

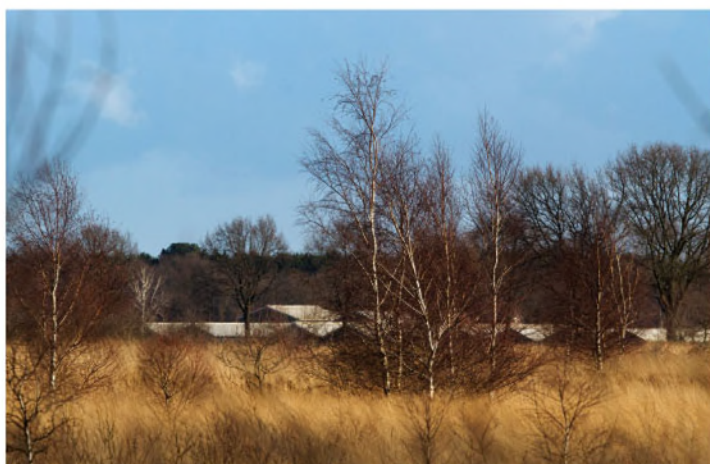


Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

## Omgevingsprogramma Entree Zoetermeer

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

13 mei 2025 / projectnummer: 3895



# 1 Advies over het MER in het kort

De gemeente Zoetermeer wil het gebied Entree opnieuw inrichten en transformeren tot een levendige en aantrekkelijke stadswijk. Momenteel staan hier vooral kantoren. In totaal wil de gemeente tussen de 6.250 en 7.250 woningen bouwen en tussen de 95.000 – 135.000 m<sup>2</sup> bebouwing met diverse voorzieningen realiseren.<sup>1</sup> De gemeente legt deze ontwikkelingen in een omgevingsprogramma vast. Voor het besluit hierover is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.<sup>2</sup>

## Wat staat in het MER?

De gemeente legt het beleidskader en een ‘spelregelkaart’<sup>3</sup> voor de ontwikkeling van Entree vast in het omgevingsprogramma. De Ontwikkelvisie Entree en het Beeldkwaliteitsplan Entree zijn onderdeel van het omgevingsprogramma. Het MER beschrijft de milieueffecten van een minimum- en maximumalternatief voor woningaantallen en overige voorzieningen zoals kantoren, bedrijven en maatschappelijke voorzieningen.

De effecten van beide alternatieven komen grotendeels overeen. Volgens het MER hebben beide alternatieven negatieve effecten op onder andere verkeer (veiligheid, parkeren en doorstroming op kruispunten), leefbaarheid (geluid), windgevaar en bezonning. Zeer negatieve effecten zijn er op de luchtkwaliteit (NO<sub>2</sub>), historische (steden)bouwkunde en natuur (soortenbescherming en stikstofdepositie). In het MER staat verder dat de plannen positieve tot zeer positieve effecten hebben op onder andere de aspecten openbaar vervoer, langzaam verkeer, ruimtelijke structuur en ruimtelijk beeld, sociale veiligheid, gezondheid en gebruik van thermische energie. Beide alternatieven verschillen alleen van elkaar voor het aspect omgevingsveiligheid.

## Wat is het advies van de Commissie?

De Commissie waardeert de inspanningen en zorgvuldigheid waarmee de gemeente streeft naar een optimale inrichting van de wijk Entree in een complexe situatie, waarin sprake is van vooral veel verkeersgeluid. Het MER is uitgebreid, bevat veel goede informatie en is toegankelijk opgezet. Het is goed leesbaar en de beschrijvingen en resultaten zijn over het algemeen goed te begrijpen en zorgvuldig uitgediept in deelrapporten.

**De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER dat desondanks nog belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over het omgevingsprogramma Entree Zoetermeer. Het gaat om de volgende punten:**

- **Milieugevolgen voor nieuwe bewoners komen niet goed uit de verf.** Er komen meer dan 10.000 mensen bij in een gebied met een hoge geluidbelasting en weinig groen. De consequenties hiervan zijn niet goed uitgelicht.
- **Uitleg van de keuze voor huidig stedenbouwkundig ontwerp Entree en consequenties voor de leefomgeving zijn nog niet helder.** Er zijn verschillende doelstellingen voor de

<sup>1</sup> Als volgt verdeeld: 40.000 – 50.000 m<sup>2</sup> kantoorprogramma, 20.000 – 40.000 m<sup>2</sup> bedrijfsfuncties en 35.000 – 45.000 m<sup>2</sup> maatschappelijke voorzieningen.

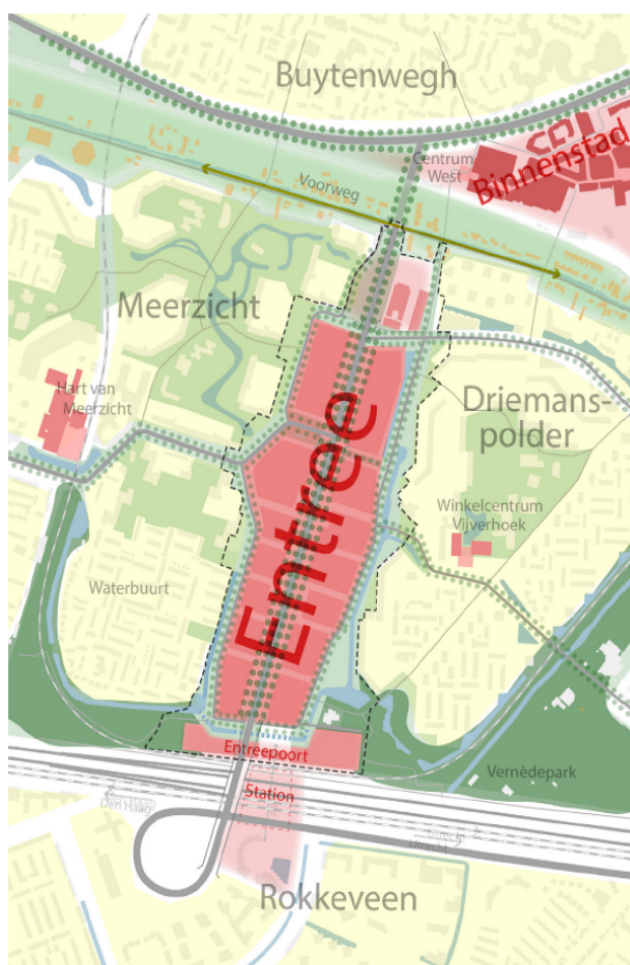
<sup>2</sup> Entree Zoetermeer, Milieueffectrapport bij Omgevingsprogramma, TA UW, 26 februari 2025.

