

Stedelijke ontwikkeling Schieveste te Schiedam

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

23 augustus 2005 / rapportnummer 1623-30



commissie voor de milieueffectrapportage

Gemeenteraad van Schiedam
Postbus 1501
3100 EA Schiedam

uw kenmerk
05UIT01405

uw brief
24 juni 2005

ons kenmerk
1623-31/Do/jr

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het MER
Stedelijke ontwikkeling Schieveste te
Schiedam

doorkiesnummer
(030) 234 76 24

Utrecht,
23 augustus 2005

Geachte Raad,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Stedelijke ontwikkeling Schieveste te Schiedam. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

dr. D.K.J. Tommel
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Stedelijke ontwikkeling Schieveste te Schiedam

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Stedelijke ontwikkeling Schieveste te Schiedam

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over Stedelijke ontwikkeling Schieveste te Schiedam,

uitgebracht aan de Gemeenteraad van Schiedam door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

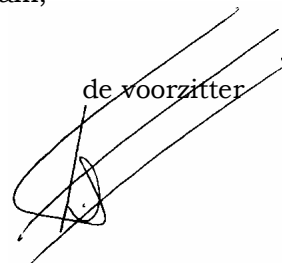
Stedelijke ontwikkeling Schieveste te Schiedam,

de secretaris



ir. F.D. Dotinga

de voorzitter



dr. D.K.J. Tommel

Utrecht, 23 augustus 2005

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES.....	1
3. PROGRAMMA EN BESLUITVORMING	2
3.1 Programma	2
3.2 Beleidskader en te nemen besluit	2
4. ALTERNATIEVEN EN SCENARIO'S	3
4.1 Plangebied en planscenario's	3
4.2 Referentie	4
4.3 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	4
5. MILIEUASPECTEN.....	5
5.1 Algemeen	5
5.2 Studiegebied	5
5.3 Thematisch.....	5
5.3.1 Verkeer en vervoer.....	5
5.3.2 Woon- en leefmilieu	6
5.3.3 Bodem en water.....	7
5.3.4 Overige	7
6. OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER.....	7
6.1 Vergelijking van alternatieven.....	7
6.2 Leemten in informatie.....	8
6.3 Evaluatieprogramma	8
6.4 Vorm en presentatie	8
6.5 Samenvatting van het MER	8

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 24 juni 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Maasstad d.d. 23 juni 2005
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

De gemeente Schiedam heeft het voornemen een multifunctioneel stedelijk gebied te ontwikkelen tussen het spoor, de snelweg A20 en de Tjalklaan¹. Het programma bestaat uit hoogwaardige kantoren, woningen en een Urban Entertainment Centre. Dit laatste onderdeel zal naar verwachting meer dan 500 duizend bezoekers per jaar trekken, zodat voor het project milieueffectrapportage (m.e.r.) verplicht is. Voor de kantorenontwikkeling is bovendien sprake van m.e.r.-beoordelingsplicht.

Bij brief van 24 juni 2005 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER)². De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in *Maasstad* d.d. 23 juni 2005³.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. – verder aangeduid als ‘de Commissie’⁴. Het bedoelt aan te geven welke informatie het MER moet bieden om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat dit advies **niet** zelfstandig leesbaar is, maar in combinatie met de startnotitie moet worden gelezen.

Via de gemeente Schiedam heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁵. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

De Commissie heeft een locatiebezoek afgelegd op 18 juli 2005 en heeft bij het opstellen van haar advies – naast de startnotitie – kennisgenomen van *Masterplan Schieveste, kansrijk voor de regio* (gemeente Schiedam, november 2002), *Onderzoek naar NO₂- en fijn stof-concentraties (2010) in het plangebied Schieveste in Schiedam* (TNO, november 2003)⁶ en enkele verkeersonderzoeken van Goudappel Coffeng⁷.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

1. Een **geactualiseerd luchtkwaliteitonderzoek** met:
 - voor NO₂ de uurgemiddelde waarde;

¹ Het oostelijke deel van het plangebied en de Tjalklaan liggen in de gemeente Rotterdam. De gemeente Schiedam heeft aangegeven dat afstemming plaatsvindt.

