ook hier weer de ongewenste effecten van de Stadsstraat: v+fi moeten omwegen en extra blootstelling aan autoverkeer voor lief nemen om de doorstroming van het (extra, nieuwe) autoverkeer niet in gevaar te brengen.	Zie 16.27.
17.13	Fietspad langs en ook fietspad parallel aan A12: plaatselijk zeer veel windhinder verwacht door hoge bebouwing op korte afstand.	Aan de zuidzijde van het gebied, bij de overbouwing van de A12, is het windklimaat in de bestaande situatie al minder gunstig (matig voor doorlopen, plaatselijk net slecht, kwaliteitsklassen D en E). Hier is onder de Nelson Mandelabrug lokaal ook een beperkt risico op windgevaar vastgesteld. In de nieuwe situatie zal bij de oostelijke beëindiging van de bebouwing langs de A12 een nieuw gebied met een matig windklimaat voor doorlopen ontstaan. Op het dek van de bebouwing aan de zuidwestzijde is het windklimaat in de opening tussen de gebouwen en aan de zijde van de Afrikaweg matig voor doorlopen. Hierbij is aan de zijde van de Afrikaweg lokaal net sprake van een beperkt risico op windgevaar. Het gebiedje met een slecht windklimaat voor doorlopen naast het gebouw aan de noordzijde van de Nelson Mandelabrug wordt iets groter, waarbij er nu een zeer klein gebied met een beperkt risico op windgevaar wordt verwacht. Het windklimaat is hier echter niet wezenlijk anders dan in

		de huidige bebouwingssituatie. Evenals in de huidige bebouwingssituatie is er nergens sprake van een gevaarlijk windklimaat. Zoals in 17.10 is aangegeven is het ontwerp van de fietsbrug nog niet uitgewerkt. Het uitwerken van eisen aan deze verbindingen volgt in een latere fase. Hierbij komen dan ook de eisen aan de orde op het thema comfort.
17.14	Maaiveld natuurlijke niveau voor de fietser; overkapte oversteek A12 met liften en roltrappen blijft noodzaak, zodat altijd een lawaai-vrije, veilige en comfortabele interwijk-fietsverbinding beschikbaar is.	Zoals in 17.10 is aangegeven zal de wijze waarop het comfort voor de fietsers wordt geborgd op deze toekomstige oversteek op een later moment worden uitgewerkt. De gemeente zet hierbij wel in op een fietsroute/brug via de Afrikaweg. Door de natuurlijke hoogteverschillen in het gebied kan relatief eenvoudig hoogte worden overwonnen. Naast comfort zijn er ook andere aspecten die een rol spelen bij dergelijke keuzes, zoals architectuur, stedenbouw, omliggende projecten en kosten.
18.1 De Raad bouwontwikkeling	Reactie op Ontwikkelvisie bladzijde 12, en hoofdstuk 4.4 Indiener stelt dat zij niet op de grond van derden gaan ontwikkelen. Indien de eigenaar van het hotel op termijn plannen heeft voor een transformatie of herontwikkeling, dan dient het hotel rekening te houden met de dan vastgestelde ontwikkeling van Entreepoort 2c en 3. Op de plankaart van bladzijde 12 en 22 wordt bij de kavel van Entreepoort 2c en 3 ook het hotel betrokken, terwijl het hotel niet bij de ontwikkeling van Entreepoort 2c en 3 hoort. Het bestaande hotel valt niet binnen de ontwikkeling van Entreepoort 2c en 3.	De Ontwikkelvisie geeft de concrete uitwerking weer van de visie en ambities voor Entree en staat los van kadastrale gegevens. De gemeente gaat er ook niet vanuit dat indiener op grond van derden zal ontwikkelen. De ontwikkeling van Entreepoort kan gefaseerd worden uitgewerkt. De transformatie van het bestaande hotel behoort tot de mogelijkheden, maar is met de Ontwikkelvisie nog niet planologisch verankerd. Wel is hier een integraal beeld geschetst. De Spelregelkaart - in samenhang met de ontwerpprincipes in de ontwikkelvisie en de beleidsregels m.b.t. Entreepoort in het Omgevingsprogramma - zijn leidend voor de ontwikkeling in dit deelgebied. Voor het deelgebied Entreepoort zal de beeldkwaliteit en de principes daarvoor later worden uitgewerkt. Indien Entreepoort 2c en 3 eerder worden gerealiseerd (binnen de mogelijkheden van de Ontwikkelvisie) zal dit randvoorwaardelijk zijn voor de ontwikkeling van de hotelkavel.
18.2	Ontwikkelvisie Hoofdstuk 5.8 In de Ontwikkelvisie wordt in hoofdstuk 5.8 'Logistiek' met een themakaart de logistieke routes aangeduid (pag. 64). De opstelruimte laden en lossen staat bij entreepoort 2c + 3 voor het hotel geplaatst. Dit kan veel overlast veroorzaken. Wanneer Entreepoort 2c en 3 een eigen logistieke hub krijgen kan deze niet bevoorradat worden via de buitenstraten omdat die niet aansluit op de ontwikkelkavels. Dan zouden pakketdiensten dus altijd over het voetgangerspad moeten om de logistieke hub te kunnen bereiken. Dit is onveilig en niet realistisch. Daarbij zijn de commerciële faciliteiten niet goed logistiek bereikbaar voor het laden en lossen aangezien zij of om	De kaart logistiek geeft de principes weer voor de logistieke routes en niet de precieze ligging. Het principe rondom Entreepoort is dat sprake is van een logistieke route voor het geheel, dus niet alleen de potentiële ontwikkelingen maar ook voor het bestaande hotel. In de verdere ruimtelijke en technische uitwerking van de bebouwing en de openbare ruimte rondom Entreepoort zullen de precieze ligging van de logistieke routes/zones en de positie en afmetingen van de laad- en losplekken worden bepaald. Dit geldt ook voor de afvalinzameling.

	het hotel heen moeten lopen of over het stationsplein moeten. Ook is het niet efficiënt om je afvalinzameling en laden en lossen op dezelfde plek te plaatsen voor de drukte. Bovendien houdt de buitenstraat op de afbeelding op pagina 64 voor het hotel op terwijl zich aan de kopse zijde van Entreepoort 3 een ingang van de parkeergarage bevindt. Hier zal de buitenstraat doorgetrokken moeten worden tot aan de parkeergarage. Wij verzoeken de logistieke routes dicht bij de juiste voorzieningen te leggen, waardoor het logischer en beter bereikbaar is.	
18.3	Ontwerp nota maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels Hoofdstuk 3.7 In de Ontwikkelvisie zit een tegenstrijdigheid met het document 'ontwerp nota maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels' in hoofdstuk 3.7 'Laden en Lossen' waarin beschreven staat dat de initiatiefnemer verplicht is om 1 laad-en-losplaats per 50 woningen te realiseren.	In paragraaf 3.7 staat beschreven: <i>"Ruimtelijk en programmatisch is in Entree het inpandig oplossen van laad- en losplaatsen niet mogelijk en mag plaatsvinden in het openbaar gebied. In het buitenruimte ontwerp van Entree wordt ruimte voor deze logistieke functie expliciet aangegeven. De ontwerpprincipes hierover staan beschreven in de Ontwikkelvisie Entree."</i> In de Nota Maatwerk Parkeernormen Entree zijn twee mogelijkheden om het laden en lossen op te lossen. De grondeigenaar kan net zoals bij de parkeernormen kiezen: of uit te gaan van het bestaande beleid (1 laad-losplek inpandig per 50 woningen) of het oplossen in de openbare ruimte met de spelregels uit de Ontwikkelvisie. Er is dus geen sprake van tegenstrijdigheid.
18.4	Ontwikkelvisie Hoofdstuk 4.4 Met de binnentuin op het dak van het plintgebouw, hoe sluit die (in hoogte) aan op de Afrikaweg als die percelen niet onze eigendom is? Indiener geeft aan niet op percelen van derden te gaan ontwikkelen. Ook zal er een aansluiting op het poortgebouw gemaakt moeten worden? Hoe wordt hiermee omgegaan?	Het Omgevingsprogramma Entree schetst de ontwikkelmogelijkheden binnen het plangebied. Deze mogelijkheden zijn niet evenredig aan de verschillende kaveleigendommen, maar schetsen de mogelijkheden voor de toekomstige ontwikkelingen. De wijze waarop de aansluitingen worden gemaakt is onderdeel van verdere uitwerking. Daar kan op dit moment nog geen concrete uitspraak over worden gedaan.
18.5	Ontwikkelvisie Hoofdstuk 4.4 Voor de haalbaarheid voor de ontwikkeling op de kavels Entreepoort 2c en 3 is het efficiënter om het plintgebouw hoger te maken zodat dit direct dient als geluidsscherm voor het achterliggende gebied. Bij een 2 laagse plint zal er tussen de hoogteaccenten alsnog een (duur) bouwkundig geluidsscherm gerealiseerd moeten worden. Indiener stelt	In de Ontwikkelvisie is in de spelregelkaart al de mogelijkheid opgenomen om de plint tussen de hoogte accenten op te trekken naar 20 meter hoogte (zie pagina 30). Op pagina 55 wordt dit nog verder benoemd bij de laatste bullit onder "compositie van de accenten" waar wordt gesteld: "Aanvullende maatregelen boven het plintgebouw om verdere geluidsbelasting te voorkomen kunnen in het gebouwoontwerp worden meegenomen middels een geïntegreerd geluidsscherm of via zogenoemde "vleugels" of een volledige opbouw van maximaal 4 bouwlagen boven op het plintgebouw, zodanig dat dit geen afbreuk doet aan de beleving van de compositie afzonderlijke torens".

