



Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

## Gebiedsontwikkeling Wilderszijde, gemeente Lansingerland

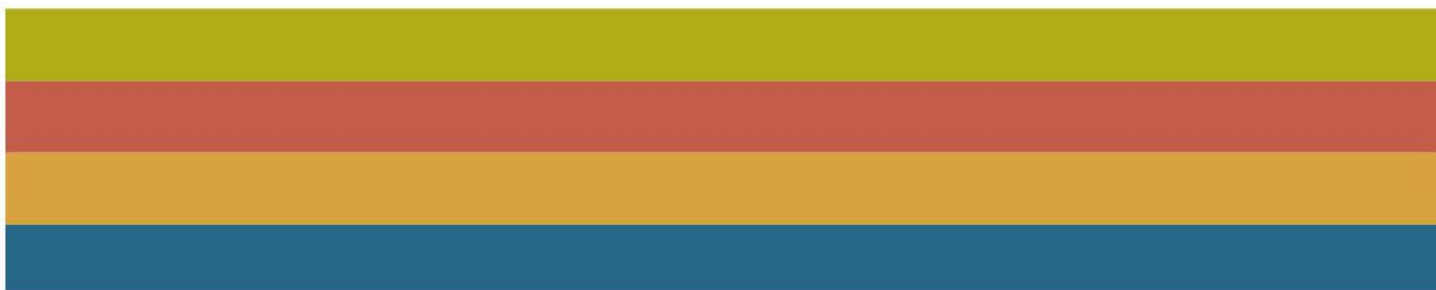
Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

2 november 2021 / projectnummer: 3508



**35 JAAR**

onafhankelijk en deskundig advies



# 1 Advies over het MER in het kort

Gemeente Lansingerland wil in Wilderszijde de ontwikkeling van 2.400 tot 3.000 woningen mogelijk maken, met bijbehorende voorzieningen. Wilderszijde ligt ten zuiden van de kernen Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs en ten noorden van Rotterdam. Rondom het plangebied liggen verschillende openbaarvervoerslijnen (waaronder de HSL<sup>1</sup>), de (toekomstige) A16 en Rotterdam The Hague Airport (RTHA). De gemeente heeft onder andere het doel om van Wilderszijde een goede woon- en leefomgeving te maken en stelt een bestemmingsplan op. Voordat de gemeenteraad besluit zijn de milieugevolgen onderzocht in een milieueffectrapport (MER). De gemeente heeft de Commissie gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

## Wat blijkt uit het MER?

De gemeente heeft een plan uitgewerkt voor 2.400 tot 3.000 woningen en voorzieningen zoals scholen en winkels. Het MER beschrijft de geschiedenis van de planvorming voor Wilderszijde. Het MER laat zien dat het plan licht negatief of negatief scoort voor verkeer, geluid, lucht, landschap, water, natuur en duurzaamheid. Dat is deels te verklaren doordat een nu grotendeels onbewoond gebied in het plan bewoond zal worden. De A16, HSL en RTHA zullen geluidhinder veroorzaken. Het plan veroorzaakt daarnaast extra verkeer op de omliggende infrastructuur die nu al hoog belast is. Bodemkwaliteit en archeologie scoren neutraal volgens het MER.

In aanvulling op het plan zijn enkele optimalisatievarianten onderzocht: Groen & Wonen, Bereikbaarheid en Toekomstbestendigheid (klimaat en energie). Door deze varianten verbeteren de scores (enigszins) voor respectievelijk geluid, verkeer en duurzaamheid ten opzichte van het originele plan. Ondanks deze positieve uitkomsten zijn niet alle maatregelen opgenomen in het bestemmingsplan.