<sup>3</sup> Een spelregelkaart in de Omgevingswet geeft een overzicht van de belangrijkste regels en procedures voor activiteiten die de fysieke leefomgeving beïnvloeden. Het helpt burgers en bedrijven om deze regels te begrijpen en na te leven.

wijk, zoals voor het woningbouwaanbod en voor een gezonde leefomgeving. Niet duidelijk is hoe deze doelen zijn gewogen bij het kiezen van het stedenbouwkundig ontwerp.

- **Er ontbreekt een alternatief waarbij het doel voor een gezonde leefomgeving (geluid en groen) het uitgangspunt is.** De beide onderzochte alternatieven verschillen alleen in aantallen mensen en de hoeveelheid voorzieningen. De hoge geluidbelasting maakt het nodig om ook te onderzoeken of andere keuzes in de stedenbouwkundige opzet minder geluidhinder en meer ruimtelijke kwaliteit voor de nieuwe bewoners opleveren.
- **De stikstofeffecten van het plan zijn nog niet precies genoeg in beeld gebracht.** De berekende stikstoftoename maakt de uitvoerbaarheid van het plan onzeker. Dit vraagt om meer informatie over de (mogelijke beperking van) de emissies uit het plangebied en de mogelijkheden om negatieve effecten te voorkomen.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over het programma. In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar advies voor de op te stellen aanvulling toe en in hoofdstuk 3 geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject. In Bijlage 1 geeft ze meer gedetailleerde opmerkingen over geluid en ruimtelijke kwaliteit.



Figuur 1: Plangebied Entree Zoetermeer (Bron: MER).

### **Aanleiding MER**

*De gemeente Zoetermeer wil de ontwikkeling van het gebied Entree mogelijk maken en dit beleidsmatig vastleggen in een programma (het te nemen besluit). Uitvoering van het programma maakt het mogelijk woningen en andere voorzieningen te realiseren. In dit geval moet een MER worden opgesteld omdat het plan kaders stelt voor een stedelijk ontwikkelingsproject (categorie J11 van bijlage V bij het Omgevingsbesluit). Ook is een passende beoordeling nodig vanwege mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden.*

### **Eerder advies van de Commissie**

*De Commissie adviseerde eerder over een milieueffectrapport voor Entree.<sup>4</sup> Destijds was het MER gekoppeld aan een besluit over het bestemmingsplan.*

### **Rol van de Commissie**

*De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval het college van burgemeester en wethouders – besluit over het omgevingsprogramma.*

*De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3895 op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) in te vullen in het zoekvak.*

## **2 Adviezen voor de aanvulling**

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de gemeente Zoetermeer.

In dit hoofdstuk doet de Commissie ook een aantal aanbevelingen. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

### **2.1 Milieugevolgen van het plan voor nieuwe bewoners**

#### **Herontwikkeling Entree**

Het omgevingsprogramma Entree is een uitwerking van de Visie Zoetermeer 2040.<sup>5</sup> Daarin zijn doelen geformuleerd voor:

- Vergroten woningaanbod.
- Toekomstbestendige leefomgeving.
- Gezonde leefomgeving.
- Sociale cohesie.
- Stimuleren lokale economie.

<sup>4</sup> Entree Zoetermeer, Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport, 4 april 2022 / projectnummer: 3503.

<sup>5</sup> Zoetermeer 2040, Een overkoepelende visie voor de sociale, economische en ruimtelijke ontwikkeling van de stad, januari 2022.

Het programma maakt het mogelijk om de wijk met leegstaande kantoren om te bouwen naar een nieuwe stadswijk met veel woningen. Het gebied krijgt zo een impuls. Hiermee vult de gemeente ook een deel van de woningbouwopgave in. Dit spaart ruimte. Bouwen in bestaand bebouwd gebied heeft daarnaast ook beperkingen, omdat er al activiteiten zijn, waarmee rekening moet worden gehouden. De Commissie waardeert de manier waarop de gemeente werkt aan een optimaal ontwerp binnen de aanwezige beperkingen.

### **Consequenties voor nieuwe bewoners onvoldoende duidelijk verwoord**

De belangrijkste beperking in de Entree is de al aanwezige milieubelasting door veel autoverkeer en geluid. Het betekent dat er in de toekomst 10.000 – 15.000 nieuwe bewoners in een al fors milieu-belast gebied komen te wonen. Bovendien neemt de nabije groene ruimte bij uitvoering van het omgevingsprogramma af. Aangezien er veel bewoners bijkomen, resteert er zo maar weinig groen per inwoner. Dit alles heeft consequenties voor de gezondheid van de bewoners (huidig en nieuw). Het is belangrijk om bij het nemen van het besluit hierbij stil te staan.