	voor om het plintgebouw te verhogen zodat dit direct dient als geluidsscherm	
18.6	Ontwikkelvisie spelregelkaart Op de kavel van Entreepoort 3 is op de hoek tegen de snelweg aan een hoogte accent benoemt van maximaal 50 meter. Voorstel van indiener luidt om dit te verhogen naar 60 meter zodat dit beter past in de lijn van de torens langs de snelweg en het aftrapt vanaf de snelweg naar binnen.	Het hoogteaccent van maximaal 50 meter naast het poortgebouw is iets lager dan het poortgebouw zelf. Hiermee is een betere aansluiting mogelijk op dit beeldbepalende gebouw en vormt het een betere overgang naar de hogere bouwdelen in deze strook. Daarnaast zal een hogere bouwhoogte leiden tot meer schaduwwerking op het stationsplein, hetgeen niet wenselijk is. Het voorstel van indiener wordt daarom niet overgenomen.
19.1 Van Reisen Bouwmanagement, namens Golden Tulip hotel en woongebouw Kinderen van Versteegplein	Indiener zegt een kritische doch opbouwend bedoelde zienswijze te hebben ingediend. Indiener onderschrijft het belang van een toekomstgerichte gebiedsontwikkeling van het Entreegebied, maar constateert tegelijkertijd dat het huidige ontwerp op een aantal wezenlijke punten tekortschiet in de belangenafweging en het participatieproces. De betreffende gebouwen vervullen een duidelijke stedelijke functie in verblijfstoerisme, wonen en zakelijke ontvangst. Desondanks is de eigenaar van deze percelen gedurende het gehele planproces niet als stakeholder betrokken. Wij verzoeken de gemeente dringend om deze zienswijze als aanleiding te nemen om alsnog het gesprek met ons aan te gaan en onze positie als stakeholder te erkennen. Indien dat achterwege blijft, zien wij ons genoodzaakt om bij definitieve vaststelling formeel bezwaar te maken. Zo ver hoeft het wat ons betreft echter niet te komen. De belangrijkste bezwaren en aandachtspunten van indiener zijn hierna opgenomen.	Gemeente neemt kennis van de opvatting van indiener dat het ontwerp van Entree tekortschiet in de belangenafweging en het participatieproces. De gemeente ziet de eigenaar van de percelen als een belangrijke stakeholder in het gebied en staan altijd open voor overleg. Wel wijst de gemeente indiener erop dat bij het instrument programma, dat het Omgevingsprogramma Entree is, wettelijk gezien geen mogelijkheid bestaat tot het indienen van bezwaar. In de volgende antwoorden reageert de gemeente op de belangrijkste zienswijzen en aandachtspunten.
19.2	<i>Geen of onvoldoende participatie</i> - Geen uitnodiging voor participatiemomenten, ondanks directe ligging in het plangebied. - Nergens benoemd als gebiedspartij of belanghebbende in verslagen of besluitvorming.	De gemeente herkent zich niet in de stelling van indiener dat de eigenaar van de percelen niet zou zijn betrokken in het proces. Er hebben meerdere gesprekken plaatsgevonden met de eigenaren van de percelen. In het laatste overleg op 12 december 2024 is een presentatie gegeven over de Ontwikkelvisie en het Omgevingsprogramma. Daarnaast zijn vertegenwoordigers van het hotel aanwezig geweest in het participatietraject bij de Ondernemerstafel op 16 oktober 2024 en is daarvoor ook een aparte uitnodiging verstuurd. Tijdens de bijeenkomst van 16 oktober is toegelicht welke participatiemomenten

	- Dit is in strijd met de uitgangspunten van de Omgevingswet en het participatiebeleid van de gemeente.	er zijn en op welk moment. Daarnaast is er uitgebreid gecommuniceerd over de participatiemomenten via nieuwsbrieven, sociale media en website. Gelet op het bovenstaande is er volgens de gemeente geen strijd met de uitgangspunten van de Omgevingswet en het participatiebeleid van de gemeente. De gemeente ziet de eigenaar van de percelen als een belangrijke stakeholder in het gebied en staan altijd open voor overleg. De Ontwikkelvisie geeft de kaders mee waarbinnen de eigenaar van het perceel naast het hotel een ontwerp dient te maken. De Ontwikkelvisie is dan ook geen ontwerp. Bij de verdere uitwerking zal eigenaar van hotel op bepaalde momenten worden geïnformeerd en betrokken.
19.3	<i>Hoogbouwaccenten direct naast het hotel en woningen</i> - Geplande bouwhoogtes van 75-90 meter zullen het hotel en woongebouw insluiten, zichtlijnen ontnemen en zonlicht beperken. - Geen enkele compenserende maatregelen of overleg over mitigerend. - Beïnvloedt verblijfskwaliteit, uitstraling en marktpositie van het hotel.	De Ontwikkelvisie Entree geeft ter plaatse van de kavels 2c en 3 aan dat de maximale hoogtes kunnen variëren tussen de 20 meter en maximaal 35, 50, 60 en 70 meter voor de hoogteaccenten. De hoogtes tussen de 75 en 90 meter die indiener aangeeft, zijn dus niet mogelijk. De spelregelkaart geeft de maximale ontwikkelmogelijkheden weer. Bij de verdere uitwerking van dit gebied, zal dit meer concreet worden uitgewerkt. Onderdeel van die uitwerking is het functioneren van het hotel waarbij o.a. ook gekeken wordt naar zaken als de verblijfskwaliteit en de bezonning. Het deelgebied Entreepoort heeft een ander ontwikkeltraject dan Entree Midden en zal later worden uitgewerkt tot specifieke principes en bijbehorende beeldkwaliteitsregels in het BKP. In dat ontwikkeltraject zullen we u als belanghebbende ook betrekken.
19.4	<i>Laden en lossen geconcentreerd rondom hotel en woningen</i> - Logistiek voor voorzieningen, horeca en bewoners is geconcentreerd rondom het Kinderen van Versteegplein. - Geen aparte zones of verkeersscheiding voor hotelfuncties of bestaande woningen. - Dit leidt tot verkeershinder, rommeligheid, aantasting verblijfsklimaat en operationele hinder. - Cumulatieve overlast is niet onderzocht in MER of andere planstukken.	Voor wat betreft het laden en lossen wordt verwezen naar de beantwoording onder 18.2. In aanvulling daarop merkt de gemeente op dat het gedeelte van de openbare ruimte rondom Entreepoort nog verder zal worden uitgewerkt, tezamen met de eigenaar van het hotel en Entreepoort 2c en 3. In dat verdere ontwerp zullen ook de thema's die indiener aanhaalt worden meegenomen. Aangenomen wordt dat de indiener met cumulatieve overlast doelt op het laden en lossen. Dit heeft inderdaad geen deel uitgemaakt van de MER, aangezien dit geen onderwerp is wat als milieueffect in het kader van een milieueffectrapportage wordt beschouwd. Dat neemt niet weg dat er een goede uitwerking moet plaatsvinden van het laden en lossen. Zoals aangeven wil de gemeente dit in samenspraak met o.a. Golden Tulip doen.
19.5	<i>Functiedruk en onzekerheid over hotelkavel</i> - In beleidsdocumenten wordt de wens uitgesproken om monofunctionele kavels (zoals hotels) te transformeren. - De hotelkavel wordt niet uitgezonderd, waardoor juridische onzekerheid ontstaat over het voortbestaan van de functie.	In de Ontwikkelvisie Entree staat inderdaad dat in de opzet van de herontwikkeling van het deel Entreepoort rekening gehouden wordt met een mogelijke transformatie van de kavel van het bestaande hotel. Tegelijkertijd zijn in de spelregelkaart op pagina 30 van de Ontwikkelvisie ter plaatse van het hotel geen vlakken of aanduidingen opgenomen, zoals maximale bouwhoogte, die directe aanleiding kunnen geven om 'over' het hotel heen te bouwen.

		Op dit moment geldt op de locatie nog altijd de bestemming Gemengd – 1 waarbinnen een hotel mogelijk is op grond van het (tijdelijk deel) van het Omgevingsplan. Het Omgevingsprogramma Entree en onderliggende beleidsdocumenten wijzigen deze bestemming niet en bestaande rechten worden niet ingeperkt. Het Omgevingsprogramma is (in samenhang met de Ontwikkelvisie Entree) in essentie bedoeld om de doelen en ambities voor Entree te beschrijven en de kaders vast te leggen waar de ontwikkelingen aan worden getoetst. Daar waar mogelijk wordt dus ontwikkelruimte gegeven, maar dwingt het niet af dat de ontwikkeling plaats moet vinden.
19.6	<i>Geen ontwikkelruimte voor bestaande eigendommen</i> - Geen mogelijkheden tot optopping, uitbreiding of integratie van het hotel in nieuwe bebouwing voorzien. - Dit staat in contrast tot de ruime ontwikkelruimte voor omliggende partijen	De ontwikkelruimte die omliggende partijen wordt geboden, is gericht op transformatie van hun gronden waarmee invulling kan worden gegeven aan de ambities van Zoetermeer om hier woningen (en voorzieningen) te realiseren. Om die reden krijgen zij deze ruimte geboden. De gemeente ziet ook kansen op het perceel van het hotel in relatie tot omliggende ontwikkelingen, waarbij al dan niet sprake zou kunnen zijn van aansluiting van het bestaande hotel op de voorgestelde ontwikkelingen, dan wel een variant transformatie of sloop-nieuwbouw van het hotel. Op pagina 54/55 van de Ontwikkelvisie Entree staat dit in beeld en woord beschreven. Hierbij wordt wel opgemerkt dat op dit moment geen vraag is naar extra m2 hotelprogramma. Dit blijkt uit de Laddertoets die is opgesteld voor het Omgevingsprogramma Entree. Dit is ook de reden om nu geen uitbreidingsmogelijkheden op te nemen.
19.7	<i>Belemmeringen voor bereikbaarheid en representativiteit</i> - Geen maatwerkoplossingen voor parkeren, kiss & ride, taxizones of ontvangststroken. - Geen representatieve voorruimte of inrichting passend bij een viersterrenhotel.	Het ontwerp van de openbare ruimte betreft een schetsontwerp dat verder zal worden uitgewerkt. Dit zal in samenspraak met de eigenaren rondom het stationsplein worden gedaan.
19.8	<i>Economische impact niet onderzocht</i> - Waardeverlies van het vastgoed, verslechtering van exploitatie en gastbeleving zijn niet in kaart gebracht. - Er is geen economische effectbeoordeling van de hotelpositie binnen het gebiedsplan.	In Entree wordt juist ingezet op een gezonde en levendige buitenruimte. Daartoe wordt er een robuuste groenstructuur (de Groene Kraag) rondom Entree gemaakt die in verbinding staat met de omgeving. Daarnaast wordt ingezet op (semi- openbare) groene binnentuinen in de stedelijke blokken die met elkaar verbonden worden. In en tussen beide structuren komen routes en plekken voor bewegen, verblijven en ontmoeten. Rondom Entree beschikt Zoetermeer over grote parken, zoals het Westerpark, Nieuwe Driemanspolder en Buytenpark. Nabij, in aansluiting op Entree, liggen het Arianepark, Bossenpark en het Prins Alexanderplantsoen. Ook hier kan men recreëren. Hierdoor is de gemeente van mening dat geen sprake is van waardeverlies van het vastgoed. Het hotel maakt deel uit van een breder pakket aan voorzieningen binnen het plangebied. Uit het uitgevoerde ladderonderzoek blijkt op dit moment geen extra ruimte voor de functie hotel.

