

Omgevingsprogramma Entree

Nota beantwoording advies Commissie mer

Bijlage 9

Afdeling Stedelijke Ontwikkeling

Gemeente Zoetermeer

Mei 2025

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1 Proces tot nu	3
1.2 Toetsingsadvies	3
1.3 Opzet beantwoording	3
2. Beantwoording van het toetsingsadvies	4
Tabel 1 Hoofdpunten Commissie mer en de wijze waarop hiermee is omgegaan	4
Tabel 2 Aanbevelingen Commissie mer en de wijze waarop hiermee is omgegaan	13
Tabel 3 Bijlagen Commissie mer en de wijze waarop hiermee is omgegaan	17

1. Inleiding

1.1 Proces tot nu

In 2022 heeft het ontwerp-bestemmingsplan Entree Midden en de bijhorende Milieueffectrapportage (MER) ter inzage gelegen. De Commissie mer heeft toen op het MER een voorlopig toetsingsadvies uitgebracht. Voor het huidige MER bij het Omgevingsprogramma Entree zijn de onderzoeken opnieuw uitgevoerd met het nieuwe programma in bandbreedten als gewijzigd uitgangspunt. Ook het eerder uitgebrachte voorlopige toetsingsadvies van Commissie mer is hierbij betrokken. In bijlage 2 van het plan-MER is toegelicht op welke wijze dat is gebeurd.

De Commissie mer heeft ook op het huidige plan-MER een advies gegeven. Tijdens de terinzagelegging van het ontwerp van het Omgevingsprogramma en het Plan-MER is ook een nieuw adviestraject gestart. Een adviestraject bestaat altijd uit een locatiebezoek van de Commissie en een bespreking van het conceptadvies op haar kantoor in Utrecht. Het locatiebezoek was op 4 april 2025. Bij dit locatiebezoek heeft de Commissie een toelichting ter plaatse gekregen en is samen met een deel van het gebiedsteam Entree een rondleiding door het gebied gemaakt. Op 13 mei 2025 is het definitieve advies ontvangen van de Commissie mer.

1.2 Toetsingsadvies

Uit het adviesrapport volgt allereerst dat de Commissie 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, waardeert. 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 goed uitgediept in deelrapporten.

De Commissie signaleert echter ontbrekende informatie in het MER en adviseert om dit aan te vullen om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen. Het advies van de commissie kent een trapsgewijze opbouw.

Het bestaat uit de volgende 4 hoofdpunten waarvan de commissie van mening is dat het aanvullen van deze informatie essentieel is om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over het Omgevingsprogramma Entree Zoetermeer:

1. De milieugevolgen voor nieuwe bewoners komen niet goed uit de verf;
2. Uitleg van de keuze voor huidig stedenbouwkundig ontwerp Entree en consequenties voor de leefomgeving zijn nog niet helder;
3. Er ontbreekt een alternatief waarbij het doel voor een gezonde leefomgeving (geluid en groen) het uitgangspunt is;
4. De stikstofeffecten van het plan zijn nog niet precies in beeld gebracht.

Ook doet de commissie aanbevelingen. Dit zijn aandachtspunten voor het vervolgtraject. Hiervoor zijn geen aanpassingen nodig van het Plan-MER voor besluitvorming. Tot slot zijn in de bijlage van het meer gedetailleerde opmerkingen opgenomen. Het werken met een bijlage is niet gebruikelijk, maar is door de Commissie gebruikt om een aantal opmerkingen te plaatsen die geen onderdeel zijn van de hoofdpunten en aanbevelingen.

1.3 Opzet beantwoording

In het volgende hoofdstuk staan de hoofdpunten, adviezen en aanbevelingen uit het toetsingsadvies weergegeven en op welke wijze deze zijn verwerkt.

2. Beantwoording van het toetsingsadvies

Tabel 1 Hoofdpunten Commissie mer en de wijze waarop hiermee is omgegaan

Categorie	Advies Commissie mer	Reflectie/reactie op advies en wijze waarop advies meegenomen is	Document waar advies is meegenomen <i>Indien van toepassing</i>
Hoofdpunt 1	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. 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. 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 milieubelast 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.	De opgave om in het uitdagende Entreegebied woningen te realiseren, komt voort uit de forse en urgente maatschappelijke opgave om woningen te realiseren. Zoetermeer beschikt niet of nauwelijks over gronden buiten bestaand bebouwd gebied waar in deze aantallen woningen kunnen worden gerealiseerd. Hierdoor zal deze opgave binnenstedelijk moeten worden opgelost. Dat is niet uniek in Nederland en speelt in meer steden, vooral in de Randstad. Om de milieugevolgen in beeld te brengen zijn voor alle relevante thema's onderzoeken uitgevoerd, op basis van een minimumalternatief van 6.250 woningen en een maximumalternatief van 7.250 woningen. De Commissie geeft aan dat het Plan-MER goed leesbaar is en de beschrijvingen en resultaten zijn over het algemeen goed te begrijpen zijn en zorgvuldig uitgediept in deelrapporten. In het gesprek over het concept gaf de Commissie aan dat voor nieuwe bewoners het totaal aan uitkomsten onvoldoende duidelijk is beschreven. Dit om op voorhand meer duidelijkheid te kunnen bieden over het te verwachten woon- en leefklimaat. Met de uitkomsten van de milieurapporten moet een afweging worden gemaakt tussen enerzijds het vraagstuk van het tekort aan woningen en anderzijds voor de effecten qua geluid en gezondheid. De gemeente neemt haar verantwoordelijkheid door voorwaarden aan de herontwikkeling op te nemen om te borgen dat het aantal toekomstige bewoners die mogelijk klachten ondervinden, tot een minimum wordt beperkt. De opgave is om voor zowel de ontwikkelende partijen als de gemeente te komen tot een bouwplan dat uitgaat van een zo goed als mogelijk woon- en leefklimaat. Dat vergt inspanning van zowel de grondeigenaren als de gemeente, aangezien een bouwplan op verschillende onderdelen wordt getoetst en rekening moet worden gehouden met verschillende randvoorwaarden die allemaal op één plot samen moeten worden gebracht.	Aanpassing van hoofdstuk 6 van het Omgevingsprogramma.