## Wat is het advies van de Commissie?

Het MER is goed leesbaar en heeft een heldere opzet. Het MER brengt goed in beeld dat er negatieve effecten te verwachten zijn voor de leefbaarheid in Wilderszijde, vooral vanwege de geluidsbronnen in de omgeving. **De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER dat het MER nog onvoldoende inzicht geeft hoe het plan aan de eigen gemeentelijke ambities voor groen en wonen, toegankelijkheid en toekomstbestendigheid kan voldoen. Zij acht deze informatie essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over Wilderszijde. Het gaat om de volgende punten:**

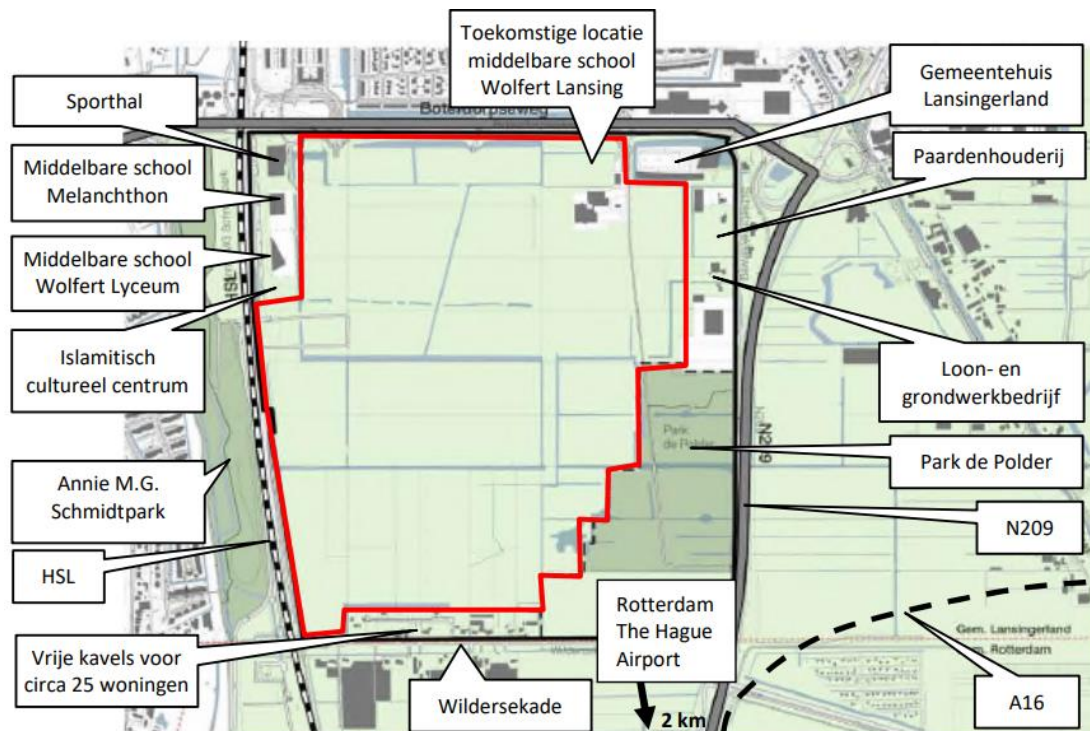
- Inzicht in de mogelijke maatregelen om de toekomstige geluidshinder te verbeteren.
- Inzicht in de verkeersveiligheid op de rotonde Boterdorpseweg – Zuiderparklaan – Tobias Asserlaan en oplossingen om dit te verbeteren.
- Een onderbouwing van de benodigde waterberging binnen het gebied, zodat de wijk ook toekomstbestendig is bij toekomstige klimaatscenario's en inzicht of het bodemsysteem, grondwaterregime en de klimaatscenario's hierin adequaat zijn meegenomen.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over Wilderszijde.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.

---

<sup>1</sup> Hoge snelheidslijn.



Figuur 1 – plangebied Wilderszijde (Bron: MER).

#### **Aanleiding MER**

De gemeente Lansingerland wil voor Wilderszijde een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte vaststellen. Omdat het gaat om een ontwikkeling van 2.400 tot 3.000 woningen (categorie D1 1.2 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject') moet hiervoor een zogenaamd plan-MER opgesteld worden.

Voor het geldende bestemmingsplan is een MER opgesteld in 2005 (1549). Dit was naar aanleiding van een masterplan voor 2.400 woningen. Die gebiedsontwikkeling is in 2011 stopgezet omdat er onvoldoende vraag was naar woningen. In 2016 is de ontwikkeling hervat met een nieuwe m.e.r.-procedure, onder andere omdat meer woningen voorzien zijn en omdat de A16 Rotterdam sindsdien is aangelegd.