19.9	<i>Kansen en bereidheid tot samenwerking</i> Wij erkennen dat het plan ook kansen biedt: - Nieuwe dynamiek en verblijfskwaliteit kunnen waarde toevoegen aan het hotel, mits goed uitgewerkt. - Er liggen kansen voor samenwerking bij inrichting van openbare ruimte, voorzieningen en ruimtelijke integratie. - Wij zijn bereid om constructief mee te denken over aanpassingen en het verkennen van gezamenlijke ontwikkelrichtingen.	De gemeente bedankt indiener voor deze positieve reactie, de kansen die worden gezien en de constructieve houding. Het aanbod van indiener om constructief mee te denken en het verkennen van ontwikkelrichtingen neemt de gemeente graag aan.
19.10	<i>Verzoek</i> Wij verzoeken het college en de raad: - Het Golden Tulip Hotel en het aanpalende woongebouw alsnog expliciet te erkennen als volwaardige stakeholder binnen het planproces; - Onze bezwaren te betrekken bij de verdere planuitwerking; - In overleg met ons te treden over mitigerende maatregelen en mogelijke herinrichting van de directe omgeving van het hotel; - In de definitieve vaststelling van het Omgevingsprogramma Entree recht te doen aan de bestaande functies en belangen van gevestigde partijen zoals het hotel. Wij benadrukken dat wij, ondanks onze kritische toon, oprechte interesse hebben in samenwerking. Maar zolang wij worden genegeerd in het proces, rest ons geen andere weg dan formeel bezwaar bij definitieve vaststelling. Dat is niet onze voorkeur. Wij kiezen voor de weg van dialoog en bijsturing, en nodigen de gemeente uit diezelfde weg te bewandelen.	Zoals in de beantwoording aangegeven staat de functie van het hotel in haar huidige vorm niet ter discussie. Ook de gemeente vindt het belangrijk (nader) in gesprek met elkaar te komen (zie beantwoording onder 19.9). De bezwaren van indiener vormen voor de gemeente op dit moment geen aanleiding tot het wijzigen van de plannen. Voor de reden daarvan wordt verwezen naar 19.1 t/m 19.9. Met betrekking tot formeel bezwaar: bij het instrument Omgevingsprogramma bestaat er wettelijk gezien geen mogelijkheid tot het indienen van bezwaar. Het is wel mogelijk om op de BOPA-omgevingsvergunningen te zijner tijd bezwaar in te dienen en, indien gewenst, beroep en hoger beroep (zie verder ook de beantwoording onder 13.16). Overigens, aan elke omgevingsvergunning die wordt aangevraagd ten behoeve van de BOPA zal ook een participatieproces vooraf gaan.
20.1 Raad voor de Fysieke Toegankelijkheid	Als Raad voor de Fysieke Toegankelijkheid Zoetermeer geven wij onze visie op dit document. Wij doen dit, mede gelet op onze missie, met een verwijzing naar Artikel 4, lid 3 van het VN-verdrag Handicap, dat voorschrijft dat staten/overheden bij implementatie en besluitvormingsprocessen nauw overleg moeten plegen	Het belang van een toegankelijke openbare ruimte wordt erkend. De Raad voor de Fysieke Toegankelijkheid (hierna: de Raad) wordt in die zin gezien als de te betrekken belanghebbende om te borgen dat de openbare ruimte in het plangebied voldoende toegankelijk is. O.a. daarom is de Raad deelnemer van de klankbordgroep Entree die regelmatig geïnformeerd is over de plannen, heeft meegedacht bij de uitwerking en in de gelegenheid gesteld is om vroegtijdig te reageren op de plannen. Op het moment dat de ontwerpen voor de openbare ruimte verder zijn uitgewerkt zal de gemeente de Raad vragen om advies.

	met personen met een handicap en via representatieve organisaties. Actieve betrokkenheid is daarbij een vereiste. Wij menen dat de Raad voor de Fysieke Toegankelijkheid voldoet aan de hiervoor genoemde omschrijving. Ook mogen wij verwachten dat onze aanbevelingen herkenbaar in uw definitieve plannen zullen doorklinken. Specifiek vanuit het vertrekpunt van toegankelijkheid, het beginsel dat iedereen mee moet kunnen doen in onze maatschappij, beoordelen wij enkele onderdelen van uw plan en geven daar ons commentaar op.	
20.2	De voetgangsoversteek. Het huidige profiel van de oversteek van de Afrikaweg is zonder twijfel ingewikkelder dan die van eerdere versies. Dus zeker ook ingewikkelder voor onze doelgroepen. In het verleden is er – bij het eerste versie waar er sprake was van een eenvoudiger profiel - sprake geweest van een “proefoversteek” georganiseerd door de Raad voor de Fysieke Toegankelijkheid en de Klankbordgroep Entree, wat leidde tot een aantal opmerkingen ter verbetering. Ook nu stellen wij vast, mede als vervolg op de bedoeling van het in de aanhef genoemde VN-verdrag Handicap, dat een puur technisch/theoretische beleidskeuze niet kan zonder betrokkenheid en inbreng van (organisaties) van mensen met een beperking. Zeker niet omdat veiligheid voor onze doelgroepen hier een zwaarwegend element blijft. Die betrokkenheid zal mede gelet op de grotere complexiteit voor onze doelgroepen, onzes inziens tot een nieuwe praktische toets moeten leiden, een proefopstelling waar onze doelgroepen, daadwerkelijk de in en outs van deze oversteek kunnen ervaren en becommentariëren.	De stelling van indiener dat het huidige profiel van de oversteek van de Afrikaweg ingewikkelder is dan die van eerdere versie deelt de gemeente niet. In het oude ontwerp lagen 4 rijstroken stad uit en 3 rijstroken stad in, waarbij de busbaan direct aan rijbaan was gesitueerd. Verder waren er twee ventwegen met autoverkeer. Nu zijn de oversteeken met maximaal 2 stroken breed. Daarbij zijn de middeneilanden verbreed om zo voldoende opstelruimte en rustpunten te realiseren. Het toepassen van een nieuwe oversteekproef zal naar verwachting niet leiden tot veel nieuwe informatie, omdat de meeste adviezen uit de oversteekproef uit 2022 in het voorliggende schetsontwerp zijn verwerkt (meer ruimte en zicht, akoestische signalen, 24 uur per dag aan). Bij de verdere uitwerking zal de gemeente rekening houden met langzame voetgangers door te kijken naar technologische mogelijkheden zoals "groen aftellers" of toepassing van radar- of cameradetectie voor extra groen bij langzame voetgangers. Hierbij zal de Raad worden betrokken. Vooral nog ziet de gemeente daarom geen aanleiding voor een nieuwe oversteekproef.
20.3	Mobiliteit en parkeren Prachtig dat er meer ruimte wordt gemaakt voor voetgangers en fietsers, door middel van onder andere lagere parkeernormen, maar daarbij mag niet vergeten worden dat ook mensen met een beperking soms (noodzakelijkwijs) gebruik moeten maken van eigen vervoer. Lagere parkeernormen mogen zeker niet doorklinken in het aantal parkeerplaatsen voor mensen	Ondanks de keuze die gemaakt wordt om voor Entree lagere parkeernormen toe te passen, is het geenszins de bedoeling dat er daarmee doelgroepen worden uitgesloten voor de woningen in Entree. Er zullen ook met de lagere parkeernormen nog steeds veel parkeerplaatsen worden aangelegd waar ook mindervaliden toegang tot kunnen hebben. De gemeente is zich ervan bewust dat er behoefte is aan regels m.b.t. het parkeren van scootmobielen. In bijlage 3 van de Nota Maatwerkparkeernormen Entree staan dan ook de eisen benoemd voor de gemeenschappelijke stallingsplekken voor scootmobielen.

