

**NOTA VAN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN
Notitie Reikwijdte en Detailniveau “Middengebied - Zuidplas”**

ZIENSWIJZEN EN OVERLEGREACTIES OP DE NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU “MIDDENGEBIED - ZUIDPLAS”

Corsanummer A22.000791



1. INLEIDING

In het kader van de start van de m.e.r.-procedure voor de ontwikkeling van het Middengebied heeft de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) "Middengebied - Zuidplas" (Corsanummer Z21.000353) vanaf donderdag 27-05-2021 gedurende zes weken ter inzage gelegen in het gemeentehuis en via de website van de gemeente Zuidplas.

Gedurende deze inzageperiode kon een ieder schriftelijk of mondeling zienswijzen indienen. Een zienswijze is tijdig ingediend wanneer zij voor het einde van de termijn van terinzagelegging van de NRD is verzonden/ontvangen.

Tevens zijn wettelijke adviseurs en enkele betrokken overheids- en maatschappelijke organisaties gevraagd om advies over de NRD uit te brengen. Ook de commissie voor de m.e.r. is om advies gevraagd.

In deze Nota van Beantwoording Zienswijzen zijn de samenvattingen van de op NRD "Middengebied- Zuidplas" ingediende zienswijzen en de reactie van gemeentewege hierop opgenomen. In hoofdstuk 2 is de inhoud van de zienswijze en de reactie van gemeentewege hierop opgenomen.

Onderdelen van de ingediende zienswijzen die niet expliciet worden genoemd, zijn wel bij de beoordeling betrokken. De zienswijzen zijn dus in hun geheel beoordeeld.

Per reclamant is opgenomen:

- het nummer zienswijze van de reclamant;
- de datum van indiening en datum van ontvangst;
- een samenvatting van de zienswijze (om de zienswijze te kunnen onderscheiden heeft elke (deel)reactie een cijfer gekregen);
- de reactie van de gemeente;
- of de reactie leidt tot een andere aanpak van de m.e.r. (is in de conclusie per zienswijze aangegeven).

Formele vereisten

Ten aanzien van de ingediende zienswijzen wordt in artikel 3.16 lid 3, juncto 6.9 (en 6.10) Algemene wet bestuursrecht (Awb) bepaald welke zienswijzen tijdig zijn ingediend. Artikel 6.9 Awb regelt dat een bezwaar- of beroepschrift tijdig is ingediend indien het voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post is een bezwaar- of beroepschrift tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn per post is bezorgd, mits het niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

Er zijn 5 reacties vanuit overheids- en maatschappelijke organisaties binnengekomen en 3 zienswijzen vanuit private partijen binnengekomen.

Ontvankelijk

De zienswijzen zijn tijdig ingediend en daarmee ontvankelijk.

2. NOTA VAN BEANTWOORDING

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R1 – Provincie Zuid-Holland	I21.002446	02/07/2021	05/07/2021
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Geconstateerd wordt dat de in de NRD (paragraaf 2.4.1) een woningdichtheid wordt genoemd van 25 woningen per hectare. Dit strookt niet met de bestuurlijke overeenkomst omtrent het Middengebied, waarin staat aangegeven "Alle woningen worden gebouwd in dorps- en landelijke woonmilieus met een gemiddelde dichtheid van 30 woningen per ha.". Het verzoek is om bij de m.e.r. uit te gaan van 30 woningen per hectare	<p>In de Bestuurlijke Overeenkomst Ontwikkeling Middengebied Zuidplaspolder (kernmerk A21.000999, hierna "Bestuurlijke Overeenkomst") en het Masterplan Middengebied Zuidplaspolder (kernmerk Z21.000079, hierna "Masterplan") is opgenomen dat uitgegaan wordt van een gemiddelde dichtheid van 30 woningen per hectare. In het Masterplan is ook de spreiding van dichtheid van 10-40 woningen per hectare benoemd. In de NRD is hiervan per abuis het gemiddelde (25 woningen per hectare) genomen, maar dit is niet correct. In het MilieuEffectRapport (hierna "MER") wordt uitgegaan van het gemiddelde van 30 woningen per hectare, conform de Bestuurlijke Overeenkomst en het Masterplan.</p> <p>Conclusie: In het MER wordt uitgegaan van het gemiddelde van 30 woningen per hectare.</p>	
2.	Verzocht wordt om bij de duiding van bedrijventerreinen eenduidig uit te gaan van bruto oppervlakten en daarmee aan te sluiten bij de bestuurlijke overeenkomst. Verzocht wordt om aan te sluiten bij de 65 hectare bruto nieuwe bedrijventerreinen zoals benoemd in de bestuurlijke overeenkomst (dit in tegenstelling tot de in de NRD genoemde "ruim 50 ha bedrijventerrein").	<p>In de NRD is de omvang van het bedrijventerrein gebaseerd op de verdeling in het Masterplan, waar gesproken wordt over 16 hectare voor Gouwepark II en circa 37 hectare voor Doelwijk II, tezamen ruim 50 hectare. In de Bestuurlijke Overeenkomst is dit verder uitgewerkt en uiteindelijk een omvang van totaal 65 hectare bruto bedrijventerrein bepaald. Voor het MER wordt de omvang zoals opgenomen in de Bestuurlijke Overeenkomst als uitgangspunt genomen.</p> <p>Conclusie: In het MER wordt uitgegaan van 65 hectare bruto bedrijventerrein.</p>	
3	<p>Verzocht wordt om qua ecologische verbindingzones uit te gaan van de weergave zoals opgenomen in de Omgevingsverordening van de Provincie Zuid-Holland (kaart 7). Een gedeeltelijke verlegging van het tracé wordt momenteel onderzocht. Verzocht wordt om de uitkomsten van dit onderzoek zoveel mogelijk te betrekken in de m.e.r.-procedure.</p> <p>Verzocht wordt om de Groene Waterparel (zie Omgevingsverordening Provincie Zuid-Holland) nadrukkelijk mee te nemen in de m.e.r.-procedure en deze op kaart op te nemen.</p> <p>Verzocht wordt om het Koning Willem I bos mee te nemen in de m.e.r.-procedure.</p>	<p>De Groene Waterparel en de Ecologische Verbindingszone (EVZ) Bentwoud-Krimpenerwaard zijn opgenomen in de genoemde Natuurnetwerk Nederland (NNN)-kaart behorende bij de provinciale Omgevingsverordening en liggen (deels) in het plangebied van het Middengebied. Beide plannen worden door de provincie getrokken.</p> <p>De provincie doet momenteel onderzoek naar de ecologische waarde en de financiële haalbaarheid van het gedeeltelijk verplaatsen van het EVZ-tracé van de Vierde Tocht naar de Groene Schakel. Het voornemen is om de uitkomsten van dit onderzoek zoveel mogelijk mee te nemen in het MER. In het MER worden beide tracés (zoals opgenomen in de Omgevingsverordening en het haalbaarheidsonderzoek) onderzocht.</p> <p>Ook de plannen voor de Groene Waterparel en het Koning Willem I bos worden in het MER meegenomen.</p>	