² Zie bijlage 1.

³ Zie bijlage 2.

⁴ Zie voor de samenstelling bijlage 3.

⁵ Zie bijlage 4.

⁶ Zie paragraaf 3.2 van dit advies, waarin nader wordt ingegaan op dit windtunnelonderzoek.

⁷ Het betreft: *Verkeersstudie Schieveste* (2002), *Masterplan Schieveste: gevolgen voor de verkeersafwikkeling* (mei 2003) en *Uitwerking verkeersontsluiting westkant Schieveste* (januari 2004).

- voor PM₁₀ de 24 uurgemiddelde waarde;
 - de emissie van het extra verkeer en vanuit de parkeergarage;
 - de luchtkwaliteit op grotere hoogten ter plaatse van hoogbouw;
 - de effecten c.q. gevoeligheden op luchtkwaliteit door wijzigingen en/of vertragingen in het programma.
2. Het **meest milieuvriendelijk alternatief**, ontworpen vanuit de beginselen van maximale bereikbaarheid per openbaar vervoer en langzaam verkeer en een (zo goed als) autovrij ontwerp van het 'bovendekse' plangebied.
 3. De **effecten** van alternatieven op verkeersknelpunten en -hinder, op de kansen voor openbaar vervoer en langzaam verkeer, op de luchtkwaliteit en op het waterbeheer.
 4. Een zelfstandig leesbare, duidelijke **samenvatting**.

3. PROGRAMMA EN BESLUITVORMING

3.1 Programma

De informatie uit de startnotitie is helder over het programma en de fasering ervan, met dien verstande dat de gemeente mondeling heeft aangegeven dat dit in tabel 3.1 is uitgedrukt in bruto vloeroppervlak. De keuze voor de locatie is goed verwoord. Geef in het MER aan welke oppervlakte het plangebied beslaat.

Geef in het MER aanvullend aan welke marges er eventueel mogelijk zijn in het programma. Ga met name in op het mogelijk niet halen van het kantorenprogramma en wat dat voor consequenties en kansen heeft voor andere functies.

3.2 Beleidskader en te nemen besluit

De startnotitie geeft in paragraaf 2.1 informatie over het planologisch kader en in de bijlagen over de juridische randvoorwaarden voor het initiatief.

Het beleidskader voor luchtkwaliteit, met name het Besluit luchtkwaliteit⁸, is sterk bepalend voor de mogelijke doorgang van het project. De initiatiefnemer heeft daarom al met een windtunnelonderzoek getracht inzicht te krijgen in de haalbaarheid van een bebouwingsconfiguratie die afschermend werkt tegen luchtverontreiniging vanaf de A20 naar het plangebied. Daaruit blijkt dat met een doorgetrokken bebouwingsblok langs de A20 – en waar dat niet mogelijk is met een atrium van 6,5 meter hoog – de NO₂-concentratie in het plangebied onder de grenswaarde kan blijven⁹.

Het windtunnelonderzoek kent naar de mening van de Commissie echter omissies. Actualiseer daarom dit onderzoek in het MER op de volgende punten:

⁸ Het Besluit luchtkwaliteit (Blk) 2005 ligt overigens voor aan de Tweede Kamer. Relevante wijzigingen ten opzichte van het Blk 2001 zijn dat een saldobenadering wordt toegestaan, dat initiatieven die niet leiden tot een verslechtering van de luchtsituatie mogelijk zijn en dat voor fijn stof de van nature aanwezige achtergrondconcentratie (zeezout, zand e.d.) buiten de beoordeling wordt gehouden.

⁹ Zie startnotitie, bijlage 1, paragraaf B1.2.3.