	met een beperking. Er is immers voor deze groep van autogebruikers vaak geen sprake van keuzevrijheid voor een ander adequaat vervoermiddel. Uitsluitend aantrekken van bewoners in deze nieuwe wijk die kiezen voor de nabijheid van openbaar vervoer – wat u stelt - sluit deze doelgroep dus uit vinden wij ! Een ander probleem is het parkeren van scootmobielen, inmiddels ook bekend in andere delen van Zoetermeer en bekend bij uw eigen afdeling WMO. Vergrijzing leidt tot veelvuldiger gebruik van een dergelijk vervoermiddel en zoals bekend is er sprake van een flinke toename van senioren te verwachten in onze stad. In het programma woningbouw wordt de doelgroep senioren met name genoemd. Op het aantal nieuw te bouwen woningen van rond de 7000 zal dus een substantieel deel van de woningen bestemd zijn voor deze doelgroep. Ook in het Entreegebied zal dus terdege rekening moeten worden gehouden met parkeerproblematiek van scootmobielen. Wij zijn dan ook zeer benieuwd naar uw reactie op dit aandachtspunt. Dit brengt ons ook tot de volgende opmerking en die gaat over een toename van zorgvragen door vergrijzing. Let erop dat instellingen die zorg verlenen ook daadwerkelijk kunnen komen waar hun klanten wonen! En dat zal niet altijd op de fiets zijn.	Voor medewerkers van zorginstellingen geldt dat deze, net als elke andere niet-bewoner, gebruik kunnen maken van de parkeerplaatsen onder de gebouwen. In de autoparkeernorm voor woningen zit namelijk een deel dat is bestemd voor de parkeerbehoefte van bezoekers van de bewoners. Dat kan bijvoorbeeld visite zijn, maar ook mantelzorgers, dienstverleners of serviceverleners.
20.4	Essenties ruimtelijk concept Entree. Riante trottoirs en groene stadsstraten met laanbomen, binnentuinen en binnentuinenroutes, zijn voor een doelgroep als blinde en slechtziende mensen pas riant als ook zij daar gebruik van kunnen maken. Wij lezen niets over praktische maar tegelijkertijd noodzakelijke principes voor onze doelgroepen als geleidelijnen, natuurlijk gidslijnen, waarschuwingsnoppentegels, overal veilige oversteekplaatsen/zebrapaden met adequate akoestische etc. signalering.	De stukken van Entree die ter inzage lagen zijn op een hoger abstractieniveau, dan de aandachtspunten die indiener meegeeft. De omschreven voorzieningen zoals geleidelijnen, noppentegels en akoestische signalering betreffen wel degelijk onderwerpen die onderdeel zijn van verdere uitwerking van het project Entree en de openbare ruimte. Het huidige ontwerp van de openbare ruimte betreft een schetsontwerp, waarin (nog) niet alles tot in detail is uitgewerkt. Bij de verdere gedetailleerde uitwerking zal hiermee rekening worden gehouden. En zoals onder 20.1 aangegeven zal de gemeente de Raad op enig moment weer om advies vragen.

20.5	De voetgangers oversteekplaatsen. Een stellige ervaring uit onze toegankelijkheidspraktijk van bijna acht jaar is dat het beter is eventuele problemen voor te zijn door goede samenwerking te betrachten tussen ervaringsdeskundigen en professionals, dan achteraf met allerlei wijzigingen te moeten komen.	In de ontwerpfase van het huidige Schetsontwerp hebben, naast de ter zake kundige medewerkers van de gemeente, ook twee externe verkeerskundige bureaus geholpen met het vormgeven en controleren van de huidige oversteken. Het is echter goed om te realiseren dat er nog veel inspanning zal gaan zitten in het verder uitwerken van de oversteken in volgende ontwerpfases (zie ook 20.2). Veiligheid en toegankelijkheid zijn belangrijke thema's voor de verder uitwerking van het ontwerp voordat wordt overgegaan op de uitvoering.
20.6	Hoogteverschillen. Het is heel belangrijk in relatie tot toegankelijkheid, om nauwlettend toe te zien op erkende maximale normering voor hellingen. Ouderen die gebruik maken van een rollator of handbewogen rolstoel moeten zich ook goed kunnen bewegen in de openbare ruimte.	In de Ontwikkelvisie Entree is het ontwerpprincipes opgenomen: Er wordt bijzondere aandacht besteed aan toegankelijkheid voor mensen met beperkte mobiliteit, zoals het integreren van hellingbanen voor rolstoelen. Bij de verdere uitwerking van de plannen voor de openbare ruimte zal rekening worden gehouden met de hellingshoeken, daar waar sprake zal zijn van hellingen.
20.7	Hoogteverschillen nabij het station. De toevoeging die wij nog zouden willen geven is de bereikbaarheid van het station vanaf niveau Afrikaweg. De hellingbanen nabij het station om de huidige bushaltes aan weerszijden van de Afrikaweg te bereiken, zijn straks verdwenen onder het mom van dat het te veel ruimte zou kosten om er hellingbanen te maken die aan de CROW normen voldoen. Dat betekent dat er straks een behoorlijke omweg gemaakt moet worden om als rolstoeler bij het station te komen vanaf de Afrika weg. Dit lijkt op gespannen voet te staan met het begrip van gelijke behandeling !	Het klopt dat er geen hellingbaan komt vanaf het Stationsplein naar de Afrikaweg. Daarvoor in de plaats komt een nieuwe verbinding voor langzaam verkeer over de A12, met een aftakking naar het station. Daarmee is dan een gelijkvloerse verbinding beschikbaar voor de doelgroep waar indiener voor opkomt.
20.8	Spelen en sport voor kinderen wordt genoemd, maar houdt u ook rekening met kinderen met een beperking? Er zijn speeltoestellen die door alle kinderen kunnen worden gebruikt, ook die met een beperking. Samen spelen van kinderen is het begin van een mooie inclusieve maatschappij, laten wij daar als moderne vooruitstrevende stad aandacht aan schenken!	De gemeente bedankt de Raad voor deze suggesties en is het met indiener eens dat elk kind recht heeft op spelen. Zoals eerder aangegeven is de gemeente nog niet zover in de ontwerpen dat de keuze voor speeltoestellen al gemaakt is, maar dit zal zeker meewegen in de uiteindelijke keuzes. Conform het Zoetermeerse beleid komt in iedere wijk een speelplaats die ook geschikt is voor kinderen met een beperking, zo ook in Entree. Daarnaast wordt tenminste 5% procent van het openbaar gebied ingericht als speelaanleiding (natuurlijk spelen wordt hiermee gestimuleerd).
20.9	Spelen en sport zijn belangrijke dingen, denk dan bijvoorbeeld aan het verbinden van het Rondje Gezond dat via de wijk Meerzicht naar Driemanspolder en andersom loopt. Maar wandelen voor ouderen en mensen met een beperking is ook sport, houd rekening met bankjes en zitplekken op niet al te grote afstanden. Het kost weinig,	Bij het opstellen van het huidige Schetsontwerp zijn (nog) geen voorzieningen als straatmeubilair opgenomen. Dat heeft te maken met het globale niveau van een Schetsontwerp. Bij de verdere uitwerking op detailniveau zal hier rekening mee gehouden worden. In de budgetten voor de uitvoering is ook rekening gehouden met banken in de openbare ruimte, met name op de plekken waar de gemeente ontmoeting wil stimuleren.

	maar het betekent heel erg veel voor toekomstige bewoners!	
20.10	Houdt rekening bij straatverlichting voor mensen met een visuele beperking zodat er geen sprake is van toepassing van verblindende (led)verlichting. Informatie is te verkrijgen bij instellingen als Visio. Wij hebben als Raad voor de Fysieke Toegankelijkheid daar vaker op geattendeerd in gemeentelijk verband en zullen in het vervolg van de ontwikkeling van de Entree daar zeker op toezien.	Straatverlichting is nog geen onderdeel van het Schetsontwerp. Bij de verdere uitwerking zal de suggestie van indiener worden betrokken.
20.11	Geef grote ruimtes of pleinen niet de betekenis van Shared Space ruimtes. Deze zijn een gevaar voor eenieder, ouderen en kinderen als voorbeeld, maar specifiek ook voor mensen met een visuele beperking. Let op de aanbevelingen die de Oogvereniging of CROW heeft gegeven. Voor de Raad voor de Fysieke Toegankelijkheid is dit een groot aandachtspunt.	Het uitwerken van de voorzieningen voor mindervaliden, zoals slechtzienden, wordt in een latere fase van het project gedaan. Daarbij worden de toe te passen voorzieningen afgestemd op de locatie specifieke eigenschappen, zoals de soorten verkeer in de openbare ruimte. Aanbevelingen van instanties die indiener aangeeft zullen worden bestudeerd en onderzocht of en hoe die worden verwerkt.
21.1	Indiener geeft complimenten voor het ontwerp Omgevingsprogramma dat zicht biedt op een kwalitatieve mooie en goede wijk. Er zijn nog wel een aantal grote zorgpunten.	De gemeente bedankt indiener voor de complimenten. De zorgpunten worden hieronder beantwoord.
21.2	Omvang van het programma Het programma gaat nu uit van een toevoeging van maximaal 7.250 woningen (ik schat zo'n 13.000 nieuwe buurtgenoten). Ook in mijn eerdere zienswijzen heb ik al aangegeven dat een dergelijke groei op een zeer klein oppervlak grote sociaal-maatschappelijke effecten zal hebben en om een bijzondere aanpak vraagt. Dit betreft zowel de nieuwe bewoners in de Entree zelf als de direct omwonenden in de omringende wijken. Het ontwerp-Omgevingsprogramma gaat hier niet op in. Het levert alleen een fysiek beeld op. In de beantwoording van mijn zienwijze legt u ook alleen de fysieke relatie. Ik vraag van u om in het definitieve programma aan te geven welke aanpak u voorstaat om het ook in sociaal opzicht een leefbare wijk te laten zijn, inclusief de burens er omheen en	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 16.18. In aanvulling daarop wordt in het Omgevingsprogramma Entree aangegeven dat met Entree door flexibele ruimtelijke oplossingen, een slimme programmering en een hoogwaardige openbare ruimte wordt ingespeeld op de condities om op vele manieren de sociale samenhang te stimuleren. Door rondom het stedelijk blok zoveel mogelijk functies en voordeuren op straatniveau te ontwikkelen, wordt de levendigheid in het gebied vergroot, maar ook de sociale controle en daarmee de veiligheid. Het netwerk van de openbare ruimte wordt gebruikt voor ontmoeting, ruimte voor maatschappelijke voorzieningen en levendigheid van het gebied. De toevoeging van plekken om elkaar te ontmoeten en samen te zijn, bevordert daarnaast de sociale cohesie van het gebied. De binnentuinen en de informele verbindingen dragen hier in belangrijke mate aan bij. Diverse toegangen rondom maken het echter mogelijk om ook als bezoeker de binnentuinen te bezoeken. Dit is een concrete uitwerking van de in de Omgevingsvisie Zoetermeer 2040 opgenomen langetermijnvisie op de sociale, economische en ruimtelijke ontwikkeling. In de visie staat beschreven hoe Zoetermeer zich kan ontwikkelen en hoe er gebouwd kan blijven worden aan verbetering en ontwikkelkansen voor alle inwoners. In de visie staat de opgave centraal om tot een betere balans en tot een opwaartse beweging van de stad te komen, gericht op kansengelijkheid en leefbaarheid, op het verduurzamen van de stad en de vernieuwing van de economie. In aanvulling op de fysieke invulling van