		<p>Aanvullend worden ook de uitkomsten van het door de provincie Zuid-Holland opgestelde MER voor de ontwikkeling van het Middengebied meegenomen in het MER van de gemeente.</p> <p>Conclusies:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De EVZ, zoals weergegeven in de Omgevingsverordening van de Provincie Zuid-Holland (kaart 7), voor zover het tracé in het plangebied van het Middengebied ligt, is onderdeel van het studiegebied van het MER. De mogelijke gedeeltelijke verlegging van het tracé van de Vierde Tocht naar de Groene Schakel wordt tevens meegenomen in het MER. De uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek naar deze gedeelte verlegging worden zo veel mogelijk meegenomen in het MER. - De Groene Waterparel is onderdeel van het plangebied en daarmee opgenomen in het studiegebied van het MER. - Het Koning Willem I bos is onderdeel van het plangebied en daarmee opgenomen in het studiegebied van het MER.
4	<p>Verzocht wordt om een nadere duiding van de mobiliteitsmaatregelen conform de voorkeursvariant 4H+, zoals ook overeengekomen in de bestuurlijke overeenkomst en in de m.e.r.-procedure uit te gaan van dit pakket aan maatregelen.</p>	<p>De voorkeursvariant 4H+, inclusief de aanvullende mobiliteitsmaatregelen aan de randen van het plangebied, zoals opgenomen in de Bestuurlijke Overeenkomst, vormt inderdaad het uitgangspunt voor het MER. Het MER onderzoekt deze maatregelen in relatie tot de fasering van de ontwikkeling om te bepalen wanneer welke maatregelen nodig zijn.</p> <p>Conclusie: In het MER wordt uitgegaan van de mobiliteitsmaatregelen conform de voorkeursvariant 4H+ inclusief de aanvullende mobiliteitsmaatregelen aan de randen van het plangebied, zoals opgenomen in de Bestuurlijke Overeenkomst.</p>
5	<p>Verzocht wordt de mogelijke ontwikkeling van energielandgoederen mee te nemen in de m.e.r.-procedure zoals beschreven in Masterplan Middengebied Zuidplaspolder en als ambitie opgenomen in de bestuurlijke overeenkomst om "binnen het ontwikkelgebied minstens evenveel energie op te wekken als dat gebruikt wordt."</p>	<p>De mogelijkheid voor energielandgoederen wordt onderzocht in het MER. De opbrengstpotentie in relatie tot de energiebehoefte van het Middengebied (energiebalans) wordt hiervoor in beeld gebracht en mogelijke effecten van opwekken van duurzame energie worden onderzocht. De commissie m.e.r. heeft tevens geadviseerd om een alternatief voor maximale circulariteit en duurzame energie te onderzoeken in het MER. Het MER toetst of deze ambitie gehaald kan worden.</p> <p>Conclusie: In het MER wordt de haalbaarheid van (tenminste) energieneutraliteit in het plangebied onderzocht.</p>

Nota van Beantwoording Zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau "Middengebied – Zuidplas"

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R2 – Exploitatieslchterij Clazing B.V. (AKD)	I21.002596	05/07/2021	15/07/2021
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1	<p>Verzocht wordt om de groene buffer en Groene Schakel op te nemen in de m.e.r.-procedure, waarbij onderzocht dient te worden hoe breed de Groene Schakel dient te zijn, waar deze dient te komen en of er alternatieve locaties bestaan.</p>	<p>De Groene Schakel is gepland als een robuuste landschappelijke buffer in het Middengebied en is opgenomen in het Masterplan. Deze groene bufferzone is in de NRD opgenomen op pagina's 8 en 9 en is onderdeel van het te onderzoeken plan. Ook de omvang en inrichting van de Groene Schakel gebieden worden in het MER verder onderzocht. Op basis hiervan kunnen de plannen voor de Groene Schakel verder worden uitgewerkt binnen de hiervoor reeds gestelde kaders. Onderzoek naar een alternatieve locatie komt niet aan de orde in het MER.</p> <p>Conclusie: De Groene Schakel, zoals weergegeven in het vastgestelde Masterplan, is onderdeel van het plangebied en daarmee opgenomen in het studiegebied van het MER. Onderzoek naar een alternatieve locatie komt niet aan de orde in het MER.</p>	
2	<p>Geconstateerd wordt dat er tegenstrijdigheid bestaat ten aanzien van de lintbebouwing. Zo wordt beschreven dat de bestaande bebouwing exclusief de lintbebouwing deels kan worden geamoveerd of ingepast. Vervolgens staat in de tekst dat de breedte van de groene schakel 800 meter is, inclusief bestaande linten. Geconstateerd wordt dat de eerste zin impliceert dat op dit moment bestaande lintbebouwing niet kan worden geamoveerd of worden ingepast, terwijl uit de tweede zin blijkt dat de huidige linten - en daarmee de lintbebouwing - onderdeel uitmaken van de groene schakel. Dit veroorzaakt volgens de indiener onduidelijkheid met betrekking tot de reikwijdte van de linten en lintbebouwing.</p>	<p>Het onderzoek naar het inpassen of amoveren van bebouwing betreft (bij)gebouwen, zoals stallen en opslagplaatsen. Dit heeft geen betrekking op woningen, hiervan is het uitgangspunt dat deze ingepast kunnen worden in de Groene Schakel, conform het voorstel van het Masterplan. Dit wordt ook als uitgangspunt meegenomen in het MER.</p> <p>Conclusie: In het MER wordt uitgegaan van de inpassing van de woningen langs de linten, en het inpassen dan wel amoveren van andere (bij)gebouwen in de Groene Schakel.</p>	
3	<p>Als aanvulling op bovenstaande wordt ervan uit gegaan dat de bestaande rechten niet worden aangetast.</p>	<p>De mogelijkheid voor behoud van bestaande rechten wordt onderzocht. Indien inpassing en functiebehoud niet wenselijk of mogelijk is, zal in gesprek worden gegaan over passende compensatie.</p> <p>Conclusie: De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de uitgangspunten voor het MER.</p>	
4	<p>Gewezen wordt op het belang van het opnemen van de vijf ambities uit het Masterplan in de NRD, zodat hiermee rekening kan worden gehouden in de m.e.r.-procedure. Deze ambities ontbreken in de gepubliceerde NRD (hiernaar</p>	<p>In de inleiding van paragraaf 2.5 en op pagina 24 van de NRD is per abuis verwezen naar vijf ambities, waar het elf ambities (doelstellingen) uit het Masterplan betreft. In het MER wordt uitgegaan van de elf doelstellingen zoals beschreven in paragraaf 2.5 en opgenomen in het Masterplan op pagina's 30-33.</p>	