- naast de jaargemiddelde waarden voor NO₂ en PM₁₀ dienen tevens de uur-gemiddelde waarde resp. de 24-uursgemiddelde waarde te worden bepaald;
- betrek de emissie van het gegenereerde verkeer (verkeer naar/van en bin-nen het plangebied) en de emissie vanuit de parkeergarage ook in het on-derzoek;
- besteed ook aandacht (ten minste kwalitatief) aan benzeen;
- bepaal de luchtkwaliteit ook op grotere hoogten ter plaatse van hoogbouw, want ook daar verblijven mensen.

Voorts dient voor luchtkwaliteit en geluid de gevoeligheid voor wijzigingen en/of vertragingen in het programma te worden onderzocht: het niet realise-ren van enkele afschermende objecten binnen het plangebied kan namelijk leiden tot een totaal verschillend woon- en leefklimaat voor zowel luchtkwali-teit als geluid.

Geef ook een indicatie van de effecten op luchtkwaliteit en geluid van een an-dere configuratie van bebouwing, zodat een indruk ontstaat over de (beperkte) ontwerpruimte (mogelijk is de luchtkwaliteit zelfs 'dwingend' voor het ont-werp).

Verder dient in het MER ingegaan te worden op:

- het geluidskader. Anticipeer in het MER op de gewijzigde Wet geluidhin-der¹⁰;
- de watertoets¹¹. Geef aan welke rol deze vervult bij de besluitvorming en neem de watertoets – inclusief afstemming met de waterbeheerder – bij voorkeur op in het MER;
- de eisen die de wegbeheerder (Rijkswaterstaat)¹² en de spoorbeheerder (Prorail) stellen aan de bebouwing¹³.

4. ALTERNATIEVEN EN SCENARIO'S

4.1 Plangebied en planscenario's

Het plangebied van de startnotitie en van het masterplan komen niet met el-kaar overeen: fasen 1 en 6 uit het masterplan ontbreken in de startnotitie. Omdat fase 1 reeds wordt gerealiseerd, kan deze fase deel uitmaken van de autonome ontwikkeling¹⁴.

¹⁰ De wijziging van de Wet geluidhinder fase 1 is door de Tweede Kamer aangenomen op 14 juni jl. en ligt nu voor aan de Eerste Kamer. De geluidbelasting ten gevolge van weg- en spoorwegverkeer zal in de uniforme Europese dosismaat L_{den} worden uitgedrukt. Deze nieuwe dosismaat zal leiden tot een andere getalswaarde bij een overi-gens gelijke geluidssituatie. In de nieuwe dosismaat wordt de getalswaarde bepaald door een middeling van de dag-, avond- en nachtwaarde, terwijl de huidige geluidbelasting uitgaat van de hoogste van het geluidimmissie-niveau over de dagperiode en het geluidimmissieniveau over de nachtperiode + 10 decibel (dB). Bij een overigens gelijke geluidssituatie blijkt in de praktijk de geluidsbelasting voor wegverkeer in de nieuwe dosismaat daardoor gemiddeld 2 dB lager uit te komen dan de huidige dosismaat. Bij de omzetting van de getalswaarde van de ge-luidnormen is uitgegaan van dit gemiddelde verschil.

¹¹ De watertoets is wettelijk verplicht voor bestemmingsplannen. Alhoewel in de startnotitie al enige aandacht wordt gegeven aan waterbeleid, ontbreekt het specifieke kader van de watertoets en de afstemming met het waterbeheer. Zie ook de inspraakreactie van Hoogheemraadschap van Delfland (bijlage 4: nr. 3), waarin verzocht wordt de watertoets in het MER te integreren en de *Handreiking Watertoets 2004* van het Hoogheemraadschap daarbij te hanteren.

¹² Tijdens het locatiebezoek heeft de Commissie vernomen dat langs rijkswegen een reservering is opgenomen, maar dat voor Schieveste een beperktere reservering overeengekomen is. Zie ook de inspraakreactie van Rijkswaterstaat Zuid-Holland (bijlage 4, nr. 4), waarin staat dat deze reservering 50 meter bedraagt.