	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 bosplantsoenen 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 gemeente vindt het ook belangrijk om aan de voorkant duidelijkheid te verschaffen over het woon- en leefklimaat. Er is in Entree inderdaad sprake van een binnenstedelijke gebiedsontwikkeling, met complexe opgaven doordat het gebied wordt doorsneden door de Afrikaweg en de ligging langs de A12. Tegelijk kent het gebied ook kwaliteiten; het ligt op korte afstand van OV-knooppunten, dicht bij het centrum en op korte afstand van meerdere grotere groengebieden in de gemeente. Voor het thema geluid zijn in het afgelopen jaar grote inspanningen geleverd om een zo optimaal mogelijk stedenbouwkundig ontwerp te ontwikkelen waardoor het aantal geluidgehinderden niet onnodig toeneemt. Feit blijft wel dat het aantal geluidgehinderden zal toenemen om de simpele reden dat er nu vrijwel nergens in het gebied wordt gewoond. In een vroeg stadium is al met akoestisch deskundigen aan de slag gegaan om inzicht te krijgen in wat optimale stedenbouwkundige ontwerpen kunnen zijn die én aantrekkelijk zijn om in te wonen en op een verantwoorde wijze omgaan met geluid. In dat kader heeft ook de GGD geadviseerd en zijn die adviezen ook verwerkt in het Geluidkader Entree. Wat de commissie terecht constateert is dat het Plan-MER geen inzicht is gegeven in welke woningen en hoeveel woningen in totaal voldoen aan beleid (luwe gevels) en welke woningen afwijken van dat beleid. Dit is op dit moment echter nog niet in beeld te brengen omdat de grondeigenaren dit nog aan het ontwikkelen zijn. Om met deze omstandigheid om te gaan zijn in het Geluidkader Entree duidelijke kader opgenomen die invulling geven aan de opdracht akoestisch ontwerpen is de basis en alleen als het niet anders kan, dan zijn er mogelijkheden binnen strenge voorwaarden. Pas als goed gemotiveerd en onderbouwd dat het niet anders kan, zal het college medewerking kunnen verlenen. Voordat het zover is, zal een akoestisch deskundige al vanaf het schetsontwerp, meekijken vanuit het Q-team. Op deze manier zal gedurende het hele proces: van ontwerp tot realisatie aandacht zijn voor een zo prettig mogelijke akoestische situatie in de context dat ook sprake moet zijn van een stedenbouwkundig ontwerp wat ook prettig is om in te wonen. Tot slot zullen ook de relatief rustige binnentuinen een positief aandeel hebben in de akoestische beleving van het gebied. In zowel de effectstudie Omgevingsveiligheid en de effectstudie Klimaat wordt ingegaan op overstroming. Hierbij is inderdaad niet expliciet benoemd dat de nieuwe bewoners worden blootgesteld aan een bestaand overstromingsrisico. Uit de studies blijkt echter dat de Afrikaweg door zijn hogere ligging dan het maaiveld, een goede vluchtroute biedt voor hoog water en ook voor de toegankelijkheid voor hulpdiensten.	
--	---	---	--

		Ook blijkt dat door de stedenbouwkundige opzet deze weg veel bereikbaarder wordt voor eenieder in en om het plangebied heen, dan nu het geval is. En belangrijk is te constateren dat mensen ook de verdiepingen van de gebouwen kunnen opzoeken. Er worden dus weliswaar geen nieuwe expliciete maatregelen getroffen, maar impliciet zijn er en komen er voldoende vluchtmogelijkheden tegen overstroming. Voor het parkeren is een verbijzondering van het huidige parkeerbeleid opgesteld als antwoord op de vraag hoe om te gaan met de parkeervraag en het veranderde aanbod in relatie tot de duurzame mobiliteit. De motivering hiervan is uitgebreid beschreven in het aangepaste beleidskader en beschreven in de Effectstudie Verkeer en Vervoer. Ook liggen hier verschillende verkeersonderzoeken aan ten grondslag (zie bijlagen bij de Effectstudie). Een aparte indicator geeft derhalve naar de mening van de gemeente niet meer inzicht. Voor wat betreft het groen merkt de gemeente op dat een deel van het bestaande groen nu een lage kwaliteit heeft en is gelegen op gronden die op basis van de bestaande bestemmingsplannen wel bebouwd mogen worden. Door het versterken en deels uitbreiden van de Groene Kraag rondom Entree en door het beter toegankelijk maken van de grote groengebieden net daarbuiten is binnen de ruimte die hiervoor beschikbaar is sprake van een maximale inzet. Ook de binnentuinen die in een gezamenlijk inrichtingsplan samen met de openbare ruimte worden ontworpen dragen daar aan bij. Deze binnentuinen zijn overdag vrij toegankelijk voor eenieder en ook onderling verbonden. Tot slot zal ook verticaal groen worden gerealiseerd (zie zone 6, blz. 71, Ontwikkelvisie). Bij de herinrichting van de openbare ruimte is veel aandacht geweest voor het behoud van bestaande bomen. Ook de bomen die nu al ruim boven de verwachte levensduur zijn, worden pas zo laat als mogelijk gekapt als dat noodzakelijk is voor de bouw- of inrichtingswerkzaamheden of als sprake is van een onveilige situatie. Zolang deze situaties niet aan de orde zijn, zal het bestaande groen zo lang mogelijk behouden blijven om de nieuwe aanplant te ondersteunen in het tegengaan van hitte en het geven van schaduw. Direct grenzend aan het plangebied Entree liggen daarnaast twee wijkoverstijgende parken, namelijk het Arianepark (3 ha) en het Bossenpak (12 ha). In totaal gaat het hier om 15 hectare dat op korte afstand beschikbaar is voor de nieuwe bewoners. Binnen het plangebied gaat het om ruim 13 hectare groen en bijna 2 hectare water.	
Adviezen hoofdpunt 1	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	Om nieuwe bewoners meer inzicht te geven in het woon- en leefklimaat van het gebied is hoofdstuk 6 van het Omgevingsprogramma aangepast. Hier wordt een samenvatting gegeven van de uitkomsten van de onderzoeken. Ook wordt hierin beter inzichtelijk gemaakt welke mitigerende maatregelen door de gemeente	