Nota van Beantwoording Zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau "Middengebied – Zuidplas"

	wordt wél verwezen) en zijn onderdeel van het toetsingskader voor het MER (p. 24, NRD). De doelstellingen uit het Masterplan zijn wel overgenomen, maar dit zijn niet de ambities. Tevens wordt er op gewezen dat deze ambities evenmin in het Masterplan expliciet zijn terug te vinden.	Conclusie: In het MER wordt uitgegaan van de elf doelstellingen zoals beschreven in het Masterplan.
5	Gewezen wordt op de afwezigheid van een planning voor de ontwikkeling van infrastructuur van het Middengebied, waaruit blijkt hoe de fases (van infrastructuurontwikkeling) verlopen en hoe deze zich verhouden tot de fases waarin de woningen worden gebouwd. Volgens de indiener moet dit onderdeel uitmaken van de m.e.r.-procedure.	De gefaseerde ontwikkeling van het Middengebied en de daarvoor benodigde infrastructurele maatregelen vormen één van de onderzoeksopgaven van het MER. De uitkomsten van het MER zijn daarmee mede bepalend voor de fasering van infrastructuurontwikkeling in relatie tot de totale ontwikkelingsopgave. Conclusie: In het MER wordt de fasering van de ontwikkeling onderzocht.
6	Verzocht wordt een toereikend onderzoek te doen voor wat betreft de infrastructuur, verwachte verkeersproblemen en de planning van de ontwikkeling van de infrastructuur, met alternatieven. De gemeente dient eerst toereikend onderzoek te doen naar verkeerseffecten en maatregelen, om vervolgens daaruit conclusies te trekken.	In het beoordelingskader van de NRD (op pagina 22) is het thema 'Verkeer en Vervoer' opgenomen, Deelaspecten die daaronder worden onderzocht zijn <i>bereikbaarheid voor wegverkeer, Ov- en fiets, en verkeersveiligheid</i> . Zoals hierboven beantwoord (bij 5), vormen de gefaseerde ontwikkeling van het Middengebied en de daarvoor benodigde infrastructurele maatregelen één van de onderzoeksopgaven van het MER. Onderzoek voor wat betreft infrastructuur, verwachte verkeerseffecten en -fasering (en van toepassing zijnde alternatieven) maken onderdeel uit van het MER. Conclusie: In het MER worden de fasering, verkeersmaatregelen en verkeerseffecten van de ontwikkeling onderzocht.
7	Gewezen wordt op de onduidelijkheid voor de huidige bewoners en bedrijven hoe de ontwikkelingen niet tot grote verkeersproblemen zullen leiden.	De beschrijving en beoordeling van de effecten op verkeer in het MER dient ertoe hier duidelijkheid over te geven. Conclusie: De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de uitgangspunten voor het MER.
8	Gewezen wordt op de garantie in het Masterplan en in de Nota van beantwoording Zienswijzen ontwerp-Omgevingsvisie dat de bereikbaarheid voor alle transport, met inbegrip van LZV's, behouden blijft tijdens de verschillende fases waarin de infrastructuur wordt ontwikkeld.	Het verkeersonderzoek van het MER beoordeelt bereikbaarheid in het algemeen, op basis van etmaalintensiteiten, I/C-waarden en doorstroming op kruisingen. Voor het MER is het niet noodzakelijk om in te zoomen op specifieke sectoren of voertuigtypen. Conclusie: De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de uitgangspunten voor het MER.

9	<p>Gewezen wordt op de mogelijke afwijking van het uitgangspunt 'eerst bewegen, dan bouwen'. Dit betekent dat eerst de infrastructuur op orde gemaakt moet worden voordat er woningen kunnen worden gebouwd. Nu zal echter pas in fase 2 (na de bouw van 500-1000 woningen) een nieuwe ontsluitingsweg worden aangesloten en in fase 3 pas een tweede nieuwe ontsluitingsweg.</p>	<p>Zie antwoord bij 5.</p>
10	<p>Kanttekeningen worden geplaatst bij de onderzoeksresultaten waaraan de gemeente refereert. De verkeersintensiteit van de N219 is reeds hoog en zal toenemen door het bouwverkeer en toekomstige bewoners. Er bestaan geen voornemens de N219 te verbreden/verleggen, teneinde de verwachte verkeersproblemen te ondervangen (Onder verwijzing naar een citaat van gedeputeerde mevr. Koning (provincie Zuid-Holland) in de commissie Ruimte en Wonen (PS), waarin aangegeven wordt dat het Vijfde Dorp niet doorgaat indien gemeente Zuidplas volgend jaar geen deugdelijk mobiliteitsplan kan presenteren).</p>	<p>Verkeer en vervoer maken onderdeel uit van het beoordelingskader van de NRD (pagina 22) en daarmee van het MER. Verkeersintensiteiten van het omliggende wegennet en de effecten van het plan op deze intensiteiten worden opgenomen in het MER. In dat kader worden de mobiliteitsmaatregelen zoals afgesproken in de Bestuurlijke Overeenkomst onderzocht, waaronder de geplande capaciteitsuitbreiding van (kruispunten van) de N219.</p> <p>Naast het MER wordt ook een mobiliteitsplan dan wel -visie voor de ontwikkeling van het Middengebied opgesteld dat verder gaat dan alleen de bereikbaarheid per auto. Door aan de voorkant de juiste mobiliteitsconcepten aan te bieden (voor bijvoorbeeld fiets en ov), kan het aandeel van autogebruik worden teruggedrongen. Het terugdringen van het aandeel van autogebruik is ook een uitgangspunt van de Bestuurlijke Overeenkomst.</p> <p>Conclusie: In het MER worden de fasering, verkeersmaatregelen en verkeerseffecten van de ontwikkeling onderzocht.</p>
11	<p>Verzocht wordt de infrastructuur rondom het Middengebied en meer specifiek de N219 te onderzoeken in de m.e.r.-procedure. Verzocht wordt hierbij aandacht te besteden aan de verkeersintensiteit van de N219 en de mogelijkheid dat verkeersproblemen, die er nu al zijn, in de toekomst verder verergeren. Verzocht wordt de modaliteiten zorgvuldig te bezien, waarbij ook alternatieven worden beschouwd.</p>	<p>Het MER onderzoekt de verkeersafwikkeling. Hierbij wordt onder andere nader aandacht besteed aan de effecten op verkeersintensiteiten en de doorstroming. Het onderzoeken van alternatieven en de inzet op andere modaliteiten voor verkeer maakt eveneens onderdeel uit van het MER. De commissie m.e.r. heeft tevens geadviseerd om een variant voor duurzame mobiliteit maximaal te onderzoeken in het MER.</p> <p>Conclusie: In het MER worden de fasering, verkeersmaatregelen en verkeerseffecten van de ontwikkeling onderzocht.</p>

Nota van Beantwoording Zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau "Middengebied – Zuidplas"