¹³ Voor het spoor zou nog een reservering gelden voor twee extra sporen door het plangebied.

¹⁴ Zie paragraaf 4.2 van dit advies.

Uit het masterplan en de maquette blijkt dat aan de westzijde van het plangebied mogelijk bebouwing zal plaatsvinden in de ‘oksel van de snelweg’: boven de zuidelijke snelweg af- en oprit (fase 6 in het masterplan). In de startnotitie (blz. 11) staat echter dat fase 6 niet mogelijk lijkt. Verklaar dit in het MER of voeg – als blijkt dat de ontwikkeling ervan toch mogelijk is – dit gebied alsnog bij het plangebied in het MER. Geef dan ook aan wie bevoegd gezag is voor dit deelgebied en wie grondeigenaar.

Het plangebied biedt overigens slechts beperkt gelegenheid tot variëren in de configuratie van de bebouwing vanwege de vorm, de ligging en de sterk structurerende elementen/structuren in of nabij het plangebied: een smal, langgerekt gebied tussen snelweg en spoor doorsneden door enkele wegen en de Schie.

Gezien de onzekerheden waarmee de kantoren- en leisure- en retailmarkten omgeven zijn, raadt de Commissie aan om in het MER aan te geven in hoeverre de planontwikkeling conjunctuurgevoelig is. Geef dit dan aan in twee extra scenario’s waarbij niet alle fasen worden gerealiseerd, maar bijvoorbeeld:

- slechts fasen 1, 2 en 5: de planontwikkeling voor deze fasen is – naar de Commissie begrepen heeft – rond dan wel vergevorderd;
- slechts fasen 1, 2, 3, 5 en 6: dit is de opzet waarbij het deelgebied dat ligt op grondgebied van de gemeente Rotterdam niet verstedelijkt.

4.2 Referentie

De huidige milieusituatie, aangevuld met de ontwikkeling aan de zuidzijde van het station Schiedam-Centrum (fase 1), kan in het MER dienen als referentie waaraan effecten van alternatieven voor het voornemen ervan getoetst kunnen worden.

Hanteer infrastructurele scenario’s voor zover relevant en van invloed op voornemen/effecten. Denk daarbij met name aan een eventuele verlaging van de maximumsnelheid op de A20 en het wel of niet aanleggen van de A4 Mid-den-Delfland.

4.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

Omdat de luchtkwaliteit, de geluidssituatie en de verkeersafwikkeling de meeste impact zullen hebben op de kwaliteit die wordt bereikt met het verstedelijkingsprogramma, adviseert de Commissie om bij de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) vooral aan deze thema’s aandacht te besteden. De Commissie beveelt aan om het MMA vanuit een tweetal beginse-len te ontwerpen:

1. Maximale bereikbaarheid per openbaar vervoer en langzaam verkeer. Volgens de prognoses zal circa de helft van alle werknemers en bezoekers per openbaar vervoer of fiets komen: het MMA heeft als doel dit aandeel verder te vergroten¹⁵.
2. Een (zo goed als) autovrij ontwerp van het ‘bovendekse’ plangebied met maximaal ruimte voor fietsers, wandelaars en ontsluiting vanaf het open-

¹⁵ Denk aan: locatiemanagement, vervoersplannen, parkeerbeheersing, bewaakte (gratis) stallingmogelijkheden voor de fiets, OV-regelingen als collectieve abonnementen voor werknemers en combikaartjes voor bezoekers. Overweeg de P&R-voorziening te schrappen: deze kost relatief veel ruimte en geeft bovendien een auto-imago aan het gebied, waardoor mogelijk meer bezoekers per auto komen. Zie ook de reactie van Rijkswaterstaat Zuid-Holland (bijlage 4, nr. 4), waarin vergelijkbare suggesties worden gedaan.

baar vervoersknooppunt. Eventuele parkeerterreinen bevinden zich benedendeks en zijn zo kort mogelijk ontsloten van buitenaf. Bevoorrading kan buiten de gebouwenmassa om, bijvoorbeeld over de reeds geplande weg parallel aan de A20.