Het MER doet dit nu niet expliciet:

- Er zijn nu maar weinig bewoners. De blootstelling van de vele nieuwe bewoners aan hoge geluidbelasting is niet in de scoretabel verwerkt.
- Voor overstroming geeft het MER een score '0'. Dat klopt in de gebruikte systematiek. Het doet echter geen recht aan het bredere plaatje en het maakt niet expliciet dat er meer dan 10.000 nieuwe mensen worden blootgesteld aan het bestaande overstromingsrisico.
- 'Invloed van parkeren' is een aparte indicator. Deze heeft geen betrekking op het gebruik van bestaande parkeerplaatsen maar gaat over de hele parkeervraag en het veranderend aanbod.
- Het MER benoemt dat er een aantrekkelijke en robuuste groenstructuur komt. Bij de aanleg moeten echter veel van de huidige bomen en bosplantsoen wijken. Dit is een nadeel in het voorkomen van hittestress waar het MER alleen voordelen schetst van een nieuwe groenstructuur. Na de aanlegfase komen weliswaar nieuw groen en een ecozone tot ontwikkeling, maar dit kost veel tijd en er resteren hectaren minder aan groen dan nu. Door de groei van het aantal inwoners is er zo veel minder groen per bewoner. Dit kan beperkingen opleveren voor het halen van het doel voor een gezonde leefomgeving. Het MER gaat niet in op de mogelijkheden om groen te realiseren in of direct buiten het plangebied.

De Commissie adviseert, voorafgaande aan de besluitvorming het MER aan te vullen met een beschouwing over de consequenties van de keuzes voor de kwaliteit van de leefomgeving. Ga daarbij expliciet in op:

- De gezondheidsrisico's en hoe de gemeente daarmee om wil gaan ('mitigerende maatregelen').<sup>6</sup>
- In hoeverre de geconstateerde risico's voor de volksgezondheid zich verhouden tot de ambities van de gemeente op dit vlak. Geef aan welke weging van de doelstellingen is gemaakt bij de ontwikkeling van de wijk.
- De consequenties voor beschikbaar en bereikbaar groen en natuur per nieuwe bewoner, waar ook oudere bomen en/of bosplantsoen deel van uitmaken (met inachtneming van eisen van boomveiligheid).

## 2.2 Gevolgen geluid en ruimtelijke kwaliteit van het voornemen vragen meer uitwerking

Het MER bevat alleen een minimum en maximum alternatief<sup>7,8</sup>, namelijk voor aantallen woningen en oppervlaktes aan voorzieningen.<sup>9</sup> Beide alternatieven verschillen niet in stedenbouwkundige opzet en zijn daarmee niet werkelijk onderscheidend. Het zijn dan ook eerder varianten binnen het zelfde alternatief. Het MER toetst daarmee alleen de effecten van verschillende aantallen van de opgave (woningen en oppervlaktes voorzieningen) in het programma. Het MER geeft ook geen inzicht of in een eerdere ontwerpfasen nog andere alternatieven zijn overwogen en in hoeverre daar milieuoverwegingen (voor bijvoorbeeld geluid, openbare ruimte of groen) een rol hebben gespeeld of leidend zijn geweest.

Dit is wel van belang omdat uit het MER blijkt dat zowel het minimum en maximum alternatief een hoge geluidbelasting en dus gezondheidsrisico's tot gevolg hebben. Het MER concludeert dat overschrijding van de grenswaarden voor geluid nodig is om de plannen uit te kunnen voeren. De Commissie constateert daarom dat de hoge geluidsbelasting niet het primaire uitgangspunt voor het ontwerp was. Er is in het programma gekozen om het geluid, aan het eind, per ontwikkelplot "op te lossen". Vooralsnog zijn geen grenzen opgenomen over de mate waarin de verruiming van het geluidbeleid zal worden toegepast. Uit het MER blijkt dat dit voor een groot aantal woningen het geval zal moeten zijn, en dat de kans groot is dat het verruimde beleid niet beperkt (maar juist ruim) zal worden toegepast.<sup>10</sup>

<sup>6</sup> Voor groen en natuur kan hierbij bijvoorbeeld worden ingegaan op het bieden van extra ruimte en kwaliteiten buiten het plangebied maar wel bereikbaar voor de bewoners van Entree.

<sup>7</sup> Voor verkeer is een 'afwijkend minimumalternatief' onderzocht. Als reden staat op pagina 17 van het MER dat de beide alternatieven weinig verschillen. Het afwijkende alternatief (zie pagina 56) lijkt echter nauwelijks te verschillen van het minimumalternatief. De effectbeoordeling behandelt dit alternatief ook niet. Het MER legt dit niet goed uit.

<sup>8</sup> Overigens schrijft de NRD in hoofdstuk 4 bij de aanpak op hoofdlijnen dat in Deel B van het MER alternatieven onderzocht gaan worden. In de toelichting op deel B worden de termen alternatieven en varianten door elkaar gebruikt. De motivatie is dat de inrichting op hoofdlijnen al vaststaat, en in het MER de verfijning op thematische aspecten onderzocht gaat worden.

<sup>9</sup> In het MER staat dat het bouwvolume hetzelfde is. Toch geldt dat alle samenstellende delen (wonen, kantoren, bedrijven en voorzieningen) in het minimum alternatief kleiner is dan in het maximum alternatief.

<sup>10</sup> Sinds 2024 is de omgevingswet (Besluit Kwaliteit Leefomgeving) van kracht. De Interimwet Stad- en Milieu is hiermee komen te vervallen. De motiveringsnotitie "afwijken van grenswaarden" onderbouwt of geluidbeperkende maatregelen mogelijk zijn. In de komende periode zullen verdere gesprekken met Rijkswaterstaat plaatsvinden over de mogelijkheden voor geluidbeperkende maatregelen aan de A12.

De geluidbelasting en het beperken van geluidhinder hangt samen met de stedenbouwkundige opzet. Nu staat de Afrikaweg centraal en daar komen verkeer (en geluid), oriëntatie van de woningen en de meeste activiteiten op straat (leefomgeving) bij elkaar. Dit betekent dat mensen hier ook de meeste hinder ondervinden.