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R3 – Comité Veiligheid, Milieu en Verkeer N219	I21.002469	30/06/2021	06/07/2021
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1	Gewezen wordt op de noodzaak tot nader onderzoek voor de toename van verkeer, de effecten op geluid, veiligheid en gezondheid. De indiener is niet tegen de ontwikkeling van het Vijfde Dorp, maar tegen de ontsluiting van dit project op de N219 te hoogte van de 1 ^e Tochtweg. De N219 (ter hoogte van de 1 ^e Tochtweg) zit op haar maximale capaciteit, en verkeersdrukte neemt verder toe. Normen voor geluid en fijnstof worden al jaren fors overschreden.	De noodzaak tot nader onderzoek wordt door de gemeente onderstreept. In het beoordelingskader in de NRD worden de thema's <i>Verkeer en Vervoer</i> , <i>Geluid</i> , <i>Luchtkwaliteit</i> en <i>Gezondheid</i> afzonderlijk onderzocht. Diverse aspecten worden hierbij betrokken, zoals o.a. bereikbaarheid voor wegverkeer, wegverkeerslawaaï, concentratie fijnstof en stikstofdioxide en gezondheidsbescherming en -bevordering (pagina's 22 en 23). De thema's maken hiermee reeds onderdeel uit van het beoordelingskader in de NRD en daarmee van het MER. Conclusie: De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de uitgangspunten voor het MER.	
2	Verzocht wordt de verkeersberekening opnieuw te maken, waarbij rekening gehouden wordt met de groter geworden woningbouwplannen in Midden-Holland. (14.870 tot 2030, in plaats van 7190).	In het uitgevoerde verkeersonderzoek is reeds rekening gehouden met zekere plannen en hoge groeiscenario's voor de rest van de gemeente en de omliggende regio's. Op die manier speelt het verkeersonderzoek in op mogelijke uitbreiding van woningbouwplannen in de omgeving. In het MER worden op basis van de verkeersonderzoeken de fasering, verkeersmaatregelen en verkeerseffecten van de ontwikkeling onderzocht. Daarvoor wordt beoordeeld of een herberekening nodig is. Conclusie: In het MER worden op basis van actuele verkeersberekeningen de fasering, verkeersmaatregelen en verkeerseffecten van de ontwikkeling onderzocht.	
3	Verzocht wordt de toename van distributiecentra in de regio van de afgelopen paar jaar, en de effecten daarvan op de verkeersdruk met bijkomende gevolgen, mee te nemen in het milieuonderzoek. Gewezen wordt op de extreme toename van distributiecentra in de omgeving (Hellofresh, Zalando, supermarkten etc.), en het gebruik van de N219 door het vrachtverkeer. In de modellen ontlast de Moordrechtboog de N219, maar in de praktijk is dit niet het geval. De toename van distributiecentra zijn nog niet meegenomen in de modellen.	Voor de reeds uitgevoerde verkeersonderzoeken is het regionale verkeersmodel gebruikt en doorgerekend tot het jaar 2040. In dit model zijn plannen meegenomen die tot dat jaartal bij de overheden bekend zijn. Hiertoe behoren niet alleen plannen voor woningbouw, maar ook werklocaties waaronder de distributiecentra. Of het gebruikte verkeersmodel (inclusief plannen) nog actueel is wordt voor het MER gezien. Conclusie: In het MER worden op basis van actuele verkeersberekeningen de fasering, verkeersmaatregelen en verkeerseffecten van de ontwikkeling onderzocht.	
4	Verzocht wordt een alternatief met omlegging van de N219, conform eerdere plannen, te betrekken in het milieuonderzoek. Verbreding en geluidsschermen passen niet ter hoogte van de 1 ^e Tocht (lintbebouwing) en genoemde oplossing is niet goedkoper/makkelijker dan genoemd alternatief. In de toekomst zorgen	In reeds uitgevoerde verkeersonderzoeken zijn alternatieven voor de verkeersafwikkeling onderzocht op (verkeerskundig) doel en kosten. Voorkeursalternatief 4H+ is hieruit als sterkst naar voren gekomen. Andere varianten blijken niet haalbaar of bieden onvoldoende oplossend vermogen. In aanvulling hierop zijn er in de Bestuurlijke Overeenkomst afspraken gemaakt over aanvullende mobiliteitsmaatregelen	

Nota van Beantwoording Zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau "Middengebied – Zuidplas"

	ontwikkelingen voor een nog groter verkeersinfarct. Andere gemeenten in de grondbank zouden moeten meebetalen.	bovenop voorkeursalternatief 4H+. Voorkeursalternatief 4H+ inclusief de aanvullende mobiliteitsmaatregelen uit de Bestuurlijke Overeenkomst worden als uitgangspunt meegenomen in het MER en onderzocht op de verschillende aspecten uit het beoordelingskader, waaronder <i>Verkeer en Vervoer</i> . Conclusie: De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de uitgangspunten voor het MER.
5	Verzocht wordt tot het betrekken van een betere benutting van de Moordrechtboog in de ontsluiting van het plan, en niet de N219 daarvoor te gebruiken.	Zie beantwoording onder 4.
6	Verzocht wordt tot het betrekken van een slimme afsluiting van de N219 zodat deze alleen kan worden gebruikt voor bestemmings- en lokaal verkeer. Dit voorkomt dat vrachtverkeer de N219 als doorgangsroute voor de A12-A20 blijft gebruiken.	Zie beantwoording onder 4.
7	Gewezen wordt op de optie om zuidelijke ontsluiting van het Vijfde Dorp via Parallelweg Noord te laten verlopen en dit te betrekken in het milieuonderzoek. Deze route zal goedkoper zijn dan de nieuwe hartlijn richting de N219.	Zie beantwoording onder 4
8	Verzocht wordt om in het kader van de m.e.r.-procedure te onderzoeken wat de effecten zijn van de toenemende verkeersdruk door het Vijfde Dorp op geluid, veiligheid en gezondheid van bewoners aan de 1 ^e Tochtweg.	Het voorgestelde onderzoek naar de effecten op geluid, veiligheid en gezondheid maakt onderdeel uit van het MER voor de locaties die binnen het studiegebied liggen. In het MER worden daarmee ook de (mogelijke) effecten op bestaande woningen in het studiegebied onderzocht. Conclusie: De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de uitgangspunten voor het MER.

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R4 – Dunea	I21.002539	06/07/2021	12/07/2021
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1	<p>Gewezen wordt op de aanwezigheid van de volgende belangrijke regionale watertransportleidingen en het belang voor de drinkwatervoorziening:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rivierwatertransportleiding van beton, inwendige diameter van 1,6 m – BAL-2 - Rivierwatertransportleiding van beton, inwendige diameter van 1,4 m – BAL-1 - Drinkwatertransportleiding van AC-HPE-ST-NGIJ met inwendige diameter van 0,4 m. 	<p>Voor zover planologisch relevant wordt in het MER rekening gehouden met alle (vitale) kabels en leidingen die in het plangebied gelegen zijn. De genoemde vitale waterleidingen maken daar onderdeel van uit. Kleinere kabels en leidingen worden in het verdere planvormingsproces betrokken, wanneer plannen in verdere detail worden uitgewerkt.</p> <p>Conclusie: Voor zover planologisch relevant worden aanwezige leidingen en kabels onderzocht in het MER.</p>	
2	<p>Gewezen wordt op het grote belang van in de huidige bestemmingsplannen opgenomen aanwezigheid van leidingstroken (5 meter aan weerszijde van de drinkwatertransportleidingen en voor de rivierwatertransportleidingen 9 meter aan weerszijde van de leidingen). Op deze strook mogen geen bebouwing of andere belemmeringen aanwezig zijn/komen en dient bij uitvoering van de werkzaamheden rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van de aanwezige transportleidingen.</p>	<p>Zie beantwoording onder 1.</p>	
3	<p>Verzocht wordt tot een gesprek om het belang van de transportleidingen toe te lichten en ook om te bespreken hoe de leidingen het beste in het nieuwe Vijfde Dorp kunnen worden geïntegreerd.</p>	<p>De gemeente is reeds in gesprek met Dunea over dit onderwerp.</p> <p>Conclusie: De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de uitgangspunten voor het MER.</p>	