Voorts dient in het MMA aandacht uit te gaan naar duurzaam bouwen, een laag energie- en watergebruik, energiewisseling tussen de verschillende functies en afvalpreventie. Ga ook in op de mogelijkheden om de stort te saneren¹⁶ en/of materialen eruit her te gebruiken.

5. MILIEUASPECTEN

5.1 Algemeen

In de startnotitie is in hoofdstuk 4 reeds een uitgebreid voorstel voor de beschrijving van de milieueffecten gegeven, soms inclusief de methodieken en de eenheden waarin de resultaten zullen worden gepresenteerd. Onderstaand volgen aanvullende of specificerende punten in aanvulling op dat voorstel.

5.2 Studiegebied

In de startnotitie ontbreekt een aanduiding van het studiegebied. Het studiegebied kan voor de meeste thema's samenvallen met het plangebied, met uitzondering van de thema's verkeer & vervoer, grondwater en oppervlaktewater¹⁷.

5.3 Thematisch

5.3.1 Verkeer en vervoer

Gezien de aanzienlijke extra ritproductie van 33 à 34 duizend motorvoertuigen per etmaal die is voorzien (exclusief het Urban Entertainment Centre)¹⁸, kunnen de verkeerseffecten zich volgens de Commissie uitstrekken tot geheel Schiedam, het aangrenzend deel van Rotterdam, een lang traject op de A20 en aansluitende wegen. Het studiegebied voor verkeer en vervoer dient derhalve ruim te worden opgevat¹⁹.

Presenteer in het MER per scenario/alternatief/variant:

- de prognoses voor de bezoekersaantallen per programmaonderdeel (met indicaties van de spreiding²⁰ en de herkomst) en de prognoses voor de verkeersbewegingen door bewoners en werknemers. Hanteer deze prognoses als basis voor de vervoerprognoses;
- de verdeling over de verschillende vervoerwijzen (de modal split over fiets, trein, bus/tram, auto). Onderbouw dit met gekozen inrichtingsopties van het plangebied en te treffen maatregelen zoals vervoermanagement;
- de verkeerskundige knelpunten die kunnen optreden en de hinder die kan ontstaan. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van aantal situaties per jaar

¹⁶ In het masterplan (blz. 50) wordt de stortplaats als sterk vervuild aangeduid en wordt voorshands uitgegaan van afgraven en isoleren van de restverontreiniging.

¹⁷ Zie de paragrafen 5.3.1 en 5.3.3 van dit advies.

¹⁸ Zie de startnotitie, bijlage 1, paragraaf B.1.1.

¹⁹ Zie ook de reactie van Rijkswaterstaat Zuid-Holland (bijlage 4, nr. 4), waarin wordt gewezen op mogelijke verkeerseffecten op de A20 en de A13.

²⁰ Over de dag (spits/dal/nacht), over dagen van de week (werkdag/overig) en over seizoenen.

waarin de verkeersafwikkeling vastloopt met de duur ervan resp. het aantal situaties per jaar waar de parkeerdruk zich zal uitspreiden over omliggende wijken. Geef daarbij ook aan bij welke kruispunten, omliggende wegen en wijken dit zal kunnen optreden en of dit met aanpassingen of beleid (bijvoorbeeld bewonersparkeren) op voorhand voorkomen of gemitigeerd kan worden.

5.3.2 Woon- en leefmilieu

Aanlegperiode

De ontwikkeling van het plangebied zal gefaseerd plaatsvinden in de periode tussen 2005 en 2021. Geef in het MER aan welke effecten er zijn op het woon- en leefmilieu tijdens deze lange aanlegperiode.