De Commissie adviseert voorafgaande aan de besluitvorming het MER aan te vullen met:

- Een motivering van de huidige stedenbouwkundige opzet. Geef ook aan hoe de verschillende doelstellingen voor het gebied hierin gewogen zijn en welke uitgangspunten leidend waren. Geef verder inzicht in welke alternatieven eerder zijn beschouwd en zijn afgefallen en welke milieuoverwegingen daar een rol bij hebben gespeeld.
- Een motivering waarom het acceptabel wordt geacht om op deze schaal en wijze woningen te realiseren die een geluidsbelasting ondervinden boven de grenswaarden. Motiveer goed waarom er, naar verwachting in hoge mate, af moet worden geweken van een geluidluwe gevel.
- Een goede beoordeling van het ruimtelijk beeld en de ruimtelijke structuur aan de hand van effecten van de opzet ervan op de omgeving en op de beleving van de wijk. Onderzoek de kwaliteit van de woningen in relatie tot de omgeving: gericht op de stadsstraat, gericht op de binnenhof of gericht op de omliggende wijk.

## 2.3 Alternatief leefomgeving

### Over alternatieven

Een kernonderdeel van een MER is het vergelijken van onderscheidende opties (in mer-termen 'alternatieven') om de doelstellingen van een plan te bereiken. Juist wanneer, zoals hier, voor een volledige herinrichting van een gebied wordt gekozen en er verschillende doelen zijn gesteld, op het gebied van leefkwaliteit en gezondheid, is het van belang om goed na te gaan welke opties er voor de inrichting zijn. In dit programma worden immers de kaders vastgelegd waarvan vervolgbesluiten over de Entree zullen uitgaan.

Inhoudelijk geeft het de gelegenheid om het beleidsprogramma over de Entree te voeden met inzichten in (soms onverwachte) kansen en risico's voor de leefomgeving. Het is ook een unieke kans om mogelijke oplossingen voor de verdeling van de (schaarse) ruimte met elkaar te vergelijken. Zo wordt voor bestuurders duidelijk welke keuzemogelijkheden er zijn en kan het gesprek goed worden gevoerd met externe partners (bewoners, bedrijven, organisaties) over de wijze waarop de doelstellingen in het gebied gerealiseerd kunnen worden.

### Alternatief Leefomgeving centraal

De gemeente heeft voor Entree verschillende doelstellingen geformuleerd. Beide alternatieven in het MER werken vooral de woningbouwopgave uit. De Commissie mist nu een alternatief waarbij de kwaliteit van de leefomgeving (een van de andere hoofddoelen) centraal staat en waarbij de stedenbouwkundige opzet en het streven naar een zo laag mogelijke percentage geluidgehinderden in samenhang zijn onderzocht.

Op basis van dit nieuwe alternatief kan een onderbouwde afweging worden gemaakt in welke mate het noodzakelijk is om van het huidige geluidbeleid af te wijken of dat andere keuzes



worden gemaakt.<sup>11</sup> Ook kan hierdoor vooraf worden vastgesteld voor welk percentage woningen een bepaalde alternatieve maatregel acceptabel wordt geacht en/of nodig is. Het vooraf stellen van grenzen voorkomt dat er straks (te)veel woningen met weinig kwaliteit worden gerealiseerd.

De Commissie adviseert voorafgaande aan de besluitvorming het MER aan te vullen met een volwaardig en integraal leefomgevingsalternatief op een zodanig detailniveau dat een goede vergelijking met de al onderzochte alternatieven mogelijk is. Neem in dit alternatief de kwaliteit van de leefomgeving als uitgangspunt. Overweeg om de aantallen van het minimum alternatief als randvoorwaarde te nemen. Onderzoek een stedenbouwkundige inrichting met:

- een groter leefgebied met lagere geluidbelastingen;
- een grotere hoeveelheid woningen die aan het (standaard) geluidbeleid kunnen voldoen;
- voldoende en kwalitatief hoogwaardig (onder andere verkoelend) groen/stadsnatuur, eventueel te realiseren in de directe omgeving van het plangebied en goed bereikbaar voor de bewoners van Entree.

Varieer in dit alternatief met verschillende mogelijkheden om de ruimtelijke kwaliteit te optimaliseren. Geef duidelijk aan wat de mogelijke consequenties voor bijvoorbeeld de opgave (aantallen en kwaliteit van woningen) zijn. Breng in beeld in hoeverre de milieueffecten en het doelbereik op de vijf doelstellingen voor Entree verschillen van de al onderzochte alternatieven.

In bijlage 1 toetst de Commissie in detail de onderwerpen geluid en ruimtelijke kwaliteit.

## 2.4 Natuur

### Natuurwaarden

Over natuur staat in het MER dat verschillende beschermde soorten geraakt kunnen worden bij de transformatie van de wijk. Het rapport benoemt mitigerende maatregelen die de schade aan deze soorten kunnen voorkomen. Deze maatregelen overlappen met een tweede indicator uit het MER: (kansen voor) verhoging van natuurwaarden. De Commissie merkt op dat het met name voor de ruimte-vragende maatregelen onduidelijk is of die ruimte ook beschikbaar is binnen het plangebied. Het gaat dan bijvoorbeeld om:

- Het sparen van voldoende grote bomen en bomenrijen voor bijvoorbeeld broedvogels en vleermuizen (binnen eisen van boomveiligheid) en de tijdige aanplant van wilg, kers en iep voor bijvoorbeeld vlinders.
- Het vrijmaken van geschikte groeiplaatsen/leefgebied voor bijvoorbeeld planten en beschermde zoogdieren.

De onduidelijkheid komt mede doordat de groenstructuur zelf zo'n 3 hectare kleiner wordt dan in de referentiesituatie en dat, zoals elders in dit advies al is aangegeven, ook voor andere thema's zoals water dezelfde ruimte nodig is. De score na mitigatie is daardoor mogelijk geflatteerd.