	daarbij expliciet in op: • de gezondheidsrisico's en hoe de gemeente daarmee om wil gaan ('mitigerende maatregelen'). • 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 grotere bomen en/of bosplantsoen deel van uitmaken.	worden genomen om milieueffecten te verminderen. Ook wordt hier beknopt de relatie gelegd met het bestaande beleid van de gemeente. Dit zal overigens niet leiden tot andere uitkomsten, immers bij alle Effectstudies is het bestaande beleid van de gemeente namelijk al betrokken. Wel zal hierbij de kanttekening worden gemaakt dat (nieuwe) beleidskeuzes in de toekomst een verdergaande positieve invloed kunnen hebben op de milieueffecten zoals nu in dit Plan-MER zijn geconstateerd. Hiervoor zijn de consequenties voor beschikbaar en bereikbaar groen in beeld gebracht.	
Hoofdpunt 2	Uitleg van de keuze voor huidig stedenbouwkundig ontwerp Entree en consequenties voor de leefomgeving zijn nog niet helder. Er zijn verschillende doelstellingen voor de 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. Het MER bevat alleen een minimum en maximum alternatief, namelijk voor aantallen woningen en oppervlaktes aan voorzieningen. Beide alternatieven verschillen niet in stedenbouwkundige opzet en zijn daarmee niet werkelijk onderscheidend. Het zijn dan ook eerder varianten binnen hetzelfde 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	De ontwikkeling van het stedenbouwkundig model van Entree bestaat de periode 2015-2025. Er is (dus) geruime tijd gestudeerd op de beste invulling van het gebied. Gedurende deze lange planvormings- en onderzoeksperiode bleek consequent dat geluid een belangrijk issue was. Hierbij is tussentijds ook steeds een afweging gemaakt tussen stedenbouwkundige kwaliteit en het optimale akoestische ontwerp. Volledig akoestisch optimaliseren had te grote stedenbouwkundige gevolgen (te sober en te weinig flexibel). Daarnaast werd ook de woningbouwopgave steeds pregnanter. De ontwerpen zijn (met luwe middengebieden) zo slim mogelijk opgezet. Maar de stedenbouwkundige wens voor variatie in bouwhoogte (met torens) én de eis dat ook veel kleine woningen worden gerealiseerd (mede gezien de ontwikkelingen en de trendbewegingen op de woningmarkt) leidt er onvermijdelijk toe dat je niet overal luwe gevels kunt maken. Het geluidkader Entree is daarbij hét sturingsmechanisme voor een goed akoestisch ontwerp. Ook zijn tussentijds andere alternatieven overwogen en is uitgebreid onderzoek gedaan naar maatregelen. Hierbij verwijzen we naar het onderzoek over de landtunnel en verschillende andere maatregelen, zoals overkluizing van de A12 en geluidschermen. Keer op keer is gebleken dat dit soort type maatregelen vanwege doelmatigheid (financieel, technisch, ruimtelijk) niet uitvoerbaar zijn. Deze voorgeschiedenis van 10 jaar is niet tot op dit detailniveau beschreven. Wel is in het Plan-MER een samenvattend overzicht van de besluitvormende documenten opgenomen. In de andere documenten zoals het Omgevingsprogramma en de Ontwikkelvisie is dit inderdaad niet beschreven. Dit vanwege het uitgangspunt dat deze beleidskaders de stap voorwaarts beschrijven en gericht zijn op de periode 2025-2040 in plaats van het bieden van een	• Aanpassing van het Plan-MER. • Aanpassing van de Effectstudie Ruimtelijke Kwaliteit. Zie bijlage 12 raadsvoorstel