Bescherming tegen luchtverontreiniging

Ga bij de mogelijke scenario's²¹ met name in op de luchtkwaliteit: geef aan of het niet realiseren van een wering over de gehele lengte nog een voldoende luchtkwaliteit garandeert in het 'intern' gelegen plangebied.

Immissies NO₂ en fijn stof

De beoordeling van de concentraties aan luchtverontreinigende stoffen moet plaatsvinden aan de hand van de grenswaarden voor de immissies van NO₂ en fijn stof (PM₁₀). De hieronder genoemde normen zijn afkomstig van vigerende regelgeving, gebaseerd op Europese richtlijnen. Voor NO₂ moet in het MER:

- op kaart worden aangegeven waar de grenswaarde voor het jaargemiddelde van 40 µg/m³ wordt overschreden en hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen er binnen dat overschrijdingsgebied liggen. Ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven;
- worden aangegeven hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie groter is dan 200 µg/m³ ²².

Voor fijn stof (PM₁₀) moet in het MER:

- op kaart worden aangegeven in welk gebied de grenswaarde voor het jaargemiddelde van 40 µg/m³ wordt overschreden en hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen er binnen dat overschrijdingsgebied liggen: ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven;
- worden aangegeven hoe vaak de grenswaarde voor de 24 uurgemiddelde concentratie wordt overschreden.

Geadviseerd wordt in het MER in algemene zin de relatie tussen fijn stof en gezondheid te beschrijven.

Positieve effecten op luchtkwaliteit

De startnotitie richt zich voor geluid en luchtkwaliteit met name op het kunnen voldoen aan de wettelijke grenswaarden binnen het plangebied. De invulling van het plangebied heeft echter ook een positief effect op de achterliggende omgeving als gevolg van het afschermende effect van het initiatief. Beschrijf ook deze positieve effecten in het MER.

Veiligheid: vluchtroutes, hulproutes en sociale veiligheid

²¹ Zie paragrafen 4.1 en 4.2 van dit advies.

²² De Commissie merkt op dat het niet te verwachten is dat dit uurgemiddelde overschreden zal worden. Hetzelfde geldt voor overschrijding van de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, koolmonoxide en lood. Toch beveelt de Commissie aan het uurgemiddelde en de grenswaarden aan de orde te stellen in het MER, gezien de recente jurisprudentie. Dit kan kwalitatief.

In het MER dient voor het aspect veiligheid informatie gegeven te worden over:

- de vluchtroutes en de mogelijke inzet van hulpdiensten bij calamiteiten, bijvoorbeeld op basis van maatrampscenario's;
- de sociale veiligheid in de vorm van de beleving van de kwaliteit van het ruimtelijk ontwerp.

Visuele effecten

Beschrijf de visuele effecten van de voorgestelde hoogbouw (80 meter en hoger) op de kwaliteit (herkenbaarheid, samenhang) van de hoogbouwstructuur in de stedelijke agglomeratie.

5.3.3 Bodem en water

Bodemvervuiling

Geef aan of de vervuiling tengevolge van de voormalige stortplaats het grondwater ter plaatse en/of in de omgeving negatief beïnvloedt.

Waterberging

Geef aan welke oplossing toegepast gaat worden voor het bergen en afvoeren van het regenwater. Beschrijf de effecten van de gekozen oplossing op de interne kwaliteit van de locatie en op de omgeving. Besteed daarbij met name aandacht aan het waterbeheer op de locatie van fase 5²³. Geef aan of over de voorgestelde oplossing overeenstemming is met de waterbeheerder.

Afvalwater en riolering

Geef in het MER aan hoe deze georganiseerd zullen worden en wat de effecten ervan zijn²⁴.

5.3.4 Overige

Geef globaal aan welke verschillen er zullen zijn in broeikasemissies tussen de verschillende alternatieven. Dit hangt vooral af van de energievoorziening en van de gegenereerde mobiliteit.

6. OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER

6.1 Vergelijking van alternatieven

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit, de alternatieven en de scenario's van het programma moeten onderling én met de referentie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden. Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

²³ Op de voormalige vuilstort kunnen waarschijnlijk geen waterkelders gemaakt worden en het water kan ook niet worden afgevoerd naar Schiedam-oost.

²⁴ Zie ook de reactie van het Hoogheemraadschap van Delfland (bijlage 4, nr. 3), die pleit voor beschrijving van deze aspecten in het MER.

6.2 Leemten in informatie

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat kan worden beoordeeld wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie. Beschrijf:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit.

6.3 Evaluatieprogramma

De gemeente Schiedam moet bij het besluit over het bestemmingsplan aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling dat in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek gegeven wordt, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

6.4 Vorm en presentatie

De onderlinge vergelijking van alternatieven dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie wordt aanbevolen om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- recent kaartmateriaal te gebruiken, kaarten duidelijk en op een afdoende schaalniveau weer te geven, de gehanteerde namen (straten, buurten, structuren e.d.) op kaart te presenteren en de kaarten te voorzien van een duidelijke legenda.

6.5 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- hoe in de planprocedure en de m.e.r.-procedure wordt omgegaan met fasering van het voornemen en onzekerheden in het plangebied;
- de voorgenomen activiteit, de alternatieven daarvoor en de scenario's;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren daarvan;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het MMA en voorkeursalternatief;
- belangrijke leemten in kennis.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Stedelijke ontwikkeling Schieveste te Schiedam

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 24 juni 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Gemeente Schiedam

Commissie voor de m.e.r.
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

 Commissie voor de milieu-effectrapportage	
ingekomen :	27 JUNI 2005
nummer :	
dossier :	1623-01/403 7X
kopie naar :	HLIB-fb

uw kenmerk :	doorkiesnummer :	010 - 246 5412
uw brief van :	datum :	24 JUNI 2005
ons kenmerk :	e-mail :	y.asseldonk@schiedam.nl
onderwerp :		

Startnotitie milieueffectrapportage Schieveste

Geachte commissie,

Hierbij ontvangt u de startnotitie milieueffectrapportage voor de locatie Schieveste. Tevens is de publicatie bijgevoegd. De officiële datum van publicatie is 23 juni 2005. Conform de Wet Milieubeheer stellen wij u graag in de gelegenheid om ons te adviseren over de op te stellen MER-richtlijnen.

De startnotitie is door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Schiedam op 31 mei 2005 vastgesteld. De gemeenteraad van de gemeente Schiedam heeft de startnotitie op 20 juni 2005 vrijgegeven voor publicatie.

Voor vragen over de startnotitie kunt u contact opnemen met mevrouw Y. van Asseldonk. Zij is bereikbaar op telefoonnummer 010 - 246 5412.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Schiedam,
de secretaris

de burgemeester

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in "Maasstad" d.d. 23 juni 2005

Inspraak startnotitie milieueffectrapportage Schieveste (Wet milieubeheer, Besluit milieueffectrapportage)

1623-03

Algemeen

In december 2003 heeft de gemeenteraad van de gemeente Schiedam het Masterplan Schieveste vastgesteld. Dit plan voorziet in de ontwikkeling van het gebied rondom het Station Schiedam Centrum tot een multifunctioneel gebied met onder andere kantoren, woningen en voorzieningen. Schieveste biedt kansen om een aantrekkelijk gemengd nieuw stadsdeel te realiseren en een positieve sociaal-economische impuls te geven aan Schiedam en de regio.

Voor delen van de geplande activiteiten op Schieveste geldt een directe plicht voor het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.). Vanwege de complexe milieusituatie binnen het plangebied door de ligging tussen de rijksweg A20 en het spoor, heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Schiedam besloten om een milieueffectrapportage op te stellen voor het plangebied van Schieveste gelegen tussen de spoorlijn en de A20 voorzover gelegen op het Schiedamse grondgebied.