In het MER komt met de huidige indicatoren voor natuur niet de betekenis van natuur en groen voor mensen tot uiting. De Commissie vroeg in paragraaf 2.1 al om dit beter te motiveren.

<sup>11</sup> Zoals bedoeld wordt met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL) uit de Omgevingswet.



## Stikstofdepositie

Voor de stikstofdepositie scoort het project 'zeer negatief' vanwege een maximale toename van 0,03 mol/ha/jaar voor de gebruiksfase in het alternatief met de meeste woningen.<sup>12</sup> Deze toename in depositie is berekend voor Natura 2000-gebied Meijendel-Berkheide. Ook in andere Natura 2000-gebieden in de omgeving neemt de stikstofdepositie toe, zij het in mindere mate. In deze gebieden zijn veel habitats overbelast door stikstof, waardoor de alternatieven zorgen voor extra overschrijding van de ecologische norm (KDW). De berekende stikstoftoename maakt de uitvoerbaarheid van het plan onzeker.

Een eerste ecologische beoordeling van de gevolgen van de extra stikstofdepositie is in een bijlage bij het MER opgenomen. De kern van de huidige argumentatie is dat de depositie maar een klein beetje toeneemt. Dit overtuigt niet, omdat het hele overbelastingprobleem immers is ontstaan door een stapeling van 'kleine beetje's'.

Het deelrapport stikstof doet suggesties om de emissies te beperken. De stikstofemissies komen vooral voort uit verkeer. Daarom is het denkbaar dat de maatregelen die toch al nodig zijn om de geluidbelasting door verkeer beperken ook zorgen voor lagere stikstofemissies.

De Commissie adviseert voorafgaande aan de besluitvorming het MER aan te vullen en daarbij in te gaan op:

- de stikstofemissies en hoe deze beperkt kunnen worden;
- de toestand van de beschermde habitats en de mogelijkheden om daar negatieve effecten te voorkomen. Dit is uiteraard niet nodig wanneer de emissies tot '0' gereduceerd worden.

Dit kan worden opgenomen in een Passende beoordeling bij het plan.

## 3 Aanbevelingen voor de verdere besluitvorming

### 3.1 Verkeer

De Commissie is van oordeel dat de effecten voor mobiliteit/verkeer en verkeersveiligheid in het algemeen goed zijn onderzocht en beschreven. Wel ziet ze aandachtspunten voor de onderwerpen parkeren en de verkeersintensiteit/verkeersveiligheid op de Afrikaweg.

#### Parkeren

Uit het MER blijkt dat het aantal parkeerplaatsen enerzijds niet te hoog zou moeten zijn vanwege de (voor de leefbaarheid) gewenste beperking van autogebruik en het stimuleren van het gebruik van duurzame/actieve vervoerwijzen. Anderzijds dient het aantal autoparkeerplaatsen niet te laag te zijn, omdat parkeerders dan mogelijk uitwijken naar de omgeving. De "Nota Maatwerk Parkeernormen en Uitvoeringsregels Entree" vormt het kader voor de vergunningverlening<sup>13</sup>. Opvallend is dat deze alleen normen geeft voor het *minimale* aantal parkeerplekken in de ontwikkeling van de plots van Entree, zowel voor de auto als voor de fiets. Een beperking van het autobezit/-gebruik wordt daarmee niet bevorderd in het

<sup>12</sup> Het MER-hoofdrapport vermeldt per abuis 0,20 mol/ha/jaar.

<sup>13</sup> In dit geval de te realiseren parkeerplaatsen via de BOPA's/toekomstige wijzigingen van het Omgevingsplan.

plan. Dit geldt ook voor de weinig expliciet geformuleerde eisen voor aantallen parkeerplaatsen in relatie tot de vergunbaarheid in de nota.

De nota voorziet naast het (reguliere) 'normscenario' in een 'ambitiescenario' waarin onder voorwaarden minder parkeerplaatsen hoeven te worden gerealiseerd ten opzichte van het normscenario. Een aantal van deze voorwaarden is moeilijk toetsbaar en/of weinig praktisch, waarmee de effectiviteit ervan een risico vormt. Dit geldt bijvoorbeeld voor:

- de eisen voor de 'aantoonbaar gemaakte flexwerkplek';
- de (achteraf) aan de ontwikkelaar op te leggen bijsturende acties naar aanleiding van monitoring van parkeerdruk;
- het aantal hubs en de bijdrage van de verschillende deelontwikkelingen aan deze hubs<sup>14</sup>.

Het aantal hubs<sup>15</sup> komt de Commissie ook erg laag voor. Twee wijkhubs met ieder twee deelauto's betekent vier deelauto's in een gebied met meer dan 10.000 nieuwe inwoners. Gezien de leefbaarheidsdoelstellingen zou het zo moeten zijn dat het voor ontwikkelaars aantrekkelijk is bij te dragen aan de ontwikkeling van de hubs, in relatie tot het aantal parkeerplaatsen dat zij per woning realiseren.

Met de bovenbeschreven beperkingen bestaat het risico dat de gewenste en noodzakelijke duurzame mobiliteit voor een groot deel gebaseerd is op de in de Ontwikkelvisie benoemde nog niet geconcretiseerde maatregelen als MAAS<sup>16</sup> en het op de toekomstige bewoners gerichte marketingbeleid waarmee de beperking van het autobezit/-gebruik relatief onzeker zou blijven.