	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. 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.	retrospectief beeld op het verleden en de keuzes die uiteindelijk hebben geleid tot deze beleidskaders. De constatering die de commissie doet dat de kans groot is dat het Geluidkader Entree voor een groot aantal woningen het geval zal zijn en dat het verruimde beleid niet beperkt, maar ruim zal worden toegepast, behoeft nuanceren. Het is juist dat op voorhand hier geen aantallen aan zijn verbonden. Dit is een bewuste afweging geweest. Het is juist de opgave voor de grondeigenaren en de gemeente om in dit complexe gebied tot goed onderbouwde en gemotiveerde afwegingen te komen over de invulling van de plots. Desondanks is naar aanleiding van de zorgen van de Commissie in het Plan van Aanpak van monitoring de indicator 'toepassing Geluidkader Entree' toegevoegd. Dit leidt ertoe dat in de monitoring ook inzichtelijk wordt gemaakt hoe vaak en in welke situaties van het Geluidkader Entree gebruik wordt gemaakt. Hierbij is de ligging langs de A12 inderdaad een grote opgave, maar wel afhankelijk van het uiteindelijke programma dat op deze locatie gerealiseerd gaat worden. Indien de maatschappelijke invulling op de gemeentelijke kavel naast het Poortgebouw doorgang zal hebben, heeft dit bijvoorbeeld veel invloed op de te nemen maatregelen en oplossingen en is het Geluidkader Entree in zijn geheel niet aan de orde. De uitdaging in dit gebied is vooral gelegen in de hoogteaccenten (torens) en de volledig éénzijdig georiënteerde woningen. Hier zijn relatief weinig maatregelen bij de woning zelf mogelijk om het woon- en leefklimaat te verbeteren. In het Geluidkader Entree is daarom ook de verplichting opgenomen voor luwe buitenruimtes (in de binnentuinen).	
Adviezen hoofdpunt 2	De Commissie adviseert voorafgaande aan de besluitvorming het MER aan te vullen met: • Vul het MER aan 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	Zoals hiervoor is aangegeven wordt al sinds 2015 gewerkt aan Entree. Deze voorgeschiedenis van Entree en dan met name de afwegingen die zijn gemaakt op stedenbouwkundig vlak zal beschreven worden in het Plan-MER. Het Plan-MER zal verder aangevuld worden met de systematiek van het Geluidkader Entree en hoe het afwegingsproces hierin verloopt. Tot slot zal het rapport Ruimtelijke kwaliteit worden aangevuld ten aanzien van de kwaliteit van de woningen in relatie tot de omgeving.	

	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.		
Hoofdpunt 3	Er ontbreekt een alternatief waarbij het doel voor een gezonde leefomgeving (geluid en groen) het uitgangspunt is. 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. 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)	Door de Commissie wordt aangegeven dat in een mer-procedure het kernonderdeel het vergelijken van onderscheidende opties is. Dit uitgangspunt onderschrijft de gemeente. In een plan-MER procedure moeten redelijke alternatieven worden beschreven. Dit betekent echter niet dat alle denkbare alternatieven hoeven worden opgenomen. Het gaat om alternatieven die de doelstellingen van het project kunnen verwezenlijken en ook haalbaar zijn op technisch, economisch, politiek en andere relevante criteria. Als in een eerder stadium alternatieven zijn uitgesloten, is het niet nodig om die alternatieven opnieuw in beschouwing te nemen. De toets van de Commissie vindt plaats op een moment in het proces dat al veel kaderstellende besluitvorming door het bevoegd gezag heeft plaatsvonden. Daarnaast is onder hoofdpunt 2 al geconstateerd dat de beschrijving van de voorgeschiedenis onvoldoende tot uiting is gekomen in het Plan-MER, hetgeen hersteld zal worden. Een ander alternatief op dit moment in het planproces heeft in de ogen van de gemeente een hoog theoretisch gehalte, juist ook omdat de overwegingen die de Commissie hierbij aanhaalt gedurende het hele ontwerpproces onderdeel zijn geweest van de kaderstellende besluitvorming, keuzes en afwegingen die tot het minimum- en het maximumalternatief hebben geleid. Daarnaast heeft een nieuw alternatief geen meerwaarde omdat de Commissie voorbij gaat aan de ligging van het gebied en een aantal kenmerkende fysieke invloeden die randvoorwaardelijkheid zijn daardoor, zoals de ligging van de A12 en de Afrikaweg. Daarnaast geeft de Commissie aan om te overwegen de aantallen van het minimum alternatief als randvoorwaarde te nemen. Juist deze context is afgelopen periode uitgangspunt geweest bij de ontwikkeling van de stedenbouwkundige uitgangspunten. Uitgaande van het aantal woningen (4500 woningen met wijzigingsbevoegdheid 1200 woningen extra) in het (ontwerp-) bestemmingsplan en het PUK van 2021 is deze uitwerking ook al vastgelegd in contractuele afspraken.	• Aanpassing van het Plan-MER. • Aanpassing van het Omgevingsprogramma Zie bijlage 12 raadsvoorstel

	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. 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.	Onder hoofdpunt 2 is eveneens ingegaan op de noodzaak af te wijken van het huidige geluidbeleid en de keuze voor de systematiek die is opgenomen in het Geluidkader Entree. De Commissie impliceert dat het uitgangspunt hier onvoldoende sturing voor geeft en dat bijvoorbeeld door het opnemen van een percentage vooraf grenzen worden bepaald waardoor wordt voorkomen dat dat straks te veel woningen met te weinig kwaliteit worden gerealiseerd. Het opnemen van een percentage leidt naar mening van de gemeente niet per definitie naar meer kwaliteit. Hierbij merkt de gemeente op dat de systematiek in het Geluidkader is dat akoestisch ontwerpen de basis is en dat toepassing van het Geluidkader Entree per plot en per situatie onderbouwd en gemotiveerd moet worden. Dat betekent dat door grondeigenaren niet gewezen kan worden op een vooraf ‘toegestaan’ percentage, dat juist ertoe leidt dat op deze uitzondering wordt ontworpen. Ook de randvoorwaarden in het Geluidkader Entree borgen dat de gerealiseerde woningen die gerealiseerd worden met toepassing van het Geluidkader te weinig kwaliteit hebben. Wel zal het Plan van Aanpak van de monitoring op dit onderdeel aangescherpt worden zodat ook tussentijds inzicht wordt geboden hoeveel woningen er worden gerealiseerd gebruik makend van het Geluidkader Entree.	
Advies hoofdpunt 3	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	Zoals hierboven beschreven zullen aanpassingen worden gedaan aan het Plan-MER en het Omgevingsprogramma. Een volwaardig en integraal leefomgevingsalternatief zal zoals hiervoor gemotiveerd niet worden opgesteld.	