Startnotitie milieueffectrapportage

De procedure voor de milieueffectrapportage start met de bekendmaking van de startnotitie.

De startnotitie vormt de basis voor de inspraak en advisering over de vast te stellen richtlijnen. Het doel van de milieueffectrapportage is het milieu, naast andere belangen, een volwaardige plaats te geven in de planontwikkeling en om een goed inzicht te krijgen in de milieueffecten.

In de startnotitie is aangegeven:

- de reden van de voorgenomen ontwikkeling.
- de voorgenomen ontwikkeling op hoofdlijnen en mogelijke alternatieven
- te onderzoeken en te beschrijven milieueffecten
- de procedure en de planning

De volgende stap in de procedure voor de milieueffectrapportage is het opstellen van richtlijnen voor de inhoud van het milieueffectrapport. De gemeenteraad van de gemeente Schiedam (het bevoegd gezag) stelt een ieder in de gelegenheid opmerkingen te maken over de te formuleren richtlijnen. Het bevoegd gezag zal aan de hand van de inspraakreacties en het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage, de richtlijnen vaststellen. Daarna wordt het milieueffectrapport opgesteld.

Inspraakreacties

De startnotitie milieueffectrapportage voor Schieveste ligt voor een ieder ter inzage in de Stadswinkel van het Stadskantoor (Stadsrf 1) van 23 juni 2005 tot en met 21 juli 2005.

Gedurende deze termijn kan een ieder schriftelijk een inspraakreactie over de op te stellen richtlijnen voor de inhoud van het milieueffectrapport indienen bij:

Burgemeester en wethouders van de gemeente Schiedam

t.a.v. het hoofd afdeling Ruimtelijke en Economische ontwikkeling (REO), Postbus 1501, 3100 EA Schiedam onder vermelding van "inspraak startnotitie MER Schieveste". De startnotitie kan ook worden bekeken op: www.schieveste.nl

Inloopavond

Op donderdagavond 30 juni 2005 wordt van 17.00 tot 19.30 uur een inloopavond georganiseerd in het Stadskantoor (Stadsrf 1). Een ieder krijgt dan de gelegenheid om vragen te stellen en een reactie te geven op de startnotitie milieueffectrapportage Schieveste.

23 juni 2005

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: College van B & W van Schiedam

Bevoegd gezag: Gemeenteraad van Schiedam

Besluit: Bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C10.1, D11.2

Activiteit: Multifunctioneel stedelijk gebied tussen de A20 en de spoorlijn in Schiedam.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 23 juni 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 23 augustus 2005

Bijzonderheden: De Commissie wijst in haar richtlijnenadvies op het belang om de luchtkwaliteit in relatie tot het ontwerp goed in beeld te brengen, omdat dit bepalend is voor het doorgang kunnen vinden van het plan. Verder vraagt de Commissie aandacht voor de verkeersafwikkeling en het waterbeheer (berging).

Samenstelling van de werkgroep:

ing. E.H.A. de Beer

ir. Y.C. Feddes

ing. P.M. Peeters

dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: ir. F.D. Dotinga

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20050628	Ministerie van Economische Zaken regio Zuid-West	Den Haag	20050727
2.	20050705	ONS Ingenieursbureau	Schiedam	20050727
3.	20050729	Hoogheemraadschap van Delfland	Delft	20050727
4.	20050720	Rijkswaterstaat Zuid Holland	Rotterdam	20050729
5.	20050721	Bewonersvereniging Delflandseweg	Schiedam	20050809

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Stedelijke Ontwikkeling Schieveste te Schiedam**

De gemeente Schiedam heeft het voornemen een multifunctioneel stedelijk gebied te ontwikkelen tussen het spoor, de snelweg A20 en de Tjalklaan. Het programma bestaat uit hoogwaardige kantoren, woningen en een Urban Entertainment Centre.

ISBN 90-421-1602-1