#### **Rol van de Commissie**

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

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer 3508 op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) in te vullen in het zoekvak.

## 2 Toelichting op het advies

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

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

## 2.1 Aansluiting op eigen ambities

De gemeente heeft ambities voor groen en wonen in Wilderszijde en het moet een toegankelijke wijk zijn (leefbaar en verkeersveilig). Hiervoor hanteert de gemeente het STOP-principe<sup>2</sup>. Daarnaast wil de gemeente dat Wilderszijde een toekomstbestendige wijk<sup>3</sup> wordt op het gebied van klimaatadaptatie en energie. De Commissie merkt op dat het MER niet duidelijk maakt of en op welke manier de eigen ambities gehaald kunnen worden. Het MER moet informatie verschaffen aan de gemeenteraad hoe de wijk zo groen, toegankelijk en toekomstbestendig kan worden als de gemeente wil. Het is vervolgens aan de raad om daarover te besluiten en de kaders te bepalen die ze aan ontwikkelaars mee wil geven. Hieronder gaat de Commissie daarop in.

### 2.1.1 Groen en wonen

#### **Geluidbewust stedenbouwkundig ontwerpen**

Het plan Wilderszijde is een gebied dat door verschillende belangrijke geluidsbronnen wordt belast. Rondom het gebied, maar ook binnen het plangebied zelf, liggen bronnen die tot hinder kunnen leiden zoals de A16, het vliegveld RTHA en HOV<sup>4</sup>-lijnen. De mogelijkheden om direct aan deze bronnen maatregelen te treffen zijn beperkt of zijn al benut. Dit gegeven staat op gespannen voet met de ambitie om een gezonde leefomgeving te creëren. In de stedenbouwkundige invulling zijn nog niet beschreven kansen om toch relatief rustige omgevingen te realiseren, waarmee hinderlijk geluid kan worden verminderd of gecompenseerd. Denk aan bijvoorbeeld: hogere bebouwing die als afscherming voor daarachter gelegen woningen werkt; rustige binnenhoven tussen bouwblokken; afsluiting van openingen tussen bouwblokken waardoor één zijde van te veel geluid gevrijwaard wordt. Ook in het groen kan – bijvoorbeeld door accentuering in het landschap – een rustige plek worden gemaakt. Het MER moet de effecten van dergelijke maatregelen in beeld brengen. Met die informatie kan de gemeente eventueel besluiten om kaders mee te geven aan ontwikkelaars om een prettige leefomgevingskwaliteit te bereiken. Dit kan dan bij de stedenbouwkundige invulling meegenomen worden. Houdt hierbij rekening met de gecumuleerde geluidbelasting van rail-, weg- en luchtvaartverkeer.

De Commissie adviseert om, voorafgaand aan de besluitvorming, in een aanvulling op het MER, te onderzoeken welke mitigerende maatregelen er mogelijk zijn om de toekomstige geluidshinder te verbeteren.

#### **Luchthavenbesluit RTHA**

Langs en over het plangebied vliegen vliegtuigen vanaf RTHA, dat op 2 kilometer afstand ligt. Dit is ook de reden dat in een deel van het gebied niet hoog gebouwd mag worden. RTHA is bezig met een aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit, dat –afhankelijk van het uiteindelijke besluit– zou kunnen leiden tot meer geluidhinder voor Wilderszijde. Omdat dit

<sup>2</sup> Voorkeur geven aan langzaam verkeer en openbaar vervoer boven de auto: Stappen (voetgangers)–Trappen (fietsers)–Openbaar vervoer– Personenauto's.

<sup>3</sup> Pagina 42 van het MER.