Nota van Beantwoording Zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau "Middengebied – Zuidplas"

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R5 – gemeente Capelle aan den IJssel	I21.002520	06/07/2021	09/07/2021
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1	Verwijzend naar de druk op het huidige wegennet wordt gevraagd wat de planeffecten zijn op de toegangswegen die voor de indiener van belang zijn: de Abram van Rijckevorselweg, Algeraweg en de Hoofdweg.	<p>De verkeersafwikkeling wordt in het MER onderzocht. Hierbij wordt onder andere aandacht besteed aan de effecten op verkeersintensiteiten en de doorstroming, ook op de omliggende wegen. Het onderzoeken van alternatieven en de inzet op andere modaliteiten voor verkeer (fiets, ov) maakt eveneens onderdeel uit van het MER. De commissie m.e.r. heeft tevens geadviseerd om een variant voor duurzame mobiliteit maximaal te onderzoeken in het MER.</p> <p>Conclusie: In het MER worden de fasering, verkeersmaatregelen en verkeerseffecten van de ontwikkeling onderzocht.</p>	
2	Gevraagd wordt wat de gevolgen van het plan zijn voor de omliggende wegen (N219, N457, A20). Verwezen wordt naar de aansluiting Moordrecht richting Capelle/Rotterdam, die in de huidige situatie al druk is. Gevraagd wordt of dit wordt verergerd.	Zie beantwoording onder 1.	
3	Gevraagd wordt in hoeverre overige ontwikkelingen ook in de modelstudies worden meegenomen (Rivium, extra rijstrook A20, etc.).	<p>In het MER-onderzoek wordt rekening gehouden met autonome plannen en ontwikkelingen. Dit betreffen ontwikkelingen in en rond het plangebied waarover al besluiten zijn genomen of waarover binnenkort besluiten worden genomen. De ontwikkelingen waarmee in ieder geval rekening wordt gehouden betreffen zijn benoemd in de NRD. Deze lijst is echter niet limitatief en kan voor het MER nog worden uitgebreid.</p> <p>Conclusie: In het MER worden op basis van actuele verkeersberekeningen de fasering, verkeersmaatregelen en verkeerseffecten van de ontwikkeling onderzocht.</p>	
4	Gevraagd wordt op welke wijze ingezet wordt op het speerpunt deelmobiliteit.	<p>Deelmobiliteit, als onderdeel van duurzame mobiliteit, wordt als variant dan wel optimalisatie onderzocht in het MER. Conform de Bestuurlijke Overeenkomst wordt er door de gemeente en provincie gestreefd naar duurzame mobiliteit. Deelmobiliteit kan hier, samen met een palet aan andere maatregelen, deel van uitmaken. De mogelijkheden hiervoor worden in het MER verder uitgewerkt en onderzocht.</p> <p>Conclusie: De effecten van deelmobiliteit worden in het MER onderzocht.</p>	

5	<p>Gevraagd wordt hoe realistisch het is om in te zetten op openbaar vervoer voor het mobiliteitsgedrag in dit gebied, zoals de toevoeging van een nieuw station Gouweknoop en aansluiting R-net Gouda – Alpen aan den Rijn als OV-knooppunt. Indien dit niet haalbaar is, wordt gevraagd wat de effecten hiervan zijn voor randgemeenten en hoe dit verwerkt is in de diverse mobiliteitsonderzoeken.</p>	<p>De inzet op duurzame mobiliteit is een van de afwegingen in het MER. Ook heeft de commissie m.e.r. geadviseerd duurzame mobiliteit als alternatief maximaal te onderzoeken. Het stimuleren van ov- en fietsgebruik maakt daar onderdeel van uit. Het MER onderzoekt de effecten voor het Middengebied, maar kijkt ook naar de effecten op de omgeving. De mogelijkheid voor een nieuw station en een aansluiting op het R-net worden in het MER onderzocht, echter maken deze ontwikkelingen geen onderdeel uit van het planvoornemen. In de Bestuurlijke Overeenkomst is afgesproken dat de gemeente met de gemeente Gouda (apart) onderzoek zal doen naar de haalbaarheid van de realisatie dit station. Afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek zal hiervoor separate plannen of procedures opgestart.</p> <p>Conclusie: De effecten van een mogelijk treinstation in de omgeving van het Middengebied worden in het MER onderzocht.</p>
6	<p>Gevraagd wordt naar een beschrijving van de variant 4H+, waarom deze het beste scoort ten opzichte van andere varianten.</p>	<p>Voorkeursvariant 4H+ is opgenomen in de aanvulling op het uitgevoerde verkeersonderzoek. Hier is de variant beschreven en beoordeeld op de verkeerseffecten en haalbaarheid. Deze variant wordt in het MER verder onderzocht op de effecten op de leefomgeving.</p> <p>Conclusie: De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de uitgangspunten voor het MER.</p>
7	<p>Gevraagd wordt of er varianten zijn die zorgen voor een betere doorstroming in/en rondom Capels grondgebied dan voorkeursvariant 4H+. Indien het geval, wordt gevraagd waarom dit niet de voorkeursvariant is.</p>	<p>In het onderzoek naar varianten voor de verkeersafwikkeling is voorkeursvariant 4H+ als meest haalbaar beoordeeld. Andere varianten leiden niet tot een betere verkeersafwikkeling of zijn niet haalbaar.</p> <p>Conclusie: De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de uitgangspunten voor het MER.</p>
8	<p>Gevraagd wordt van welk scenario is uitgegaan bij de voorkeursvariant 4H+: 4000 en/of 8000 woningen?</p>	<p>In voorkeursvariant 4H+ is uitgegaan van 8.000 woningen.</p> <p>Conclusie: De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de uitgangspunten voor het MER.</p>
9	<p>Gevraagd wordt in hoeverre alle fietsverbindingen naar de huidige OV-locaties gerealiseerd zullen zijn voor de bewoners die in de nieuwe woningen komen te wonen.</p>	<p>Op dit moment is nog niet bekend wanneer deze voorzieningen aangelegd worden. De onderbouwing voor en fasering van de aanleg van fietsverbindingen maakt onderdeel uit van het MER.</p> <p>Conclusie: De fasering en ligging van fietsinfrastructuur wordt in het MER onderzocht.</p>