	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.		
Hoofdpunt 4	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. 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 (broedvogels, vleermuizen) en de tijdige aanplant van wilg, kers en iep (vlinders). • Het vrijmaken van geschikte groeiplaatsen/leefgebied (planten, zoogdieren).	In het stikstof-onderzoek van Entree dat is uitgevoerd voor het ontwerp Plan-MER zijn (relatief kleine) bijdragen in het maximale planalternatief van 0,02 - 0,03 mol (meeteenheid voor stikstof) berekend op 6 Natura 2000-gebieden. Deze stikstofberekeningen gaan uit van worst-case 2027. Tijdens de terinzagelegging is een onderzoek uitgevoerd met aangescherpte uitgangspunten, zijn de onderzoeksresultaten van stikstof van de RSZ betrokken en is de samenloop van de procedure van het Omgevingsprogramma Entree en de bescherming van de Natura 2000-gebieden beter in beeld gebracht. Uit het nieuwe onderzoek dat is verwerkt in het Plan-MER en de vertaling daarvan in het Omgevingsprogramma blijkt dat de aangescherpte uitgangspunten nog steeds leiden tot een bijdragen in zowel het minimale als het maximale planalternatief op de 6 Natura-2000 gebieden in de gebruiksfase maar dat de bijdragen lager zijn en in het maximale planalternatief 0,01 - 0,02 mol (meeteenheid voor stikstof) bedragen. Uit het rapport blijkt verder dat de eerder berekende stikstofbijdrage in de realisatiefase met de aangescherpte uitgangspunten niet tot een stikstofdepositie leidt. Binnen Zoetermeer wordt er gewerkt aan de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer (RSZ), die zorg draagt voor een fors pakket aan omvangrijke maatregelen dat effect heeft op de mobiliteit in Zoetermeer als geheel en daarmee de modal split positief beïnvloedt naar verplaatsingen zonder auto (met name richting het OV en de fiets). De maatregelen die in de RSZ staan, zijn (nog) niet meegenomen in de (stikstof)berekeningen van Entree, omdat deze maatregelen nog niet zijn vastgesteld. Maatregelen die hieruit voortvloeien en die de stikstofberekening kunnen beïnvloeden zijn bijvoorbeeld het instellen van een parkeerplafond en het verlagen van de snelheid; dit type maatregelen zorgt ervoor dat de modal split wijzigt. Met het nemen van de maatregelen uit de RSZ, blijkt dat bij een toename van 16.000 woningen Zoetermeer breed er geen sprake is van stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden.	• Aanpassing van het Plan-MER. • Aanpassing van Omgevingsprogramma Zie bijlage 12 raadsvoorstel

	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. 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. 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 beetjes'. 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.	Hieruit blijkt dat het met het nemen van maatregelen de mogelijke stikstofdepositie in positieve zin wordt beïnvloed tot het niveau dat er geen sprake is van stikstofdepositie boven de 0,00 mol. De toets of een project uitgevoerd kan worden, vindt plaats op projectniveau, dus bij de verlening van de bopa's. Hierbij geldt dat een eerder uitgevoerde plantoets geen zekerheid geeft dat op projectniveau geen sprake is van stikstofdepositie (dit ook vanwege de verschillende uitgangspunten bij de toets). Ook is er geen verplichting om eerder een plan-toets uit te voeren. Op projectniveau zullen namelijk – ongeacht eerdere uitkomsten van de passende beoordeling op planniveau – de effecten op Natura 2000-gebieden nog altijd moeten worden onderzocht. Vanwege de beoogde fasering in tijd van de ontwikkelingen in Entree en het feit dat uit het stikstofonderzoek bij de RSZ blijkt dat met het nemen van maatregelen bij een fors groter woningbouwprogramma geen sprake is van stikstofdepositie is nogmaals beoordeeld of een passende beoordeling noodzakelijk is om het Omgevingsprogramma vast te stellen. Passend beoordelen betekent dat er een ecologische beschouwing plaatsvindt op wat het effect is van de stikstofdepositie op de instandhoudingsdoelstellingen voor natuur. In het kader van het ontwerp van het Omgevingsprogramma is dat in hoofdlijnen reeds inzichtelijk gemaakt. Of een passende beoordeling verplicht is, hangt af of het Omgevingsprogramma kan worden beschouwd als een plan op grond van de Habitatrichtlijn. Over deze vraag is nog geen jurisprudentie. Maar vanwege het karakter van het Omgevingsprogramma, een beleidsmatig en bovendien vrijwillig document, is tot de conclusie gekomen dat een dergelijk omgevingsprogramma geen plan in de zin van Habitatrichtlijn en dat het gelet daarop niet verplicht is om een passende beoordeling op te stellen. Wel zal in samenwerking met de grondeigenaren aankomende periode invulling gegeven aan het verder onderzoeken van stikstofdepositie en het verder beoordelen van mogelijke maatregelen die invloed hebben op de stikstofdepositie in relatie tot de keuzes die in het kader van de RSZ worden gemaakt. Voor wat betreft de m² groen is de constatering juist dat sprake is van een toename van verhard oppervlak in het gebied. In reactie op hoofdpunt 1 wordt hier al nader op ingegaan. In aanvulling daarop wordt nog opgemerkt dat een uitgebreid team van ecologen heeft geadviseerd over integrale aanpak ecologie Entree, voor zowel openbare ruimte én binnentuinen zodat sprake is van een complementaire invulling dat ook de biodiversiteit ten goede komt. Ook zal water worden toegevoegd met natuurwaarden. Als voorbeeld wordt hierbij gewezen op de nieuwe watergang aan de Boerhaavelaan met jonge bomen voor vleermuizen	
--	--	--	--

		volgens ecologen direct bij aanleg een volwaardige alternatieve route is voor de route via de bomenrijen langs de Afrikaweg.	
Advies hoofdpunt 4	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.	Het bovenstaande voor wat betreft het onderdeel stikstof zal toegevoegd worden in het Plan-MER en het Omgevingsprogramma.	