De Commissie beveelt aan:

- Te overwegen de acceptabele minimale parkeernorm (ten opzichte van het 'ambitiescenario' te verlagen en –indien dat nodig zou zijn– ook een maximale norm te hanteren.
- Het aantal (en functionele capaciteit van de) hubs af te stemmen op de mogelijkheden/vraag, passend bij het ambitieniveau van de beoogde duurzame mobiliteit, en te overwegen dit niet alleen te koppelen aan het 'ambitiescenario' maar op te nemen als standaard onderdeel van de ontwikkeling.
- Het kader voor parkeren zo concreet en toetsbaar mogelijk te maken, om zo (tijdig) duidelijkheid te geven aan ontwikkelaars over de vergunbaarheid van de toekomstige BOPA's per plan en voor toekomstige wijzigingen van het omgevingsplan.

### **Verkeersintensiteit en verkeersveiligheid op de Afrikaweg**

Uit het MER blijkt duidelijk dat de hoge intensiteit van het autoverkeer op de Afrikaweg (met maximaal circa 40.000 motorvoertuigen per etmaal in 2040) op gespannen voet staat met de verkeersveiligheid. In eerste instantie is de effectscore voor verkeersveiligheid '–', na maatregelen (als beschreven in de VVA – Verkeersveiligheidsaudit) wordt dit '–' (zie MER paragraaf 4.3.3.5). Na verdere maatregelen om de verkeersintensiteit op de Afrikaweg te verbeteren (zie MER paragraaf 4.3.4) wordt de beoordeling '0'. Hierbij is overigens niet geheel duidelijk of de maatregelen uit de VVA allemaal overgenomen zijn in het wegontwerp.

---

<sup>14</sup> De hub kan bijvoorbeeld in een andere 'deelontwikkeling' liggen (die in realisatie ook een heel andere timing kan hebben).

<sup>15</sup> Bijlage 5 van de Nota Maatwerk Parkeernormen en Uitvoeringsregels Entree geeft hiervan de definities.

<sup>16</sup> Mobility As A Service.

De VVA richt zich op het verkeerstechnisch ontwerp (en vooral de oversteekbaarheid van de Afrikaweg). Verder valt op dat de maatregelen om de verkeersintensiteit te verlagen geen onderdeel zijn van het programma. Deze zijn deels afhankelijk van derden en/of zullen een onzeker effect hebben. Het beoogde effect is echter wel een voorwaarde voor een neutrale score. Overigens kunnen de maatregelen eventueel ook leiden tot negatieve effecten elders.

De Commissie beveelt daarom aan:

- Bij de uitwerking van het wegontwerp aandacht te geven aan eventuele resterende aandachtspunten uit de VVA en de scheiding van de verblijfsfunctie met terrasjes, spelende kinderen et cetera) ten opzichte van de verkeersfunctie.
- De monitoring van de verkeersintensiteit op de Afrikaweg en de realisatie van de betreffende intensiteitsverlagende maatregelen te beschouwen op hoger schaalniveau en te beschouwen in het kader van de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer.

## 3.2 Bodem, water en klimaatadaptatie

Het plangebied ligt in een droogmakerij. De lage ligging en bewogen geschiedenis maken het belangrijk om stil te staan bij bodem, water en de manier waarop deze op de proef gesteld worden door grotere weersextremen en een stijgende zeespiegel. Het MER beschrijft dit goed. Voor water is dit inzicht op onderdelen zelfs kwantitatief in de vorm van een waterbalans en een saldoberekening voor het water binnen de Ontwikkelvisie Entree. Dit laat zien dat voor het opvangen van extreme neerslagperiodes in het plangebied ten westen van de Afrikaweg meer oppervlaktewater nodig is dan voorzien. Het MER noemt als maatregel het realiseren van meer oppervlaktewater ten koste van de ecologische zone.

De Commissie beveelt aan om duidelijk te maken of deze maatregel onderdeel uitmaakt van het plan en welke uitwerking dit heeft op het functioneren van de ecologische zone.

In het onderdeel klimaatadaptatie maakt het MER duidelijk dat bij doorbraak van een regionale waterkering het plangebied 2 tot 5 meter onder water kan komen te staan (de Afrikaweg blijft wel droog). Het MER scoort de indicator 'overstroming' toch als '0', dus 'geen effect'.<sup>17</sup> Het MER geeft aan dat de Afrikaweg als vluchtlocatie kan dienen bij een overstroming maar dat de Ontwikkelvisie geen maatregelen benoemt om deze te benutten.

De Commissie beveelt aan alsnog na te gaan of met dergelijke maatregelen de neutrale effectscore beter onderbouwd kan worden.

Als aanvullende mitigerende maatregel tegen hittestress benoemt het MER het vervangen van bestaande bomen door nieuwe, met een 'optimaal effect'. Deze aanbeveling kan de Commissie niet volgen: het opruimen van de bestaande bomen leidt tot een toename van het stedelijk 'hitte-eiland' effect gedurende decennia. Bomen naast oppervlaktewater voorkomen geen verdamping.

De Commissie beveelt aan om de klimaatadaptatie en inzet van groen voor een leefbaar stedelijke omgeving nader uit te werken bij verdere planvorming.

---

<sup>17</sup> De Commissie merkte hierbij in paragraaf 2.1 al op dat deze effectscore niet klopt vanuit het perspectief dat straks veel meer dan tienduizend mensen in het gebied aanwezig zijn, gedurende een groot deel van de dag.

### 3.3 Cultuurhistorie

Cultuurhistorie is uitgesplitst in Historische Geografie (landschap) en Historische (steden) bouwkunde. Van het eerste zijn geen effecten benoemd. Voor de Historische (steden)bouwkunde zijn twee belangrijke negatieve effecten geconstateerd: verlies van de h-vorming verkeersstructuur die bepalend is voor de stedelijke structuur en de sloop van drie historisch waardevolle panden (Bredewater 4-14 en 16, Kinderen van Versteeghplein). Het MER constateert over de gebouwen dat er geen alternatieven zijn voor afbraak, zoals hergebruik, omdat het plan in sloop-nieuwbouw voorziet. Het is onduidelijk hoe de gemeente omgaat met een van de voorgenoemde panden (Bredewater 16) die door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is genomineerd voor een status als rijksmonument.