10	<p>Gevraagd wordt in hoeverre station Gouweknoop of het nieuwe extra station gerealiseerd is voordat de bewoners in de nieuwe woningen komen te wonen en of deze zijn meegenomen in het milieuonderzoek. Zo kan voorkomen worden dat er verkeersoverlast ontstaat omdat de infrastructuur nog niet gereed is.</p>	<p>De realisatie van een nieuw station maakt geen onderdeel uit van het planvoornemen voor het Middengebied. Binnen de afwegingen voor duurzame mobiliteit worden de mogelijke effecten van een nieuw station in het MER wel in beeld gebracht.</p> <p>Conclusie: De effecten van een mogelijk treinstation in de omgeving van het Middengebied worden in het MER onderzocht.</p>
11	<p>Gevraagd wordt naar een breder overzicht aan gevolgen voor de luchtkwaliteit, breder uitgezoomd dan het plangebied, en de effecten van het plan op de luchtkwaliteit in omliggende gebieden. Hierbij wordt verwezen naar de luchtvervuiling ten gevolge van stagnerend verkeer op de Abram van Rijckevorselweg en de bijdrage van het plan aan de luchtvervuiling.</p>	<p>Onderzoek naar luchtkwaliteit maakt onderdeel uit van het MER. Voor thema's waar effecten buiten het plangebied op kunnen treden, worden ook de effecten buiten het plangebied (studiegebied) onderzocht. Het studiegebied verschilt per thema en wordt in het MER dan ook per thema onderzocht en beschreven. Voor luchtkwaliteit wordt dit veroorzaakt door de verkeersaantrekkende werking. Wegen waar relevante toename van verkeer wordt verwacht, worden meegenomen in het onderzoek luchtkwaliteit.</p> <p>Conclusie: Luchtkwaliteit wordt onderzocht in het MER. Voor thema's waar effecten buiten het plangebied op kunnen treden, worden ook de effecten buiten het plangebied (studiegebied) onderzocht.</p>
12	<p>Gevraagd wordt of het marktonderzoek door STEC (juni 2020), uitgevoerd naar de uitbreiding van ruim 50 ha bedrijventerrein nog valide is door de coronacrisis. Uit het marktonderzoek kwam toen dat er voldoende vraag is.</p>	<p>De bedrijvigheid waarvoor bij deze ontwikkeling ruimte wordt gemaakt betreft voornamelijk hoogwaardige bedrijvigheid met beperkte kantoorfuncties. De verwachting is dat de vraag naar deze ruimte niet geraakt wordt door ontwikkelingen zoals het thuiswerken, die de coronacrisis (versneld) in gang zijn gezet.</p> <p>Conclusie: De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de uitgangspunten voor het MER.</p>
13	<p>Gevraagd wordt of deze regionale bedrijventerreinontwikkeling is afgestemd met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en zo niet, of deze afstemming alsnog kan plaatsvinden.</p>	<p>Voor de marktonderzoeken van STEC is er contact geweest met de gemeente Rotterdam. De door de gemeente Rotterdam beschikbaar gestelde gegevens van zijn gebruikt om de totale behoefte voor (regionale) bedrijvigheid in kaart te brengen. Hierbij ging het vooral ook om de HMC-bedrijvigheid. De rapporten van STEC zijn openbaar beschikbaar op het raadsinformatiesysteem van Zuidplas. Er heeft verder geen formele afstemming plaatsgevonden met de gemeente Capelle en/of gemeente Rotterdam over de keuzes met betrekking tot de bedrijventerreinen. Er kan natuurlijk nog afstemming plaatsvinden, maar de vraag is wat onder deze afstemming wordt verwacht.</p> <p>Conclusie: De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de uitgangspunten voor het MER.</p>

Nota van Beantwoording Zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau "Middengebied – Zuidplas"

14	De indiener ziet de mengvorm aan opties als kansrijk, gezien het tekort aan industrieel werkmilieu en HMC in de regio alsmede de ligging van het bedrijventerrein. Geadviseerd wordt om hieraan ruimschoots aanbod te bieden.	In het MER wordt onderzocht hoe de beschikbare ruimte voor bedrijvigheid zo optimaal mogelijk benut wordt, waarbij rekening gehouden wordt met de (milieu)impact op bestaande en nieuwe woningen. Mengvorm van bedrijvigheid wordt hier ook in meegenomen. Conclusie: De invulling en effecten van de bedrijventerreinen worden in het MER onderzocht.
15	Verwijzend naar paragraaf 2.4.3, NRD: Voorzieningen (programma 10.000 m2 detailhandel en horeca). Geadviseerd wordt om het groeimodel voor het programma te hanteren en de detailhandel te clusteren.	Voor het Middengebied wordt uitgegaan van een gefaseerde ontwikkeling van woningen en voorzieningen, conform het voorstel van het Masterplan. De voorzieningen groeien stapsgewijs mee met de bouw van de woningen. Conclusie: De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de uitgangspunten voor het MER.
16	De indiener stelt in het kader van kennisuitwisseling geïnteresseerd te zijn in de onderzoeken en oplossingsrichtingen die hierbij een rol spelen (t.a.v. grondpositie, klimaat, stijging grondwater, bodemdaling en bijbehorende risico's).	Rondom de vaststelling van de Nota van Beantwoording door het college van burgemeester & wethouders zal de gemeente contact opnemen voor een verkennend gesprek over het verzoek van gemeente Capelle. Conclusie: De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de uitgangspunten voor het MER.
17	Gevraagd wordt in hoeverre de effecten van railverkeer (o.a. geluid) worden meegenomen in het onderzoek.	De ontwikkeling van het Middengebied, voor wat betreft de ontwikkeling van geluidgevoelige objecten, ligt buiten de invloedssfeer van het spoor voor wat betreft geluid. Geluidbelasting van railverkeer maakt daarom geen onderdeel uit van het MER. Conclusie: De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de uitgangspunten voor het MER.
18	Gevraagd wordt in hoeverre de toevoeging van verkeersbewegingen en bijbehorende geluidseffecten door zwaar verkeer behorend bij bedrijven in de hogere milieucategorieën worden meegenomen in het onderzoek.	De effecten op de geluidsbelasting bij bestaande geluidgevoelige objecten als gevolg van toename van verkeer maken onderdeel uit van het MER. Dit is opgenomen in het beoordelingskader in de NRD. Conclusie: De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de uitgangspunten voor het MER.
19	Gevraagd wordt naar de mogelijke gevolgen van een nieuwe/voorgenomen aardgasleiding (eigenaar: Gasunie) nabij Nieuwerkerk aan den IJssel voor de beoogde ontwikkeling. Het nieuwe buisleidingentracé wordt deels parallel aan reeds aanwezige gasleidingen gerealiseerd.	Het nieuwe buisleidingen tracé past binnen de ontwikkeling en wordt in nauw overleg met het de gemeente en de aanliggende gemeenten (Capelle en Rotterdam) afgestemd. Het nieuwe tracé heeft naar verwachting geen invloed op de beoogde ontwikkeling. Alleen voor zover planologisch relevant wordt het nieuwe buisleidingentracé onderzocht in het MER. Conclusie: Voor zover planologisch relevant het genoemde buisleidingentracé onderzocht in het MER.