Tabel 2 Aanbevelingen Commissie mer en de wijze waarop hiermee is omgegaan

Aanbevelingen		
Parkeren, verkeersintensiteit en verkeersveiligheid op de Afrikaweg	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. 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. 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 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	De nota maatwerk parkeren en uitvoeringsregels (hierna nota maatwerk parkeren) is gebaseerd op het huidige parkeerbeleid dat geldt voor heel Zoetermeer. Deze nota gaat ook uit van minimumnormen. Het “normscenario” is al de laagste parkeernorm van Zoetermeer en die wordt met ambitiescenario met ongeveer 25% verlaagd (0,5-0,6). Daarnaast is er nog een reductie van 25% op de parkeervraag mogelijk door toepassen van deelmobiliteit. Een verder verlaging acht de gemeente niet gewenst om de druk op de omliggende wijken niet verder te doen toenemen ook in de relatie met de ligging van Zoetermeer (NS station met 2x per uur sprinter, geen IC -status, ook niet op termijn voorzien). De huidige parkeernormennota voor Zoetermeer geeft wel aan dat meer parkeerplaatsen mogen, wel onder voorwaarde dat de verkeersdruk op de omgeving niet te groot wordt. Er is zowel in het bestaande beleid als deze verbijzondering voor Entree niet gekozen voor het opnemen van een maximumnorm. Overigens leidt dat naar verwachting in Entree niet tot een overmaat aan parkeren omdat het parkeren volledig op eigen terrein opgelost dient te worden en daarmee ten koste gaat van m² ontwikkelruimte voor andere functies en verder verdiept aanleggen vanwege de kosten niet uitvoerbaar zal zijn.

	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. Het aantal hubs 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 MAAS17 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.	De voorwaarden zoals deze in de nota maatwerk parkeren zijn opgenomen, zijn afgestemd met de grondeigenaren en getoetst op uitvoerbaarheid voor zowel de grondeigenaren als gemeente. De monitoring hiervan is inderdaad een belangrijk onderdeel. Onderdeel van dit monitoringsplan is ook een parkeerbeheerplan, waarin is opgenomen welke acties moeten worden ondernomen bij bepaalde uitkomsten uit de monitoring. Het monitoringsplan is het middel om uiteindelijk sturing te kunnen geven aan het beheerplan. Ook de verdere uitwerking van zowel het monitoringsplan als het beheersplan zal in samenwerking met de grondeigenaren plaatsvinden. Onderdeel is in ieder geval een 0-meting. Het aantal hubs is bepaald aan de hand van analyse en empirisch onderzoek van adviesbureau Overmorgen. Daarbij komt ook nog een stedelijke HUB met een grotere capaciteit bij Entrepoot (station). De omvang daarvan moet nog bepaald worden. Bewoners hebben daarnaast al deelmobiliteit beschikbaar per plot in het kader van de parkeerbalans.
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.	De gemeente is zich bewust van de bijzonder functie van de Afrikaweg als stadsstraat, zowel bij het oversteken als in verblijven in de langsrichting. Een veilige omgeving is daarbij van groot belang. Ook wordt aandacht besteed aan de goede toegankelijkheid. De eisen uit de VVA worden integraal overgenomen in het verdere ontwerp van de openbare ruimte. Daarnaast wil de gemeente in het najaar 2025 specifiek met de markt in gesprek om te onderzoeken wat bij de verkeerslichten extra mogelijk is om de verkeersveiligheid verder te waarborgen op basis van (toekomstige)

	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 etcetera) ten opzichte van de verkeersfunctie. • De monitoring van de verkeersintensiteit op de Afrikaweg en de realisatie van de betreffende intensiteits-verlagende maatregelen te beschouwen op hoger schaalniveau en te beschouwen in het kader van de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer.	innovaties. De oversteken op de Afrikaweg zullen naar verwachting niet voor 2030 in gebruik worden genomen. De meeste oplossingen voor een lagere verkeersintensiteit op de Afrikaweg liggen inderdaad op stedelijk niveau. Maar ook belangrijk waar Entree zelf aan kan werken zijn logische en korte loop- en fietsroutes naar attractiepunten (fietsenstallingen) en aansluitende routes, zoals het centrum van Entree, station Zoetermeer, Randstadhalte Centrum West, bestaande tunneltjes onder Afrikaweg en nieuwe de fietsbrug over de A12 naast de Afrikaweg. Al deze punten worden betrokken in de verdere uitwerking van de openbare ruimte.
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'. 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	Deze mitigerende maatregel is geen onderdeel van het plan. Bij de uitwerking van het schetsontwerp van de openbare ruimte is, in nauwe samenwerking met het waterschap, bepaald hoeveel m² oppervlaktewater benodigd is. In Entree vindt een afweging plaats tussen verschillende functies in de openbare ruimte die allemaal ruimtebeslag vragen (groen, water, m² verharding voor langzaam verkeer). Onder hoofdpunt 1 is uitgebreid ingegaan op het overstromingsrisico. In de Effectstudie zijn geen aanvullende maatregelen benoemd omdat de hoge ligging van de Afrikaweg een bestaande fysieke omstandigheid is waar geen aanvullende maatregelen voor nodig zijn. Door de dwarsstraten is deze Afrikaweg vanuit alle stedelijke blokken goed te bereiken. Ook kunnen in de gebouwen zelf hogere gronden worden opgezocht. Onder hoofdpunt 1 is uitgebreid ingegaan op de omgang met de bestaande bomen. In aanvulling daarop zal dit ook bij de verdere uitwerking van het schetsontwerp een belangrijk aandachtspunt blijven.