<sup>4</sup> Hoogwaardig openbaarvervoer.

nog niet is afgerond, is de huidige vergunde situatie van het vliegveld in het MER meegenomen. Dit is formeel een juiste werkwijze.<sup>5</sup>

Wel is gekeken naar de geluidcontouren van enkele varianten zoals die in 2015 zijn doorgerekend voor het nieuwe luchthavenbesluit voor RTHA, dat nu in voorbereiding is.<sup>6</sup> Uit deze analyse blijkt dat de toenmalige voorkeursvariant voor het Luchthavenbesluit uit 2015 niet tot noemenswaardige verschillen voor Wilderszijde zou leiden. Wat het uiteindelijke luchthavenbesluit wordt, is nu echter niet duidelijk.

Wanneer het luchthavenbesluit leidt tot extra geluidsbelasting, kan dit in de toekomst problemen veroorzaken. Wilderszijde kent nu en in de toekomst (ook zonder nieuw luchthavenbesluit) al een hoge geluidbelasting door rails-, weg- en luchtvaartverkeer. Hierdoor is er een gereede kans dat de nieuwe woningen in Wilderszijde al van zodanige geluidwering worden voorzien dat verdere verbetering daarvan technisch niet mogelijk is om latere extra geluidbelasting door vliegverkeer nog weg te kunnen nemen.

De Commissie beveelt daarom aan om aanvullende maatregelen in het gebied te onderzoeken waarmee een de effecten van een mogelijk hogere (gecumuleerde) geluidshinder in de toekomst wel verzacht kan worden. Hiermee kunnen de raad en ontwikkelaars dan (desgewenst) rekening mee houden.

### **Toekomstbestendig groenplan**

In Wilderszijde is 18% van het netto grondoppervlak<sup>7</sup> voor groen gereserveerd. De Commissie merkt op dat dit goed geïntegreerd moet worden met andere doelen zodat er een toekomstbestendig groenplan ontstaat. Houdt daarbij rekening met ambities zoals energieopwekking binnen het terrein en bereiken van een goede waterkwaliteit.<sup>8</sup> Zo voorkomt de gemeente het risico dat de verschillende doelen, die allemaal ruimte vragen, ten kosten gaan van –bijvoorbeeld– het percentage groenoppervlak.

## **2.1.2 Toegankelijkheid**

### **STOP-principe en parkeernorm**

De Commissie constateert dat het een lastige opgave is om lopen, fietsen en OV aantrekkelijk te maken in Wilderszijde vanwege de locatie van het plangebied. Het plangebied is aantrekkelijk voor autogebruik: na afronding van de werkzaamheden van de A16 is het goed aangesloten op het hoofdwegennet en om bij een NS-station te komen dient gebruik gemaakt te worden van de ZoRo-lijn (Zoetermeer–Rotterdam) die ten westen van het plangebied een halte heeft. De optimalisatievariant Bereikbaarheid leidt maar tot een beperkte verbetering van de bereikbaarheid.

Ook uitgangspunten zoals gebundeld parkeren en de relatief hoge parkeernorm<sup>9</sup> verhouden zich niet optimaal tot het STOP-principe. De Commissie signaleert dat autogebruik in het plangebied voor de hand ligt en dat het een uitdaging is om de gemeentelijke ambitie op het vlak van openbaarvervoer hier te halen. De Commissie beveelt daarom aan om na te gaan in

---

<sup>5</sup> De Commissie gaat er hierbij vanuit dat eerder besloten wordt over het bestemmingsplan Wilderszijde dan over het Luchthavenbesluit RTHA. Als dat niet zo blijkt te zijn zou het nieuwe Luchthavenbesluit van RHTA onderdeel worden van de 'autonome ontwikkeling' voor Wilderszijde en zou het bestemmingsplan hiermee rekening moeten houden.

<sup>6</sup> Paragraaf 6.1.2.3 luchtvaart in het MER.

<sup>7</sup> Park de Polder buiten het plangebied blijft bestaan en binnen het plangebied is in de woonvelden 9% voor groen gereserveerd.

<sup>8</sup> Zie ook de zienswijze van Rotta over waterkwaliteit waarin ze verwijst naar de Kaderrichtlijnwaterdoelen voor het gebied die zijn afgesproken met het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard.