De Commissie beveelt aan om onderbouwing van de sloop duidelijker te verwoorden.

### 3.4 Circulariteit

Het MER besteedt niet expliciet aandacht aan circulariteit. Gezien het streven naar een circulaire economie (50% circulair in 2030 en 100% in 2050) is dit wel nodig.

De Commissie beveelt aan bij de besluitvorming aan te geven hoe dit plan zich verhoudt tot nationaal of eigen beleid met betrekking tot circulariteit. Geef daarbij aan welke maatregelen, regels en/of acties worden ondernomen om te komen tot die ambitie, en/of daarmee de ambitie wordt gehaald. Overweeg om in het omgevingsprogramma in te gaan op het gebruik van grondstoffen, energie, materialen en afvalstoffen en welke stimulans er is om dit gebruik te voorkomen. Geef daarbij ook aan welke kansen en mogelijkheden er zijn voor hergebruik, recycling of terugwinnen van grondstoffen.

### 3.5 Mitigerende maatregelen en monitoring

#### **Mitigerende maatregelen**

Het MER geeft aan dat er mitigerende maatregelen mogelijk zijn om de milieueffecten te verminderen. Niet duidelijk is of en welke mitigerende maatregelen vast onderdeel zijn in het Omgevingsprogramma. Ook kunnen de maatregelen niet altijd naast elkaar worden gerealiseerd, zoals voor water en groen. Een ander voorbeeld is de milieuzone (pagina 23 van het MER). Dit is een lastig uit te voeren maatregel vanwege de functie van de Afrikaweg als verbinding tussen een groot deel van Zoetermeer en de A12.

De Commissie beveelt aan om bij het besluit een meer gedetailleerde beschouwing te geven over de mitigerende maatregelen. Werk ook uit of alle maatregelen ook echt kunnen en waar ze elkaar juist uitsluiten. Hou daarbij rekening dat de effectscores mogelijk moeten worden aangepast.

#### **Monitoring**

De ontwikkeling van de wijk Entree zal bloksgewijs plaatsvinden. Dit heeft risico's:

- Versnippering van projecten en het uit beeld raken van de samenhang.
- Doorschuiven van overschrijdingen naar een volgend blok.

De Commissie beveelt aan een gedegen monitoringprogramma op te zetten. Geef hierin aan hoe wordt gevolgd of de ontwikkeling van individuele plannen/bouwplots binnen het kader van het Omgevingsprogramma (en het MER) blijft passen. Beschrijf de mogelijkheden om bij te sturen als daar aanleiding voor is.

## BIJLAGE 1:

### Opmerkingen over geluid

#### Onderzoek van effecten op bestaande woningen

De effecten in de omgeving bij de bestaande woningen zijn goed onderzocht in het MER. De geluidsbelasting op maaiveldniveau is niet in beeld gebracht. Dit is echter redelijk te herleiden uit de bijgevoegde contouren op 5 meter hoogte en de berekende geluidsbelastingen. Langs de Afrikaweg bedraagt dit op de voetpaden en fietspaden circa 70 dB. Deze geluidsbelasting nodigt niet uit tot gezond bewegen zoals wandelen en fietsen. Geluidschermen (ook groene minischermen) zijn volgens de gemeente niet wenselijk vanuit de stedenbouwkundige visie over het gebied langs de Afrikaweg.

#### Toepassing van beleid

Uit het MER en het voorliggende globale stedenbouwkundig plan blijkt niet dat de hoge geluidsbelasting een volwaardige rol heeft gekregen in het ontwerp. Er is gekozen om het geluid, aan het eind, per ontwikkelplot "op te lossen". De keuze voor grote bouwvolumes en eenzijdig georiënteerde woningen in dit voorstadium heeft echter nadelige effecten, negatieve gevolgen voor de toepassing van de geluidhinder beperkende maatregelen. De meest effectieve maatregel om geluidhinder te beperken is, naast gevelisolatie het aanbrengen van een geluidluwe zijde. Grote bouwvolumes kunnen alleen woningen bevatten met een binnen-corridor, waardoor ze maar één woongevel hebben.

Het eerder gegeven advies van de GGD over dit plan is dan ook niet duidelijk vertaald. Vanwege het globale karakter van het plan en het "gat" tussen geluidgezondheid en bouwpraktijk is dat in dit stadium ook niet goed mogelijk. Een deel van de alternatieve geluidsreducerende bouwkundige voorzieningen uit het GGD-advies zijn gebruikt om vooraf aan de uitwerking van de plannen het geluidbeleid te verruimen. Het MER noemt het verruimde beleidskader 'een verbijzondering'.

In de diverse stukken wordt opgemerkt dat het verruimde geluidbeleid beperkt zal worden toegepast in de uitwerkingsplannen en dat hiervoor dan een collegebesluit zal worden genomen. De Commissie constateert echter dat er vooralsnog geen grenzen opgenomen zijn in hoeverre de verruiming van het beleid zal worden toegepast. Uit het nu voorliggende plan blijkt dat dit voor een groot aantal woningen het geval zal moeten zijn, en dat de kans groot is dat het verruimde beleid niet beperkt (maar juist ruim) zal worden toegepast.<sup>1</sup>

Het MER geeft geen aantallen van de te verwachten slaapverstoring en ernstige geluidhinder. Deze aantallen zijn wel opgenomen in de 'update-notitie' van de GGD<sup>2</sup>. Het aantal ernstig geluidgehinderden in het plangebied kan oplopen naar 2006 nieuwe inwoners van Entree en het aantal ernstig slaapgestoorden bedraagt 622 nieuwe inwoners.