	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.	
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.	Zowel in de Effectstudie Ruimtelijke kwaliteit, het Plan-MER en het Omgevingsprogramma zal nader worden ingegaan op dit thema. Zie ook bijlage 7 van het raadsvoorstel.
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.	Circulair bouwen gaat over het creëren van bouwwerken die zo ontworpen zijn dat ze na hun levensduur eenvoudig kunnen worden gedemonteerd, hergebruikt of gerecycled. Dit vergt een fundamentele verschuiving ten opzichte van traditionele bouwpraktijken, waarbij afval zoveel mogelijk wordt voorkomen en er efficiënter wordt omgegaan met materialen. Circulair bouwen wordt niet alleen een wenselijke keuze, maar ook een wettelijke vereiste om te voldoen aan duurzaamheidsdoelen op nationaal en EU-niveau. De circulaire ambities worden daarmee niet alleen lokaal bepaald, maar worden ook (op termijn direct) gestuurd door Europese en nationale beleidskaders die gemeenten verplichten om vooruitstrevend te zijn in circulair bouwen. De gemeente heeft op dit moment nog geen specifiek circulariteitsbeleid. In de Ontwikkelvisie zijn wel ontwerpprincipes op het gebied van materiaalgebonden CO ₂ -reductie, duurzame herkomst van materialen en demonteerbaarheid van materialen opgenomen. Deze ontwerpprincipes zijn inspanningsverplichtingen. In de vervolgfases van de ontwikkeling van Entree wordt dit in overleg met de grondeigenaren verder uitgewerkt.
Mitigerende maatregelen en monitoring	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	Onder hoofdpunt 1 is aangegeven dat in het Omgevingsprogramma beter inzichtelijk wordt gemaakt welke mitigerende maatregelen door de gemeente worden genomen om milieueffecten te verminderen. Ook wordt hier beknopt de relatie gelegd met het bestaande beleid van de gemeente. Dit zal overigens niet leiden tot andere uitkomsten, immers bij alle Effectstudies is het bestaande beleid van de gemeente namelijk al betrokken.

	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. 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 monitoring-programma 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.	Alhoewel niet expliciet beschreven in het MER is een doel van de monitoring nadrukkelijk te beoordelen of de individuele plotontwikkeling blijft passen c.q. bijdraagt aan de doelen en ambities van het Omgevingsprogramma en de kaders van het MER. In het MER Entree is in hoofdstuk 9 op hoofdlijnen beschreven hoe monitoring plaats zal gaan vinden. De monitoring zal onder meer toe zien op o.a. (milieu-)effecten en de effecten van mitigerende maatregelen en is daarnaast gericht op ambities, concrete uitwerking van beleid en meer gemeente bredere samenhang (zoals voortkomt uit het Omgevingsprogramma). De basis voor de monitoring zijn de 5 doelen uit de Ontwikkelvisie. 1. Vergroten woningaanbod; 2. Toekomstbestendige leefomgeving; 3. Gezonde leefomgeving; 4. Sociale cohesie; en 5. Stimuleren lokale economie. Er wordt nog een monitoringsplan uitgewerkt waar in o.a. de wijze van monitoring concreet wordt gemaakt. Het college zal periodiek verantwoording afleggen aan de gemeenteraad.
--	--	--

Tabel 3 Bijlagen Commissie mer en de wijze waarop hiermee is omgegaan

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. 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, waar door ze maar één woongevel hebben.	De geluidbelasting langs de Afrikaweg is gelegen in de klasse 65-70 dB. Er blijft nog steeds een dubbele fietsstructuur bestaan: een fietspad aan de Afrikaweg en een langs Boerhaavelaan en Bredewater. Fietsers kunnen dus de woningen van 2 zijden benaderen en zelf kiezen welke route de voorkeur heeft. Dit geldt overigens ook voor wandelaars. Door de dwarsstraten tussen de stedelijke blokken is dit door het hele gebied mogelijk. Geluidschermen – ook een minimale variant – zijn inderdaad vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk. Ten aanzien van de reactie van de Commissie dat uit het MER en het voorliggende globale stedenbouwkundige plan niet blijkt dat de hoge geluidbelasting een volwaardige rol heeft gekregen in het proces wordt verwezen naar de beantwoording bij hoofdpunt 3. De suggestie van de commissie mer dat de meest effectieve maatregel om geluidhinder te beperken is het aanbrengen van een luwe zijde. Dat is in beginsel ook juist, maar is in de praktijk ook – met deze bouwvolumes – niet altijd en overal mogelijk. In aanvulling daarop wordt opgemerkt dat de conclusie dat grote bouwvolumes alleen woningen kunnen bevatten met een binnen-corridor doet geen recht aan de mogelijke invullingen in Entree. De spelregels over
--------	--	--