<sup>9</sup> In de Nota Parkeernormen gemeente Lansingerland van 2014 staan parkeernormen tot 2,2 auto per woning. De beleidsregels parkeren (H2 in beleidsregels bestemmingsplan Wilderszijde van 16 juni 2021) geven aan dat voor Wilderszijde de algemene parkeernormen in de gemeente wordt overgenomen, behalve voor appartementen.



hoeverre het plan aansluit op de ambitie toegankelijkheid en na te gaan welke mogelijkheden er zijn om voetgangers, fietsverkeer en openbaar vervoer te stimuleren.

### **Verkeersveiligheid Boterdorpseweg**

Het MER laat zien dat de rotondes op de Boterdorpseweg momenteel al druk zijn, en dat er in de huidige situatie ook al behoorlijke aantallen fietsers oversteken. Met de toevoeging van een wijk met 2.400 tot 3.000 woningen, die hoofdzakelijk via de rotondes op de Boterdorpseweg ontsloten zal zijn, zal de verkeersdruk verder toenemen. Naast filevorming kan dit ook leiden tot sluipverkeer en verkeersonveiligheid, zeker omdat hier ook schoolgaand verkeer verwacht wordt. Het MER geeft nog niet duidelijk aan welke uitgangspunten ten grondslag liggen aan de aanvullende simulatieberekeningen voor de rotondes en hoe het fietsverkeer hierbij is meegenomen, dit geldt zowel voor de toename van de fietsintensiteiten als de spreiding over de dag. Wel concludeert het MER, op basis van een microsimulatie, dat op kruispunt C<sup>10</sup> het verkeer ook in de toekomst zonder problemen afgewikkeld kan worden. Zonder inzicht in de uitgangspunten van deze simulatie is dit niet navolgbaar en is de beoordeling mogelijk te optimistisch. De Commissie adviseert daarom om de uitgangspunten nader te onderbouwen. Ga hiervoor ook in op de aannames die zijn gedaan voor de toename van fietsintensiteiten ten opzichte van de huidige fietsintensiteit en de spreiding van fietsverkeer over de dag.

Voor het fietsverkeer zijn twee ongelijkvloerse kruisingen voor fietsverkeer gerealiseerd onder de Boterdorpseweg door.<sup>11</sup> In het verkeersonderzoek wordt als suggestie meegegeven om ook op kruispunt C een ongelijkvloerse kruising te realiseren. Deze wordt in het MER echter niet onderzocht, terwijl dit de doorstroming en de veiligheid zou kunnen verbeteren. De Commissie adviseert om voor kruispunt C mogelijke mitigerende maatregelen op te nemen in het milieuonderzoek gericht op doorstroming en verkeersveiligheid, waaronder ook de mogelijkheid van een ongelijkvloerse kruising.

De Commissie adviseert om, voorafgaand aan de besluitvorming, in een aanvulling op het MER, de uitgangspunten voor microsimulatie van de rotonde Boterdorpseweg – Zuiderparklaan –Tobias Asserlaan inzichtelijk te maken zodat duidelijk wordt of de verkeerssituatie –inclusief fietsers– daar inderdaad zonder problemen afgewikkeld kunnen worden en mogelijke mitigerende maatregelen, zoals een ongelijkvloerse kruising, te beschrijven.

### **Navolgbaarheid**

Het MER maakt onvoldoende duidelijk hoe de (licht)negatieve effectscores voor verkeer bepaald zijn en waar de grens tussen licht negatief en negatief ligt. De Commissie beveelt aan om de navolgbaarheid in de verdere uitwerking te verbeteren. Dat komt niet alleen het begrip van de scores ten goede, maar verbetert ook de herhaalbaarheid van de studies.

## **2.1.3 Toekomstbestendigheid**

### **Klimaatadaptatie**

De locatie voor Wilderszijde is in 1995 vastgelegd als Vinexlocatie<sup>12</sup>, toen is een MER opgesteld. Voor het besluit over het bestemmingsplan in 2005<sup>13</sup> is eveneens een MER

<sup>10</sup> Boterdorpseweg – Zuiderparklaan –Tobias Asserlaan.

<sup>11</sup> Bladzijde 71 van het MER.