	hoe nieuwe en huidige bewoners daarbij worden betrokken.	het plangebied heeft de gemeente ook voor het sociaal domein beleid. De Nota Lokaal Preventief Gezondheidsbeleid 2024-2027 is hier een voorbeeld van.
21.3	Bouwhoogte en kwaliteit leefomgeving. Indiener is blij dat de bouwhoogtes ten opzichte van de oorspronkelijke opzet aanzienlijk zijn verlaagd. Echter, de gemiddelde bouwhoogte lijkt toe te nemen en direct grenzend aan het Bredewater ook de accenten: hogere bouwdelen (tot 35 meter) zijn geprogrammeerd. Dit is een aanzienlijke afwijking ten opzichte van de eerdere ontwerpen. Ik ben daardoor verrast. Deze volumineuzer opzet van de bouwdelen direct langs het Bredewater heeft naar mijn overtuiging een grote impact op de leefomgeving en de belevingswaarde van deze weg, vooral gezien vanuit de laagbouwwooningen van de Waterbuurt. Ik pleit er daarom voor om de hogere bouwdelen meer naar het noorden te programmeren, tegenover de bestaande hoogbouw. De beschikbare openbare ruimte aan deze kant van de Entree neemt al behoorlijk af en de mogelijkheden voor een kwalitatieve inrichting zijn al behoorlijk kleiner dan aan de oostzijde van de entree.	De gemiddelde maximale bouwhoogte van de bouwkavels is niet toegenomen ten opzichte van het eerdere ontwerpbestemmingsplan Entree Midden. De spelregels van het stedelijk blok geven nog nuancering op de bouwhoogtes, zo moet er sprake zijn van variatie in de bouwhoogten. Hierdoor is het niet mogelijk dat over de volledige lengte van een gevelwand de maximale bouwhoogte wordt ingevuld. De maximale bouwhoogtes aan de zijde van het Bredewater zijn eveneens niet gewijzigd ten aanzien van het ontwerp- bestemmingsplan. De bebouwingshoogtes zijn met de afstand tussen nieuwe bebouwing (basishoogte van max 17 meter met accenten van maximaal 35 meter) en bebouwing langs Bredewater stedenbouwkundig passend. De hoogteaccenten zijn nu duidelijker vastgelegd in een zoekgebied, zodat er duidelijkheid bestaat voor zowel omwonenden als voor de ontwikkelaars. Het verdelen van de hoogte accenten langs het Bredewater past binnen de uitgangspunten van Entree, ze begeleiden de routes naar en door het plangebied. Een concentratie van hoogteaccenten richting het noorden is daardoor stedenbouwkundig ook onwenselijk. Hierbij wordt ook opgemerkt dat het merendeel van de bebouwing aan het Bredewater haaks op de weg is gesitueerd, met de kopgevel aan de zijde van de nieuwe bebouwing. Hierdoor is geen sprake van een directe oriëntatie op de nieuwe bebouwing. Het aantal m2 openbare ruimte is het resultaat van een integrale afweging voor het programma Entree.
21.4	Verkeerssituatie. Ik begrijp uit de stukken dat de ontwikkeling van parkeren in de omliggende wijken zal worden gemonitord en dat afhankelijk van ontwikkelingen aanvullende maatregelen voor de Entree mogelijk zijn. Ik vrees nog steeds dat de mobiliteitsstrategie van de Entree onvoldoende zekerheid biedt op een succes en dat de auto een belangrijk vervoermiddel zal blijven, zowel voor de bewoners zelf als voor de bedrijven en diensten. Daarbij helpt het ook niet dat het station een secundaire rol voor het lokale en regionale openbaar vervoer blijft spelen (besluitvorming over Centrum-West). In het programma moeten daarom hiervoor scherpere garanties worden geboden. Bijvoorbeeld als er desondanks – zoals ik vrees - uitstraling van parkeerdruk naar de omliggende wijken plaatsvindt, ben ik van mening dat u concreter aan moet geven aan welke maatregelen u denkt	Voor het onderwerp parkeren wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 2.3. In aanvulling daarop merken we op dat de verkeersintensiteit op het Bredewater inderdaad zal toenemen. Uit het uitgevoerde verkeersonderzoek blijkt echter dat met het instellen van 30 km/uur en de aanpassing van de inrichting van de weg de toename van het verkeer veilig kan worden afgewikkeld. De vrees van indiener wordt daarom niet gedeeld.

	om niet zozeer het getal van parkeren op eigen terrein van de Entreebewoners te sturen, maar vooral om het afwijkende gedrag in de hand te kunnen houden. Zo verwacht ik ook nog steeds een onevenredige toename van het verkeer op het Bredewater, met over de hele lengte allerlei afslaande, invoegende en overstekende bewegingen (zowel inwoners als logistiek verkeer). Dit wordt echt een drama.	
21.5	Ook zie ik nog geen passende oplossing voor de situatie bij de rotonde Meerzichtlaan/ Bredewater. Ook bij de bypass en vermindering van de oversteekplaatsen blijft de optredende hinder en wachttijden onevenredig groot voor het verkeer op de westelijke tak van de Meerzichtlaan. Het uitbuigen van de oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers levert bovendien het probleem op dat bij het opstropen van het verkeer de oversteek wordt belemmerd en verkeersonveilige passages kunnen ontstaan. Ik denk echt dat het nodig is om voor het definitieve programma nog een keer hiernaar te kijken en eventueel een dynamisch model te laten lopen.	De maatregelen op de rotonde Meerzichtlaan-Bredewater zijn gericht op een voldoende veilige oversteekbaarheid van het fietsverkeer in combinatie met de extra verkeersdruk als gevolg van Entree. Door de extra verkeersdruk is een bypass nodig. De verkeersdruk vanuit de Meerzichtlaan verandert echter niet. Maatregelen zijn daarom niet aan de orde. De bypass is met een dynamisch model doorgerekend en daaruit blijkt niet de door indiener verwachte hinder en onevenredige lengte van wachttijden.
21.6	De in- en oversteken vanuit de Entree naar het fietspad aan de westzijde van het Bredewater vragen om een betere verkeerstechnische uitvoering, vooral gericht op de logica voor de automobilist. In het algemeen wordt voor een 30-kilometerweg menging van de verschillende verkeersstromen (autoverkeer en langzaam verkeer) voorgestaan. Gezien de te verwachten verkeersdruk is het vrijliggende fietspad wellicht nodig, maar zorg er dan in ieder geval voor dat bij de oversteken duidelijk is dat verkeersdeelnemers hier gelijkwaardig zijn, dan wel dat de oversteken zo zijn uitgevoerd dat de automobilist er niet om de overstekende fietsers heen kan. Gepleit wordt voor het zoveel mogelijk behouden van de bestaande meanderende uitvoering van de rijbaan van het Bredewater om de snelheid van het autoverkeer verder te drukken.	Het huidige ontwerp betreft een schetsontwerp. De genoemde onderwerpen zullen in de latere uitwerking verder worden opgepakt. Binnen het ontwerp was het niet mogelijk om het meanderende ontwerp van het Bredewater te handhaven. Daarom zijn er ter hoogte van de dwarsstraten plateaus voorzien om de snelheid van het autoverkeer laag te houden bij de oversteken voor fietsers en voetgangers naar deze dwarsstraten.
21.7	Ook blijven er grote twijfels bij de toekomstige verkeersafwikkeling op de Afrikaweg. De gelijkvloerse	De stelling van indiener dat de gelijkvloerse oversteken problemen opleveren voor de leefbaarheid of doorstroming van verkeer wordt niet gedeeld. Voor wat betreft leefbaarheid wordt verwezen naar 16.4