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R6 – Glastuinbouw Nederland	E21.002786	07/07/2021	08/07/2021
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1	<p>Gewezen wordt op de afwezigheid glastuinbouw in de plannen, terwijl dat in de voorgeschiedenis (ISP) de ontwikkelopgave van 280 ha altijd overeind is gebleven en in de structuurvisie Zuidplas 2030 (deels) is overgenomen. De indiener roept op om deze opgave op zijn minst in de keuze voor de alternatieven mee te wegen, dan wel op te nemen in de programmatische uitgangspunten voor de m.e.r.</p>	<p>In de Zuidplaspolder zijn plannen (gerealiseerd) voor glastuinbouw in lijn met de uitgangspunten van de Structuurvisie Zuidplas 2030, zoals de Glasparel+. De NRD (en het op te stellen MER) hebben betrekking op de ontwikkeling van slechts een deel van de Zuidplaspolder, namelijk het Middengebied, zoals aangeduid op pagina 16 van het Masterplan.</p> <p>Ten aanzien van het Middengebied zijn met de provincie afspraken gemaakt over de aangewezen teeltgebieden tussen Eerste Tochtweg en Tweede Tochtweg/Bierhoogtweg. Deze locatie maakt deel uit van het Greenport Oostland. Afgesproken is dat Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten voorstellen om deze locatie te wijzigen in de aanduiding 'maatwerkgebied glastuinbouw' in de Herziening van het provinciale Omgevingsbeleid. Binnen deze aanduiding is zowel voortgezet gebruik als glastuinbouwgebied als gehele of gedeeltelijke transformatie naar andere functies mogelijk.</p> <p>In het op te stellen bestemmingsplan of omgevingsplan voor de ontwikkeling van het Middengebied zal de gemeente dan een keuze maken welke bepalingen voor dit gebied zullen gelden binnen de kaders van het dan geldende provinciale Omgevingsbeleid. Hierover gaat de gemeente in gesprek met huidige ondernemers en andere belanghebbenden van het gebied.</p> <p>In de zogenaamde Groene Schakel van het Middengebied, tussen de Tweede Tochtweg en de Derde Tochtweg, liggen ook een aantal (glastuinbouw)bedrijven. De Groene Schakel heeft als belangrijkste doel: een robuuste, landschappelijke, ecologische en recreatieve bufferzone creëren/behouden tussen Nieuwerkerk a/d IJssel en het nieuwe dorp in het Middengebied. De ambitie van de gemeente is om hier een aantal grootschalige bedrijven en kassen te saneren, zodat de zichtlijnen in de open polder worden hersteld en ruimte ontstaat voor nieuwe ecologische en recreatieve invullingen.</p> <p>Conclusie: De uitgangspunten voor glastuinbouw in het Middengebied, zoals opgenomen in het Masterplan en de voorgenomen Herziening van het provinciale Omgevingsbeleid, worden in het MER onderzocht.</p>	
2	<p>Om de invloeden van de voorgenomen planontwikkelingen op de bestaande landbouwsector in dit gebied en op het Zuid-Hollandse tuinbouwgebied goed in beeld te brengen, roept de indiener op om een Landbouw Effect Rapport (LER) op te stellen en mee te nemen in de m.e.r.-procedure</p>	<p>De directe uitfasering van landbouw in het plangebied is beperkt. Voor een groot deel van de tuinbouw geldt dat behoud en inpassing het uitgangspunt is. Het opstellen van een Landbouw Effect Rapport acht de gemeente dan ook niet noodzakelijk.</p> <p>Conclusie: De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de uitgangspunten voor het MER.</p>	

3	<p>Er wordt grote waarde gehecht aan het inzichtelijk maken van de consequenties van de ontwikkeling voor bestaande ondernemers in de agrosectoren in en rond het Middengebied. Verwacht wordt dat deze consequenties uitdrukkelijk worden meegenomen bij de keuze voor een voorkeursvariant. Het beschrijven van enkel de verwachte vraag naar nieuwe bedrijvigheid (par. 3.3.3.) is niet voldoende: de huidige bedrijvigheid dient ook te worden beschreven en meegewogen.</p>	<p>In het MER wordt de huidige situatie onderzocht in de leefomgevingsfoto. Deze 'foto' is een beschrijving van de huidige situatie in en rondom het plangebied, en hoe het gebied eruit zou komen te zien als de ontwikkeling van het Middengebied niet doorgaat (huidige situatie met autonome ontwikkeling). Dit wordt ook wel de referentiesituatie genoemd. Ten opzichte van deze referentiesituatie wordt in het MER de impact van de ontwikkeling van het Middengebied bepaald.</p> <p>Conclusie: De effecten van de ontwikkeling ten opzichte van de referentiesituatie (huidige situatie met autonome ontwikkeling) worden in het MER onderzocht.</p>
4	<p>Versterking van de bestaande ondernemerstructuur (mede gezien de werkopgave voor het gebied) in en rond het Middengebied is geacht een opgave te zijn waaraan een voorkeursalternatief getoetst wordt.</p>	<p>De gemeente streeft naar het behoud van de bestaande ondernemers in het gebied, voor zover dit past in en rond het nieuwe woongebied. Dit wordt in het MER onderzocht. Met de uitbreiding van bedrijventerrein zet de gemeente in op uitbreiding van de ondernemersstructuur op regionale schaal.</p> <p>Conclusie: De effecten van de ontwikkeling op het huidig ruimtegebruik en bedrijvigheid in het Middengebied wordt in het MER onderzocht.</p>
5	<p>De duidelijke ambitie wordt gemist dat een goede bereikbaarheid met fiets, OV en auto niet alleen voor woonlocaties binnen het plangebied moet gelden, maar ook voor werklocaties. De indiener verzoekt dit uitgangspunt expliciet op te nemen in de NRD, zodat een voorkeursalternatief aan deze ambitie getoetst kan worden.</p>	<p>Het MER onderzoekt de effecten van de ontwikkeling op bereikbaarheid (verkeer en vervoer). Ook toetst het MER de ontwikkeling aan de ambities en afspraken die in het Masterplan en Bestuurlijke Overeenkomst geformuleerd zijn ten aanzien van duurzame mobiliteit. De commissie m.e.r. heeft tevens geadviseerd om een variant voor duurzame mobiliteit maximaal te onderzoeken in het MER.</p> <p>Conclusie: In het MER wordt mobiliteit conform de uitgangspunten van het Masterplan en de Bestuurlijke Overeenkomst onderzocht.</p>
6	<p>Inzake het adaptief ontwikkelen van het plangebied wordt de wateropgave gemist. Verzocht wordt de ambitie van het klimaatadaptief ontwikkelen op te nemen.</p>	<p>In het MER krijgt klimaatadaptatie, en daarmee de wateropgave, een prominente plaats. Dit is ook een van de ambities voor het project. Klimaatadaptieve varianten en maatregelen worden daarin onderzocht en afgewogen. De commissie m.e.r. heeft tevens geadviseerd om klimaatrobuustheid én water-natuur-raamwerk als alternatieven maximaal te onderzoeken.</p> <p>Conclusie: Klimaatadaptatie wordt in het MER onderzocht.</p>
7	<p>Gezien de ambitie t.a.v. circulaire economie, wordt verzocht nog eens goed te kijken naar de inrichtingsalternatieven en aan te geven of deze inderdaad zullen leiden tot de gewenste circulariteit. Indien de ambitie niet gehaald wordt, moet nog eens goed naar de geplande transformatie gekeken worden.</p>	<p>Binnen het thema duurzaamheid is circulariteit een van de aspecten die onderzocht worden in het MER (opgenomen in het beoordelingskader). In het onderzoek vindt een inventarisatie van mogelijke energieconcepten plaats, analyse naar de kansen voor circulaire ontwikkelen en methoden voor een</p>