	Het eerder gegeven advies van de GGD over dit plan is dan ook niet duidelijk vertaald. Van wege 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. Het MER geeft geen aantallen van de te verwachten slaapverstoring en ernstige geluidhinder. Deze aantallen zijn wel opgenomen in de 'update-notitie' van de GGD2. Het aantal ernstig geluidgehinderden in het plangebied kan oplopen naar 2006 nieuwe inwoners van Entree en het aantal ernstig slaapgestoorden bedraagt 622 nieuwe inwoners. 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).	het stedenbouwkundig blok bieden flexibiliteit omdat op dit moment nog niet duidelijk is welk type woning op welke locatie wordt gerealiseerd. Hiervoor is juist het Geluidkader Entree opgesteld dat in een vroeg stadium ervoor zorgt dat akoestisch ontwerpen de basis vormt. De Commissie benoemt het Geluidkader een verruiming vooraf. Ook hier wordt verwezen naar de beantwoording onder hoofdpunt 3. In aanvulling daarop wordt opgemerkt dat dit niet een correcte weergave is van de toepassing van het beleidskader. Er is geen verruiming vooraf. Er is alleen verruiming áchteraf als blijkt dat het echt niet anders kan. En dan ook alleen met compensatie. Vanwege de hoog belaste situatie waarbij wettelijke standaardwaarden en grenswaarden worden overschreden, is een zwaarwegende belangenafweging gemaakt. In deze afweging is aangegeven of het belang van het realiseren van het plan opweegt tegen de gevolgen van de geluidbelaste situatie. Bij deze afweging is nadrukkelijk het gezondheidkundige advies van de GGD betrokken. GGD heeft geadviseerd om, waar sprake is van hoog belaste situaties, specifieke (compenserende) maatregelen te treffen. Onder die omstandigheid is, ondanks het geluid, alsnog sprake van een aanvaardbare situatie. Het advies is verwerkt in het Geluidkader Entree. Dit geluidkader bevat de voorwaarden waaronder alsnog woningen mogen worden gerealiseerd als niet kan worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden of aan het reguliere gemeentelijke geluidbeleid (Afwegingskader geluid Zoetermeer). Het aantal ernstig geluidgehinderden en de slaapgestoorden is in het GGD-rapport opgenomen. In het MER zelf is een vergelijking gemaakt van de planvarianten onderling. De effecten van beide varianten ontlopen elkaar niet wezenlijk. Omdat het een voorbeeldinvulling is, is het alsnog beschouwen van aantallen van de te verwachten slaapverstoring en ernstige geluidhinder in het MER, minder van belang. Van belang is juist dat bij de verdere uitwerking van de plannen de geluidssituatie zoveel als mogelijk wordt geoptimaliseerd. Juist daarvoor is, aan de hand van het gezondheidkundig advies van de GGD, het geluidkader Entree opgesteld. Door het stringent hanteren van dit kader, wordt een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gewaarborgd. Tot slot is de motivering van zwaarwegende belangen opgenomen in de DGMR rapportage. Naar aanleiding van de opmerkingen van de Commissie is een nieuwe paragraaf 4.4.6 aan het MER rapport toegevoegd waarin dit is aangegeven. In de motiveringsnotitie en het gezondheidkundig onderzoek van de GGD is al uitgebreid ingegaan op het
--	---	--

		belang van een geluidluwe gevel en op welke wijze dit (als een luwe gevel niet mogelijk is) kan worden gecompenseerd.
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). 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. 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.	De Commissie constateert dat er nog geen goed inzicht is in de effecten van de ruimtelijke compositie van de blokken, de aansluiting op de bestaande bouw, structuur en de functie openbare ruimte. De gemeente is van mening dat juist de Ontwikkelvisie hiervoor spelregels geeft die in samenhang met het schetsontwerp van de openbare ruimte zijn opgewerkt, juist voor een zo goed mogelijke aansluiting. Het Beeldkwaliteitsplan zorgt daarnaast voor de aansluitingen op 'pandniveau'. De vertaling van deze beleidsdocumenten naar de individuele plotuitwerking vindt plaats via een ontwikkelproces dat begeleid wordt door het Q-team. Op vaste momenten (SO, VO en DO) zal de CRK toetsen op de vertaling van de ontwikkelprincipes in de Ontwikkelvisie en het Beeldkwaliteitsplan. Op die manier, in combinatie met de monitoring, kan ook gedurende de langjarige ontwikkelingen worden ingespeeld op de ruimtelijke kwaliteit. Door het gebruik van ontwikkelprincipes wordt ook de benodigde flexibiliteit geboden om deze langjarige ontwikkeling voldoende adaptief te laten zijn. De geconstateerde ontbrekende diepte kan de gemeente niet plaatsnemen. In de spelregelkaart is deze vastgelegd op maximaal 22 meter. De keuze om niet alles in beleidsregels te willen vastleggen is bewust. Door het systeem van vaste kaders (vastgelegd via beleidsregels) en flexibele ontwerpprincipes ontstaat een adaptieve stedenbouwkundige invulling die ook kan 'meebewegen'. Borging van de kwaliteit verloopt zoals hiervoor beschreven via het proces van begeleiding van het Q-team en de toets door de CRK. Ook is de monitoring van Entree gekoppeld aan de doelen van de Ontwikkelvisie, zodat ook de inpassing en het vasthouden van ambities en ontwikkelprincipes op de langere termijn ook is geborgd. De Ontwikkelvisie Entree is in overeenstemming met de uitgangspunten van de Omgevingsvisie 2040 en vormt een concretisering door de lagen heen van een visie en ambities op hoofdlijnen naar concrete handvaten en kaders. In Entree is door de overdag toegankelijke binnentuinen een verbinding gelegd tussen publiek – privaat binnen het plangebied. De dwarsstraten zorgen voor makkelijk toegankelijke verbindingen tussen de nieuwe blokken en bestaande woningen. Deze dwarsstraten zorgen ook voor de verbinding Meerzicht en Driemanspolder. De tunnels zijn op dit moment al bestaande verbindingen die door de toename van mensen in het gebied juist door meer ogen op straat veiliger worden. Daarnaast geven

		de gelijkvloerse oversteken van de Afrikaweg ook de keuze om de oversteek bovengronds- of ondergronds te maken.
--	--	---