	oversteken leveren problemen op zowel voor de leefbaarheid of voor de doorstroming van het verkeer.	waarin de uitkomsten van het geluid en luchtkwaliteitsonderzoek worden geduid. Voor het onderwerp 'doorstroming' wordt verwezen naar 2.2.
21.8	Omgevingseffecten. In de mer worden twee aspecten neutraal door mitigerende maatregelen die of niet zijn uitgewerkt, of hoogst twijfelachtig zijn. Het gaat daarbij om de effecten van het wegverkeer op de luchtkwaliteit. Voor wat betreft de hogere uitstoot van NO₂ wordt in feite alleen het instellen van een milieuzone voor al het verkeer met verbrandingsmotoren als de effectieve maatregel genoemd. Ik kan me niet voorstellen dat dit als een serieuze optie wordt meegenomen. De op- en afritten en de Afrikaweg vormen de belangrijkste toegang tot Zoetermeer en het instellen van een milieuzone zou daarmee in feite geheel Zoetermeer moeten betreffen.	In het kader van een MER wordt ook onderzocht wat de effecten van een ruimtelijke ontwikkeling zijn op de huidige situatie. Op grond daarvan kan het bevoegd gezag een weloverwogen besluit nemen. Het effect van Entree op de luchtkwaliteit op de huidige situatie brengt negatieve effecten met zich mee. In de beantwoording van de zienswijze onder 13.9 wordt ingegaan op het luchtkwaliteitsonderzoek en de hogere uitstoot NO₂. De uitstoot die is berekend blijft ruimschoots onder de wettelijke omgevingswaarden. Alhoewel het effect negatief is wordt er dus alsnog voldaan aan wat wettelijk als maximale omgevingswaarden is vastgesteld, waarmee wordt geconcludeerd dat het treffen van de in het rapport genoemde mitigerende maatregelen niet noodzakelijk zijn. Wel kan het zijn dat deze maatregelen in de toekomst een positief effect kunnen hebben op de nu geconstateerde uitkomsten.
21.9	Een ander aspect betreft de stikstof uitstoot. Het is duidelijk dat de Entree invloed kan hebben op de depositie van stikstof op de Natura2000 gebieden. Hiervoor worden in de mer enkele mogelijkheden voor mitigatie genoemd, waarbij externe saldering in feite de enige is die hout snijdt. Om het programma realiseerbaar te houden is het wel noodzakelijk om op voorhand duidelijkheid te scheppen waar de compensatie vandaan komt.	Uit het stikstofonderzoek uitgevoerd voor Entree blijkt inderdaad dat sprake kan zijn van depositie op Natura 2000. Dit stikstofonderzoek is overigens gedurende de terinzagelegging verder aangescherpt. Een nieuwe versie van het rapport is onderdeel van het vervolg van de procedure. Tegelijk blijkt uit het stikstofonderzoek van de Ruimtelijke Strategie dat met het nemen van maatregelen de stikstofbijdrage teruggebracht kan worden naar 0,00 mol. Dit betekent dat er geen noodzaak is tot externe saldering. Bij de plotsgewijze uitwerking zal moeten worden aangetoond dat er geen sprake is van stikstofdepositie. Vanwege de gefaseerde uitwerking van Entree en het feit dat verschillende typen maatregelen in het kader van mobiliteit hier forse invloed op hebben, is het op dit moment niet mogelijk om op voorhand duidelijk te maken of en in hoeverre maatregelen zoals compensatie nodig zullen zijn. Dit zal een onderdeel zijn van de vervolgprocedures.
21.10	Samenvattend Het Omgevingsprogramma bevat mooie beelden. De kwaliteit van Zoetermeer verdient een hoogwaardiger programma als dit. Het programma is te groot voor deze plek en het beperkte oppervlak waarin dit moet worden geplaatst. De sociaal-maatschappelijke effecten en de effecten op de bestaande omgeving en het verkeer zijn groot. Gevraagd wordt om in het definitieve Omgevingsprogramma duidelijker aan te geven welke maatregelen worden getroffen en welke garanties kunnen worden gegeven als de werkelijkheid anders blijkt.	Entree ontwikkelt zich tot een hoogstedelijk gebied en de gemeente is van mening dat het Omgevingsprogramma een hoogwaardig programma omvat, waarin de Ontwikkelvisie en het Beeldkwaliteitsplan de visie en de ambities voor Entree voor dit moment in voldoende mate uitwerken tot concrete uitwerkingen en kaders. In het Omgevingsprogramma is daarnaast ook een aanzet voor monitoring opgenomen wat in de aankomende tijd door het college van B&W verder zal worden uitgewerkt.

21.11	Indiener is van mening dat het Omgevingsprogramma Entree alleen kans van slagen heeft als daarnaast ook programma's worden opgesteld en gerealiseerd voor de aanpalende wijken van Meerzicht en Driemanspolder. De reikwijdte van het programma gaat over de grenzen van het beperkte oppervlak heen en raakt ook de bewoners en de leefomgeving van mijn buurt. Ik vraag u daarom nogmaals om deze wijken in de ontwikkeling te betrekken en ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de woonomgeving rond de Entree gelijkwaardig is.	Omgevingsprogramma's voor de verschillende wijken zullen worden opgesteld als daartoe aanleiding is, bijvoorbeeld bij nieuwe ontwikkelingen zoals grootschalige verduurzamingsopgaven van de huidige bebouwing of aanpassingen binnen het openbaar gebied. Dit is het geval voor Meerzicht. Daarvoor wordt ook een omgevingsprogramma opgesteld. Bij de ontwikkeling van Entree is breder gekeken dan enkel het plangebied van Entree. Zo is bijvoorbeeld in de effectstudies van het Plan-MER per thema beoordeeld wat het studiegebied is (het gebied waar nog effecten plaatsvinden). Daarnaast is het Omgevingsprogramma ook tegelijk opgewerkt en afgestemd met de Ruimtelijke Strategie, dat de uitwerking vormt van de Omgevingsvisie Zoetermeer 2040, die zich richt op de gehele stad.
22.1 Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid	Geluid Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid ziet als wegbeheerder van de rijksweg A12 erop toe dat nieuwe geluidgevoelige ruimtelijke ontwikkelingen geen belemmeringen opwerpen voor het gebruik en beheer van de rijksweg. Het akoestisch onderzoek is in deze fase nog behoorlijk algemeen. Het is wel heel duidelijk dat dit een zwaar geluidbelaste locatie is (maximaal tot 72 dB). Conclusie is dat er voor een deel van de woningen niet voldaan kan worden aan de wettelijke standaardwaarden en ook niet aan de grenswaarden. Gezien de omvang van de ontwikkeling is de verwachting dat het treffen van (overdrachts)maatregelen doelmatiger zouden zijn. Gelet op de hoge geluidsbelasting verzoek ik u te zijner tijd de akoestische onderzoeken met ons te delen. Indien de gemeente de wens heeft om geluidschermen te zetten op grondgebied van Rijkswaterstaat verzoek ik u tijdig met ons in overleg te gaan over de (technische) (on)mogelijkheden. Bij verdere planvorming is het noodzakelijk dat goed vastgelegd gaat worden waar dove gevels komen en waar geluidluwe gevels bedacht zijn. U dient deze maatregelen in uw omgevingsplan te borgen, zodat Rijkswaterstaat, vanuit dit belang kan instemmen met het plan. Mobiliteit	Het is juist dat voor een deel van de woningen niet voldaan kan worden aan de standaardwaarden en grenswaarden. Hiervoor is het geluidkader Entree opgesteld. Bij de plotsgewijze uitwerkingen met bopa's zal Rijkswaterstaat als stakeholder worden betrokken. Op het verzoek van Rijkswaterstaat om in overleg te treden over de verkeerseffecten van dit plan in combinatie met ontwikkelingen vanuit onder andere de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer gaat de gemeente graag in en zal daarvoor een overleg inplannen.

	Rijkswaterstaat ziet erop toe dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de veiligheid en doorstroming van het wegverkeer op de rijksweg A12 niet negatief beïnvloeden. In het verkeersonderzoek, betreffende het plangebied 'Entree', is ook aandacht geschonken aan de effecten op de A12 en de aansluiting met de Afrikaweg. Door het downgraden van de Afrikaweg naar een 50 km/u weg met 2 gelijkvloerse voetgangersoversteken lijkt een deel van het doorgaande (externe) verkeer van en naar de A12 anders te gaan rijden waardoor de intensiteit in 2040 op de aansluiting met de A12 zelfs licht afneemt. Ook op de A12 zelf lijkt de impact van de Entree minimaal. Modelmatig is dit effect te plaatsen, maar of dit ook daadwerkelijk in de praktijk gaat gebeuren zal moeten blijken. Mocht de doorstroming van het verkeer op de rijksweg negatief worden beïnvloed, dan dient u ook maatregelen te treffen om deze negatieve effecten op te vangen. De ontwikkeling in uw plan is met maximaal 7.250 woningen en 135.000 m2 bvo een grote ontwikkeling. Binnen uw gemeente zijn ook andere grote ontwikkelingen aan de orde, zoals onder andere beschreven in uw NRD 'Ruimtelijke Strategie'. De ontwikkelingen van de plangebieden gezamenlijk hebben zeer waarschijnlijk verkeerseffecten aangezien ze onder andere allen in de nabijheid van de rijksweg A12 zijn gelegen. Zoals aangegeven in onze reactie op de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Entree Zoetermeer', d.d. 28 oktober 2024, verzoek u nogmaals in overleg te treden met Rijkswaterstaat over de verkeerseffecten van dit plan in combinatie met uw andere grote ontwikkelingen. Juist door inzicht in het totale ontwikkelingsplan van Zoetermeer kan bepaald worden of er negatieve effecten zijn voor de doorstroming en of er door de gemeente zo nodig maatregelen getroffen moeten worden. Op grond van dit overzicht kan Rijkswaterstaat instemming verlenen op het gebied van mobiliteit.	
--	---	--

	Daarom verzoek ik op korte termijn in overleg met RWS te treden.	
23.1	In maart 2022 heb ik een zienswijze ingediend inzake het ontwerp bestemmingsplan Entree Midden en de ontwerp Milieu Effect Rapportage (MER). Deze zienswijze betrof de schaduwwerking c.q. verlies aan zonuren. In het toenmalige rapport MER Deelonderzoeken, onderdeel 4, paragraaf 2.1 Schaduwwerking op bestaande bebouwing stond namelijk aangegeven, ik citeer: De stedenbouwkundige opzet en de noord-zuid-oriëntatie van het plan heeft als gevolg dat schaduwwerking vooral binnen Entree optreedt. Effect op de omgeving is beperkt tot de momenten met lage zonnestand. Hiermee werden dus ook de woningen langs de Boerhaavelaan bedoeld. Aangegeven heb ik toen dat dit de bewoners weinig vertrouwen gaf. Er zijn dan ook massaal zienswijzen ingediend aangaande dit onderwerp. Echter in de hoop dat hier iets mee gedaan zou worden, komt men bedrogen uit. In het huidige rapport Entree Zoetermeer Milieueffectrapport bij Omgevingsprogramma en de bezonningsstudie van Peutz schetst een totaal ander beeld. Wat 3 jaar terug is aangegeven was ronduit misleidend. Wat nu blijkt is dat de schaduwwerking en het verlies aan zonuren voor de bebouwing langs de Boerhaavelaan desastreus is. Ter illustratie, onderstaand de tekst uit de Peutz bezonningsstudie, onderdeel 5.1 Bezonningsomringende woningen: "Bij de galerijflats ten oosten van het plangebied (Dunantstraat en Stadhoudersring) zijn er een aantal geveldelen die ten gevolge van de geplande bebouwing onder de twee mogelijke bezonningsuren komen of waar in de huidige bebouwingssituatie al minder dan twee uur zon mogelijk is en er sprake is van een verdere achteruitgang. De afname van de mogelijke bezonningsduur is hier lokaal ca. een uur en een kwartier. De andere zijde van deze gebouwen ontvangen ook zon, waardoor de	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 10.5. In aanvulling daarop wordt nog het volgende opgemerkt. De stelling van indiener dat het bezonningsrapport dat is opgesteld voor het Plan-MER een totaal ander beeld schetst, wordt niet gedeeld. Het uitgevoerde bezonningsonderzoek bevestigt dat er sprake is van een beperkt effect van Entree op de bezonningsomgeving van de omliggende woningen, met name aan de zijde Boerhaavelaan. Dit speelt met in de maanden met lage zonnestand, zijnde februari en september/oktober. Van april t/m augustus wordt voldaan aan de lichte TNO-norm. In tegenstelling tot wat indiener aangeeft, is in het rapport niet uitgegaan van de Zoetermeerse bezonningsnorm waarbij zonuren van verschillende gevels bij elkaar opgeteld worden. Dat neemt niet weg dat de gemeente de bezonningsomgevingssituatie voor omwonenden scherp in de gaten houdt, maar het opschuiven van de bouwgrens is niet aan de orde. Bij de omgevingsvergunningen die straks moeten worden aangevraagd t.b.v. de realisatie van de gebouwen, zal er een meer gedetailleerd bezonningsonderzoek moeten worden uitgevoerd. De bezonningsomgevingssituatie zal dan opnieuw worden beoordeeld. Vanzelfsprekend zijn er dan weer mogelijkheden om op die plannen te reageren.