		<p>omgekeerd afvalinzamelingssysteem (zie pagina 23 van de NRD). De commissie m.e.r. heeft tevens geadviseerd om circulariteit en duurzame energie als alternatief maximaal te onderzoeken.</p> <p>Conclusie: Circulariteit wordt in het MER onderzocht.</p>
8	<p>Als het gaat om de effecten op natuur en stikstofdepositie in de NRD wordt volstaan met de observatie dat uit de eerste berekeningen blijkt dat de toename van stikstofemissie door de ontwikkeling en de afname van emissies door verdwijnende functies per saldo niet leidt tot een toename van stikstofdepositie op kwetsbare natuurgebieden. Dit vindt de indiener volstrekt onvoldoende. Gewezen wordt op dat het in alle gevallen noodzakelijk is om aan wettelijke vereisten te voldoen. Een gedetailleerde analyse van de te verwachten effecten voor stikstof, maar ook op soortenbescherming wordt vereist geacht.</p>	<p>De noodzaak tot stikstofonderzoek wordt door de gemeente onderschreven. Onderzoek naar stikstofeffecten op Natura 2000-gebieden is dan ook opgenomen in het beoordelingskader in de NRD. Hierin is opgenomen dat onderzoek wordt gedaan naar stikstofeffecten op gevoelige habitats in Natura 2000-gebieden en een analyse van potentiële effecten op beschermde gebieden. Ook het aspect soortenbescherming wordt in het MER onderzocht (zie beoordelingskader op pagina 23 van de NRD).</p> <p>Conclusie: Stikstof wordt in het MER onderzocht.</p>
9	<p>Uitleg over het detailniveau van de m.e.r. c.q. op welke wijze nader onderzoek naar effecten plaats zal vinden wordt gemist. Geacht wordt dat de NRD een voorstel voor een onderzoeksagenda bevat, en een m.e.r gaat over feiten en cijfers. Dit moet duidelijk worden uit de NRD.</p>	<p>De NRD bevat het overzicht van de thema's en aspecten die in het MER onderzocht worden. De beschrijving geeft een eerste inzicht in de wijze van onderzoek, in het MER wordt dit verder gespecificeerd.</p> <p>Conclusie: De uitgangspunten voor het MER worden in het MER gespecificeerd.</p>

Nota van Beantwoording Zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau "Middengebied – Zuidplas"

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R7 – Oasen	E21.002815	05/07/2021	05/07/2021
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1	Geattendeerd wordt op het belang van de veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening en de bescherming van de infrastructuur (zoals drinkwaterleidingen, productie- en distributielocaties) in de ontwikkeling.	De gemeente onderschrijft dit belang. In het MER worden deze voorzieningen en de mogelijke effecten hierop geïnventariseerd en beoordeeld. Conclusie: Bestaande voorzieningen en de effecten hierop worden in het MER onderzocht.	
2	Gewezen wordt op de risico's van de energietransitie op de infrastructuur, met betrekking tot de opwarming van de leidingen en het drinkwater. Gevraagd wordt om bij het toepassen van een warmtenet rekening te houden met de aanleg en ligging van drinkwaterleidingen. Warmtenetten dienen zo ver mogelijk van de waterleidingen vandaan te blijven of, indien het niet anders kan, dient er te worden aangetoond dat de opwarming van de ondergrond beperkt blijft. Gevraagd wordt in de NRD bovengenoemde belangen mee te wegen in de ontwikkeling van het Middengebied.	Deze afweging van belangen wordt niet opgenomen in de NRD maar vindt plaats in het MER. In het MER worden (mogelijke) effecten van de aanleg van een warmtenet (voor aquathermie) beschouwd. Conclusie: Bestaande voorzieningen en de effecten hierop worden in het MER onderzocht.	

Nota van Beantwoording Zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau "Middengebied – Zuidplas"

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R8 – Tukker Architectuur en Advies BV	I21.002515	06/07/2021	08/07/2021
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1	Geacht wordt dat de Groene Buffer en Groene Schakel onterecht geen onderdeel uitmaken van de m.e.r. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het beoordelingskader (p. 22, NRD). Onderzocht dient te worden hoe breed de Groene Schakel moet zijn, waar deze dient te komen en of alternatieve locaties bestaan. Dit geldt volgens de indiener te meer omdat dit vaste elementen zijn van een NRD. Verzocht wordt deze onderwerpen op te nemen in het MER.	<p>In het beoordelingskader zijn de relevant thema's van de fysieke leefomgeving opgenomen dat als beoordelingskader dient voor het MER. Voor de Groene Schakel (cq. Groene Buffer), als onderdeel van het plangebied en daarmee ook het studiegebied van het MER, worden inrichtingsvarianten onderzocht en beoordeeld aan de hand van dit beoordelingskader. Onderzoek naar een alternatieve locatie komt niet aan de orde in het MER.</p> <p>Conclusie: De Groene Schakel, zoals weergegeven in het vastgestelde Masterplan, is onderdeel van het plangebied en daarmee opgenomen in het studiegebied van het MER. Onderzoek naar een alternatieve locatie komt niet aan de orde in het MER.</p>	
2	Gewezen wordt op de afwezigheid van een planning voor de ontwikkeling van de infrastructuur van het Middengebied, waaruit blijkt hoe de fases van de ontwikkeling van de infrastructuur verlopen en hoe deze zich verhouden tot de fases waarin de woningen worden gebouwd. Verzocht wordt dit onderdeel te maken van het MER.	Zie reactie 5 onder zienswijze R2.	
3	Verzocht wordt gedegen onderzoek te verrichten naar de verkeerskundige situatie op de bestaande infrastructuur. De verwachte verkeersproblemen en de planning van de ontwikkeling van de infrastructuur, inclusief een opsomming van eventuele alternatieven. Volgens de indiener is niet inzichtelijk hoe de ontwikkelingen niet tot grote verkeersproblemen (o.a. bij bedrijventerrein Bierhoogteweg) zullen leiden.	Zie reactie 6 onder zienswijze R2.	
4	Gewezen wordt op de vermelding dat de bereikbaarheid van de bestaande bedrijvigheid in het Middengebied gegarandeerd blijft (zie Masterplan Middengebied en nota van beantwoording zienswijzen op Ontwerp Omgevingsvisie).	Zie reactie 8 onder zienswijze R2.	

5	Onder verwijzing naar een citaat van gedeputeerde mevr. Koning (provincie Zuid-Holland) in de commissie Ruimte en Wonen (PS), waarin aangegeven wordt dat het Vijfde Dorp niet doorgaat indien gemeente Zuidplas volgend jaar geen deugdelijk mobiliteitsplan kan presenteren), wordt gesteld dat de verkeerssituatie rondom het Middengebied nijpend is.	Zie reactie 10 onder zienswijze R2.
5	Gevraagd wordt de infrastructuur en meer specifiek de N219 nader te onderzoeken in het MER. Hierbij wordt geacht, vastgelegd per dagdeel, aandacht te besteden aan de verkeersintensiteit van de N219. Daarnaast wordt geacht te inventariseren/vastleggen van de mogelijkheden om verkeersproblemen die er nu al zijn en in de toekomst erger worden op te lossen.	Zie reactie 11 onder zienswijze R2.