<sup>12</sup> Ook bekend als Vinex–uitleglocatie, Vinex staat voor Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra uit 1991, zie Regionaal Structuurplan Noordrand II en III: <https://commissiemer.nl/adviezen/725> .

<sup>13</sup> Woningbouwlocoatie Berschenhoek: <https://commissiemer.nl/adviezen/1549> .

opgesteld, waarvoor ook is verwezen naar het MER voor de Vinexlocatie. Sindsdien is nieuwe informatie beschikbaar gekomen over de mogelijk effecten van klimaatverandering. Wilderszijde is een (zeer) laaggelegen gebied en kwelgebied, waardoor klimaatverandering kan leiden tot de noodzaak voor extra waterberging. Uit het MER blijkt dat 10% van het oppervlak van Wilderszijde gereserveerd is voor waterberging. Waarop dit percentage gebaseerd is en of dit voldoende is om toekomstige klimaatscenario's in dit laaggelegen kwelgebied op te vangen wordt niet duidelijk. Om een toekomstbestendige wijk te realiseren voor de komende 100 jaar is deze informatie wel van cruciaal belang.

Uit een toelichting van de gemeente blijkt dat de 10% waterberging op een hydraulische berekening van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard gebaseerd is. Het MER geeft dit inzicht echter nog niet en ook is nog niet helder hoe het bodemsysteem, grondwaterregime en de klimaatscenario's hierin verwerkt zijn. Deze onderbouwing hoort wel in het MER thuis, omdat deze berekening grote invloed kan hebben op de leefbaarheid van Wilderszijde en op de voorgenomen invulling van de wijk, zoals het aantal woningen. Als uit de nadere onderbouwing blijkt dat de 10% niet voldoende is voor een toekomstbestendige wijk, dan moet het MER hierop nog aangepast worden door mitigerende maatregelen in beeld te brengen.

De Commissie adviseert om, voorafgaand aan de besluitvorming, in een aanvulling op het MER, deze onderbouwing inzichtelijk te maken en duidelijk te maken dat het bodemsysteem, grondwaterregime en de klimaatscenario's hierin adequaat zijn meegenomen en eventueel mitigerende maatregelen in beeld te brengen.

## 2.2 Natuur

### **Broedvogels**

Bij de effectenbeschrijving in het MER wordt geadviseerd om in het verdere ontwerp van de gebiedsontwikkeling voldoende rekening te houden met de grote aantallen (riet)vogels in het gebied. Met betrekking tot de grote aantallen algemene broedvogels wordt geadviseerd om deelgebied 1<sup>14</sup> (moeras) zoveel mogelijk te behouden. Een andere mogelijkheid is om deelgebied 2<sup>14</sup> (rietland) te behouden, uit te breiden en te ontwikkelen om hier kansen voor veel moerasvogels te creëren. De Commissie beveelt aan om in het bestemmingsplan aan te geven hoe invulling aan deze adviezen is gegeven.

Uit aanvullende informatie van de gemeente blijkt daarnaast dat er in het plangebied jaarlijks oeverwaluwen broeden. In het MER wordt hier geen melding van gemaakt, de Commissie beveelt aan deze informatie beschikbaar te maken voor de besluitvorming.

---

<sup>14</sup> Zie figuur 6.35 in het MER voor de ligging van de verschillende deelgebieden.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing**

### **Toetsing door de Commissie**

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

### **Samenstelling van de werkgroep**

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Margo Meeuwissen MSc.

Marianne Schuerhoff MSc. (secretaris)

ir. Kees Slingerland (voorzitter)

ing. Pleun Smits

ir. Marlies Verspui

ir. Paul de Vos

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

Bestemmingsplan verbrede reikwijdte.

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

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D11.2, "De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject". Daarom is een plan-MER opgesteld.

### **Bevoegd gezag besluit**

Gemeenteraad Lansingerland.

### **Initiatiefnemer besluit**

College van burgemeester en wethouders Lansingerland.

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

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 15 oktober 2021 heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

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

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) projectnummer [3508](#) in te vullen in het zoekvak.



**Commissie voor de milieueffectrapportage**  
A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

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