	woning als geheel wel boven de twee uur zon uitkomt. Bij een deel van de woningen betreft het mogelijk wel de zijde waar de woonkamer zit die getroffen wordt door de schaduw van de nieuwbouw. Als de TNO-norm strikt wordt toegepast voor de bezonning van de woonkamer, zouden deze woningen niet meer voldoen aan de lichte TNO-norm. Bij een beoordeling van de woning als geheel (zoals bijvoorbeeld gedaan wordt door de gemeente in het centrumgebied) voldoen de woningen nog wel aan de norm." Dit staat haaks op het eerdere. Nu blijkt dat de lichte TNO norm niet wordt gehaald. Om de bebouwing mogelijk te maken hanteert u hier de Zoetermeerse bezonningsnorm (hoogbouw). In deze norm worden de zonuren op zowel de voor- als achterzijde samengeteld. U doet hierbij alsof de zonuren aan de slaapkamerkant gelijkwaardig zijn aan de zonuren op het balkon en woonkamerkant. Deze stelling vindt bij de bewoners geen bijval. Verzocht wordt om het effect van deze normtoepassing te rechtvaardigen. Eerst geeft u de bewoners de indruk dat de nieuwbouw nagenoeg geen effect heeft op de omgeving. Vervolgens geeft u aan dat er fors moet worden ingeleverd. Ongetwijfeld zult u, juridisch gezien, in uw recht staan. Echter, wat de bewoners langs de Boerhaavelaan betreft, deze worden nu zwaar gedupeerd. Laat staan wat dit met hun vertrouwen doet. Kijkend naar wat er gedaan kan worden om dit vertrouwen enigszins te herstellen, wijs ik u hierbij op de mitigerende en compenserende maatregelen in het rapport Peutz (onderdeel 6). Deze luidt: "Het verbeteren van de bezonning van de omgeving is mogelijk door het verkleinen van de geplande bouwvolumes. Om alle bestaande woningen te laten voldoen, zou dat echter op een aantal plaatsen zeer grote consequenties hebben voor de geplande bouwvolumes. Het is dus mogelijk om gemiddeld genomen een	
--	--	--

	significante wijziging van de mate van bezonning te realiseren, maar dat vraagt lokaal mogelijk om verregaande consequenties voor de bouwvolumes." Een verlies aan woningen zal mogelijk niet hetgeen zijn wat u voor ogen heeft en mogelijk een brug te ver. Een goed alternatief zou kunnen zijn net zo te handelen als 10 jaar terug bij het toen voorliggende Ontwerp Bestemmingsplan Ontwikkeling Boerhaavelaan. Als oplossing is toen de bouwgrens 8 meter naar het westen opgeschoven. Dit loste niet het gehele probleem op, maar daarmee maakte men wel een stap richting omwonenden. Als laatste wordt een artikel uit de risicoanalyse planschade Entree Zoetermeer van 3 jaar terug aangehaald (nu niet opgenomen). "Daglichttoetreding en bezonning dragen bij aan het woongenot. Worden deze aangetast, dan kan dat onder omstandigheden leiden tot een waardevermindering. Door de toename van de bouwhoogte kan sprake zijn van een grotere schaduwwerking op omliggende objecten." Om af te sluiten nog even de omgevingsvergunningen voor de feitelijke bouwplannen. Zodra deze aangevraagd worden, zal bekend zijn wat de exacte omvang (hoogte, breedte, diepte van de bebouwing) wordt. Dan zal duidelijk worden wat het werkelijke verlies aan zonuren is. Indiener behoudt zich het recht voor dan op deze issues terug te komen.	
24.1 Historisch Genootschap Oud Soetermeer (HGOS)	De Entree is een belangrijke ontwikkeling in de groei van Zoetermeer, waarbij een kantorengedrag wordt omgevormd tot een stadswijk. Deze zienswijze richt zich op beide documenten (omgevingsprogramma Entree en MER) en beperkt zich tot de relatie met cultuurhistorie. Het ontwerpprogramma en de MER bevatten een aanzienlijk aantal bijlagen en onderliggende documenten, zoals de Ontwikkelvisie en het Beeldkwaliteitsplan. De status van deze laatstgenoemde documenten is echter onduidelijk, aangezien ze pas deel zullen uitmaken van het	Zowel de Ontwikkelvisie Entree als het Beeldkwaliteitsplan Entree worden aan de gemeenteraad voorgelegd ter vaststelling. In dezelfde vergadering zal gevraagd worden om in te stemmen met het Omgevingsprogramma en het college de opdracht te geven dit vast te stellen. Hierna is er sprake van een door de raad vastgestelde Ontwikkelvisie en Beeldkwaliteitsplan en een door het college vastgesteld Omgevingsprogramma. Afhankelijk van het onderwerp wordt in de MER ook gekeken naar de effecten over de grenzen van het plangebied. In elke effectstudie die ten behoeve van de MER heeft plaatsgevonden, is toegelicht wat het plangebied is, en wat het studiegebied is en of dat laatste groter is dan het plangebied. Voor wat betreft cultuurhistorie is bepaald dat het studiegebied gelijk is aan het plangebied. Hiermee is geconcludeerd dat Entree geen effect heeft op de buiten het plangebied gelegen cultuurhistorische objecten.

	Omgevingsprogramma nadat de raad ze heeft vastgesteld in het derde kwartaal van 2025. Daarnaast bevatten beide documenten over cultuurhistorisch erfgoed tegenstrijdige informatie, wat de beoordeling van het programma en de MER bemoeilijkt. Bovendien heeft het deelgebied Entreepoort, onderdeel van het ontwerp-Omgevingsprogramma, een ander ontwikkeltraject. De uitwerking daarvan zal later plaatsvinden. Het plangebied loopt van het stationsgebied tot aan de Voorweg en wordt begrensd door de Boerhavetaan en het Bredewater. Het studiegebied van de MER reikt verder, immers de milieueffecten kunnen ook voelbaar zijn buiten het plangebied. Dat geldt ook voor de cultuurhistorie. Ook buiten het plangebied gelegen cultuurhistorische objecten kunnen door de ontwikkeling bedreigd worden.	
24.2	HGOS heeft eerder aandacht gevraagd voor de cultuurhistorische waarden in het Entreegebied. Zienswijzen zijn ingediend op zowel de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (2020) als het Ontwerpbestemmingsplan (2022). Het gaat hierbij om drie gebouwen die volgens HGOS een hoge cultuurhistorische waarde hebben: het complex aan het Kinderen van Versteegplein, het kantoorgebouw de Mammoet en de Kristalkantoren. Ook de Afrikaweg, als onderdeel van de H-structuur, wordt door ons als cultuurhistorisch waardevol beschouwd. Deze waarden worden ook erkend in het gemeentelijke post-45 onderzoek. Aan de rand van het plangebied bevinden zich bovendien cultuurhistorisch gevoelige objecten, zoals het beschermde stadsgezicht de Voorweg. In de MER moet duidelijk aangegeven worden welke waarden in het plangebied aanwezig zijn voor de verschillende milieuaspecten, waaronder cultuurhistorie. Het ontwerp-Omgevingsprogramma en de MER spreken heldere taal: Het effect van Entree op de cultuurhistorie is zeer negatief, zowel op de stedenbouwkundige structuur	Met betrekking tot de gebouwen Mammoet en Kristaltoren en het Post 45-onderzoek, wordt verwezen naar het antwoord bij zienswijze 6.1. In aanvulling daarop wordt nog het volgende opgemerkt. Dat in de MER negatief gescoord wordt, is geen verplichting om effecten te mitigeren en, in dit geval, de gebouwen wel te laten staan. Ten aanzien van het Kinderen van Versteegplein wordt opgemerkt dat in het besluit van 6 mei 2025 het college heeft besloten het verzoek van het Cuypersgenootschap en Erfgoedvereniging Heemschut voor aanwijzing als gemeentelijk monument aan te houden. Uit het besluit blijkt dat na een strenge afweging door de Post 45 begeleidingscommissie om te komen tot een beperkt aantal panden in de voorselectie, er nu nog geen besluit over aanwijzing wordt genomen. De begeleidingscommissie en de CRK adviseren het college wel om dit complex in een tweede aanwijzronde alsnog mee te nemen. Vooralsnog leidt dit dus niet tot een aanpassing van de plannen. Het streven om in Nederland in 2025 CO2- neutraal te zijn wordt door de gemeente Zoetermeer ondersteund. Echter, dit betekent niet dat het slopen van bestaande gebouwen daarmee onmogelijk is.