---

<sup>1</sup> Sinds 2024 is de omgevingswet (Besluit Kwaliteit Leefomgeving) van kracht. De Interimwet Stad- en Milieu is hiermee komen te vervallen. De motiveringsnotitie "afwijken van grenswaarden" onderbouwt of geluidbeperkende maatregelen mogelijk zijn. In de komende periode zullen verdere gesprekken met Rijkswaterstaat plaatsvinden over de mogelijkheden voor geluidbeperkende maatregelen aan de A12.

<sup>2</sup> [Brief GGD Haaglanden](#), kenmerk 10848930, 29 januari 2025.

### **Zwaarwegende belangen**

De andere relevante vraag die beantwoord moet worden (artikel 5.78o Besluit kwaliteit leefomgeving) is of er zwaarwegende economische of maatschappelijke belangen zijn die overschrijding van de grenswaarden vanwege de A12 rechtvaardigen. De noodzaak van de woningen met een geluidsbelasting boven de grenswaarde is niet zichtbaar onderzocht of beschouwd. De motiveringsnotitie van DGMR gaat hier wel op in en tijdens het locatiebezoek werd duidelijk dat er een raadsbesluit is geweest tot herprogrammering. De notitie haalt ook aan dat een belangrijk deel van de 7.250 woningen niet kan worden gerealiseerd zonder aan de A12 woningen te realiseren. Hoeveel dit er zijn is onbekend. Verder staat in de notitie dat de woningen hier noodzakelijk zijn vanwege de beperkte beschikbare ruimte en de grote woningbouwopgave (10.000 woningen) in Zoetermeer.

Tot slot merkt de Commissie op dat in deze motiveringsnotitie ook een motivatie hoort over het rekening houden met het belang van een geluidluwe gevel, zoals gesteld in artikel 5.78aa Besluit kwaliteit leefomgeving).

## **Opmerkingen over ruimtelijke kwaliteit**

Het MER evalueert de ruimtelijke kwaliteit op drie onderwerpen: stedelijk landschap, cultuurhistorie en archeologie. Hiervan is onderzocht wat de belevingswaarde, functionele waarde en toekomstwaarde zijn. Cultuurhistorie en archeologie worden door de Commissie in paragraaf 3.4 besproken.

### **Stedelijk landschap**

Stedelijk landschap is beoordeeld op twee aspecten: ruimtelijk beeld en ruimtelijke structuur, vooral in relatie tot verkeer. Er is nog geen goed inzicht in de effecten van de morfologie (ruimtelijke compositie) van de blokken, de aansluiting op bestaande bouw, structuur en de functie openbare ruimte. In de effectbeoordeling van het stedelijk landschap zijn de alternatieven ook niet onderscheidend op deze onderwerpen, alleen in functionele aantallen. Daarom gaat ook de beschrijving van het ruimtelijk beeld vooral over de functionele aanpassing van het stadsdeel en dus over het aspect ruimtelijke structuur.

Een goede evaluatie van het ruimtelijk beeld op de schaal van het hele gebied is gedaan voor de belevingswaarde en functionele waarde. De evaluatie van toekomstwaarde ontbreekt echter. Dit is een gemis, omdat de ontwikkeling gedurende langere tijd gaat lopen en bloksgewijs wordt ingevuld. Deze evaluatie kan ondersteunend zijn voor de monitoring van de ruimtelijke kwaliteit. De MER geeft nu weinig inzicht in het effect van de beleidsregels.

De beleidsregels voor de blokken formuleert regels voor hoogte en breedte, maar niet voor diepte, terwijl dit belangrijk is voor de kwaliteit van wonen (woontypologie).<sup>3</sup> Bij accenten (hogere gebouwen) is ook onduidelijk welke woontypologie mogelijk is. De uitwerking van deze beleidsregels zou een onderzoek in een alternatief kunnen zijn. Tot slot ontbreekt onderzoek naar de impact van de alternatieven op openbare ruimte, zoals bezonning, zichtlijnen en verbindingen.

---

<sup>3</sup> In de beleidsregels staat dat blokken maximaal 22 meter diep mogen zijn en dat kan leiden tot woningen met alleen uitzicht op de stadstraat. Voor de accenten (hogere gebouwen) geldt dat zij maximaal 34 meter breed zijn, met een diagonaal van 38,5 meter.



Verder merkt de Commissie op dat nu onduidelijk is wanneer en hoe de relatie wordt gelegd met de visie Zoetermeer 2040 en hoe de afstemming tussen de verschillende schaalniveaus wordt gemaakt. Het gaat bijvoorbeeld om:

- Verbindingen tussen de binnentuinen van de nieuwe blokken en bestaande wijken en de relatie tussen private en publieke opgave.
- De inrichting van tunnels en plinten om onveilige plekken te voorkomen.

## **BIJLAGE 2: Projectgegevens**

### **Toetsing door de Commissie**

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

### **Samenstelling van de werkgroep**

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ing. Suzanne Dijks

drs. Tjeerd Gorter (secretaris)

dr. Fransje Hooimeijer

drs. Allard van Leerdam

ir. Henk Otte

drs. Marieke van Rhijn (voorzitter)

### **Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld**

Omgevingsprogramma.

### **Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?**

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Uit [Bijlage V van het Omgevingsbesluit](#) onder de Omgevingswet volgt om welke projecten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om het project J11, Stedelijk ontwikkelingsproject. Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom is een plan-opgesteld.

### **Bevoegd gezag besluit**

Burgemeester en wethouders van Zoetermeer.

### **Initiatiefnemer besluit**

Gemeenteraad van Zoetermeer.

### **Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?**

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

### **Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?**

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) projectnummer [3895](#) in te vullen in het zoekvak.

**Commissie voor de milieueffectrapportage**

A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

t 030-2347666  
e [info@commissiemer.nl](mailto:info@commissiemer.nl)  
w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