	als op de historische gebouwen van de groeikernperiode van Zoetermeer. In de Ontwikkelvisie worden de Mammoet en de Kristalkantoren genoemd en worden de erfgoedwaarden onderkend. Daarbij wordt verwezen naar een studie waarbij door middel van ontwerpend onderzoek de transformatie van beide gebouwen is onderzocht. De kantoren passen volgens de Ontwikkelvisie niet in de opzet van de Entree (bouwblokken en rooilijn). De conclusie is dan ook dat sloop van beide gebouwen onvermijdelijk is. Voor deze afwijzing worden nauwelijks argumenten aangevoerd. Naar onze mening is transformatie zeer goed mogelijk, levert een goed aantal woningen op, en zijn aanvullende bouw mogelijkheden op de kavels reëel en substantieel. Dit telt des te sterker daar de gemeente onderhandelt met de grondeigenaren over een aankoop op basis van een programma met stoop-nieuwbouw met daarin hoge woningaantallen. Het college heeft inmiddels besloten om beide gebouwen te slopen, een beslissing die voortijdig is genomen. Het post-45 project heeft nog niet geleid tot een integrale afweging en een besluit. Besluitvorming over en mogelijke monumentenstatus wordt hierdoor geblokkeerd. Er is bovendien nog niet gereageerd op de aanvraag voor de gemeentelijke monumentenstatus, ingediend door Heemschut en het Cuijpers Genootschap in 2021. Tot slot moet worden opgemerkt dat de sloop van gebouwen extra CO₂-uitstoot veroorzaakt, wat in strijd is met het streven van Nederland om in 2050 CO₂-neutraal te zijn.	
24.3	Het Beeldkwaliteitsplan is echter bijzonder positief over de transformatie en integratie van cultuurhistorisch waardevolle gebouwen. Er wordt aangegeven dat voor de Kristalkantoren, de Mammoet en het complex aan het Kinderen van Versteegplein verder onderzoek zal plaatsvinden naar mogelijke inpassing. Dit voornemen en de positieve benadering in het Beeldkwaliteitsplan staan in contrast met de conclusies in de Ontwikkelvisie.	In het Beeldkwaliteitsplan Entree wordt in essentie 17 (pagina 40) de inpassing van de bestaande bebouwing behandeld. Dit gaat over meerdere panden in het plangebied. Zoals de indiener terecht constateert, wordt er voor de Mammoet en de Kristalkantoren (ook opgenomen in het bijbehorende kaartje) meer ruimte gelaten voor inpassing dan de Ontwikkelvisie. Aangezien er een zorgvuldige collegebesluitvorming heeft plaatsgevonden, zie beantwoording onder 24.2, zal het Beeldkwaliteitsplan Entree in lijn worden gebracht met de tekst in de Ontwikkelvisie Entree.

		De tekst in het Beeldkwaliteitsplan wordt dan als volgt: Essentie: Bestaande gebouwen worden zorgvuldig ingepast, waarbij bij transformaties nadrukkelijk aansluiting wordt gezocht bij de karakteristieken van het gebouw. Er wordt gestreefd naar een balans tussen architectuurhistorische waarden en de impact van ingrepen. Historische gebouwen kunnen een nieuwe functie krijgen in een eigentijdse omgeving zonder verlies van waarde, mits de transformatie zorgvuldig wordt uitgevoerd. Zo biedt bestaande bebouwing de kans om een historische laag te behouden binnen een overwegend nieuw te bouwen wijk. Ontwerpprincipes: • Historische gebouwen kunnen worden opgenomen in een nieuwe omgeving en een andere functie krijgen, zonder dat hun erfgoedwaarde verloren gaat. Dit vraagt echter om een zorgvuldige transformatie, waarbij creatieve oplossingen nodig zijn op stedenbouwkundig, architectonisch, bouwtechnisch en programmatisch niveau. • Bij de inpassing van bestaande gebouwen in Entree Midden zijn de gewenste ruimtelijke kwaliteiten en het passend gebruik leidend, terwijl de historische waarde richtinggevend is. De essenties en ontwerpprincipes die gelden voor nieuwe gebouwen, zijn ook van toepassing op aanpassingen en uitbreidingen van bestaande panden. • Daar waar het gaat om gebouwen met cultuurhistorische waarden (zie afbeelding) vormt het bestaande pand of ensemble de spil. Aanpassingen of uitbreidingen krijgen een eigentijdse uitwerking, waarbij respect wordt getoond voor de oorspronkelijke architectuur en erfgoedwaarde. Alle ingrepen worden uitgevoerd in balans met, en met respect voor, de bestaande waarden van het pand. De afbeeldingen wijzigen als volgt: Kaartje bestaande gebouwen zijn zorgvuldig ingepast: • Kristalkantoren en de Mammoet (Bredewater....) worden als gele gebouwen eruit gehaald. Het appartementengebouw aan het Kinderen van Versteegplein 20-41 wordt geel gemaakt. Onderste drie beelden: • Plaatje 1 wordt vervangen voor het Poortgebouw • Plaatje 2 wordt vervangen voor een beeld van Terra Nova • Plaatje 3 blijft ongewijzigd
24.4	Het besluit tot sloop van de Mammoet en Kristalkantoren is een gevolg van de visie op de H-structuur waarvan de Afrikaweg deel uitmaakt. De H-structuur wordt barrièrewerking toegedicht en het onzichtbaar maken van de stad. Dat is geen door onderzoek onderbouwd argument. De H-structuur is bewust gekozen in 1968 en	Met betrekking tot de H-structuur wordt verwezen naar de beantwoording onder 9.1. Het profiel van de Afrikaweg over de Voorweg blijft hetzelfde. Tezamen met dat hier geen bebouwingsmogelijkheden zijn opgenomen wordt de Voorweg als historisch lint volledig intact gelaten.

	goed ontwikkeld als parkway. De Europaweg vormt daarop een uitzondering en heeft een ander karakter. Waarom van de Afrikaweg nu een stadstraat moet worden gemaakt is niet goed beargumenteerd. Voor de transformatie tot stadstraat is een ingrijpende herprofilering van de Afrikaweg vereist, waarbij de dichte bomenrijen worden gekapt en de verhoogde groene middenberm en geluidwallen verdwijnen. Hierdoor gaat het groene parkway-karakter van de weg verloren. Dat heeft ook gevolgen voor het milieu, ecologie en biodiversiteit. Bovendien is volgens bureau Goudappel (bijlage bij de MER) de verwachte verkeersintensiteit van 39000 mvtg/etmaal voor een stadstraat fors. De mogelijkheden om karakteristieken van de H-structuur te behouden zijn niet onderzocht. Het is onduidelijk hoe dit nieuwe ontwerp is afgewogen tegen de cultuurhistorische waarden van de Afrikaweg als onderdeel van de H-structuur. De transformatie van de Afrikaweg naar een stadsstraat heeft niet alleen gevolgen voor de weg zelf, maar ook voor de directe omgeving door de wijziging van de infrastructuur, waaronder de toevoeging van nieuwe voet- en fietspaden en de toegankelijkheid daarvan. Hoe dit alles zich verhoudt tot het beschermde stadsgezicht Voorweg, wordt echter niet duidelijk in dit plan. De mogelijke gevolgen hiervan worden volledig buiten beschouwing gelaten. Wij vinden dat de bescherming van het beschermde stadsgezicht in dit ontwerp-Omgevingsprogramma onvoldoende is gewaarborgd.	
24.4	Het ontwikkelgebied de Entreepoort volgt een afzonderlijk traject en zal later verder worden uitgewerkt met specifieke principes en beeldkwaliteitsregels. Het complex aan het Kinderen van Versteegplein maakt daar deel van uit. Voor het hotel en het bijbehorende appartementencomplex worden in de Ontwikkelvisie indicaties gegeven van wat mogelijk is, maar het Hopmangebouw en het voormalige Zorgringkantoor zijn alvast afgeschreven. Het zou de moeite waard zijn om te onderzoeken hoe het complex of delen daarvan	Voor beantwoording wordt verwezen naar 24.2.

	geïntegreerd kunnen worden in de nieuwbouw. Daarbij is de huidige staat van onderhoud wel een aandachtspunt. Voorkomen moet worden dat door verdere verloedering transformatie niet meer mogelijk is. De New Town Alliantie, de Ontwikkelvisie, het Beeldkwaliteitsplan en het post 45 project onderschrijven het belang van het cultuurhistorisch erfgoed. Maar in dit ontwerp-Omgevingsprogramma komt dit niet tot uiting. Ook de wens van de gemeenteraad om het bestaande als uitgangspunt te nemen in de Ruimtelijke Strategie wordt in dit ontwerp-Omgevingsprogramma niet gerespecteerd. Er wordt nergens expliciet een afweging gemaakt tussen cultuurhistorische waarden en andere belangen. Het programma is ons inziens nog onvoldoende onderbouwd.	
25.	Deze zienswijze is buiten de zienswijzetermijn van 6 weken ingediend en zal daarom buiten behandeling worden gelaten.	De zienswijze wordt buiten behandeling gelaten.

Overzicht van aanpassingen

Nummer Zienswijze	Conclusie	Op welke wijze aangepast (zie ook bijlage 11)
10.5, 13.5, 14.2, 16.2, 16.8 en 23.1	Deze zienswijze leidt tot aanpassing van het Omgevingsprogramma	In de beleidsregel basishoogte wordt een verplichting toegevoegd om een bezonningsonderzoek aan te leveren bij de vergunningaanvraag voor gebouwen van 30 meter en hoger gebaseerd op de lichte TNO-norm.
16.38, 17.5	Deze zienswijze leidt tot aanpassing van het Omgevingsprogramma	In de beleidsregel basishoogte wordt een verplichting toegevoegd om een windhinderonderzoek aan te leveren bij de vergunningaanvraag voor gebouwen van 30 meter en hoger gebaseerd op de NEN norm 8100.
17.4	Deze zienswijze leidt tot aanpassing van de Ontwikkelvisie	In de Ontwikkelvisie is de tekst over groene golf vervangen door het toepassen van intelligente Verkeersregelininstallaties
24.3	Deze zienswijze leidt tot aanpassing van het Beeldkwaliteitsplan	De tekst over Essentie 17 is aangepast.
Overige	Deze overige zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassingen	