

Richtlijnen voor het
Milieu-effectrapport

Regionaal Structuurplan
Midden-IJsselmonde

vastgesteld door de regioraad van de
Stadsregio Rotterdam op 26 juni 1996

Stadsregio Rotterdam
Sector Strategisch Beleid
Afdeling Milieu
Postbus 21051
3001 AB Rotterdam
telefoon 010-4173171/3099

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	1
2.	Probleemstelling en doel	3
3.	Besluitvorming	5
4.	Voorgenomen activiteit en alternatieven	7
4.1	Inleiding	7
4.2	Alternatieven en varianten voor de voorgenomen activiteit	7
4.3	het Openbaar Vervoer-alternatief	10
4.4	het Natuur-alternatief	10
4.5	het Meest Milieuvriendelijke alternatief	11
4.6	het Structuurplan alternatief	12
4.7	het Nulalternatief	12
5.	Bestaande milieutoestand en milieugevolgen	13
5.1	Algemene richtlijnen	13
5.2	Duurzaamheidsaspecten	14
5.3	Mobiliteit	15
5.4	Waterhuishouding: bodem en water	16
5.5	Natuur en landschap/cultuurhistorie	17
5.6	Milieuhygienische kwaliteit en hinder	19
6.	Vergelijking van alternatieven	23
7.	Leemten in kennis	25
8.	Evaluatie achteraf	27
9.	Vorm en presentatie van het MER	29
10.	Samenvatting van het MER	31

Bijlagen

- I. Brief van het Bevoegd Gezag aan de commissie MER
- II. Projectgegevens Commissie MER
- III. Openbare kennisgeving van Startnotitie in de Staatscourant nr. 43 van d.d. 29 februari 1996
- IV. Advies voor de richtlijnen van de Commissie MER dd 10 mei 1996
- V. Nota van beantwoording en inspraakreacties
- VI. Reactie PPC op structuurvisie Midden-IJsselmonde dd 11 april 1996

1. INLEIDING

De Stadsregio Rotterdam heeft het voornemen tot het opstellen van een Regionaal structuurplan ten behoeve van:

- de ontwikkeling van ca. 10.000 woningen met bijbehorende voorzieningen (verkeersinfrastructuur, winkels, scholen, maatschappelijke, medische, groen en recreatieve voorzieningen);
- de ontwikkeling van ca. 72 ha bedrijfsterrein.

Het Regionaal Structuurplan is op grond van het Besluit milieu-effectrapportage (m.e.r.) onderhevig aan de m.e.r.-plicht. De raad van de stadsregio Rotterdam is bevoegd gezag bij het Regionale Structuurplan en de m.e.r.- procedure ten behoeve van dit plan.

Per brief van 8 februari 1996 (bijlage 1) is de Commissie voor de milieu-effectrapportage overeenkomstig de bepalingen van artikel 7.14 van de Wet Milieubeheer (Wm) verzocht te adviseren over de richtlijnen met betrekking tot de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER). Het advies van de commissie voor de m.e.r. geeft richting voor de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het MER. Het advies van de commissie m.e.r. is opgesteld door een werkgroep uit de commissie voor de m.e.r. waarvan de samenstelling, alsmede de belangrijkste projectgegevens is weergegeven in bijlage 2.

Op 29 februari 1996 heeft de Stadsregio de "startnotitie m.e.r. Midden-IJsselmonde de "Kadernota m.e.r. VINEX-lokaties Rotterdam" ter inzage gelegd (zie bijlage 3 voor de tekst van de openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 43). De wettelijk adviseurs en andere mogelijke belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld hun reactie naar aanleiding van de startnotitie te geven. Hierop zijn diverse reacties binnengekomen.

Bij de opstelling van de richtlijnen is gebruik gemaakt van het advies van de commissie voor de m.e.r. van 10 mei 1996 (zie bijlage 4), alsmede van de ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen. Deze inspraakreacties, inclusief de wijze waarop deze in de richtlijnen zijn verwerkt, zijn opgenomen in bijlage 5: de nota van beantwoording. Daarnaast is ook rekening gehouden met de schriftelijke reactie van de PPC (dd 11 april 1996) op de structuurvisie Midden-IJsselmonde (bijlage 6).

De richtlijnen zijn samengesteld in volgorde van de onderwerpen die een MER ten minste volgens artikel 7.10 Wm moet bevatten.

2. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd"*.

2.1 Probleemstelling

De voorgeschiedenis van het voornemen, de onderbouwing van het programma en de lokatiekeuze zijn reeds voldoende in de Kadernota en de Structuurvisie aan de orde geweest. In het MER kunnen de hoofdpunten kort worden samengevat. De probleemstelling van het MER dient primair te zijn gericht op het zoeken naar goede inrichtingsmogelijkheden voor het plangebied Midden-IJsselmonde en het aangeven van de milieugevolgen ervan.

2.2 Doelstelling

De te hanteren (aan vigerend beleid ontleende) doelstellingen en de daarbij behorende afwegingscriteria voor het beoordelen van en vergelijken van alternatieven zijn in globale zin aan de orde geweest in de Kadernota MER en de Structuurvisie. In het MER dienen deze criteria te worden uitgewerkt en te worden gebruikt voor de beoordeling en vergelijken van de alternatieven. Wat het milieu betreft zijn de volgende aspecten het meest van belang:

flexibiliteit

Elk plan alternatief dient te worden getoetst aan het flexibiliteitsgehalte om de gevolgen van bovenlokale besluiten en maatschappelijke ontwikkelingen zo op te vangen dat een acceptabele situatie voor het milieu in het plangebied ontstaat (bijvoorbeeld intensivering rondom eventuele toekomstige OV-haltes, inspelen op herziening pkb-Vinex, etc). Daarnaast moet er voldoende ruimtelijke mogelijkheden zijn om toekomstige grootschalige beschikbaarheid van duurzame technieken op te vangen (bijvoorbeeld zonne collectoren, warmtepompen, regenwatersystemen, etc).

mobilitateitsbeheersing

Een positief milieuperspectief van de locatie Midden-IJsselmonde ligt in de mogelijkheden voor een goede openbaar vervoerontsluiting bij aanleg van de tram-plus- of metro-verbinding. De alternatieve in- en externe onsluitingsmogelijkheden voor de verschillende vervoerswijzen (openbaar vervoer, auto) dienen met behulp van modelberekeningen expliciet te worden vergeleken op hun effecten ten aanzien van modal split, autokilometers, verkeersintensiteiten, het gebruik van de interne wegenstructuur door doorgaand autoverkeer, en barrièrewerking. Bovendien dient te worden ingegaan op de effecten van de verschillende onsluitingsalternatieven op milieu en landschap, en in verband met de verkeersveiligheid ("duurzaam veilig"), voor zover aan de orde op structuurplanniveau, het onderscheid tussen stroom-, onsluitings- en erffunctie van de verschillende wegen.

integraal waterbeheer en groen

Een goed aanknopingspunt voor de toekomstige ruimtelijke kwaliteit van het gebied, waaronder de aan te leggen groenstructuur, ligt in de opbouw van de bodem en de

daarmee samenhangende hydrologische regime alsmede de aanwezige en potentiële flora en fauna. In het MER dient per alternatief te worden nagegaan in welke mate de benutting van deze gegevens een uitgangspunt kunnen vormen voor het plan. In het MER dienen vooral de ecologische ontwikkelingsmogelijkheden binnen het plangebied te worden beschreven.

duurzaamheid

Voor het onderhavige plangebied dient vooral te worden nagegaan in welke mate de alternatieven voldoen aan een hoog ambitieniveau (gesloten ketens) wat betreft energie, grondstoffen en waterhuishouding. Verder komt duurzaamheid ook tot uiting in een aantrekkelijke, gezonde en gedifferentieerde woon- en leefmilieus met toekomstwaarde en het aanbieden van leefplekken voor inheemse flora en fauna.

Ook ander aspecten, zoals op het gebied van economie, volkshuisvesting en kosten, kunnen in het MER worden meegenomen. Dit is echter niet verplicht. De kosten zouden kunnen worden uitgesplitst in realisatie kosten (investeringen) en beheerkosten (op lange termijn).

In het MER mogen de doelen niet zo beperkt worden geformuleerd, dat alternatieven, die technisch of economisch minder aantrekkelijk maar voor het milieu wel gunstige perspectieven bieden, op voorhand worden uitgesloten.

Bij de presentatie van de doelen en de daarbij geldende randvoorwaarden moet worden aangegeven welke doelen de hoogste prioriteit hebben en welke meer secundair of afgeleid zijn (aangeven van harde en zachte randvoorwaarden).

3. **BESLUITVORMING**

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven"*.

In het MER dient een beschrijving te worden gegeven van de actuele stand van zaken over besluiten die indirect of direct geldingskracht hebben voor het plangebied en die van invloed kunnen zijn op de besluitvorming over de voorgenomen activiteit. Daarbij moet worden aangegeven het tijdspad en welke betekenis aan deze besluiten moet worden gehecht voor de planvorming voor en uitvoering van de lokatie Midden-IJsselmonde.

Het gaat hierbij met name om de volgende besluiten ten aanzien van:

- van VINEX-convenanten en actualisering pkb-VINEX;
- de door het DB van de stadsregio op 7 februari 1996 vastgestelde Structuurvisie Midden-IJsselmonde;
- tracékeuze en aanleg van de HSL, de Betuwelijn (inclusief Kortsluitroute en Vaanplein en de consequenties daarvan voor de A29) en de MARICOR-studie (Maasvlakte-Ridderkerk corridor);
- de mogelijke reconstructie van de A15;
- de mogelijke realisatie van woningbouwlocaties in Barendrecht-Zuid en Rhoon;
- de tracékeuze van de tramplus-lijn ten noorden van de A15;
- de mogelijke realisatie van de voornemens zoals weergegeven in het concept-ontwerp landinrichtingsplan IJsselmonde en het plan van aanpak ROM-Rijnmond;
- de realisatie van enkele kleinschalige activiteiten in en nabij het plangebied zoals genoemd in de startnotitie;
- projecten ter realisering van regionale groenstructuren zoals het bosgebied bij Rhoon;
- het regionale Groenstructuurplan (RGSP);
- het regionale Verkeer en Vervoersplan (RVVP);
- het regionale deel van het provinciale Milieubeleidsplan;
- uitwerkingsregels van het Herziene Streekplan Rijnmond en het advies van de PPC op de Structuurvisie Midden-IJsselmonde.

Uit het MER moet duidelijk worden voor welke besluiten dit MER wordt opgesteld en door welke overheidsinstantie de besluiten zullen worden genomen. Het MER dient ook een schema te bevatten van de besluitvormingsprocedure voor het MER en het Structuurplan, waarin de tijdsplanning, de inspraakmomenten en de betrokken actoren zijn aangegeven.

Daarnaast dient te worden aangegeven op welke besluiten (bijvoorbeeld over de aanleg van infrastructuur, het wijzigen van bestemmingsplannen e.d.) de informatie uit het MER voor de lokatie Midden-IJsselmonde en het daarop gebaseerde besluit nog van invloed kan zijn.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen"*.

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

4.1 Inleiding

In het MER moeten alternatieven voor het in de Structuurvisie voorgestelde alternatief (Structuurvisie Alternatief (SVA)) voor de inrichting van het plangebied met ca 10.000 woningen en 72 ha. bedrijfsterrein alsmede de verkeers- en groenstructuur en de water- en energiehuishouding worden ontwikkeld. Hierbij dienen tenminste twee alternatieven, waaronder het meest milieuvriendelijk alternatief, te worden beschreven.

In paragrafen 4.2 tot en met 4.7 worden de richtlijnen voor het beschrijven van de alternatieven inclusief de varianten hierop besproken. Achtereenvolgens komen het onderscheidende karakter van alternatieven en varianten, het Openbaar Vervoer alternatief, het Natuur-alternatief, het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) en het structuurplan- (SPA) en het nulalternatief aan de orde.

Het OV en het natuur-alternatief zijn ontwikkeld op basis van het zelfde programma als het SVA, maar zijn met name bedoeld om het MMA en het SPA wat betreft het OV (mobiliteit) en natuur beter te kunnen onderbouwen. Uiteindelijk dienen in het MER de volgende alternatieven en de bijbehorende varianten te worden vergeleken: SVA, SPA, MMA en het nulalternatief.

4.2 Alternatieven en varianten voor de voorgenomen activiteit

Bij de beschrijving van de alternatieven en varianten moet duidelijk worden welke keuzes en vooronderstellingen hieraan ten grondslag hebben gelegen, wat ze inhouden, op welke punten ze onderling verschillen, en welke mitigerende (en eventueel compenserende) maatregelen ter bescherming van het milieu genomen zijn. Het verdient aanbeveling de keuze en afbakening van mogelijke alternatieven en varianten op systematische wijze in beeld te brengen en de gekozen alternatieven en varianten te illustreren met goed kaartmateriaal. De alternatieven dienen op een gelijkwaardige manier te worden beschreven.

De volgende aandachtspunten dienen bij de beschrijving van de planalternatieven te worden behandeld, omdat wordt verwacht dat daaraan gevolgen voor het milieu verbonden zijn. Het merendeel van de punten biedt tevens een aanknopng voor het beschouwen van

varianten.

Bestaande gebiedskenmerken

- * omgaan met aanwezige belemmeringen (leidingstraten, geluid-, hinder- en risico zones, bodemverontreinigingsgebieden, bedrijvigheid) (zie onderdeel "grijs" uit kadernota mer);
- * inpassing van waardevolle landschappelijke, archeologische, ecologische en cultuurhistorische elementen en potenties (zie onderdeel groen uit kadernota mer);

Structuur en inpassing in de omgeving

- * het totale verkeerssysteem bestaande uit een combinatie van openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer en langzaamverkeersroutes zowel in de lokatie zelf maar ook in aansluiting op het omringende verkeerssysteem. Hierbij dienen ook de mogelijkheden voor bundeling (in hinderzones van A15, A29 en Betuwelijn) en de sociale veiligheidsaspecten te worden beschreven (zie onderdeel mobiliteit uit de kadernota mer);
- * de relatie met de groenstructuur in het open gebied ten oosten van Rhoon (bijvoorbeeld de rol die randbepantingen vervullen) en het zuidelijk randpark;
- * aangeven van functie van ecologische verbindingen en aangeven van te ontwikkelen vegetatietypen met doelsoorten alsmede aansluiting op, en wisselwerking met, de bovenlokale ecologische structuur (zie opmerking hierover in paragraaf 2.2.);
- * aansluiting ecologische-structuur plangebied op groenstructuur tussen de bebouwing (natuur in de stad): functie, vegetatietypen en doelsoorten;
- * afstemming natuur en recreatie (verstoring en vervuiling van natuur beperken);
- * parkeerbeleid en inpassing in de openbare ruimte;
- * de stedenbouwkundige structuur, aansluiting op, en inpassing van bestaande en toekomstige bebouwingsstructuren waarbij de relatie met Barendrecht en Rotterdam van belang is;

Grondgebruik en zonerings

- * lokatie van de woongebieden binnen het plangebied en de dichtheden per deelgebied in relatie tot het verkeerssysteem en de openbaarvervoerhaltes (zie onderdeel mobiliteit en duurzaam grondgebruik kadernota mer);
- * lokatie van bedrijventerreinen (B en C lokaties en hindercategorie) binnen het plangebied, inclusief de ontsluitingseisen (B of C lokatie) en hinderzones hiervan;
- * onderbouw van het gekozen gebruik van hinderzones voor de functies sport/park
- * mogelijkheden voor dubbelgrondgebruik (bijvoorbeeld helofytenvelden ten behoeve van waterzuivering in hinderzones langs rijkswegen);
- * mogelijkheden voor gebruik van (bedrijfs-)gebouwen als geluidswering;
- * hoogteligging van infrastructuur;
- * lokatie van sportvelden (in verband met grote ruimteclaim);
- * eventuele ruimte voor zelfreinigende watersystemen en de daaraan gekoppelde eisen aan verhard oppervlak, riolering, dakoppervlak, opvang regenwater voor gebruik (waterbalans plangebied). Indicatie van noodzakelijke capaciteit/oppervlak zuiveringssystemen (verschil natuur-, woon- en recreatiegebied);
- * locatie functies langs watergangen (duurzaamheidsseis: stromingsrichting van

schoon naar vuil of gescheiden watersysteem: watersysteem met daaraan schone functies en tweede watersysteem met vervuilende functies);

- * totale ruimtebeslag en uiteindelijke begrenzing van het te ontwikkelen gebied;

Tijdspectief

- * de faseringsmogelijkheden (in relatie tot het saneren van bodemverontreinigingslocaties, het streven naar een goede ontsluiting voor alle vormen van vervoer en een goed voorzieningenniveau in ieder van de tussenfasen);
- * visie op verdere verstedelijkingsmogelijkheden na 2005 bijvoorbeeld zoals genoemd in het geactualiseerde streekplan Rijnmond (Barendrecht-zuid) of de pkb Vinex (bedrijven in de Hoeksewaard);

Duurzaamheidsaspecten

energie (zie onderdeel energie kadernota mer)

- * omvang van de energievraag (van normaal tot zuinig) van woningen en zo mogelijk bedrijven en de daarbij behorende energievoorziening (restwarmte, geothermische energie, gas/-elektra/warmte), vanwege de volgende mogelijke invloed op de structuur en verkaveling van het plan :
 - gebruik van restwarmte vraagt om een korte afstand tussen bron en vraag en een efficiënt leiding verloop en weinig kruisingen met oppervlakte water;
 - zonne-energie bepaalt de orientatie en hoofdrichting van de verkaveling;
 - geothermische energie vereist lokaties voor warmte opslag of windturbines;
- * opties voor het toepassen van eventueel toekomstig meer duurzame energievoorziening;

grondstoffen (zie onderdeel energie kadernota mer)

- * indicatie benodigde hoeveelheid grond voor bouwrijp maken;
- * indicatie van plaatselijk mogelijkheden voor ontgravingen (grondbalans);
- * mogelijkheden voor hergebruik van ontgraven en eventueel te reinigen grond;
- * indicatie benodigde hoeveelheid materiaal voor woningbouw, infrastructuur en civiele werken.

waterhuishouding (zie onderdeel kadernota mer)

- * systeem van waterhuishouding, riolering, benutting en berging van hemelwater;
- * hoeveelheid af te voeren afvalwater naar zuiveringsinstallaties, lokatie nieuw te realiseren zuiveringscapaciteit;
- * plaats van lozing van afvalwater na zuivering.
- * opties voor een eventuele meer duurzame watervoorziening van woningen en gebouwen;
- * flexibiliteit ten aanzien van ruimtelijke randvoorwaarden om nieuwe technieken mogelijk te maken bijv.:
 - decentrale waterzuivering bij woningen en gebouwen;
 - opslag regenwater voor huishoudelijk gebruik;
 - opties van toekomstige gebruik van grijs afvalwater ten behoeve van huishoudelijk gebruik.

uitvoeringsaspecten

Voor uitvoerings- en het beheer in de gebruiksfase dient het MER aanbevelingen te geven. Bijvoorbeeld ten aanzien van bouwrijpmaken, het gebruik van secundaire materialen in het plangebied, de inpassing van infrastructuur en het ecologische beheer van de groenstructuur.

4.3 Het Openbaar Vervoer-alternatief

Het in de startnotitie beschreven Openbaar Vervoer-alternatief is met name gericht op het OV als vervoersmiddel om de groei van het autoverkeer te beperken. Onderschat wordt de rol van fiets. Het OV alternatief dient zowel in noord-zuid als in oost-west richting in een goede OV- en fiets ontsluiting te voorzien. In ieder geval dient de ontsluiting met OV naar Rotterdam CS en de ontsluiting met OV- en fiets naar metrostation Zuidplein en NS-Stations Barendrecht/Lombardijen optimaal te zijn. Ook dient de fasering van de aanleg van het OV-net zodanig te zijn dat deze aansluit bij de oplevering van woningen. Terecht gaat het OV-alternatief expliciet op dit laatste in.

Het OV alternatief zou verder de volgende elementen moeten bevatten:

- * voor een zo goed mogelijke benutting van het hoogwaardig openbaar vervoer is het van belang dat er rondom de haltes bebouwing wordt gerealiseerd. Het draagvlak wordt aanzienlijk vergroot door sterke verdichting toe te passen in de directe halte-omgeving. Verder zal er vooral in het openbaar-vervoer-alternatief voor moeten worden gezorgd dat zoveel mogelijk bestemmingen (c.q. activiteiten) in het gebied binnen het invloedsgebied van het openbaar vervoer liggen (maximaal 500 meter van een halte);
- * de voor- en natransporttijden kunnen aanzienlijk worden beperkt door de realisatie van directe routes voor langzaam verkeer naar de haltes en naar Rotterdam-Zuid (Zuidplein en NS Lombardijen) zonder barrièreproblemen met kruisende wegen of water; hierbij kan worden aangesloten op bestaande groene zones zoals de radialen die door Barendrecht en Zuidwijk naar het Zuiderpark lopen;
- * naast het aanbieden van hoogwaardig openbaar vervoer (pull-maatregel) is ook het minder aantrekkelijk maken van het autogebruik (push-maatregelen) van belang om de vervoerwijzekeuze te beïnvloeden in het voordeel van het openbaar vervoer (en de fiets). Daarbij kan worden gedacht aan maatregelen die de reistijdverhouding tussen langzaam verkeer en OV enerzijds en auto anderzijds ten voordele van de eerste gunstig beïnvloeden (minder directe routes voor auto's) en parkeren op enige afstand van de woning;
- * de ontsluiting van IJsselmonde is in het algemeen gericht op Rotterdam. Echter het stedelijke gebied ten oosten en ten westen van de A29 heeft ook een oost-west relatie. Om die reden is voor een goede ontsluiting met hoogwaardig openbaar vervoer óók een lijnvoering in oost-west richting gewenst.

4.4 Het natuur-alternatief

Het in de startnotitie beschreven Natuur-alternatief gaat uit van het niet verplaatsen van de Koedood. Er dient in het Natuur alternatief ook een variant te worden meegenomen die woningbouw ten zuiden van de Kil-weg mogelijk maakt. Daarnaast dienen in het MER de

gemaakte keuzes in dit alternatief nader te worden her overwogen en onderbouwd. Dit geldt met name voor het Pendrechtsebos, de verplaatsing van de AWZI en de overkapping van de A29.

Ten aanzien van het Pendrechtsebos gaat het om de keuze voor een bos ter plaatse van een mogelijke brakwateropwelling. Een brakwater opwelling heeft namelijk andere natuurpotenties.

Ten aanzien van de AWZI gaat het om de meerwaarde van de verplaatsing voor natuur oplevert: de Oude Maas zone blijft als ecologische zone open.

Ten aanzien van de overkapping worden vraagtekens gezet bij de meerwaarde voor de natuur. Inpassing op maaiveldniveau lijkt betere potenties voor natuur hebben.

Ten behoeve van het natuur-alternatief dienen daarom de volgende opties te worden onderzocht:

- * de aanwezigheid van zoute kwel;
- * de mogelijkheden tot het beperken van overstort in het plangebied of het inzetten van zuiveringssystemen bij overstortpunten (zie ook par 5.4);
- * de mate waarin het gedefinieerde Zuidelijk Randpark, na aanleg van de woningbouwlocatie, nog een verbindende of geleedende werking kan hebben als onderdeel van de beoogde regionale groenstructuur.

4.5 Meest milieuvriendelijk alternatief

In het MER dient een alternatief te worden uitgewerkt waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande technieken ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt. Onder dit laatste kan ook compensatie worden begrepen. Het meest milieuvriendelijke alternatief dient wel een reëel uitvoerbaar alternatief te zijn. Het is doorgaans een combinatie van inrichtingsvarianten die een hoger ambitieniveau voor het milieu weerspiegelen, bijvoorbeeld:

- * een zo groot mogelijke verschuiving van de modal split in de richting van openbaar vervoer en langzaam verkeer door een daarop gerichte inrichting van het plangebied;
- * efficiënt ruimtegebruik met name in relatie tot activiteiten rond OV haltes;
- * mogelijk sparen van ruimte ten behoeve van het versterken van waardevolle 'groen en ecologische elementen en structuren;
- * beperken van hinder (geluid, luchtverontreiniging, veiligheid) voor bestaande en toekomstige bewoners;
- * zuinig en duurzaam omgaan met energie, water en grondstoffen.

Het MMA kan, op basis van de uitkomsten van de MER studies en vanuit het Voorlopig MMA, zoals aangekondigd in de Startnotitie m.e.r., ontwikkeld worden tijdens het planproces.

4.6 Het structuurplan alternatief

Het Structuurplan-alternatief is het alternatief dat uiteindelijk in een ontwerp regionaal structuurplan wordt vertaald. Dit alternatief komt in de loop van het planproces tot stand.

Om een optimale afstemming tussen m.e.r. en structuurplan te realiseren dient in ieder geval het Structuurplan-alternatief en de daarbij behorende effecten in het MER te worden beschreven.

4.7 Nulalternatief

Het nulalternatief is het alternatief, waarbij de voorgenomen activiteit niet plaatsvindt en de gestelde doelen op een andere wijze worden gerealiseerd. In de Kadernota is voldoende duidelijk gemotiveerd dat dit in dit geval geen reëel alternatief is. Het MER kan daarom volstaan met het beschrijven van de huidige situatie als referentiesituatie (zie hoofdstuk 5).

5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN MILIEU-GEVOLGEN

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen"*.

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven"*.

5.1 Algemene richtlijnen

In het MER dient de huidige ruimtelijke hoofdstructuur (verkeer, bebouwing, leidingen, bedrijven, landschap en waterhuishouding) van het plangebied te worden beschreven. De bestaande toestand en autonome ontwikkeling van het milieu dienen zodanig te worden beschreven dat een vergelijking met de gevolgen van de alternatieven en varianten mogelijk is.

In het MER moeten duidelijk de ligging en omvang van het plangebied worden aangegeven. Voor de bepaling van de grootte van het studiegebied is het van belang te bepalen tot waar de invloed van het voornemen reikt. De omvang van het daarbij te hanteren studiegebied wordt bepaald door de te verwachten reikwijdte van de effecten en de wisselwerking met de omgeving. Dit betekent dat per milieu-aspect de omvang van het studiegebied kan verschillen.

Ten behoeve van de effectbeschrijving worden de volgende algemene richtlijnen in acht genomen:

- * Houd rekening met de aard van het gevolg (tijdelijk of permanent, ophefbaar of onomkeerbaar, korte of lange termijn);
- * Besteed, waar relevant, aandacht aan samenhang en cumulatie van milieu-gevolgen;
- * Geef behalve de negatieve gevolgen ook de positieve gevolgen en ontwikkelingsmogelijkheden aan;
- * Vermeld onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens;
- * Bepaal en omschrijf de milieugevolgen op een inzichtelijke en controleerbare wijze, door het opnemen van basisgegevens in een bijlage of door expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal;
- * Kwantificeer effecten als dit nodig is om te kunnen toetsen aan de doelstellingen en normen van milieu- en ander beleid.

In de onderstaande paragrafen is aangegeven, welke milieu-aspecten in het MER in elk geval in beschouwing moeten worden genomen. Hierbij wordt in het kort gerefereerd aan het beleid. Bij de beschrijving kan de indeling van de Rotterdamse Handleiding Ruimtelijke Ordening en Milieu worden aangehouden. Het detailniveau van de

beschrijving van de milieu-effecten dient nadrukkelijk te worden gekoppeld aan het schaalniveau en het doel van het m.e.r.-plichtige besluit.

5.2 Duurzaamheidsaspecten (cluster blauw)

Energie

beleid

Het energiebeleid is gericht op:

- voorkomen van onnodig gebruik;
- het inzetten van duurzame energiebronnen;
- gebruik van fossiele energiebronnen beperken door zo efficiënt mogelijk gebruik;

Op structuurplanniveau worden keuzes gemaakt (bijvoorbeeld aantal woningen per ha) die de mogelijkheden voor een duurzame energiehuishouding beïnvloeden.

richtlijnen

De ontwikkelde alternatieven (en voor zover relevant varianten) dienen te worden vergeleken voor wat betreft:

- * de hoeveelheid benodigde energie (van normaal tot zuinig) voor de energievoorziening in de wijk (voor woningen en waar mogelijk ook voor bedrijven) en het aandeel daarin van de verschillende typen bronnen. Het gaat hierbij om de wijze waarop de meeste energiebesparing of de minste CO₂- uitstoot wordt bereikt. Maatregelen in dit verband zijn bijvoorbeeld de toepassing van afstandverwarming of decentrale warmtekrachtkoppeling (bijvoorbeeld op bedrijventerreinen), en gebruik van duurzame bronnen zoals zonne-energie, en (stede-)bouwkundige maatregelen;
- * de daarbij behorende emissies aan CO₂;
- * flexibiliteit voor het toepassen van een eventueel toekomstig zuiniger en duurzamer energieverbruik.

grondstoffen

beleid

Gestreefd dient te worden naar gesloten grondstofketens.

richtlijnen

In het MER dient te worden nagegaan in hoeverre de ontwikkelde alternatieven en varianten op dit punt fundamenteel verschillen.

Voor de bestaande situatie dient het MER een overzicht te bevatten van de bestaande bebouwing in het nieuw te ontwikkelen gebied (aanwezigheid, kwaliteit en mogelijkheden voor hergebruik, respectievelijk noodzaak tot sloop).

De alternatieven en varianten dienen globaal te worden vergeleken op:

- * grondbalans voor het plangebied inclusief infrastructurele werken (indicatie van de hoeveelheid op te hogen versus uit te graven grond);
- * mogelijkheden voor hergebruik van ontgraven verontreinigde grond;

- * mogelijkheden voor handhaven bestaande bebouwing;
- * mogelijkheden voor beperking materiaalgebruik.

ruimtegebruik en flexibiliteit

beleid

Door duurzaam met de schaarse ruimte om te gaan, wordt aantasting van open en groen buitengebieden voorkomen, de (auto-)mobiliteitsbehoefte beperkt, het draagvlak voor OV-voorzieningen vergroot en grondstoffen gespaard.

richtlijnen

Het MER dient een resumé te geven van de (reeds in het kader van hoofdstuk 2 aan de orde gestelde) verschillen tussen de alternatieven en varianten wat betreft flexibiliteit (functionaliteit van het bouwprogramma in het perspectief van de toekomst), faseringsmogelijkheden en efficiënt ruimtegebruik (dichtheden, intensieve gebruiksfuncties, dubbelgrondgebruik en ten gevolge van dit plan benodigde beslag op ruimte elders (bijv. opslag van verontreinigde grond)).

5.3 Mobiliteit (cluster blauw)

beleid

Het verkeer en vervoersbeleid is gericht op het beperken van het niet noodzakelijke autoverkeer en het wegnemen van belemmeringen voor het noodzakelijk verkeer. Wijziging van de modal split van autoverkeer naar OV of fiets is daarbij een van de belangrijkste doelen.

richtlijnen

Voor elk alternatief en elke variant dient te worden aangegeven:

- * de uitgangspunten ten aanzien van de verkeersproductie en het systeem;
- * ontstane verhouding tussen autoverkeer, openbaar vervoer en langzaam verkeer (modal splitgegevens), indien mogelijk onderscheidend naar noodzakelijk en niet noodzakelijk autoverkeer;
- * het aantal wegvakken met congestie;
- * hoeveelheid benodigde nieuwe weg- en OV-infrastructuur;
- * ruimteclaim voor parkeren;
- * het gebruik van de ontsluitingsweg door doorgaandverkeer
- * de kans op sluipverkeer door het plangebied en de effecten op het ANL-gebied;
- * eventuele overige relevante verkeersbeïnvloedende maatregelen.

Hierbij dient het kilometrage verbonden aan deze verkeersbewegingen te worden aangegeven. Deze gegevens vormen een belangrijke basis voor de effectbeschrijving voor de aspecten geluid, veiligheid en lucht. De modal split, het aantal voertuigkilometers en de emissie van CO₂ en NO_x vormen de criteria voor de beoordeling van de alternatieven.

Ten behoeve van het bepalen van de geluideffecten dient verder te worden bepaald:

- * de intensiteiten en de significante verandering hierin op bestaande wegen en verwachte intensiteiten op nieuwe wegen;

- * significante veranderingen in intensiteiten op bestaande raillijnen en verwachte intensiteiten op nieuwe raillijnen.

Toelichting: Wat betreft het wegverkeer kan als significante verandering worden beschouwd een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20%, omdat dit in relatie staat met een verschil in geluidbelasting van (minder dan) 1 dB(A).

5.4 Waterhuishouding (cluster blauw)

beleid

Het beleid is gericht op het realiseren van een duurzaam integraal waterbeheer. Dit betekent:

- * *zoveel mogelijk instand houden van de oorspronkelijke waterhuishoudkundige situatie;*
- * *voorkomen van verontreiniging van grond- en oppervlaktewater;*
- * *instandhouden of creëren van ecologische potenties;*
- * *ruimte bieden aan gewenste gebruiksfuncties (b.v. vissen, varen, zwemmen),*
- * *eventueel saneren van aanwezige verontreinigingsbronnen, inclusief verontreinigde waterbodems.*

Om dit te realiseren dient

- * *zo veel mogelijk gebiedseigen water te worden vastgehouden;*
- * *zo min mogelijk gebiedsvreemd water in het gebied in te worden gelaten;*
- * *afvalwaterproductie zo veel als mogelijk aan de bron te worden voorkomen;*
- * *schoon en vuilwaterstromen zo veel mogelijk gescheiden te worden gehouden;*
- * *het beheer en de inrichting zo veel als mogelijk afgestemd te worden op aanwezige/potentiële ecologische waarden en gewenste gebruiksfuncties.*

Relevante instrumenten hiertoe zijn naast optimale benutting van de buffercapaciteit van bodem en oppervlaktewater en peilbeheer ook bouwtechnische aspecten en materiaalkeuze en ten slotte waterbouw.

richtlijnen

Het "milieu-gehalte" van de stedelijke uitbreiding wordt voor een belangrijk deel bepaald door de wijze waarop wordt omgegaan met het water in het plangebied. Voor de lokatie Midden IJsselmonde kondigt de startnotitie m.e.r. aan dat onderzocht zal worden hoe gekomen kan worden tot een integraal waterbeheerssysteem in het plangebied. In het algemeen dient daarbij aandacht te worden besteed aan zowel grond- als oppervlaktewater, de waterbodem en de oevers, fysisch/chemische kwaliteit als ook de ecologische kwaliteit. Specifiek betekent dit ten aanzien van bodem en water:

bestaande toestand van het milieu

In het MER dient ingegaan te worden op:

- * bodemopbouw en reliëf met bijzondere aandacht voor de in het gebied voorkomende binnengedijkte vroegere geulenstelsels;
- * geohydrologische karakterisering van het gebied met enkele profielen en kaarten van verbreiding, diepteligging en dikte van slecht doorlatende lagen;
- * de ligging van kwel- en infiltratiegebieden met een aanduiding van de herkomst en kwaliteit (schoon/zoet/zout) van het kwelwater volgens de inventarisaties van de

- * Commissie Onderzoek Landbouwwaterhuishouding Nederland/TNO;
- * diepteligging van het zoet/zout-grensvlak (150 mg/l chloride), aanwezigheid van zoute kwel en de huidige frequentie van doorspoeling van het polder- en boezemwater;
- * ligging en kwaliteit van het oppervlaktewater en de relatie met andere watersystemen (in- en uitlaatstromen);
- * aanwezigheid van bodem- en waterboderverontreiniging;
- * het huidige oppervlaktewatersysteem (ligging, kwantitatief en kwalitatief),
- * aanduiding van eventueel aanwezige verontreinigingsbronnen;
- * beschikbare zuiveringscapaciteit;
- * eventueel aanwezige riool;
- * kwaliteit waterbodems.

Met behulp van deze analyse dient de geschiktheid van de bodem voor de diverse activiteiten als ontgroning, woningbouw, grote (verdiepte of hooggelegen) infrastructurale werken en natuurontwikkeling te worden vastgesteld.

milieugevolgen

Bij het vaststellen van de milieugevolgen van de alternatieven en varianten dient te worden ingegaan op:

- * vergraving van geomorfologisch waardevolle elementen;
- * wijzigingen in het hydrologische regime (grondwaterstand, -stroming en -kwaliteit, zoutgehalte; veranderingen in kwel- en inzijsituaties);
- * wijzigingen in de hoeveelheid, ligging, doorstroomfrequentie en kwaliteit van het oppervlaktewater;
- * wijzigingen in de bodemverontreinigingssituatie inclusief optredende verspreidingsrisico's bij ingrepen in de bodem;
- * beperkingen/mogelijkheden voor de gewenste gebruiksfuncties van grond- en oppervlaktewater;
- * beperkingen/mogelijkheden voor ontwikkeling ecologische waarden door bijvoorbeeld toepassen van natuurvriendelijke oevers;
- * benodigde zuiveringscapaciteit versus beschikbare capaciteit.

Waar sprake zal zijn van permanente bemaling, moet worden ingegaan op mogelijke effecten daarvan, mogelijke mitigatie en behandeling van het opgepompte water.

5.5 Natuur en landschap\cultuurhistorie (cluster groen)

beleid

Het natuur beleid is gericht op het (tenminste) handhaven van huidige bijzondere natuurwaarden, het versterken en vergroten van het areaal natuurgebied en de onderlinge samenhang. Daarnaast dient het landschap de drager van groen-ontwikkelingen te zijn.

Natuur

richtlijnen

bestaande toestand van het milieu

In het MER dienen te worden beschreven:

- * de functie van de bestaande groenstructuren (watergangen, dijken en wegbermen) in het studiegebied en de plaats ervan in de ecologische hoofdstructuur;
- * aanwezige broed-, fourageer-, rust- en ruigebieden en hun onderlinge samenhang;
- * aanwezige natuurgebieden in het te bebouwen gebied en verstoringsgevoelige gebieden in de omgeving;
- * aanwezige en potentiële flora en fauna.

milieugevolgen

Voor de onderscheiden alternatieven en varianten dienen aan de orde te komen:

- * verdwijnen, ontstaan en beïnvloeden van natuurgebieden door de bestemmingsverandering of indirect als gevolg van een mogelijke verandering in het grondwater, verandering van de waterkwaliteit, luchtverontreiniging, rustverstoring (tijdens en na aanleg en inrichting) vooral ten aanzien van het Stillegebied, en barrièrewerking;
- * beïnvloeding van de (landschaps-)ecologische relaties met het omliggende gebied en de positieve en negatieve gevolgen hiervan (zie ook paragraaf 2.2).
- * (positieve en negatieve) effecten voor de natuur door de aanleg van groen- en overgangszones en de inrichting van waterpartijen (Koedoodzone);

Landschap en cultuurhistorie

richtlijnen

bestaande situatie van het milieu

In het MER dienen aan bod te komen:

- * de landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische elementen (vindplaats en waarde) in het gebied (verkavelings- en bedijkingspatronen, open of gesloten ruimten, archeologische vindplaatsen);
- * de visueel ruimtelijke werking van deze elementen (openheid, herkenbaarheid).

milieugevolgen

In het MER dient de landschappelijke kwaliteit van het plan en de alternatieven te worden beschreven. Geadviseerd wordt om daarbij de volgende criteria te hanteren:

- * versterken eigen karakter van de zeekeleipolders (bijv. als onderscheid met het woonmilieu dat in de veenpolders ten noorden van Rotterdam gemaakt kan worden);
- * herkenbaarheid historische gelaagdheid in opbouw IJsselmonde, bijvoorbeeld:
 - dijken als markering van de verschillende 'veroveringsstadia' op de zee, krekens als relict van het getijdenlandschap;
 - het feit dat Barendrecht en Rhoon typische 'dorpen in het binnenland' van IJsselmonde zijn, gegroeid rond een kern, in contrast met rivierdorpen (langs de dijk) als Ridderkerk en Zwijndrecht.

- * plaatsbepaling van de nieuwe woonlocatie: Waar hoort het landschappelijk/-ruimtelijk bij? (bijv. onderdeel stedelijke pool Rotterdam–Barendrecht–Ridderkerk, of losse enclave in het open middengebied van IJsselmonde);
- * herkenbaarheid van de hoofdrichting van het landschap (bijv. overheersende oost-west richting van de polders in het midden-deel van IJsselmonde);
- * isolement of integratie ten opzichte van de omgeving (bijvoorbeeldde samenhang met stedelijk gebied Barendrecht, routes vanuit het nieuwe woongebied naar het landelijk gebied);
- * mogelijkheid voor wijziging in het grondgebruik binnen het vastgelegde ruimtelijk raamwerk (bijv. inrichtingsmogelijkheid 'restzones' tussen woongebied en infrastructuur).

Voor de onderscheiden alternatieven en varianten dient voorts te worden beschreven of en hoe waardevolle elementen zonder schade zijn in te passen of zelfs een bijdrage aan de inrichting kunnen leveren.

5.6 Milieuhygiënische kwaliteit en hinder (cluster grijs)

beleid

Het milieubeleid is gericht op het verbeteren van de milieuhygiënische kwaliteit en het voorkomen en terugdringen van hinder.

Geluid

richtlijnen

bestaande situatie van het milieu

In het MER dient een overzichtskaart te worden opgenomen met de bestaande geluidgevoelige gebieden en objecten (woongebieden, stiltegebieden, weidevogelgebieden, recreatiegebieden, ziekenhuizen en scholen). De geluidbelasting moet in beeld worden gebracht door middel van geluidcontouren langs en rond de bestaande geluidbronnen (doorgaande wegen: vanaf 50 dB(A), railverbindingen: vanaf 60 dB(A), industrieterreinen vanaf 50 dB(A)).

milieugevolgen

Ook voor de toekomstige situatie dienen kaarten te worden opgesteld met de geluidgevoelige gebieden en objecten na uitvoering van het plan (volgens de beschreven alternatieven en varianten) en van de geluidcontouren rondom de toekomstige geluidbronnen. Tevens dienen de geplande mitigerende maatregelen en de invloed daarvan te worden vermeld.

Het accent bij het aspect geluid dient te liggen op het vergelijken van het aantal geluidgehinderden en ernstig geluidgehinderde personen tussen de alternatieven en varianten, waarbij aandacht moet worden besteed aan de Betuweroute, de A15 en de afscherming bijvoorbeeld door bedrijven van het geluid van de A29.

Bij het opstellen en presenteren van deze vergelijking dienen de volgende richtlijnen in acht te worden genomen:

- * In de daarvoor in aanmerking komende gebieden dienen ook de overlappende contouren te worden gepresenteerd, dit geldt met name voor het gebied dat zowel door de A15, de Betuwelijn als de hoofdontsluitingsweg wordt beïnvloed;
- * In gebieden waar (spoor)wegen geïntegreerd worden gedacht in woningbouw moet inzichtelijk worden gemaakt via welke methodiek een schatting is verkregen van het aantal gehinderden;
- * Er dient ook een kwalitatieve beoordeling van het verstoringseffect op recreatie-, natuur- en stiltegebieden plaats te vinden. Er kan dus niet worden volstaan met het aangeven of aan de eisen van de Wet geluidhinder wordt voldaan: ook wijzigingen in het geluidniveau die een duidelijke toename van hinder veroorzaken, moeten worden vermeld.

Bodem

Toelichting: Voor de inrichting van het gebied is het van belang hoe met de huidige verontreinigde lokaties wordt omgegaan. Deze gevallen kunnen beperkingen inhouden voor de te realiseren functies. Eventuele saneringsmaatregelen zijn van invloed op de uitvoering (fasering) en financiering van de plannen. Bij ernstige gevallen, die niet adequaat kunnen worden gesaneerd, kan worden overwogen een niet gevoelige bestemming aan het terrein te geven.

richtlijnen

Bestaande toestand

Het MER dient een beschrijving te geven van de bodemgesteldheid (geologie; bestaande hoogteverschillen, bodemtypen) in het plangebied en van situering, aard en concentratie van aanwezige bodemverontreinigingen.

Milieugevolgen

Aangegeven moet worden waar in verband met te realiseren functies de bodem gesaneerd moet worden, en hoe zal worden omgegaan met verontreinigde grond die daarbij vrijkomt. Daarnaast dient het MER in te gaan op de gevolgen van uit te voeren ingrepen (bijvoorbeeld de aanleg van wegen) op en rondom plekken met eventuele bodemverontreiniging i.v.m. verspreiding van mogelijke verontreinigingen via bodem, grondwater en oppervlaktewater;

Overige aspecten

Toelichting: Bij de vergelijking van alternatieven en varianten kunnen tot slot nog enkele overige aspecten relevant zijn, die hieronder kort worden behandeld.

trillingen

In het MER dient te worden nagegaan in hoeverre (niveau en bereik) hinder of schade wordt ondervonden van trillingen (op basis van gegevens uit de hiervoor opgestelde MER'eren) door de Betuweroute en de HSL. In elk geval dient de aanwezigheid van woningen en van andere trillingsgevoelige objecten binnen een zone van 50 meter langs de railverbindingen te worden vastgesteld.

Ook dienen de mogelijke trillings effecten van de Tram-plus te worden beschouwd.

lucht

Het aspect luchtverontreiniging wordt grotendeels reeds afgedekt door de alternatieven te vergelijken op de aspecten mobiliteit en energie. Wanneer daartoe in het MER vanuit de normstelling voor lucht aanleiding wordt gezien, kan nog worden ingegaan op veranderingen in de concentratie van stoffen als NO_x, CO₂ en benzeen, en optredende stank- of stofhinder (rondom bedrijven en de AWZI) in het nieuwe woongebied.

veiligheid

Het MER dient een beeld te geven van de bestaande veiligheidsrisico's (als gevolg van de aanwezigheid van stationaire installaties, vervoer van gevaarlijke stoffen en vliegverkeer) en de verandering daarin bij realisatie van de verschillende alternatieven.

hinder

Ingegaan moet worden op de mogelijkheden tot het voorkomen van hinder door bedrijvigheid (ook NAM-lokatie c.a, en de AWZI) door het toepassen van milieuzonering, bv. met behulp van de VNG-methode: "Bedrijven en Milieuzonering (het Groene boekje)".

6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven"*.

De milieu-effecten van de alternatieven en varianten dienen te worden vergeleken met de bestaande toestand van het milieu. Dit dient een inzicht te geven in de milieugevolgen van het voornemen als zodanig. Het accent bij de vergelijking dient echter te liggen op het onderling vergelijken van de onderscheiden alternatieven en varianten. Daarbij dienen ook de in paragraaf 2.2. aangestipte toetsingscriteria te worden betrokken. Indien bij één of meer alternatieven of varianten de grens- en/of richtwaarden niet worden gehaald, dient te worden aangegeven hoe dat kan worden opgelost.

Toelichting: Op grond van de Wet milieubeheer is de initiatiefnemer niet verplicht om in het MER financiële en economische aspecten aan de orde te laten komen. Desondanks kan een globale kostenvergelijking informatief zijn om de realiteitswaarde van bepaalde (onderdelen van) alternatieven beter te kunnen beoordelen.

Tenslotte kan aangegeven worden wat het voorkeursalternatief is van de initiatiefnemer.

7. LEEMTEN IN KENNIS

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens"*.

De leemten in kennis en informatie, die van belang zijn voor een goede oordeelsvorming, moeten worden genoemd.

Het doel van deze beschrijving is om een indicatie te krijgen van de volledigheid van de informatie voor de besluitvorming.

Beschreven moet worden:

- * welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is
- * in hoeverre dit de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloedt.

Informatie die voor de besluitvorming essentieel is, kan niet onder leemten in kennis worden opgenomen, maar moet in het MER worden verstrekt.

8. EVALUATIE ACHTERAF

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen"

Het bevoegd gezag moet bij de besluitvorming een evaluatieprogramma opstellen teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en om zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het verdient aanbeveling dat de initiatiefnemer in het MER reeds een aanzet tot een evaluatieprogramma geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat met de geconstateerde leemten in kennis en met name de nog resterende onzekerheden over bovenlokale ontwikkelingen. De evaluatie zou een integraal beeld moeten geven inzake alle uitgevoerde ingrepen in het gebied.

Verder dient het MER al een idee te geven, welke maatregelen kunnen worden getroffen als bepaalde grenswaarden in de toekomst zouden worden overschreden.

9. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER

Het MER moet de probleemstelling, het doel en de gevolgen voor het milieu van het voornemen duidelijk en zo objectief mogelijk behandelen, dit ten behoeve van de besluitvorming en om de betreffende milieu-aspecten begrijpelijk te maken voor alle betrokkenen.

Verder gelden voor de presentatie van het MER de volgende aandachtspunten:

- * het MER beknopt te houden door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzes onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage
- * een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen
- * op ten minste één kaart alle in het MER gebruikte topografische namen (straten, plaatsen, waterwegen, gebieden) te vermelden
- * kaartmateriaal te voorzien van een duidelijke legenda.
- * waar mogelijk zal gebruik moeten worden gemaakt van grafische presentatietechnieken (kaarten, (lucht- en/of montage-)foto's, figuren, diagrammen). Daarbij moet op legenda en op consistentie in lay-out en schaalgrootte worden gelet.

Ten slotte verdient het aanbeveling om de keuze-elementen, die bepalend zijn geweest bij de opstelling, moeten duidelijk naar voren worden gebracht. Als wordt afgeweken van de richtlijnen, moet dat worden gemotiveerd.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven"*.

De samenvatting van het MER dient aan het bevoegd gezag en aan een zo breed mogelijk publiek voldoende inzicht te geven om de in het MER beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en alternatieven te kunnen beoordelen.

De samenvatting moet zelfstandig leesbaar zijn en zal kort en overzichtelijk de kern van de belangrijkste onderdelen van het MER moeten weergeven. Centraal onderdeel van de samenvatting moet zijn een vergelijkende beoordeling van de milieu-effecten van de beschouwde alternatieven (inclusief het nulalternatief) tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid. Voor de onderlinge vergelijking van de alternatieven kan gebruik worden gemaakt van tabellen, figuren, kaarten en ingreep-effect-matrices. De informatie moet zoveel mogelijk kwantitatief worden gepresenteerd.

Verder moeten de volgende elementen in ieder geval duidelijk herkenbaar zijn in de samenvatting:


- * de doelstellingen van het voornemen en de relatieve prioriteitsstelling van deze doelstellingen;
- * de motieven voor de keuze van de beschouwde alternatieven, waaronder het zogeheten meest milieu-vriendelijke alternatief;
- * een beknopte beschrijving van het structuurplan alternatief en het meest milieuvriendelijke met hun milieu-effecten;
- * een schematisch overzicht van de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van deze alternatieven, waarbij tevens de relatie naar de geformuleerde beleidsdoelstellingen wordt gelegd.
- * de leemten in kennis over de milieu-effecten van de verschillende alternatieven.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 8 februari 1996 (ontvangen op 28 februari per fax)
waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

STADSREGIO  ROTTERDAM

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	1 MAART 1996
nummer :	334-96
dossier :	762-1+lm 5 9x
kopie naar :	Sx-pres-bifol

per fax 28/2

Aan de leden van de commissie m.e.r.

uw kenmerk

uw brief van

indien van
SR/96.243

post nr
010 - 417 3171

betreft

verzoek om advies n.a.v. Startnotitie m.e.r.
Midden-IJsselmonde

datum
8 februari 1996

Geachte leden van de commissie m.e.r.,

Hierbij ontvangt u de Startnotitie m.e.r. Midden-IJsselmonde en de Kadernota m.e.r..

Vorbereiding voor regionaal structuurplan en milieu-effectrapportage

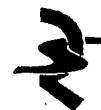
Voor de zogenaamde VINEX-locatie Midden-IJsselmonde met aansluitende gebieden, - gelegen in de gemeenten Albrandswaard, Barendrecht en Rotterdam, zal de Stadsregio Rotterdam in samenwerking met de betreffende gemeenten één Regionaal Structuurplan vaststellen. In dit Structuurplan zal de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor het gebied worden beschreven. Het Regionaal Structuurplan Midden-IJsselmonde omvat de ontwikkeling van

- ca. 10.000 woningen met bijbehorende voorzieningen (verkeersinfrastructuur, winkels, scholen, maatschappelijke, medische, recreatieve en groenvoorzieningen);
- ca. 72 ha bedrijfsterrein.

Aan de voorbereiding van het structuurplan is een m.e.r.-procedure verbonden. De Stadsregio Rotterdam is zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag in deze procedure. De gevolgen die de hierboven genoemde activiteiten kunnen hebben op het milieu zullen worden onderzocht in een Milieu-effectrapport (MER).

Startnotitie m.e.r.

In de Startnotitie m.e.r. Midden-IJsselmonde beschrijft de Stadsregio Rotterdam het voornemen om een Regionaal Structuurplan vast te stellen. Op basis van de Startnotitie, de adviezen van uw Commissie en de wettelijke adviseurs, alsmede de opmerkingen die kunnen worden ingebracht naar aanleiding van de terinzageligging van de Startnotitie, zal de Regioraad de Richtlijnen vaststellen. In de Richtlijnen geeft de Regioraad aan, waaraan het MER moet voldoen; bijvoorbeeld welke alternatieven en effecten in beschouwing dienen te worden genomen.



De Startnotitie m.e.r. zal ter inzage worden gelegd van 1 tot en met 29 maart 1996.

Kadernota m.e.r.

De Kadernota m.e.r. is het gemeenschappelijke regionale uitgangspunt voor de startnotities voor de verschillende m.e.r.-plichtige VINEX-woningbouwlocaties in de Stadsregio Rotterdam. De Kadernota m.e.r. geeft inzicht in het locatiekeuzeprocess van de VINEX-locaties en de (milieu)argumenten die daaraan ten grondslag hebben gelegen. Tevens geeft de Kadernota een aantal algemene en specifieke milieu-aandachtspunten die betrokken moeten worden bij de verdere planvorming.

De Kadernota is ook reeds gevoegd bij de Startnotitie m.e.r. voor Noordrand 2 en 3 en zal tevens onderdeel uitmaken van het m.e.r. voor Nesselande. In het laatste geval zal overigens niet de Stadsregio maar de gemeente Rotterdam bevoegd gezag zijn.

Advies

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.14, lid 1 van de Wet milieubeheer verzoeken wij u bij deze om de Regioraad van de Stadsregio Rotterdam te adviseren over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het Milieu-effectrapport voor het Regionaal Structuurplan Midden-IJsselmonde.

U wordt verzocht uw advies in te dienen bij het Projectbureau van de Stadsregio Rotterdam, Postbus 21051, 3001 AB Rotterdam, onder vermelding van "mer-midij's".

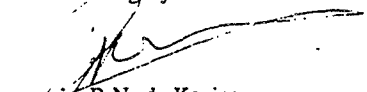
Inlichtingen

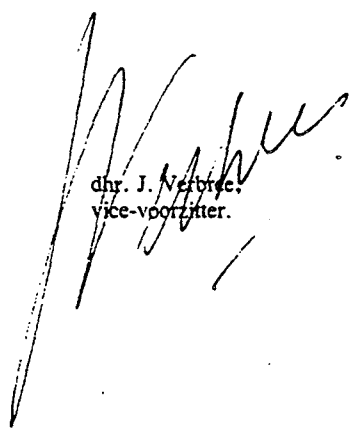
Voor vragen over de procedure kunt u contact opnemen met ir. Erik Hoeflaak (Stadsregio Rotterdam, tel. 010- 417 3171).

Als achtergrondinformatie ontvangt u hierbij de Structuurvisie Midden-IJsselmonde.

Hoogachtend,

Het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Rotterdam,


J. B.N. de Koning,
plv. secretaris


dhr. J. Verbruggen,
vice-voorzitter.

BIJLAGE 2

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Dagelijks Bestuur Stadsregio Rotterdam

Bevoegd gezag: Regioraad Stadsregio Rotterdam

Besluit: vaststelling van een (regionaal) structuurplan

Categorie Besluit m.e.r.: C11.0

Activiteit: De ontwikkeling van ±10.000 woningen met bijbehorende voorzieningen en 72 ha bedrijventerrein op het grondgebied van de gemeenten Albrandswaard, Barendrecht en Rotterdam.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 29 februari 1996

richtlijnenadvies uitgebracht op: .. 1996

Bijzonderheden: Voorafgaand aan deze m.e.r.-procedure is een Kadernota m.e.r. opgesteld. Deze nota verwoordt het gemeenschappelijke regionale uitgangspunt voor de verschillende m.e.r.-plichtige VINEX-woningbouwlocaties in de stadsregio Rotterdam. De Kadernota m.e.r. geeft inzicht in het lokatiekeuzeprocess van de VINEX-locaties en de (milieu)argumenten die daaraan ten grondslag hebben gelegen. Tevens geeft de Kadernota een aantal specifieke milieuaandachtspunten die betrokken zullen worden bij de verdere planvorming.

Samenstelling van de werkgroep:

drs. G.J. Baaijens

ir. Y.C. Feddes

drs. E.L. Koning

ing. E.M. Mastenbroek (voorzitter)

ing. G. van der Sterre, Msc

Secretaris van de werkgroep: drs. R.J. Bonte

Openbare kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 43
d.d. 29 februari 1996

STADSREGIO  ROTTERDAM

Kennisgeving Wet milieubeheer

Het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Rotterdam maakt bekend dat met ingang van 1 maart tot en met 29 maart 1996 op de hieronder vermelde plaatsen ter inzage ligt de

Startnotitie Milieu-Effectrapportage Midden-IJsselmonde

Vorbereiding regionaal structuurplan

De Startnotitie milieu-effectrapportage (m.e.r.) beschrijft het voornemen van de Stadsregio Rotterdam, in samenwerking met de gemeenten Albrandswaard, Barendrecht en Rotterdam, een Regionaal Structuurplan vast te stellen. In dit Structuurplan zal op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijke ontwikkeling worden beschreven van de zogenaamde VINEX-locatie Midden-IJsselmonde met enkele aansluitende gebieden, gelegen in de gemeenten Albrandswaard, Barendrecht en Rotterdam.

Het Structuurplan Midden-IJsselmonde omvat de ontwikkeling van: ongeveer 10.000 woningen met bijbehorende voorzieningen (verkeersinfrastructuur, winkels, scholen, maatschappelijke, medische, recreatieve en groenvoorzieningen); ongeveer 72 ha bedrijfsterrein.

Procedure milieu-effectrapportage

De gevolgen die deze activiteiten kunnen hebben op het milieu zullen worden onderzocht in een Milieu-effectrapport (MER). De Stadsregio Rotterdam is zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag in deze procedure. Ter voorbereiding stelt de Regioraad richtlijnen op waaraan het MER moet voldoen. In deze richtlijnen geeft de Regioraad aan, welke alternatieven en welke milieu-effecten van de voorgenomen activiteiten moeten worden onderzocht.

Kadernota m.e.r.

De Kadernota m.e.r. is het gemeenschappelijke regionale uitgangspunt voor de startnotities voor de verschillende m.e.r.-plichtige VINEX-woningbouwlocaties in de Stadsregio Rotterdam. De Kadernota m.e.r. geeft inzicht in het locatiekeuzeprocess van de VINEX-locaties en de (milieu-)argumenten die daaraan ten grondslag hebben gelegen. Tevens geeft de Kadernota een aantal algemene en specifieke milieu-aandachtspunten die betrokken moeten worden bij de verdere planvorming.

Opmerkingen

Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het Milieu-effectrapport.

De Startnotitie ligt daartoe gedurende bovengenoemde termijn op werkdagen van 9.00 tot 15.00 uur ter inzage:

- bij bureau bibliotheek en documentatie van de Bestuursdienst Rotterdam, Rodezand 18 (1e etage, kamer 100);
- in het gemeentehuis van Albrandswaard, Viaductweg 1, Rhoon;
- in het gemeentehuis van Barendrecht, Binnenhof 1;
- bij de secretarie van de deelgemeente Charlois, Boerhaavestraat 11;
- bij het Informatiecentrum Stedebouw en Volkshuisvesting Rotterdam, Marconistraat 2.

Tot en met 29 maart 1996 kunt u uw opmerkingen over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het MER schriftelijk kenbaar maken bij de Regioraad.

De opmerkingen moeten worden ingediend bij het Projectbureau van de Stadsregio, Postbus 21051, 3001 AB Rotterdam, onder vermelding van 'mer-midj's'.

Inlichtingen

Voor vragen over de procedure kunt u contact opnemen met ir. Erik Hoeflaak (Stadsregio Rotterdam, tel. 010-4173171 of 4896183).

Rotterdam, 29 februari 1996.

commissie voor de milieu-effectrapportage

Stadsregio Rotterdam
T.a.v. adviseur VINEX
Postbus 21051
21051 AB ROTTERDAM

uw kenmerk
WSR/96.243

uw brief
d.d. 8 februari 1996 (ontvan-
gen op 28 maart 1996)

ons kenmerk
U312-96/Bo/mp/762-50

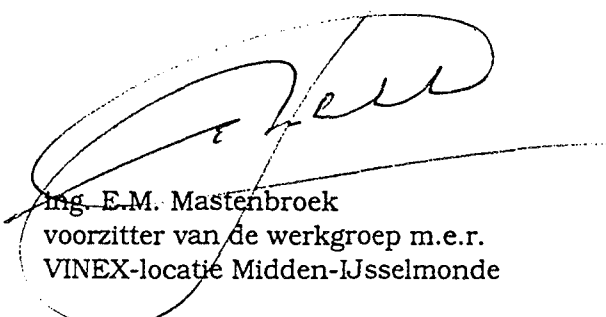
onderwerp
Advies voor richtlijnen VINEX-locatie
Midden-IJsselmonde
(Stadsregio Rotterdam)

doorkiesnr.
(030) 234 76 35

Utrecht,
10 mei 1996

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de VINEX-locatie Midden-IJsselmonde. 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 gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.



Ing. E.M. Mastenbroek
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
VINEX-locatie Midden-IJsselmonde

Advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
VINEX-locatie Midden-IJsselmonde
(Stadsregio Rotterdam)

10 mei 1996

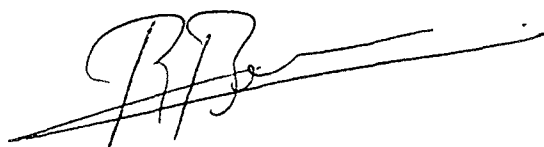
Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
VINEX-locatie Midden-IJsselmonde (Stadsregio Rotterdam)

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport over
de VINEX-locatie Midden-IJsselmonde,

uitgebracht aan de Stadsregio Rotterdam door de Commissie voor de milieu-effectrapportage;
namens deze,

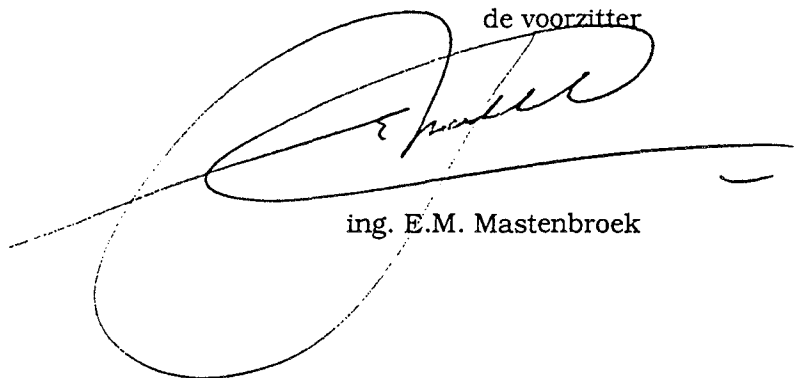
de werkgroep m.e.r. VINEX-locatie Midden-IJsselmonde

de secretaris



drs. R.J. Bonte

de voorzitter



ing. E.M. Mastenbroek

Utrecht, 10 mei 1996

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Probleem, doelstellingen en besluitvorming	4
2.1 Probleemstelling	4
2.2 Doelstellingen	4
2.3 Besluitvorming	6
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	7
3.1 Inleiding	7
3.2 Alternatieven en varianten	8
3.3 Het openbaar-vervoer-alternatief	11
3.4 Het natuur-alternatief	12
3.5 Meest milieuvriendelijk alternatief	13
3.6 Structuurplanalternatief	14
3.7 Nulalternatief	14
4. Bestaande toestand en autonome ontwikkeling van het milieu en milieugevolgen	14
4.1 Algemeen	14
4.2 Bodem en water	15
4.3 Natuur	16
4.4 Landschap en cultuurhistorie	17
4.5 Mobiliteitsaspecten	18
4.6 Geluid	18
4.7 Duurzaamheidsaspecten	19
4.8 Overige aspecten	20
5. Vergelijking van alternatieven	21
6. Leemten in kennis	21
7. Evaluatieprogramma	22
8. Vorm en presentatie	22
9. Samenvatting van het MER	23

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Het voornemen in deze milieu-effectrapportage betreft het ontwikkelen van circa 10.000 woningen en 72 ha bedrijventerrein in het gebied Midden-IJsselmonde op het grondgebied van de gemeenten Albrandswaard, Barendrecht en Rotterdam. Het op te stellen milieu-effectrapport (MER) dient primair te zijn gericht op het zoeken naar goede inrichtingsmogelijkheden voor het plangebied en het aangeven van de milieugevolgen van het voornemen. In de startnotitie is reeds aangegeven dat voor de ruimtelijke opbouw van het binnendijkse landschap in Midden-IJsselmonde drie onderling gerelateerde patronen sterk bepalend zijn: de polders, het dijkenstelsel en het stelsel van waterlopen. De Commissie constateert op basis van de Structuurvisie dat de initiatiefnemer oog heeft voor deze bestaande landschapsstructuur. De in de startnotitie gekozen systematiek, waarin naast een stuctuurplanalternatief een aanzet wordt gegeven voor de ontwikkeling van een openbaar-vervoer- en een natuuralternatief biedt goede aanknopingspunten voor de inbreng van deze milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de verdere planontwikkeling.

Het openbaar-vervoer-alternatief

In de startnotitie is door de initiatiefnemer een eerste aanzet voor de ontwikkeling van een openbaar-vervoer-alternatief gepresenteerd. In het kader van de beschrijving van het openbaar-vervoer-alternatief dienen de volgende onderwerpen aan de orde te komen:

- de in de Structuurvisie gehanteerde fasering is niet gunstig voor het gebruik van het openbaar-vervoer; in het openbaar-vervoer-alternatief wordt terecht voor een andere fasering gekozen;
- om het openbaar-vervoer optimale kansen te geven zijn direct hoogwaardige verbindingen van belang met in ieder geval Rotterdam CS, de NS stations Lombardije en Barendrecht en metrostation Zuidplein;
- voor een zo goed mogelijke benutting van het hoogwaardig openbaar-vervoer is het van belang dat er rondom de haltes bebouwing wordt gerealiseerd en geen water of groen (zoals nu blijkt uit de startnotitie en de Structuurvisie);
- naast het aanbieden van hoogwaardig openbaar-vervoer (pull-maatregel) is ook het minder aantrekkelijk maken van het autogebruik (push-maatregelen) van belang om de vervoerwijzekeuze te beïnvloeden in het voordeel van het openbaar-vervoer (en de fiets).

Het natuur-alternatief

In de startnotitie is door de initiatiefnemer een eerste aanzet voor de ontwikkeling van een natuur-alternatief gepresenteerd. De Commissie plaatst daarbij de kanttekening dat ter plaatse van het geplande Pendrechtse Bos zich een grote brakwateropwelling bevindt. Dat maakt deze lokatie zonder verdere maatregelen ongeschikt voor bos, maar zeer geschikt voor de ontwikkeling van voedselarme, aan zoet-zout gradiënten gebonden, systemen. Dergelijke systemen zijn buitengewoon soortenrijk. De Commissie constateert dat van deze ecologische potenties noch in het voorkeurs-, noch in het natuuralternatief gebruik is gemaakt. Zij stelt daarom de keuze voor bosaanplant ter discussie. Wil die immers kans van slagen hebben, dan is de aanvoer van grote hoeveelheden zoet water ter ontziltung noodzakelijk. Dat leidt weer tot eutrofe of hypertrofe ontwikkeling langs de aanvoerweg (de Koedood) en daarmee tot geringere kansen

voor natuurontwikkeling langs dat water. Ook in het bos zelf zullen de natuurtechnische mogelijkheden gering zijn. De Commissie is overigens van oordeel dat het niet verplaatsen van de Koedood terecht onderdeel van het natuuralternatief uitmaakt evenals het niet bebouwen van het gebied ten westen van Smitshoek.

De Commissie adviseert in het kader van het natuuralternatief de volgende opties te onderzoeken:

- gebruikmaking van het brakwatervoorkomen in het noordwesten van het gebied door een daar op afgestemd natuurdoeltype (voedselarme aan zoet-zout gradiënten gebonden systemen);
- het binnen de Koedood laten ontstaan van een overgang van brak naar zoet van noordwest naar zuidoost;
- de mogelijkheden voor het beperken van overstort of de gevolgen ervan in het plangebied.

Milieugevolgen

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de milieu-aspecten, die de Commissie het meest belangrijk acht.

milieu-aspect	uitwerking van de belangrijkste te verstrekken informatie
bodem en water	<ul style="list-style-type: none"> • beschrijving van het geohydrologische systeem (geïllustreerd met kaarten en profielen) • beschrijving van gevolgen grootschalige ingrepen, attentie voor aanwezige potenties voor natuurontwikkeling, kwel, brak water, waterkwaliteitsverbetering • beschrijving van de gevolgen van integraal waterbeheer voor de inrichting van het gebied
natuur	<ul style="list-style-type: none"> • beschrijving en aanduiding op kaart van huidige en toekomstige natuur(lijke)gebieden en ecologische relaties in relatie tot de ecohydrologische structuur van het plangebied • beschrijving van kansen voor natuurontwikkeling die gepaard kunnen gaan met de aanleg van de woningbouwlocatie
landschap, cultuurhistorie	<ul style="list-style-type: none"> • beschrijving belangrijke voorkomens (zie ook het advies van de ROB), mogelijkheden voor inpassing • beoordeling toekomstige visueel ruimtelijke kwaliteit gebied, in relatie tot bestaande gebiedskenmerken
mobiliteitsaspecten	<ul style="list-style-type: none"> • modal split, aantal autokilometers, verkeersintensiteiten, het gebruik van de interne wegenstructuur door doorgaand autoverkeer, verkeersveiligheid en barrièrewerking • hoeveelheid en aard nieuwe infrastructuur
geluid	<ul style="list-style-type: none"> • aantallen gehinderden • beschrijving op kaart van huidige en toekomstige geluidgevoelige gebieden en relevante geluidcontouren
duurzaamheidsaspecten	<ul style="list-style-type: none"> • kwalitatieve toetsing aan duurzaamheidsdoelstellingen op het gebied van energievoorziening, waterbeheer en grondstoffenverbruik

1.

INLEIDING

De Stadsregio Rotterdam heeft het voornemen circa 10.000 woningen en 72 ha bedrijventerrein te ontwikkelen in het gebied Midden-IJsselmonde op het grondgebied van de gemeenten Albrandswaard, Barendrecht en Rotterdam.

Ten behoeve van de besluitvorming over het op te stellen structuurplan wordt milieu-effectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd.

Per brief van 8 februari 1996 (zie bijlage 1) is de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid gesteld te adviseren over de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het op te stellen milieu-effectrapport (MER).

Op 29 februari 1996 heeft de Stadsregio de "Startnotitie m.e.r. Structuurplan Midden-IJsselmonde" en de "Kadernota m.e.r. VINEX-locaties Rotterdam" ter inzage gelegd (zie bijlage 2 voor de tekst van de openbare bekendmaking). Met deze publikatie is de m.e.r.-procedure formeel van start gegaan.

Als initiatiefnemer en bevoegd gezag zal de Stadsregio Rotterdam optreden.

Het advies voor richtlijnen is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling ervan, alsmede de belangrijkste projectgegevens, zijn opgenomen in bijlage 3.

Het doel van het advies is om de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het MER aan te geven. Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de via de Stadsregio ontvangen adviezen en opmerkingen (zie bijlage 4 voor een lijst van de reacties).

De hoofdstukindeling van het advies sluit aan bij de inhoudseisen voor een MER zoals opgenomen in de Wet milieubeheer artikel 7.10.

De startnotitie, de Kadernota en de vastgestelde Structuurvisie voor het gebied bevatten reeds een deel van de gegevens, die normaal gesproken in een MER worden beschreven. De Commissie heeft haar adviesrichtlijnen toegespitst op de benodigde aanvullende informatie.

2. PROBLEEM, DOELSTELLINGEN EN BESLUITVORMING

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd"*.

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven"*.

2.1 Probleemstelling

De voorgeschiedenis van het voornemen, de onderbouwing van het programma en de locatiekeuze zijn reeds voldoende in de Kadernota en de Structuurschets aan de orde geweest. In het MER kunnen de hoofdpunten hiervan kort worden samengevat.

De probleemstelling van dit MER dient primair te zijn gericht op het zoeken naar goede inrichtingsmogelijkheden voor het plangebied Midden-IJsselmonde en het aangeven van de milieugevolgen ervan.

2.2 Doelstellingen

De te hanteren (aan vigerend beleid ontleende) doelstellingen en de daarbij behorende toetsingscriteria voor het beoordelen en vergelijken van de alternatieven zijn reeds uitgebreid behandeld in de Kadernota en de Structuurvisie.

In het MER dienen deze criteria te worden gebruikt en zonodig verder uitgewerkt voor het beoordelen en vergelijken van de alternatieven, of dient gemotiveerd voor andere criteria te worden gekozen. Waar nodig dient een onderlinge weging te worden gekozen.

De Commissie acht bij dit project de volgende aspecten het meest van belang:

Flexibiliteit

Elk planalternatief dient te worden getoetst aan het flexibiliteitsgehalte om de gevolgen van bovenlokale besluiten zo op te vangen dat een acceptabele situatie in het plangebied (voor het milieu) ontstaat. Daarnaast moeten er voldoende ruimtelijke mogelijkheden zijn om toekomstige grootschalige beschikbaarheid van duurzame technieken op te vangen (bijvoorbeeld warmtepompen, zonnecollectoren en regenwatersystemen).

Mobiliteitsbeheersing en verkeer

Een positief milieuperspectief van de locatie Midden-IJsselmonde ligt in de mogelijkheden voor een goede openbaar-vervoerontsluiting bij aanleg van de tram-plus- of metro-verbinding. De alternatieve in- en externe onsluitingsmogelijkheden voor de verschillende vervoerswijzen (openbaar-vervoer, auto) dienen met behulp van modelberekeningen expliciet te worden vergeleken op hun effecten ten aanzien van modal split, autokilometers, verkeersintensiteiten, het gebruik van de interne wegenstructuur door doorgaand autoverkeer, verkeersveiligheid

en barrièrewerking. Bovendien dient te worden ingegaan op de effecten van de verschillend ontsluitingsalternatieven op milieu en landschap.

In het Structuurvisie-alternatief is gekozen voor een ontsluitingsstructuur waarbij bepaalde wegen twee verschillende functies (verkeer en verblijf) hebben. De Commissie vraagt zich af of deze combinaties niet tot onduidelijke en daarmee onveilige situaties aanleiding kunnen geven en geeft in overweging de alternatieven te toetsen aan het concept "duurzaam veilig" van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen wegen met een stroom-, een ontsluitings- en een erf functie). De invloed op de keuze voor de wijze van vervoer en op het aantal autokilometers bij het toepassen van dit concept dient daarbij in ogenschouw te worden genomen.

Ruimtelijke kwaliteit

In de startnotitie is reeds aangegeven dat voor de ruimtelijke opbouw van het binnendijkse landschap in Midden-IJsselmonde drie onderling gerelateerde patronen sterk bepalend zijn: de polders, het dijkenstelsel en het stelsel van waterlopen. De Commissie constateert op basis van de Structuurvisie dat de initiatiefnemer oog heeft voor deze bestaande landschapsstructuur. De overheersende oost-west gerichtheid van het landschap, die kenmerkend is voor Midden-IJsselmonde, vormt een logische onderlegger voor de nieuwe woningbouwlocatie. Het uitbuiten van dit gegeven kan borg staan voor een goede oriëntatie op Barendrecht en op het "landschapspark". Bovendien kunnen langs deze lijnen de natuur in de stad en de natuur in de open zeekelepolders met elkaar worden verbonden.

Voor de oriëntatie in noord-zuid richting in het landschap is het belang in hoeverre de nieuwe woningbouwlocatie de (ruimtelijk-recreatieve) relatie tussen Rotterdam-Zuid en het open landschap van Midden-IJsselmonde doorbreekt. Een goed aanknopingspunt voor de toekomstige ruimtelijke kwaliteit van het gebied, waaronder de aan te leggen groenstructuur, ligt in de opbouw van de bodem en het daarmee samenhangende hydrologische regime alsmede de aanwezige en potentiële flora en fauna. Ook de dijken bieden natuurtechnische mogelijkheden; de zuidzijde is daarbij het meest kansrijk. In het MER dient per alternatief te worden nagegaan in welke mate de benutting van deze gegevens een uitgangspunt heeft kunnen vormen. De Commissie adviseert vooral te letten op de natuurontwikkelingsmogelijkheden binnen het gebied, daar het realiteitsgehalte van de in de startnotitie aangegeven externe ecologische verbanden haar gering lijkt. De verschillende typen natuur in de te verbinden gebieden sluiten qua natuurdoeltype en ecologische potenties in het geheel niet op elkaar aan. In § 3.4 gaat de Commissie nader in op de mogelijkheden voor natuurontwikkeling in het gebied.

Duurzaam bouwen

In diverse regionale en gemeentelijke beleidsstukken wordt het streven om duurzaam te bouwen benadrukt. Voor onderhavig plangebied dient als aanvulling op de voorgaande aspecten vooral te worden nagegaan in welke mate de

alternatieven voldoen aan een hoog ambitieniveau voor besparing op energie¹, water en grondstoffen (middels beperken van het gebruik, hergebruik, inzet van duurzame bronnen en/of efficiënt gebruik van niet-duurzame bronnen).

Verder komt duurzaamheid tot uiting in het creëren van een aantrekkelijk en gezond woon- en leefmilieu voor de bewoners en het aanbieden van leefplekken voor inheemse flora en fauna.

Ook andere aspecten, zoals op het gebied van economie, volkshuisvesting en kosten, kunnen in het MER worden meegenomen. De kosten zouden kunnen worden uitgesplitst in realisatiekosten (investeringen) en beheerskosten (op lange termijn). Het meenemen van andere aspecten is echter niet verplicht in het kader van m.e.r.

In het MER mogen de doelen niet zo beperkt worden geformuleerd, dat alternatieven, die technisch of economisch minder aantrekkelijk zijn maar voor het milieu wel gunstige perspectieven bieden, op voorhand worden uitgesloten.

Bij de presentatie van de doelen en de daarbij geldende randvoorwaarden moet worden aangegeven welke de hoogste prioriteit hebben en welke meer secundair of afgeleid zijn.

2.3 Besluitvorming

De startnotitie bevat in hoofdstuk 6 een overzicht van genomen besluiten die indirect of direct geldingskracht hebben voor het plangebied en van invloed kunnen zijn op de besluitvorming over de voorgenomen activiteit². De Commissie adviseert deze besluiten in het MER alleen te behandelen voor zover dat inderdaad voor de besluitvorming over het structuurplan relevant is. Vooralsnog lijken de volgende onderwerpen het meest van belang:

Het MER dient een overzicht te bevatten met de meest actuele stand van zaken over projecten, die op het bouwprogramma, de begrenzing en de inrichtingsmogelijkheden van de locatie Midden-IJsselmonde van invloed kunnen zijn, zoals:

- afspraken in het kader van VINEX-convenanten en actualisering VINEX;
- tracékeuze en aanleg van de HSL, de Betuwelijn (inclusief Kortsluitroute en Vaanplein en de consequenties daarvan voor de A29) en de A4-zuid;
- de mogelijke reconstructie van de A15;
- de mogelijke realisatie van woningbouwlocaties in Barendrecht-Zuid en Rhoon;
- de tracékeuze van de tramplus-lijn ten noorden van de A15;
- de mogelijke realisatie van de voornemens zoals weergegeven in het concept-ontwerp landinrichtingsplan en het plan van aanpak ROM-Rijnmond;
- de realisatie van enkele kleinschalige activiteiten in en nabij het plangebied zoals genoemd in de startnotitie;

1 Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 1.

2 Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 1.

- projecten ter realisering van regionale groenstructuren zoals het bosgebied bij Rhoon.

In dit overzicht moet aan de orde komen: het tijdpad voor de besluitvorming en een indicatie van de consequenties van het besluit voor Midden-IJsselmonde.

Het MER dient daarnaast een schema te bevatten van de besluitvormingsprocedure voor het (structuur)plan, waarvoor het MER wordt opgesteld. Hierin dienen de tijdplanning, de inspraakmomenten en de betrokken actoren te worden aangegeven.

Tot slot dient te worden vermeld voor welke andere besluiten (bijvoorbeeld over het wijzigen van bestemmingsplannen) de informatie uit het MER en/of het daarop gebaseerde besluit consequenties heeft in die zin dat ze bijvoorbeeld moeten worden aangepast.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen"*.

3.1 Inleiding

De voorgenomen activiteit bestaat uit het realiseren van circa 10.000 woningen en 72 ha bedrijventerrein en de bijbehorende voorzieningen op een in de startnotitie aangegeven plangebied gelegen in de gemeenten Albrandswaard, Barendrecht en Rotterdam. Door de betrokken bevoegde instanties is reeds de 'Structuurvisie Midden-IJsselmonde' vastgesteld. Deze wordt beschouwd als de basis voor verdere planontwikkeling. De in de startnotitie beschreven alternatieven zijn nog globaal van karakter. Aan de hand van (al in gang gezette) studies over de aspecten water en energie (zie Kadernota, bijlage 5 en 6) en het overige onderzoek, dat in het kader van deze m.e.r. wordt uitgevoerd, zal uiteindelijk een definitief structuurplanalternatief worden ontwikkeld. Daarnaast is het verplicht een zogenaamd meest milieuvriendelijk planalternatief te ontwikkelen en beschrijven. Genoemde alternatieven komen doorgaans in de loop van het m.e.r.-proces tot stand door het systematisch analyseren, vergelijken en groeperen van diverse mogelijke varianten voor de inrichting van het gebied.

In de volgende paragrafen worden de richtlijnen voor de alternatieven en varianten uitgewerkt.

3.2 Alternatieven en varianten

De in de startnotitie gekozen systematiek, waarin naast een structuurplanalternatief een aanzet wordt gegeven voor de ontwikkeling van een openbaar-vervoer- en een natuuralternatief biedt goede aanknopingspunten voor de inbreng van deze m.e.r. in de verdere planontwikkeling.

Bij de beschrijving van planalternatieven moet duidelijk zijn wat ze inhouden en op welke punten ze onderling verschillen. Tevens moet worden aangegeven welke mitigerende (en eventueel compenserende³) maatregelen ter bescherming van het milieu worden voorgesteld. De keuze en afbakening van de mogelijke alternatieven dient op systematische wijze in beeld te worden gebracht. De beschrijvingen dienen te worden geïllustreerd met goed kaartmateriaal.

De volgende aandachtspunten dienen in hun onderlinge samenhang bij de beschrijving van de planalternatieven te worden behandeld, omdat wordt verwacht dat daaraan gevolgen voor het milieu verbonden zijn. Het merendeel van deze punten biedt tevens een aanknoping voor het beschouwen van varianten.

Bestaande gebiedskenmerken

- omgaan met aanwezige belemmeringen (leidingstraten⁴), geluid-, hinder- en risicozones, bodemverontreinigingsgebieden, bedrijvigheid);
- inpassing van waardevolle landschappelijke, archeologische, ecologische en cultuurhistorische elementen en potenties (deze zijn afleesbaar uit een analyse van de bodemopbouw, het watersysteem, de aanwezige flora en fauna, en een analyse van het historisch grondgebruik, zie ook § 3.4 en 4.2 van dit advies en de inspraakreactie van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek⁵).

Structuur en inpassing in de omgeving

- stedenbouwkundige structuur, aansluiting op en inpassing van bestaande en toekomstige bebouwingsstructuren waarbij de relatie met Barendrecht en Rotterdam van belang is;
- systeem van openbaar-vervoer, ontsluiting naar en aansluiting op het landelijke en regionale openbaar-vervoersysteem en op de functies in de wijk;
- (hoofd)ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer, aansluiting op de omringende wegenstructuur; waarbij de mogelijkheid om de ontsluitingsweg geheel binnen de geluidhinderzones van de A15, de Betuwelijn en de A29 te realiseren⁶);
- langzaamverkeersroutes als kortste verbinding naar voorzieningen en aansluiting op reeds bestaande of toekomstige routes en de sociale veiligheid daarvan;
- een nadere uitwerking van de groenstructuur in het landschapspark (bijvoorbeeld de rol die randbeplantingen vervullen;

3 Artikel 7.10, lid 4 van de Wm: "Het bevoegd gezag kan bepalen dat, indien niet alle nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden beperkt, bij de (...) te beschrijven alternatieven tevens de mogelijkheden worden beschreven om door het treffen van voorzieningen of maatregelen elders de resterende nadelige gevolgen te compenseren."

4 Zie ook bijlage 4, inspraakreacties nrs. 3, 4 en 6.

5 Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 2.

6 Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 11.

- aangeven van functie van ecologische verbindingen en aangeven van te ontwikkelen vegetatietypen met doelsoorten alsmede aansluiting op, en samenwerking met, de bovenlokale ecologische structuur (zie opmerking hierover in § 2.2 van dit advies);
- aansluiting ecologische structuur plangebied op groenstructuur tussen de bebouwing (natuur in de stad): functie, vegetatietypen en doelsoorten;
- afstemming natuur en recreatie (verstoring en vervuiling van natuur beperken);
- parkeerbeleid en inpassing in de openbare ruimte;
- de mate waarin het bestaande deel van het Zuidelijk Randpark, na aanleg van de woningbouwlocatie, nog een verbindende of geleedende werking kan hebben als onderdeel van de beoogde regionale groenstructuur.

Grondgebruik en zonering

- locatie van de woongebieden binnen het plangebied en de dichtheden per deelgebied;
- locatie van openbaar-vervoerhaltes;
- de locatie van openbare ruimte in relatie tot de kwaliteit van het gebruik daarvan. De Commissie stelt in verband hiermee de lokatie van sport- en recreatievoorzieningen langs de A15 ter discussie en geeft in overweging ook de hinderzone van de A15 te gebruiken ten behoeve van bedrijfsterrein, waardoor het bedrijventerrein langs de A29 smaller zou kunnen zijn en in het overige gebied meer ruimte voor andere functies zou kunnen ontstaan (bijvoorbeeld achterwege laten verplaatsen van de Koedood). Tenminste zou voor de gemaakte keuzen een nadere motivering gegeven dienen te worden waarbij naast het huidige en toekomstige ruimtegebruik (diverse vormen van lijnvormige infrastructuur en de daaruit voortvloeiende ruimtebeperkingen) ook de kwaliteit van het plan zelf een belangrijke rol speelt;
- mogelijkheden voor gebruik bedrijfsgebouwen als geluidswering;
- ruimtereserveringen en hinderzones van grootschalige infrastructuur;
- vormen van dubbel grondgebruik, bijvoorbeeld het op twee niveau's aanleggen van infrastructuur;
- hoogteligging van de infrastructuur;
- eventuele ruimte voor zelfreinigende watersystemen en de daaraan gekoppelde eisen aan verhard oppervlak, riolering, dakoppervlak, opvang regenwater voor gebruik (waterbalans plangebied). Indicatie van noodzakelijke capaciteit/oppervlak zuiveringssystemen (verschil natuur-, woon- en recreatiegebied). De Commissie ziet hiervoor duidelijk mogelijkheden in het plangebied; zie onder § 3.4 van dit advies voor de opmerkingen van de Commissie over het natuuralternatief;
- locatie functies langs watergangen (duurzaamheidseis: stromingsrichting van schoon naar vuil of gescheiden watersysteem: watersysteem met daaraan schone functies en tweede watersysteem met vervuilende functies);
- totale ruimtebeslag en uiteindelijke begrenzing van het te ontwikkelen gebied.

Tijdspectief

- faseringsmogelijkheden in relatie tot het saneren van bodemverontreinigings-situaties en het streven naar een goed voorzieningsniveau en een goede ontsluiting voor alle vormen van vervoer in ieder van de tussenfasen);
- visie op verdere verstedelijkingsmogelijkheden na 2005 bijvoorbeeld zoals genoemd in het geactualiseerde streekplan Rijnmond (Zuid-Polder).

Duurzaamheidsaspecten

Energie:

- omvang van de energievraag (normaal tot zuinig) en de daarbij behorende opties voor energievoorziening (restwarmte, geothermische energie, gas/-electra/warmte), vanwege de volgende mogelijke invloed op de structuur en verkaveling van het plan:
 - gebruik van restwarmte vraagt om een korte afstand bron-vraag, een efficiënt leidingverloop en weinig kruisingen met oppervlaktewater;
 - zonne-energie bepaalt de oriëntatie en hoofdrichting van de verkaveling;
 - geothermische energie vereist locaties voor warmte-opslag of windturbines.
- opties voor een eventuele toekomstige meer duurzame energievoorziening^{7]} en de benodigde ruimtereserveringen daarvoor.

Grondstoffen:

- indicatie benodigde hoeveelheid grond voor bouwrijp maken;
- indicatie van plaatselijke mogelijkheden voor ontgravingen (grondbalans);
- mogelijkheden voor hergebruik van ontgraven te reinigen grond;
- indicatie benodigde hoeveelheid materiaal voor woningbouw, infrastructuur en civiele werken.

Water:

- systeem van waterhuishouding, riolering, benutting en berging van hemelwater;
- hoeveelheid af te voeren afvalwater naar zuiveringsinstallatie, locatie van nieuw te realiseren zuiveringscapaciteit;
- plaats van lozing van afvalwater na zuivering;
- opties voor een eventuele meer duurzame watervoorziening^{8]} van woningen en gebouwen;
- flexibiliteit ten aanzien van ruimtelijke randvoorwaarden om nieuwe technieken mogelijk te maken bijvoorbeeld:
 - decentrale waterzuivering bij woningen en gebouwen;
 - opslag regenwater voor gebruik;
 - opties van toekomstige ontwikkeling AWZI (wetland voor overstort regenwater, zuivering grijs afvalwater en hergebruik plangebied: dus in joint-venture met drinkwaterbedrijf aanbieden van meerdere kwaliteiten water aan gebruikers).

7 De gekozen stedenbouwkundige structuur ligt er voor ten minste honderd jaar, terwijl een bepaalde wijze van energievoorziening een veel kortere levensduur heeft. Aanscherping van de eisen aan de energievoorziening kan in de toekomst worden verwacht. Hiervoor dient het plan de flexibiliteit/ruimte te bieden.

8 Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 12.

Uitvoeringsaspecten

Voor de uitvoeringsaspecten en het beheer in de gebruiksfase (bijvoorbeeld voor bouwrijp maken, aanleg, (secundair) materiaalgebruik, watergebruik, ecologisch beheer groenstructuur en waterhuishouding) dient het MER aanbevelingen te geven, zeker wanneer deze van belang zijn om de doelstellingen te bereiken die in het ontwerp vervat zijn.

3.3 Het openbaar-vervoer-alternatief

In de startnotitie is door de initiatiefnemer een eerste aanzet voor de ontwikkeling van een openbaar-vervoer-alternatief gepresenteerd. De Commissie plaatst daarbij de volgende kanttekeningen:

- de in de Structuurvisie gehanteerde fasering is niet gunstig voor het gebruik van het openbaar-vervoer⁹]; in het openbaar-vervoer-alternatief wordt terecht voor een andere fasering gekozen;
- om het openbaar-vervoer optimale kansen te geven zijn direct hoogwaardige verbindingen van belang met in ieder geval Rotterdam CS, NS stations Lombardije en Barendrecht en metrostation Zuidplein;
- de gekozen oriëntatie van het openbaar-vervoerssysteem is terecht zuid-noord gericht maar deze keuze zou beter gemotiveerd kunnen worden¹⁰]. De Commissie is daarnaast van mening dat de oost-west component ondergewaardeerd wordt¹¹].

In het kader van de beschrijving van het openbaar-vervoer-alternatief dienen de volgende onderwerpen aan de orde te komen:

- voor een zo goed mogelijke benutting van het hoogwaardig openbaar-vervoer is het van belang dat er rondom de haltes bebouwing wordt gerealiseerd en geen water of groen (zoals nu blijkt uit de startnotitie en de Structuurvisie). Het draagvlak wordt aanzienlijk vergroot door sterke verdichting toe te passen in de directe halte-omgeving (tot ca. 100 meter ronde de halte). Verder zal er vooral in het openbaar-vervoer-alternatief voor moeten worden gezorgd dat alle bestemmingen in het gebied binnen het invloedsgebied van het openbaar-vervoer liggen (maximaal 500 meter van een halte);
- de voor- en natransporttijden kunnen aanzienlijk worden beperkt door de realisatie van directe routes voor langzaam verkeer naar de haltes en naar Rotterdam-Zuid zonder barrièreproblemen met kruisende wegen of water; hierbij kan worden aangesloten op bestaande groene zones zoals de radialen die door Barendrecht en Zuidwijk naar het Zuiderpark lopen (zie Visie op Zuidelijke Tuinsteden dienst Stedebouw en Volkshuisvesting, 1992);
- naast het aanbieden van hoogwaardig openbaar-vervoer (pull-maatregel) is ook het minder aantrekkelijk maken van het autogebruik (push-maatregelen) van belang om de vervoerwijzekeuze te beïnvloeden in het voordeel van het openbaar-vervoer (en de fiets). Daarbij kan worden gedacht aan maatregelen als parkeren op enige afstand van de woning, parkeerplaatsbeperking bij bedrijven en minder directe routes voor de auto;

9 Zie ook bijlage 4, inspraakreacties nrs. 8 en 12.

10 Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 15.

11 Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 13.

- de lokatie Midden-IJsselmonde kent intern een oost-west oriëntatie. Om die reden is voor een goede ontsluiting met hoogwaardig openbaar-vervoer óók een lijnvoering in deze richting gewenst.

3.4 Het natuur-alternatief

In de startnotitie is door de initiatiefnemer een eerste aanzet voor de ontwikkeling van een natuur-alternatief gepresenteerd. De Commissie plaatst daarbij de kanttekening dat ter plaatse van het geplande Pendrechtse Bos zich een grote brakwateropwelving bevindt. Dat maakt deze lokatie zonder verdere maatregelen ongeschikt voor bos, maar zeer geschikt voor de ontwikkeling van voedselarme, aan zoet-zout gradiënten gebonden, systemen. Dergelijke systemen zijn buitengewoon soortenrijk. De Commissie constateert dat van deze ecologische potenties noch in het voorkeurs-, noch in het natuuralternatief gebruik is gemaakt. Zij stelt daarom de keuze voor bosaanplant ter discussie. Wil die immers kans van slagen hebben, dan is de aanvoer van grote hoeveelheden zoet water ter ontzilting noodzakelijk. Dat leidt weer tot eutrofe of hypertrofe ontwikkeling langs de aanvoerweg (de Koedood) en daarmee tot geringere kansen voor natuurontwikkeling langs dat water. Ook in het bos zelf zullen de natuurtechnische mogelijkheden gering zijn. De Commissie is overigens van oordeel dat het niet verplaatsen van de Koedood terecht onderdeel van het natuuralternatief uitmaakt^{12]} evenals het niet bebouwen van het gebied ten westen van Smitshoek. Voorts merkt de Commissie op dat de meerwaarde voor de natuur van het verplaatsen van de afvalwaterzuiveringsinrichting^{13]} mogelijk gering is gezien de bodemverontreiniging op de lokatie in de Jan Gerritsepolder. In het kader van de beschrijving van het natuuralternatief dienen de volgende onderwerpen aan de orde te komen:

- gebruikmaking van het brakwatervoorkomen in het noordwesten van het gebied door een daar op afgestemd natuurdoeltype (voedselarme aan zoet-zout gradiënten gebonden systemen);
- het binnen de Koedood laten ontstaan van een overgang van brak naar zoet van noordwest naar zuidoost. Het meest noordwestelijke deel ligt dan relatief geïsoleerd, zeker indien dit gecombineerd wordt met een getemperd afstromingsprofiel (de afstromingsrichting van de Koedood blijft daarmee richting de Oude Maas);
- een heldere visie over de vormgeving en inrichting van de natte oeverstroken langs de Koedood^{14]}, omdat daarvan in sterke mate afhangt of de potenties voor natuurontwikkeling ook daadwerkelijk worden benut;
- de mogelijkheden voor het beperken van overstort in het plangebied of het inzetten van zuiveringssystemen bij overstortpunten. Onderzocht moet worden of bij het aanbrengen van een verbeterd gescheiden stelsel onder de hoofdwegen en een gescheiden stelsel in de rest van het plangebied (zo nodig in combinatie met oliescheiders en plantenwaterzuiveringssystemen) de overstort achterwege kan blijven. Bij de berekeningen moet meegenomen

12 Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 7.

13 Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 10.

14 Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 6.

worden: de na te streven waterkwaliteit, het type watersysteem (gesloten/-open, toegestaan verhoogd grondwaterniveau) en de hoeveelheid af te voeren regenwater (vegetatiedaken en regenwaterreservoirs beperken de af te voeren hoeveelheid). In het hiernavolgende geeft de Commissie een optie waarbij met overstort rekening wordt gehouden maar wel wordt uitgegaan van gescheiden stelsels;

- ervan uitgaande dat de afwateringsrichting van de nieuwe woonwijken van oost naar west is, kan de aanleg van twee afwateringsstels worden overwogen. Eén daarvan, langs de noordzijde van dijken, kan worden gebruikt als overstort voor het rioleringsstelsel; het andere langs de zuidzijde, kan in combinatie met natuurtechnisch beheer van het zuidelijke talud van de dijken, een natuurfunctie krijgen. De kalkrijke zavel en kleien bieden goede natuurtechnische mogelijkheden, terwijl de zuidzijde van de dijken in dat opzicht kansrijker is dat de noordzijde. Binnen het "natuurstelsel" zal van een geleidelijke toename in voedselrijkdom sprake zijn als gevolg van het doorstromen van toenemende hoeveelheden water. Dit vergroot de kansen voor verschillen in flora en fauna. Haaks op de watergangen leiden verschillen in hoogteligging, mede als gevolg van de aanwezigheid van dijken, tot droog-nat overgangen. Het "natuurstelsel" dient vrij af te wateren op de Koedood. De Molenvliet zou in het systeem gebruikt kunnen worden voor afvoer van het overige (vuile) water. Pas vlakbij het lozingspunt op de Oude Maas komt dan het "risicowater" in de Koedood. Daarbij zijn dan wel enige onderleiders nodig om schoon en vuil water gescheiden te houden;
- de mate waarin het bestaande deel van het Zuidelijk Randpark, na aanleg van de woningbouwlokatie, nog een verbindende of geleedende werking kan hebben als onderdeel van de beoogde regionale groenstructuur.

3.5 Meest milieuvriendelijk alternatief

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

In het MER dient een alternatief te worden uitgewerkt waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, danwel voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande technieken ter bescherming van het milieu, zoveel te worden beperkt. Onder dit laatste kan ook compensatie worden begrepen. Het meest milieuvriendelijke alternatief dient een reëel uitvoerbaar alternatief te zijn.

Ten behoeve van de samenstelling van het meest milieuvriendelijk alternatief kunnen elementen uit het openbaar-vervoer- en natuuralternatief worden gebruikt. Het meest milieuvriendelijk alternatief is doorgaans een combinatie van inrichtingsvarianten die een hoger ambitieniveau voor het milieu weerspiegelen, bijvoorbeeld:

- efficiënt ruimtegebruik, met name in relatie tot activiteiten rond OV-haltes;
- ruimte (of inpassen) en versterken van waardevolle 'groene/blauwe' elementen en structuren;

- zuinig en duurzaam omgaan met energie, water en grondstoffen;
- verhogen natuurwaarden van groen en water;
- een uitgebreid goed ingepast net van langzaam verkeersroutes.

3.6 Structuurplanalternatief

Het structuurplanalternatief is het alternatief dat uiteindelijk in het ontwerp-structuurplan wordt opgenomen. Om een optimale afstemming tussen m.e.r. en structuurplan te realiseren dient het structuurplanalternatief met de daarbij behorende milieugevolgen in ieder geval in het MER te worden beschreven.

3.7 Nulalternatief

Het nulalternatief is het alternatief, waarbij de voorgenomen activiteit niet plaatsvindt en de gestelde doelen op een andere wijze worden gerealiseerd. In de Kadernota is voldoende duidelijk gemotiveerd dat dit in dit geval geen reëel alternatief is. Het MER kan daarom volstaan met het beschrijven van de huidige situatie en autonome ontwikkeling als referentiesituatie (zie hoofdstuk 4).

4. **BESTAANDE TOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING VAN HET MILIEU EN MILIEUGEVOLGEN**

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen".

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven".

4.1 Algemeen

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling van het milieu

In het MER dient de huidige ruimtelijke hoofdstructuur (verkeer, bebouwing, bedrijven, landschap en waterhuishouding) van het plangebied te worden beschreven.

De bestaande toestand en autonome ontwikkeling van het milieu dienen zodanig te worden beschreven dat een vergelijking met de gevolgen van de alternatieven en varianten mogelijk is.

De omvang van het daarbij te hanteren studiegebied wordt bepaald door de te verwachten reikwijdte van de effecten en de wisselwerking met de omgeving. Dit betekent dat per milieu-aspect de omvang van het studiegebied kan verschillen.

Milieugevolgen

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- Houd rekening met de aard van het gevolg (tijdelijk of permanent, ophefbaar of onomkeerbaar, korte of lange termijn).
- Besteed, waar relevant, aandacht aan samenhang en cumulatie van milieu-gevolgen.
- Geef behalve de negatieve gevolgen ook de positieve gevolgen en ontwikkelingsmogelijkheden aan.
- Vermeld onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens.
- Bepaal en omschrijf de milieugevolgen op een inzichtelijke en controleerbare wijze, door het opnemen van basisgegevens in een bijlage of door expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal.
- Kwantificeer effecten als dit nodig is om te kunnen toetsen aan de doelstellingen en normen van milieu- en ander beleid.

4.2 Bodem en water

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling van het milieu

In het MER dient te worden ingegaan op:

- bodemopbouw en reliëf met bijzondere aandacht voor de in het gebied voorkomende binnengedijkte vroegere geulenstelsels;
- geohydrologische karakterisering van het gebied met enkele profielen en kaarten van verbreiding, diepteligging en dikte van slecht doorlatende lagen;
- de ligging van kwel- en infiltratiegebieden met een aanduiding van de herkomst en kwaliteit (schoon/zoet/zout) van het kwelwater; blijkens de inventarisaties van de Commissie Onderzoek Landbouwwaterhuishouding Nederland/TNO¹⁵] (COLN) komt ter plaatste van het geplande Pendrechtse bos brakke kwel voor;
- diepteligging van het zoet/zout-grensvlak (150 mg/l chloride), aanwezigheid van zoute kwel en de huidige frequentie van doorspoeling van het polder- en boezemwater;
- ligging en kwaliteit van het oppervlaktewater en de relatie met andere watersystemen (in- en uitlaatstromen);
- aanwezigheid van bodemverontreiniging.

Met behulp van deze analyse dient de geschiktheid van de bodem voor de diverse activiteiten als ontgronding, woningbouw, grote (verdiepte of hooggelegen) infrastructuurle werken en natuurontwikkeling te worden vastgesteld.

15 P.T. Stol en B. Vrijhof, De landbouwwaterhuishouding in de provincie Zuid-Holland, rapportnr. 9, COLN/TNO, 1958.

Milieugevolgen

Bij het vaststellen van de milieugevolgen van de alternatieven en varianten dient te worden ingegaan op:

- vergraving van geomorfologisch waardevolle elementen;
- wijzigingen in het hydrologische regime (grondwaterstand, -stroming en -kwaliteit, zoutgehalte; veranderingen in kwel- en inzijsituaties);
- wijzigingen in de hoeveelheid, ligging, doorstroomfrequentie en kwaliteit van het oppervlaktewater;
- wijzigingen in de bodemverontreinigingssituatie inclusief optredende verspreidingsrisico's bij ingrepen in de bodem;
- verstoring van de bodemprofielen in gebieden met natuurwaarden of -potenties (bijvoorbeeld door ophoging en vergraving).

Waar sprake zal zijn van permanente bemaling, moet worden ingegaan op mogelijke effecten daarvan, mogelijke mitigatie en behandeling van het opgepompte water.

4.3

Natuur

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling van het milieu

In het MER dienen te worden beschreven:

- de functie van de bestaande groenstructuren (watergangen, dijken en wegbermen) in het studiegebied en de plaats ervan in de ecologische hoofdstructuur;
- aanwezige broed-, fourageer-, rust- en ruigebieden en hun onderlinge samenhang;
- aanwezige natuurgebieden in het te bebouwen gebied en verstoringsgevoelige gebieden in de omgeving;
- aanwezige en potentiële flora en fauna.

Milieugevolgen

Voor de onderscheiden alternatieven en varianten dienen aan de orde te komen:

- verdwijnen en ontstaan van natuurgebieden en flora en fauna door de bestemmingsverandering of indirect als gevolg van een mogelijke verandering in het grondwater, verandering van de waterkwaliteit, luchtverontreiniging en rustverstoring (tijdens en na aanleg en inrichting);
- beïnvloeding van de (landschaps-)ecologische relaties met het omringende gebied en de positieve en negatieve gevolgen hiervan (zie ook § 2.2 van dit advies);
- (positieve en negatieve) effecten voor de natuur door de aanleg van groen- en overgangszones en de inrichting van waterpartijen.

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling van het milieu

In het MER dienen aan bod te komen:

- de landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische¹⁶⁾ elementen in het gebied (verkavelings- en bedijkingspatronen, open of gesloten ruimten, archeologische vindplaatsen);
- de visueel ruimtelijke werking van deze elementen (openheid, herkenbaarheid).

Milieugevolgen

Ten behoeve van de beoordeling van de landschappelijke kwaliteit van het plan en de alternatieven beveelt de Commissie aan de volgende criteria te hanteren:

- versterken eigen karakter van de zeeleipolders (bijvoorbeeld als onderscheid met het woonmilieu dat in de veenpolders ten noorden van Rotterdam gemaakt kan worden);
- herkenbaarheid historische gelaagdheid in opbouw IJsselmonde, bijvoorbeeld:
 - dijken als markering van de verschillende 'veroveringsstadia' op de zee, krekken als relictten van het getijdenlandschap;
 - het feit dat Barendrecht en Rhoon typische 'dorpen in het binnenland' van IJsselmonde zijn, gegroeid rond een kern, in contrast met rivierdorpen (langs de dijk) als Ridderkerk en Zwijndrecht.
- plaatsbepaling van de nieuwe woonlocatie: Waar hoort het bij? (bijvoorbeeld onderdeel stedelijke pool Rotterdam-Barendrecht-Ridderkerk, of losse enclave in het open middengebied van IJsselmonde);
- herkenbaarheid van de hoofdrichting van het landschap (bijvoorbeeld overheersende oost-west richting van de polders in het midden-deel van IJsselmonde);
- isolement of integratie ten opzichte van omgeving (bijvoorbeeld samenhang met stedelijk gebied Barendrecht, routes vanuit het nieuwe woongebied naar het landelijk gebied);
- mogelijkheid voor wijziging in het grondgebruik binnen het vastgelegde ruimtelijk raamwerk (bijvoorbeeld inrichtingsmogelijkheid 'restzones' tussen woongebied en infrastructuur).

Voor de onderscheiden alternatieven en varianten dient voorts te worden beschreven of en hoe waardevolle elementen zonder schade zijn in te passen of zelfs een bijdrage aan de inrichting kunnen leveren.

16 Zie ook de inspraakreactie van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, bijlage 4, reactie nr. 2.

4.5 Mobiliteitsaspecten

Voor elk alternatief (voor auto, openbaar-vervoer en langzaam verkeer) dient (op basis van modelberekeningen) te worden aangegeven:

- de modal split, het aantal gegenereerde autokilometers, de verkeersintensiteiten, het aandeel doorgaand verkeer (ten opzichte van de wijk) en barrièrewerking;
- hoeveelheid benodigde nieuwe weginfrastructuur en de hoeveelheid benodigde nieuwe infrastructuur voor openbaar-vervoer;
- eventuele overige relevante verkeersbeïnvloedende maatregelen;
- ruimteclaim voor parkeren;
- het gebruik van de ontsluitingsweg door doorgaand verkeer.

Ten behoeve van het bepalen van de geluideffecten dient te worden bepaald:

- significante verandering in intensiteiten op bestaande wegen en verwachte intensiteiten op nieuwe wegen;
- significante veranderingen in intensiteiten op bestaande raillijnen en verwachte intensiteiten op nieuwe raillijnen.

Wat betreft het wegverkeer kan als significante verandering worden beschouwd een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20%, omdat dit in relatie staat met een verschil in geluidbelasting van (minder dan) 1 dB(A).

4.6 Geluid

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling van het milieu

In het MER dient een overzichtskaart te worden opgenomen met de bestaande geluidgevoelige gebieden en objecten (woongebieden, stiltegebieden, weidevogelgebieden, recreatiegebieden, ziekenhuizen en scholen). De geluidbelasting moet in beeld worden gebracht door middel van geluidcontouren langs en rond de bestaande geluidbronnen en de geluidbronnen die naar verwachting in de toekomst op het plangebied van invloed zullen zijn (gereconstrueerde A15, Betuwelijn) (doorgaande wegen: vanaf 45 dB(A), railverbindingen: vanaf 55 dB(A), industrieterreinen vanaf 45 dB(A)).

Milieugevolgen

Ook voor de toekomstige situatie dienen kaarten te worden opgesteld met de geluidgevoelige gebieden en objecten na uitvoering van het plan (volgens de beschreven alternatieven en varianten) en van de geluidcontouren rondom de toekomstige geluidbronnen. Tevens dienen de geplande mitigerende maatregelen en de invloed daarvan te worden vermeld.

Het accent bij het aspect geluid dient te liggen op het vergelijken van het aantal geluidgehinderden en ernstig geluidgehinderde personen tussen de alternatieven en varianten.

Bij het opstellen en presenteren van deze vergelijking dienen de volgende richtlijnen in acht te worden genomen:

- In de daarvoor in aanmerking komende gebieden dienen ook de cumulatieve contouren te worden gepresenteerd, dit geldt met name voor het gebied dat

zowel door de A15, de Betuwelijn als de hoofdonthoudingsweg wordt beïnvloed.

- In gebieden waar (spoor)wegen geïntegreerd worden gedacht nabij woningbouw moet inzichtelijk worden gemaakt via welke methodiek een schatting is verkregen van het aantal gehinderden.
- Er dient ook een kwalitatieve beoordeling van het verstoringseffect op recreatie-, natuur- en stiltegebieden plaats te vinden. Er kan dus niet worden volstaan met het aangeven of aan de eisen van de Wet geluidhinder wordt voldaan: ook wijzigingen in het geluidniveau die een duidelijke toename van hinder of verstoring veroorzaken, moeten worden vermeld.

4.7 Duurzaamheidsaspecten

Energie

De ontwikkelde alternatieven (en voor zover relevant varianten) dienen te worden vergeleken wat betreft:

- hoeveelheid benodigde energie, de energievoorziening in de wijk en het aandeel daarin van de verschillende typen bronnen;
- daarbij behorende emissies aan CO₂;
- ruimtereservering en flexibiliteit voor een toekomstig zuiniger en duurzamer energieverbruik.

Grondstoffen

Gestreefd dient te worden naar een gesloten grondstofketen. In het MER dient te worden nagegaan in hoeverre de ontwikkelde alternatieven en varianten op dit punt fundamenteel verschillen.

Voor de bestaande situatie dient het MER een overzicht te bevatten van de bestaande bebouwing in het nieuw te ontwikkelen gebied (aanwezigheid, kwaliteit en mogelijkheden voor hergebruik, respectievelijk noodzaak tot sloop).

De alternatieven en varianten dienen in globale zin te worden vergeleken op:

- grondbalans voor het plangebied inclusief infrastructurele werken (indicatie van hoeveelheid op te hogen versus uit te graven grond);
- herkomst en samenstelling (bijvoorbeeld zout- en kalkgehalte) van te gebruiken zand;
- mogelijkheden voor hergebruik van ontgraven verontreinigde grond;
- mogelijkheden voor handhaven bestaande bebouwing;
- mogelijkheden voor beperking materiaalgebruik.

Water

Het streven is te komen tot een reductie in het drinkwatergebruik en het voorkomen van vervuiling van oppervlaktewater als gevolg van het afvoeren van regen- en afvalwater. In het MER dient te worden nagegaan in hoeverre de ontwikkelde alternatieven verschillen in de ruimtelijke en daaraan gekoppelde technische randvoorwaarden die het realiseren van beide doelstellingen mogelijk maken dan wel beperken.

4.8 Overige aspecten

Bij de vergelijking van alternatieven en varianten kunnen tot slot nog enkele overige aspecten relevant zijn, die hieronder kort worden behandeld.

Trillingen

In het MER dient te worden nagegaan in hoeverre (niveau en bereik) hinder of schade wordt ondervonden van trillingen door de raillijnen. In elk geval dient de aanwezigheid van woningen en van andere trillingsgevoelige objecten binnen een zone van 50 meter langs de railverbindingen te worden vastgesteld. Daarbij moeten ook plaatsen aan de orde komen waar een nieuwe lijn naar verwachting wordt geïntegreerd in nog te ontwikkelen bebouwing.

Lucht

Het aspect luchtverontreiniging wordt grotendeels reeds afgedekt door de alternatieven te vergelijken op de aspecten mobiliteit en energie. Wanneer daartoe vanuit de normstelling voor lucht aanleiding wordt gezien, kan nog worden ingegaan op veranderingen in de concentratie van stoffen als NO₂, CO en benzeen en optredende stank- of stofhinder (rondom bedrijven en de AWZI) in het nieuwe woongebied.

Veiligheid

Het MER dient een beeld te geven van de bestaande veiligheidsrisico's (als gevolg van de aanwezigheid van stationaire installaties en vervoer van gevaarlijke stoffen) en de verandering daarin bij realisatie van de verschillende alternatieven.

Ruimtegebruik en flexibiliteit

Het MER dient een resumé te geven van de (reeds in het kader van hoofdstuk 3 aan de orde gestelde) verschillen tussen de alternatieven wat betreft flexibiliteit, faseringsmogelijkheden en efficiënt ruimtegebruik.

5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven"*.

De milieu-effecten van de alternatieven dienen te worden vergeleken met de bestaande toestand van het milieu. Dit dient een inzicht te geven in de milieugevolgen van het voornemen als zodanig. Het accent bij de vergelijking dient echter te liggen op het onderling vergelijken van de onderscheiden alternatieven en varianten. Daarbij dienen ook de in § 2.2 van dit advies aangestipte toetsingscriteria te worden betrokken. Indien bij één of meer alternatieven of varianten de grens- en/of richtwaarden niet worden gehaald, dient te worden aangegeven hoe dat kan worden opgelost.

Op grond van de Wet milieubeheer is de initiatiefnemer niet verplicht om in het MER financiële aspecten aan de orde te laten komen. Desondanks kan een globale kostenvergelijking informatief zijn om de realiteitswaarde van bepaalde (onderdelen van) alternatieven beter te kunnen beoordelen.

6. LEEMTEN IN KENNIS

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens"*.

De leemten in kennis en informatie, die van belang zijn voor een goede oordeelsvorming, moeten worden genoemd.

Het doel van deze beschrijving is om een indicatie te krijgen van de volledigheid van de informatie voor de besluitvorming.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is
- in hoeverre dit de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloedt.

Informatie die voor de besluitvorming essentieel is, kan niet onder leemten in kennis worden opgenomen, maar moet in het MER worden verstrekt.

7. EVALUATIEPROGRAMMA

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effect-rapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

Het bevoegd gezag moet bij de besluitvorming een evaluatieprogramma opstellen teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en om zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het verdient aanbeveling dat de initiatiefnemer in het MER reeds een aanzet tot een dergelijk evaluatieprogramma geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat met de geconstateerde leemten in kennis en met name de nog resterende onzekerheden over bovenlokale ontwikkelingen. De evaluatie zou een integraal beeld moeten geven inzake alle uitgevoerde ingrepen in het gebied. Een eerste evaluatie op de juistheid van gehanteerde uitgangspunten zou al kunnen worden uitgevoerd bij de vaststelling van de uitvoeringsplannen.

Verder dient het MER al een idee te geven, welke maatregelen kunnen worden getroffen als bepaalde grenswaarden in de toekomst zouden worden overschreden.

8. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de uiteindelijke vergelijking van de alternatieven en varianten. Deze dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren of scorekaarten.

Voor de overige presentatie beveelt de Commissie het volgende aan:

- het MER beknopt te houden door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- op ten minste één kaart alle in het MER gebruikte topografische namen (straten, plaatsen, waterwegen, gebieden) te vermelden;
- kaartmateriaal te voorzien van een duidelijke legenda.

9. **SAMENVATTING VAN HET MER**

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven"*.

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en op de hoofdpunten uit dit advies ingaan (zie pagina 1 en 2). In ieder geval moet aan de orde komen:

- de motivering van de keuze van de in het MER behandelde alternatieven en varianten;
- een beschrijving op hoofdlijnen van het meest milieuvriendelijke alternatief en het structuurplanalternatief;
- een schematisch overzicht van de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van deze alternatieven, waarbij tevens de relatie naar de geformuleerde beleidsdoelstellingen wordt gelegd.

Nota van beantwoording
op
inspraakreacties
ten behoeve van de
richtlijnen
voor het milieu-effectrapport voor het
Regionaal Structuurplan Midden IJsselmonde

Stadsregio Rotterdam
Sector Strategisch Beleid
Afdeling Milieu
Postbus 21051
3001 AB Rotterdam
telefoon: 010-4173171/4896183
telefax: 010-4172709/4896231

Inleiding

Naar aanleiding van de ter visie legging van de Startnotitie mer Midden-IJsselmonde en Kadernota MER zijn er bij het bevoegd gezag 15 reacties binnengekomen. De insprekers vragen in het algemeen bijzondere aandacht voor:

- de verkeer- en vervoersproblematiek:
 - beperken van de groei van de automobilititeit: 7, 11, 12, 14;
 - sluipverkeer door ANL-gebied: 10, 11, 15;
 - ontsluiting via weg, OV en langzaamverkeer: 4, 5, 7, 10, 11;
- functie, inpassing in landschap en financiering Koedoodzone: 5, 6, 14;
- energievoorziening: 10, 13, 14;
- de leidingen: 1, 3, 5, 9;
- de lokatiekeuze en mogelijke stankhinder van AWZI: 5, 9, 10, 11;
- geluidhinder (inclusief afscherming) ten gevolge van rijkswegen en Betuwelijn en het stiltegebied: 5, 9, 11;

De bovenstaande gemene delers komen overeen met de accenten die ook de commissie mer in het advies legt. In het nu volgende zijn de hoofdpunten van de inspraak op een rijtje gezet en voor zien van een kommentaar of een verwijzing naar de richtlijnen.

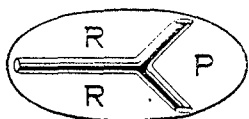
inspraak reactie	kernpunten inspraakreactie	wijze van verwerking
1. N.V. Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij	a. Leidingstraat is een leidingtracé (24" olieproducten transportleiding). Aanweerszijden van tracé binnen 5 meter niet bouwen.	Wordt opgenomen in Structuurplan/MER. Zie richtlijnen, blz. 7 en 13: beschrijving alternatieven;
	b. Uit startnotitie is niet gebleken of verleggen van leiding m.e.r.- plichtig is.	MER-plichtig is het leggen van een leiding over een lengte van meer dan 1 km gelegen in een gevoelig gebied zoals is gedefinieerd in de begripsbepaling behorende bij het Besluit milieueffectrapportage;
2. Rijksdienst voor oudheidkundig bodemonderzoek	In plangebied bevinden zich archeologisch waardevolle terreinen. Daarom wordt verzocht in de richtlijnen het volgende op te nemen: a. de wenselijkheid tot het doen van een aanvullend Archeologische Inventarisatie (AAI)	Zie richtlijnen, blz 8 (par 4.2) en blz 18 (par 5.5). Volstaan kan worden met bestaande inventarisaties. In het MER zullen locaties, beschrijving van vondsten en de wijze waarop er in de alternatieven mee wordt omgegaan, worden aangegeven;
	b. bij besluiten rekening te houden met resultaten archeologisch onderzoek	Is aan de orde bij besluitvorming over Structuurplan;
3. Gasunie	a. In plangebied lopen reeds 2 parallel gelegen hoofdgastransportleidingen van 36" en 30" en een regionale gastransportleiding. Tevens heeft Gasunie het voornemen om een leiding van 18" evenwijdig aan en op korte afstand van A29 aan te leggen. Gelieve deze ontwikkelingen mee te nemen in planvorming en MER.	Zie richtlijnen, blz 8 (par. 4.2) en blz 13 (par. 5.1); bij de beschrijving van de bestaande toestand en autonome ontwikkelingen zal op het voornemen van de Gasunie nader worden ingegaan;
4. Terlouw Recycling BV	a. Een deugdelijke ontsluiting van het plangebied Charloise Lagendijk garanderen (aanleg Driemanssteeweg) bij uitvoering van SP Midden-IJsselmonde.	De ontsluiting van de Charloisepoort maakt geen onderdeel uit van het structuurplan;
5. Zuidhollands Landschap	a. Geeft voorkeur aan handhaving Koedood in huidige stroombaan: het natuur alternatief.	Zie richtlijnen, blz 10/11 (par 4.4): het natuuralternatief;
	b. Kan zuidwestoever van Koedood een parkzone worden met een landgoedachtige structuur.	neen;
	c. Informatie over begrenzing zone door Rotterdam-Rijn pijpleiding is onjuist.	Hetgeen in de startnotitie staat is juist; Zie richtlijnen blz 7 en 13;
	d. onderzocht dient te worden of het stilte gebied kan worden gehandhaafd	Handhaving stiltegebied is uitgangspunt voor het structuurplan. Zie ook richtlijnen, blz 18 (par 5.5): rustverstoring;
	e. Pleidooi voor aangepast beheer open gebied en bevordering natuurvriendelijk slootkanten beheer.	Zie richtlijnen, blz 17 (par 5.4): waterhuishouding;
	f. overige opmerkingen: verduidelijken/aanvullen: - welke cijfers horen nu bij welk alternatief; - beschrijving begrenzing studiegebied; - verkaveling wel logisch/boomgaarden bij Rhoon; - aanvullen blz 11/13: terrein van Zuidhollands Landschap;	Aanvullingen op de tekst worden voorzover relevant meegenomen. Voor het overige geldt: - in startnotitie worden aantal woonequivalenten per alternatief genoemd; - beschrijving studiegebied is correct;

inspraak reactie	kernpunten inspraakreactie	wijze van verwerking
5. Zuidhol-lands Land-schap (ver-volg)	f. vervolg: - water uit polders wordt opgeslagen in Waal; - geluidgegevens kortsluitroute verwerken in MER; - wat wordt bedoeld met recreatie land-schap Albrandswaard?; - toevoeging aan natte stadsbos; - "bescheiden" bouwlokatie Rhoon?; - waarom AWZI op die plek in natuur alter-natief; - ZH-landschap is voor ontwikkeling goede fietsverb, tussen Rotterdam en Barendrecht; - aan welke voorzieningen wordt gedacht bij versterking Oude Maaszone?	Opmerkingen worden voorzover relevant meege-nomen. Voor het overige geldt: - AWZI weg uit Oude Maas zone om ecologische en recreatieve mogelijkheden te versterken; - Goede fietsverbindingen maken onderdeel uit van elk alternatief;
6. Ministerie van LNV Directie Zuid-west	a. ten behoeve van goede besluitvorming opnemen van toetsingscriteria voor de verschillende inrichtingsvarianten. Voorzet uit structuurvisie uitwerken en uitbreiden met landschappelijke inpassing en recrea-tiefgebruik;	Zie richtlijnen blz 3 (par 2.2). De opsteller van het MER wordt gevraagd beoordelingscriteria uit te werken.
	b. Kreek Koedood is niet herkenbaar in alternatieven. Er is wel een breed water-front ter hoogte van Koedood geprojec-teerd. Om drie redenen niet gelukkig met keuze: - waterfront is vreemd landschappelijk ele-ment; - waterfront bemoeilijkt landschappelijke inpassing bouwlokatie; - in vormgeving waterfront is Koedood niet meer terug te vinden;	Zie richtlijnen, blz 10/11: het natuur-alternatief; - waterfront is geen landschappelijk vreemd ele-ment. Koedood was ooit een brede getijdegeul; - waterfront verhoogd ecologische, recreatieve en stedenbouwkundige kwaliteit;
	c. Koedoodzone kan niet gefinancierd wor-den uit landinrichting. De Koedoodzone dient ten laste van de grondexploitatie te komen.	Financiering van Koedood/tramplus maakt geen onderdeel uit van het MER. Zie richtlijnen, blz 4 (par 2.2) en blz 23 (hdst 6): vergelijking van alternatieven;
7. Kamer van Koophandel	a. graag ook economische beoordeling bij afweging van alternatieven en varianten, liefst voorafgegaan door EER;	Zie richtlijnen, blz 4 (par 2.2) en blz 23 (hdst 6): vergelijking van alternatieven. Financiële en eco-nomische beoordeling maakt geen verplicht on-derdeel uit van de MER procedure. Behoort niet tot taakstelling MER;
	b. voorinvesteringen in OV infrastructuur noodzakelijk i.v.m. terugdringen automobili-teit meenemen in MER;	Zie richtlijnen, blz 8 (par 4.2): tijdsperspectief en blz 10 (par 4.3): het OV alternatief;
	c. ontsluiting via Charloise Poort die aantakt op Groene Kruisweg is ongewenst. Onder-zoek naar alternatieve ontsluiting geheel ten zuiden van A15 op Groene Kruisweg.	Zie richtlijnen, blz 8 (par 4.2): structuur en inpas-sing in de omgeving. Onsluiting Groene Kruisweg zuid wordt onderzocht;
	d. i.v.m. balans tussen wonen en werken lokatie midden IJsselmonde maximaal be-nutten voor bedrijfsterrein (B en C-lokaties).	Zie richtlijnen, blz 1 (hdst 1): het voornemen. Balans wonen/werken wordt niet per lokatie bekeken. In M-IJ alleen C-lokaties;
8. PTT tele-kom	a. geen opmerkingen t.a.v. richtlijnen MER wel suggestie voor uitvoering met betrek-king tot hoogwaardig voorzieningen niveau op terrein van communicatie en informatie.	Suggesties worden doorgegeven aan betreffende gemeenten zodat ze desgewenst kunnen worden meegenomen bij uitwerking van lokatie op be-stemmingsplanniveau;

inspraak reactie	kernpunten inspraakreactie	wijze van verwerking
9. Provincie Zuid-Holland (PPC)	a. Vraagt in het licht van bestuurlijke ontwikkelingen aandacht voor besluitvormings-traject met name als het gaat om vertalen van "uitwerkingsregels" uit het herziene streekplan naar de richtlijnen. In het bijzonder gaat het om de situering van de AWZI;	Zie richtlijnen, blz 5 (hdst 3): besluitvorming;
	b. in MER dient de afscherpende werking van groen en bedrijven te worden onderzocht;	Zie richtlijnen, blz 19 (par 5.6): afscherpende werking. In het MER zal hierover in kwalitatieve zin wat worden opgemerkt;
	c. in MER dient de relatie bedrijven en wonen te worden onderzocht (interne zoning);	Zie richtlijnen, blz 21: toepassing VNG methode.
	d. in MER dient te worden aangegeven hoe met bestaande bedrijven wordt omgegaan (linten, NAM, bouwdok JG polder);	Zie richtlijnen, blz. 7 en 13: beschrijving alternatieven;
	e. In structuurplan moet een AWZI worden gesitueerd. In MER dienen de lokatiekeuze, de capaciteit en de effecten te worden worden onderbouwd en beschreven;	De lokatiekeuze wordt in het structuurplan onderbouwd. De milieu-effecten ervan in het MER; Zie richtlijnen, blz 17 (par 5.4): waterhuishouding en blz 20/21 (par 5.6): lucht;
	f. In MER dienen de geluidsberekeningen t.g.v. wegverkeer nader te worden uitgewerkt. Uitgegaan dient te worden van toekomstige situatie (A15/A29);	Uitgangspunt zal de huidige situatie zijn. Zie richtlijnen, blz 19/20 (par 5.6): geluid. Indien eenduidige gegevens over toekomst uit bijv. Maricor beschikbaar zijn zullen deze worden meegenomen;
	g. Aangeven wat gevolgen zijn voor milieubeschermingsgebieden inclusief het stiltegebied;	Zie richtlijnen, blz 18 (par 5.5): natuur, rustverstoring;
	h. Aangegeven dient te worden wat de gevolgen zijn van het Waal-/Eemhavigebied;	Zie richtlijnen, blz 19 (par 5.6): geluid;
	i. Aangegeven dient te worden wat de gevolgen zijn van de Betuweroute;	Zie richtlijnen, blz 19 (par 5.6): geluid;
	j. In het MER aangeven hoe inventarisatie van bodemkwaliteit moet worden gezien in het kader van Wet Bodembescherming;	Zie richtlijnen, blz 20 (par 5.6): bodem;
	k. In het MER dienen gevolgen van bodemverontreiniging voor de inrichting van het plangebied te worden uitgewerkt;	Zie richtlijnen, blz 20 (par 5.6): bodem;
	l. in beeld brengen van veiligheidsaspecten m.n. gevolgen van verleggen aardgasleidingen en situering LPG-tankstations;	Zie richtlijnen, blz 21 (par 5.6): veiligheid. Situering van LPG stations in structuurplan stadium nog niet aan de orde;
	m. in het MER dient de luchtkwaliteit langs wegen in beeld te worden gebracht;	Zie richtlijnen, blz 15 (par 5.3): mobiliteit en blz 20/11 (par 5.6): lucht;
	n. instemming met voorstel voor waterstudie. Lijn doortrekken naar richtlijnen;	Zie richtlijnen, blz 3 (par 2.2): integraal waterbeheer en blz 16/17 (par 5.4): waterhuishouding;
o. is alternatief met hogere dichtheden en grotere differentiatie mogelijk?	Zie richtlijnen, blz 1 (hdst 1): het voornemen en blz 5 (hdst 5): besluitvorming Vinex convenanten;	
10. bewonersvereniging Smitshoek-zuid	a. MMA wordt niet serieus genomen;	Voorbarig: besluitvorming moet nog plaatsvinden Zie ook richtlijnen, blz 11 (par 4.5): MMA;

inspraak reactie	kernpunten inspraakreactie	wijze van verwerking
10. bewonersvereniging Smitshoek-zuid (vervolg)	b. In MER dienen effecten van de bouwlocaties op verkeersstromen, inclusief sluipverkeer, de combinatie langzaam en snelverkeer, over de dijken in het ANL-gebied te worden meegenomen;	Zie richtlijnen, blz 8 (par 4.2): structuur en inpassing in omgeving, en blz 15 (par 5.3): mobiliteit;
	c. In het MER dient het al of niet realiseerbare "autoluwe" karakter, en de daarmee samenhangende ongevalsrisico's van de verbindingen met Rotterdam te worden onderzocht;	Zie richtlijnen, blz 3 (par 2.2): doelstelling;
	d. In het MER dient om diverse redenen een variant met ondergrondse aanleg van een metro te worden meegenomen;	Wordt niet meegenomen;
	e. In MER dient onsluitingsalternatief vanuit zuidelijk A15 hinderzone, via het Heulweg viaduct te worden meegenomen;	Zie richtlijnen, blz 8 (par 4.2): structuur en inpassing in omgeving;
	f. In het MER moet aandacht besteed worden aan combinaties van energievoorziening (wkk) voor wonen, werken en AWZI;	Zie richtlijnen, blz 14 (par 5.2): Energie;
	g. Op basis van bovenstaande punten meenemen van een "alternatief MMA";	Zie richtlijnen, blz 11 (par 4.5): het MMA;
11. Zuid-Hollandse Milieu-federatie	a. In structuurplan/MER dienen de kwaliteit en de milieu-effecten van OV en het moment van operationeel zijn te worden beschreven en gemotiveerd;	Zie richtlijnen, blz 8 (par 4.2): structuur en inpassing en blz 10 (par 4.3): het OV alternatief;
	b. In structuurplan/MER dient de rentabiliteit van verschillende HOV verbindingen te worden beschreven;	Zie richtlijnen, blz 8 (par 4.2): structuur en inpassing en blz 10 (par 4.3): het OV alternatief. Fasering en financiën worden uiteindelijk gemotiveerd in structuurplan;
	c. In structuurplan/MER dient de te verwachten mobiliteitsontwikkeling bij aanleg van een bedrijvenlocatie in de Hoeksewaard te worden beschreven;	Zie richtlijnen, blz 5 (hdst 3): besluitvorming. Wordt niet beschreven in Structuurplan;
	d. In het structuurplan/MER dienen de mogelijkheden om in later stadium te verdichten te worden aangegeven;	Zie richtlijnen, blz 3 (par 2.2): doelstellingen, en blz 15 (par 5.2): ruimtegebruik en flexibiliteit;
	e. In het structuurplan/MER dient de flexibiliteit t.a.v. veranderende bevolkingssamenstelling (vergrijzing) te worden beschreven;	Zie richtlijnen, blz 3 (par 2.2): doelstellingen;
	f. In het structuurplan/MER dienen mogelijkheden voor meer langzaamverkeerroutes te worden meegenomen;	Zie richtlijnen, blz 8 (par 4.2): structuur en inpassing en blz 10 (par 4.3): het OV alternatief;
	g. In het MER dienen het aantal stankgehinderder van de AWZI in JG-polder te worden beschreven;	Zie richtlijnen, blz 21 (par 5.6): lucht;
	h. De lokatie dient zodanig te worden ingericht dat zoveel mogelijk van gebiedseigen water gebruik wordt gemaakt;	Zie richtlijnen, blz 16 (par 5.4): waterhuishouding;
	i. de consequenties van de Betuwelijn voor geluidgehinderden, langzaamverkeer- en OV-verbindingen dienen te worden beschreven;	Zie richtlijnen, blz 8 (par 4.2): structuur en inpassing en blz 20 (par 5.6): geluid;

inspraak reactie	kernpunten inspraakreactie	wijze van verwerking
12. ZWN Openbaar Vervoer	a. Opmerkingen over OV ontsluiting Vinex-lokatie 2B3;	Niet aan de orde. Verwezen wordt naar startnotitie Noordrand 2 en 3 en de vastgestelde (27 maart '96) richtlijnen.
	b. In figuur 5 van kadernota ontbreken van belangzijnde OV-verbindingen;	Juist. Verwezen wordt naar OV-alternatief zoals beschreven in startnotitie blz 22, Zie richtlijnen, blz 10 (par 4.3): het OV alternatief;
	c. In Startnotitie ontbreken van belang zijnde OV-verbindingen. Speciale aandacht wordt gevraagd voor OV richting het westelijke havengebied;	Zie richtlijnen, blz 10 (par 4.3): het OV alternatief;
13. Joule consult	a. derde energie nota wordt gemist in rijtje van 'overige relevante besluiten', met name pg 23 en 24 met beleidsvoornemens t.a.v. woningbouw;	Geen gebiedsspecifieke nota;
	b. Verzoekt de milieu-effecten van warmte pompen voor woningbouwtoepassing mee te nemen in het MER;	Wordt niet meegenomen;
14. Gemeente Rotterdam	a. adviseert om in MER de praktische mogelijkheden voor duurzaam waterbeheer en verregaande energiebesparing in de lokatie ten behoeve van het MER te onderzoeken;	Zie richtlijnen, blz 3/4 (par 2.2): doelstelling, blz 14 (par 5.2): Energie en blz 16 (par 5.2): waterhuishouding;
	b. In het structuurplan/MER vermelden op welke wijze de uitvoering van twee essentiële elementen: Koedood zone en Tramplus geregeld worden;	Zie richtlijnen, blz 4 (par 2.2) en blz 23 (hdst 6): vergelijking van alternatieven. Zal niet in het MER worden meegenomen;
	c. Bij onderzoek naar hoogwaardige OV-ontsluiting (metro, Tramplus) de betekenis van de Ridderkerklijn meenemen;	Zie richtlijnen, blz 8 (par 4.2): structuur en inpassing in de omgeving, en blz 10 (par 4.3): het OV alternatief;
15. Waterschap IJsselmonde	a. Is voornemens gemotoriseerde vaart op Waal, Koedood en Zuidpolderse boezem uit te sluiten;	Wordt voor kennisgeving aangenomen;
	b. t.b.v. veilige recreatie dient voor het gemaal een voorziening te worden aangebracht;	Wordt betrokken bij uitwerking Koedoodzone;
	c. Onvoldoende onderbouwing van zwaartepunt van verplaatsingen richting Rotterdam. Vraagt aandacht voor verkeer in oost-west richting. Het autoluw maken van polderwegen en een secundaire ontsluiting worden onvoldoende geacht. Adviseert om in samenwerking met waterschap een studie te doen naar vervoersstromen op polderwegen;	Zie richtlijnen, blz 10/11 (par 4.3): het OV alternatief;



Postbus 90716
2509 LS DEN HAAG
Bezoekadres : Borweg 7
Telefoon : 070-3529494
Doorkiesnr. : 070-3529405
Telefax : 070-3529426
Handelsregister Den Haag
inschrijvingsnr. 27059206

Projectbureau van de Stadsregio
MERMIDIJS
Postbus 21051
3001 AB Rotterdam

Uw kenmerk: Startnotitie
d.d.: 07/03/96

Ons kenmerk: E4.134
Den Haag, 25 maart 1996

Onderwerp: Concept Startnotitie m.e.r. Regionaal structuurplan Midden-IJsselmonde

Geachte dames en heren,

Zoals u bekend doorkruist een 24" olieproductentransportleiding van de N.V. ROTTERDAM-RIJN PIJPLEIDING MAATSCHAPPIJ met bijbehorende zakelijk rechtstroom het plangebied (zie bijgaande overzichtstekening).

Onder 3.4 geeft u aan dat de leidingstraat waarin onze leiding ligt moet worden verplaatst. Wij willen u erop wijzen dat dit géén leidingstraat is, maar een leidingtracé, waarbij binnen 5m aan weerszijden van de leiding (o.a.) géén gebouwen of bouwwerken mogen worden opgericht. Verder is in de NEN 3650 een artikel opgenomen over veiligheid en zonering met betrekking tot stalen transportleidingsystemen.

Ons is uit uw startnotitie niet gebleken of voor het verleggen van onze leiding, binnen uw plangebied een m.e.r. procedure noodzakelijk is. Misschien is er wel een m.e.r. procedure noodzakelijk indien de leiding, buiten dit plangebied wordt verlegd.

Indien er naar aanleiding van bovenstaande nog aanvullende informatie gewenst is, verzoeken wij u contact op te nemen met ondergetekende.

Met vriendelijke groeten,

N.V. ROTTERDAM-RIJN PIJPLEIDING MAATSCHAPPIJ

(H.C. Keukenmeester)

bijlage: overzichtstekening N-I-104

dir. prof. dr. W.J.H. Willems

nummer
uw brief
onderwerp

Bpl.96.20/RvH
kennisgeving 29 maart
1996
m.e.r. Midden-IJsselmonde
(Barendrecht-Smitshoek)

Projectbureau Stadsregio Rotterdam
Postbus 21051
3001 AB Rotterdam

Amersfoort, 27 maart 1996

Mijne heren,

Hierbij maak ik van de gelegenheid gebruik tot inspraak op de Startnotitie Milieu-Effectrapportage Midden-IJsselmonde.

De Archeologische Monumentekaart Zuid-Holland (versie okt. 1994) geeft binnen het plangebied vier archeologisch waardevolle terreinen. Een uittreksel van de kaart met de vindplaatsinformatie is hier bijgevoegd. Het betreft in de gemeente Barendrecht de terreinen 37H-9 en 37H-10 en in de gemeente Albrandswaard de terreinen 37H-8 en 37H-26. Het afgelopen jaar is door amateurarcheologen vastgesteld dat binnen het plangebied zich tal van archeologisch waardevolle terreinen bevinden. Dit inzicht heeft inmiddels bij de gemeente Barendrecht geleid tot de overtuiging dat bij de planvoorbereiding en de het archeologisch monumentenzorgaspect dient te worden betrokken en te worden meegewogen.

Inmiddels vindt over de inventarisatie van de archeologische waarden binnen het plangebied overleg plaats tussen de gemeente Barendrecht en het Bureau Oudheidkundig Onderzoek van de gemeente Rotterdam (BOOR).

Op grond van het genoemde verzoek ik u derhalve:

1. bij het vaststellen van de richtlijnen voor het MER rekening te houden met de wenselijkheid van een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI), teneinde een goede beoordeling van de aard, omvang en kwaliteit van het aanwezige bodemarchief mogelijk te maken;
2. bij het opstellen van het MER en het nemen van besluiten rekening te houden met de resultaten van het onder 1. voorgestelde onderzoek.

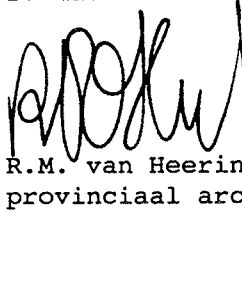
Hoogachtend,

bijlagen

ROIB

blad
nummer
datum

2
Bpl.96.20/RvH
27 maart 1996



R.M. van Heeringen
provinciaal archeoloog Zuid-Holland

cc. cie voor de m.e.r.
BOOR, Rotterdam

BIJLAGE:
SR-96-515

- **CMA-nr.: 37G-001** Coördinaten: 86.12/430.39 Kaartblad: 37G (zuid)

Gemeente: Albrandswaard
Plaats: Poortugaal
Toponiem: Kerkstraat

Beschrijving: huisterp
Datering: late middeleeuwen en nieuwe tijd

Waardebepaling: wetenschappelijk, cultuurhistorisch, zichtbaar
kwaliteit: hoog; zeldzaamheid: hoog; contextwaarde: hoog

Huidige bescherming: beschermd ex artikel 3 van de Monumentenwet 1988 (ROB)
Beschermingsadvies: planologische bestemming moet overeenstemmen met wettelijke bescherming

- **CMA-nr.: 37G-002** Coördinaten: 86.12/430.27 Kaartblad: 37G (zuid)

Gemeente: Albrandswaard
Plaats: Poortugaal
Toponiem: De Terp

Beschrijving: huisterp
Datering: late middeleeuwen en nieuwe tijd

Waardebepaling: wetenschappelijk, cultuurhistorisch, zichtbaar
kwaliteit: hoog; zeldzaamheid: hoog; contextwaarde: hoog

Huidige bescherming: beschermd ex artikel 3 van de Monumentenwet 1988 (ROB)
Beschermingsadvies: planologische bestemming moet overeenstemmen met wettelijke bescherming

- **CMA-nr.: 37H-008** Coördinaten: 92.41/429.53 Kaartblad: 37H (zuid)

Gemeente: Albrandswaard
Plaats: Polder het Buitenland van Rhooen; Reestein
Toponiem: Polder het Buitenland van Rhooen; Reestein

Beschrijving: huisterp
Datering: nieuwe tijd

Waardebepaling: wetenschappelijk, cultuurhistorisch, zichtbaar
kwaliteit: hoog; zeldzaamheid: redelijk; contextwaarde: hoog

Huidige bescherming: bouwkundig beschermd ex artikel 3 van de Monumentenwet 1988 (RDMZ)
Beschermingsadvies: archeologisch te beschermen in de zin van de Monumentenwet 1988

- **CMA-nr.: 37G-012** Coördinaten: 87.17/431.13 Kaartblad: 37G (zuid)

Gemeente: Albrandswaard
Plaats: Poortugaal
Toponiem: Zwaardijk; Slotse Dijk

Beschrijving: 1) sporen van bewoning; 2) sporen van bewoning
Datering: 1) Romeinse tijd; 2) late middeleeuwen

Waardebepaling: wetenschappelijk
kwaliteit: hoog; zeldzaamheid: hoog; contextwaarde: hoog

Huidige bescherming: te beschermen ex artikel 3 van de Monumentenwet 1988
Beschermingsadvies: te beschermen ex artikel 3 van de Monumentenwet 1988

- CMA-nr.: **37H-010** Coördinaten: 94.67/430.89 Kaartblad: 37H (zuid)

Gemeente: Barendrecht
Plaats: Camisse
Toponiem: Camisseweg

Beschrijving: sporen van bewoning
Datering: late middeleeuwen

Waardebepaling: wetenschappelijk
 kwaliteit: hoog; zeldzaamheid: onbekend; contextwaarde: onbekend

Huidige bescherming:
Beschermingsadvies: te beschermen door middel van planologie en/of monumentenverordening

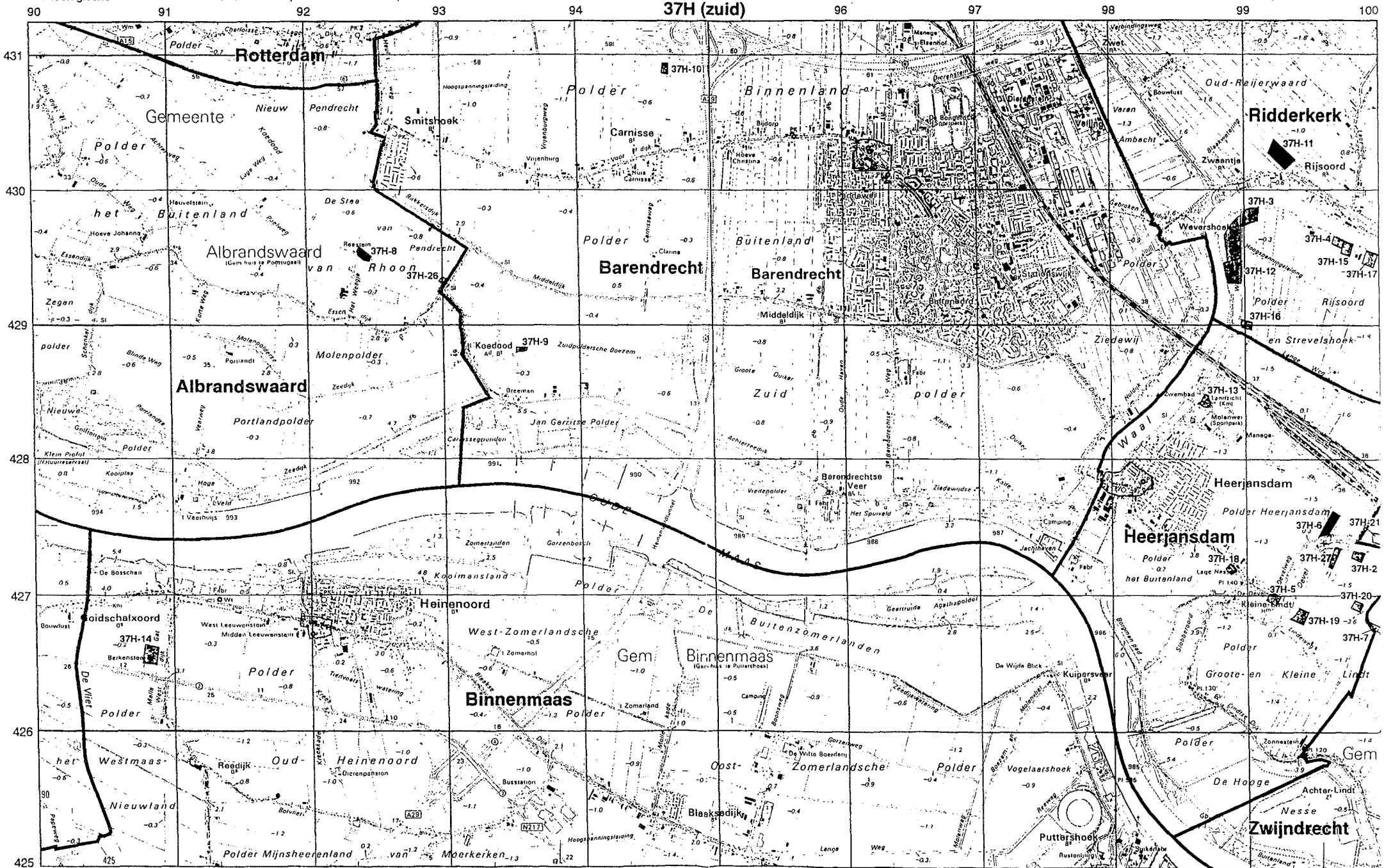
- CMA-nr.: **37H-009** Coördinaten: 93.55/428.81 Kaartblad: 37H (zuid)

Gemeente: Barendrecht
Plaats: Koedood
Toponiem: Zuidpolder; Zuidpoldersche Boezem

Beschrijving: sporen van bewoning
Datering: Romeinse tijd

Waardebepaling: wetenschappelijk
 kwaliteit: onbekend; zeldzaamheid: redelijk; contextwaarde: hoog

Huidige bescherming:
Beschermingsadvies: te beschermen door middel van planologie en/of monumentenverordening



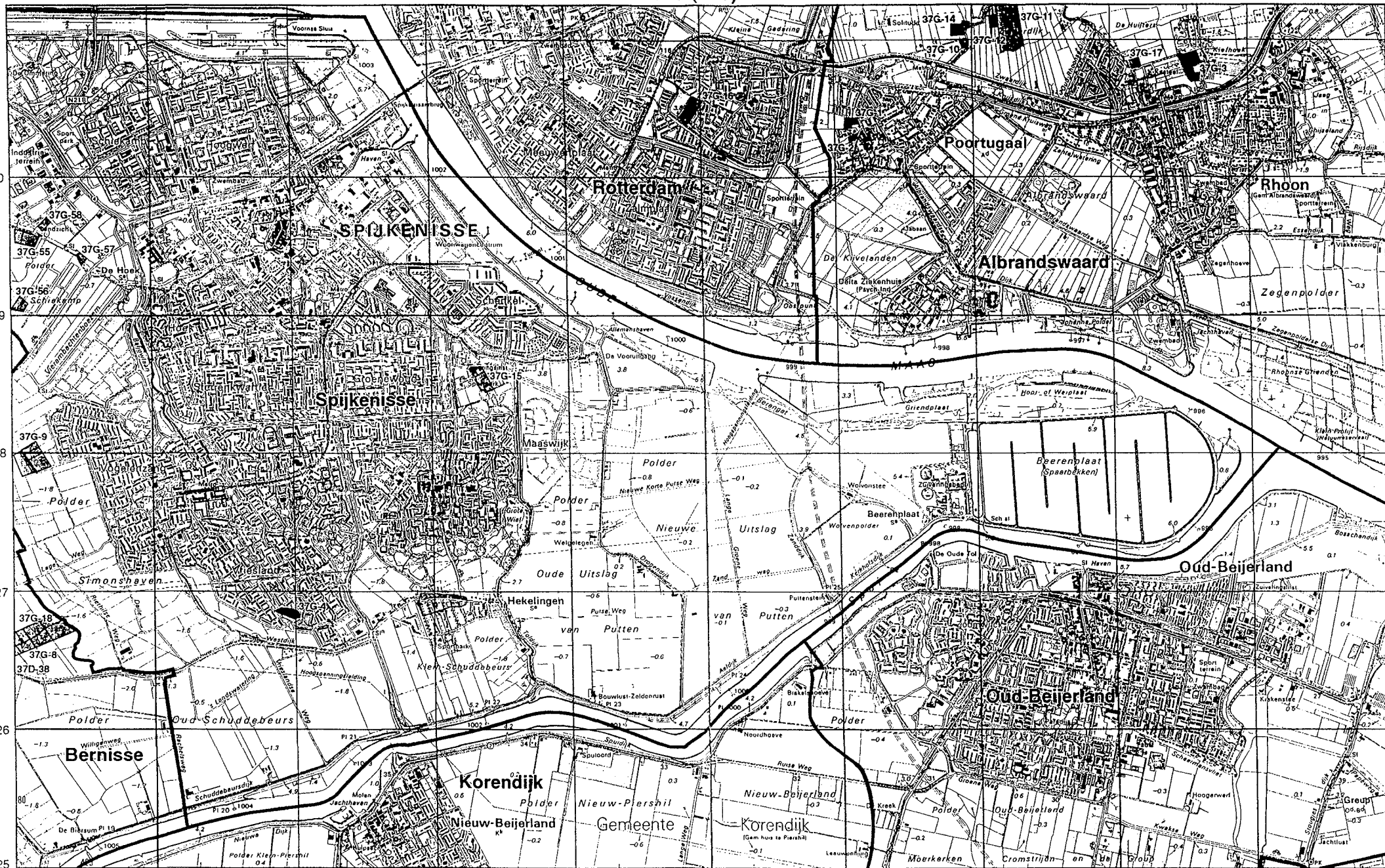
Te behouden door inpassing in ruimtelijke beleids- en inrichtingsplannen

- Terrain van zeer hoge archeologische waarden
- Terrain van hoge archeologische waarden

- Stads- of dorpskern met hoge archeologische verwachting

- Gemeentegrens
- Provinciegrens

37G	37H	38C
37G	37H	38C
43E	43F	44A



Te behouden door inpassing in ruimtelijke beleids- en inrichtingsplannen

- Terrein van zeer hoge archeologische waarde
- Terrein van hoge archeologische waarde

- Stads- of dorpskern met hoge archeologische verwachting

- Gemeentegrens
- Provinciegrens

37G	37G	37H
37G	37G	37H
43B	43E	43F

Projectbureau van de Stadsregio
"Mermidijs"
Postbus 21051
3001 AB ROTTERDAM

Postbus 19
9700 MA Groningen
Concourslaan 17
Telefoon (050) 521 91 11
Telefax (050) 521 19 99
Telex 53448
BTW-nummer NL007239348B01
Handelsregister Groningen 29700

Ons kenmerk: TN/G 96.179
Uw kenmerk :

Datum: 28 maart 1996
Doorkiesnr.: 050-5212036

Onderwerp: Startnotitie MER Midden-IJsselmonde

Geachte heer, mevrouw,

Via een publikatie in de Nederlandse Staatscourant zijn wij in het bezit gekomen van de concept-startnotitie M.E.R. Regionaal Structuurplan Midden-IJsselmonde.

In het betreffende gebied zijn leidingen van onze maatschappij gelegen. Het betreffen twee parallel gelegen hoofdgastransportleidingen in de diameters 36" en 30" alsmede een regionale gastransportleiding, ϕ 12". De ontwerpdrukken bedragen respectievelijk 66.2 en 39.2 bar.

Wij zijn voornemens in 1997 nog een leiding, ϕ 18", ontwerpdruk 80 bar te leggen van de locatie van de Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V. (NAM) aan de Kilweg naar het tracé van eerdergenoemde hoofdtransportleidingen.

Aansluiting op deze leidingen geschiedt door middel van een zgn. injectiestation. Het tracé gaat overwegend evenwijdig aan en op korte afstand tot Rijksweg 29.

Met betrekking tot het bovenstaande en de geprojecteerde locatie voor woningbouw, de reconstructie van het Vaanplein en de uitbreiding van Rijksweg 15 vindt reeds intensief overleg met onze maatschappij plaats.

Ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van bestaande gastransportleidingen van onze maatschappij willen wij u wijzen op de van toepassing zijnde toetsings- en veiligheidsafstanden, zoals die zijn neergelegd in de Richtlijn van het Ministerie van VROM, DGMH/B nr. 0104004, d.d. 26 november 1984 en de NEN 3650 "Eisen voor stalen transportleidingen".

Datum: 28 maart 1996
Ons kenmerk: TN/G 96.179
Blad : 2

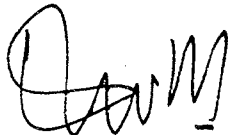
Wij gaan ervan uit dat bij de plan-ontwikkeling buisleidingen worden beschouwd als een transportmodaliteit die gelijkwaardig is aan het vervoer over de weg, via het spoor of per schip.

Indien toch blijkt, dat leidingen zouden moeten worden verlegd, dan zullen tegelijkertijd vervangende tracés ter beschikking moeten komen.

Wij zullen het dan ook op prijs stellen, indien door het bevoegd gezag bij de vaststelling van de richtlijnen voor het milieu-effectrapport bepalingen worden opgenomen, waardoor bij de keuze van de maatregelen de leidingen van onze maatschappij worden meegewogen.

In afwachting van uw berichten verblijven wij,

hoogachtend,



ing. W.J. Kolff

TRENITÉ VAN DOORNE

ADVOCATEN NOTARISSEN OCTROOIGEMACHTIGDEN

Amsterdam Rotterdam Den Haag Rijswijk Brussel Curaçao Tokio

AANTEKENEN MET ONTVANGSTBEVESTIGING

Aan het Projectburo
van de Stadsregio
Postbus 21051
3001 AB ROTTERDAM

Uw ref. "mer-midys"
Onze ref. 342/ab/342.0195

Rotterdam, 28 maart 1996
Doorkiesnummer 010 404 23 74

Mijne heren,

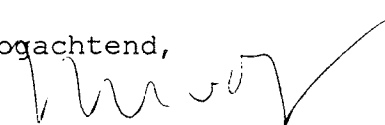
Terlouw/N.S.

Namens de besloten vennootschap Terlouw Recycling B.V., gevestigd aan de Charloisse Lagedijk 620-622 te Rotterdam reageer ik hierdoor op de met ingang van 1 maart tot met 29 maart 1996 ter inzage gelegde Startnotitie Milieu-effectrapportage Midden-IJsselmonde welke startnotitie bedoeld is als voorbereiding op het regionaal structuurplan.

Gezien de nauwe samenhang tussen het plangebied waarop de Startnotitie betrekking heeft en het bestemmingsplangebied aan de Charloisse Lagedijk te Rotterdam op ruimtelijk en infrastructuureel niveau wordt uitdrukkelijk uw aandacht gevraagd voor een deugdelijke afstemming van beide plangebieden op ruimtelijk en infrastructuureel gebied. Voorkomen moet worden dat het bedrijf van cliënte, hetwelk is gelegen in het plangebied Charloisse Lagedijk, door de ontwikkeling van de Vinex-locatie Midden-IJsselmonde geen deugdelijke ontsluiting heeft op de openbare weg/nutsvoorzieningen naast de thans bestaande ontsluiting op de Charloisse Lagedijk, door het achterblijven van en/of het niet uitvoeren van de Driemanssteeweg, en andere ontsluitingen ten behoeve van het structuurplan Midden-IJsselmonde.

Namens cliënte moge ik u verzoeken bij het opstellen van de richtlijnen voor de MER en de inhoud van het MER bovengenoemde zienswijze van cliënte te betrekken.

Hoogachtend,


J. Vijlbrief-Van der Schaft



Aan de Regioraad van de Stadsre-
gio Rotterdam
p/a Projectbureau
Postbus 21051
3001 AB ROTTERDAM

Ons kenmerk: 0368/HS/HK	Datum: 29 maart 1996
Uw kenmerk: -	Behandeld door: H. Smits
Betreft: Startnotitie MER	Bijlage(n) 1
Reg.strpl.Midden-IJsselmonde	

Geachte leden van de Regioraad,

Tot 30 maart 1996 bestaat de mogelijkheid te reageren op de startnotitie voor de te maken MER Realisering Bouwlocatie Midden-IJsselmonde. Naar aanleiding hiervan delen wij u, ook namens de Vereniging voor Natuur- en Landschapsbescherming Midden-IJsselmonde en Oude Maas "De Carnisse Grienden" het volgende mede.

Hoewel de MER gericht zal zijn op de realisering van de bouwlocatie, die vroeger de naam Smitshoek had, wordt ook gekeken naar de effecten of gewenste effecten voor het aansluitende open middengebied van IJsselmonde.

Wij willen onze opmerkingen beginnen met die over de bouwlocatie. Hiervoor zijn naast het Nul- of Referentie-alternatief vier alternatieven bedacht: het OV-alternatief, het Natuur-alternatief, het Meest-Milieuvriendelijk Alternatief en het Structuurvisie-alternatief.

Bij de meeste wordt gewag gemaakt van verlegging en verbreding van de Koedood. Aangezien wij om landschappelijke en cultuurhistorische redenen de voorkeur geven aan handhaving van de Koedood in de huidige stroombaan, geven wij om die reden reeds de voorkeur aan het alternatief dat dit aangeeft: het Natuur-alternatief.

Wat ons betreft wordt de noordoostoever gebruikt voor verbreding met een geleidelijk hoger wordende oever, zodat een interessante natuurontwikkelingszone ontstaat. Richting bebouwing kan die zone overgaan in recreatief park. Wij zijn het niet op voorhand eens met de stelling van blz. 23, de regels 7 en 8, dat bij die vormgeving de recreatieve gebruiksmogelijkheden beperkt zullen zijn. De natuurgerichte recreatie wordt daardoor immers gestimuleerd.



Zuidhollands Landschap

Wij zouden verder aandacht willen vragen voor de zuidwesttoever van de Koedood. Hiervoor zijn nog geen ideeën ontwikkeld. Wij vragen hierbij uw aandacht voor de daar aanwezige oude boerderijen, waaronder de kasteelboerderij Reestein bijzonder is. Kan van de zuidwesttoever, zo is onze vraag, wellicht een parkzone gemaakt worden met een landgoedachtige structuur?

Bedoelde zone wordt aan de zuidwestzijde begrensd door de Rotterdam-Rijnpijpleiding. In de startnotitie, op bladzijde 14, staat dat de pijpleidingstraat verplaatst moet worden, maar dat is onjuist. Een correctie is op zijn plaats.

Terecht wordt over het aansluitend open gebied opgemerkt dat dit een officieel stiltegebied is. Bij de uitwerking van de diverse alternatieven zal bekeken moeten worden of de grens van het stiltegebied onaangetaast kan blijven.

Het open middengebied is inderdaad in streek- en bestemmingsplan aangemerkt als ANL-gebied. De landschappelijke waarden zijn evident en verdienen bescherming. De huidige natuurwaarden zijn inderdaad beperkt. Dit komt door kwistig gebruik van chemische middelen door de land- en tuinbouw en het te intensieve gebruik van de percelen; uitgespaarde slootkanten zijn er een onbekend fenomeen. Wij pleiten dan ook voor bevordering van een aangepast slootkantenbeheer door de boeren. Aan de mogelijkheden hiervoor zou door verschillende instanties, liefst gecombineerd, aandacht moeten worden besteed.

Tenslotte hebben wij enige suggesties tot verbetering van de tekst verzameld in de bijlage.

Hoogachtend,
mede namens de Vereniging voor Natuur- en Landschapsbescherming Midden-IJsselmonde en Oude Maas "De Carnisse Grienden",

drs. D.F.T. van Hoffen
hoofd afdeling Overheidsbetrekkingen



Bijlage bij onze brief d.d. 29 maart 1996, nr. 0368/HS/HK betreffende startnotitie MER Regionaal structuurplan Midden-IJsselmonde.

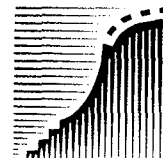
Bladzijgewijs commentaar. Bladzijde:

- 5: De nagestreefde inwonertallen en oppervlakten bedrijfsterrrein verschillen nogal per alternatief:
9600, 10.000, 11.400, 13.000, resp.
42 ha, 62 ha, 73 ha.
Wij zullen het op prijs stellen indien duidelijk wordt aangegeven welke cijfers bij welk alternatief horen.
- 9, middenin: Het studiegebied omgrenst slechts een deel van de Oude Maaszone, namelijk het deel bekend onder de naam Jan Gerritse Polder.
- 10: De verkaveling is slechts op het eerste gezicht onregelmatig, per polder is de verkaveling logisch. Boomgaarden liggen vooral in de nabijheid van Rhoon.
- 11: Na de vermelding van de terreinen van het Natuur- en Recreatieschap IJsselmonde svp aanvullen: ", het natuurreservaat Klein Profijt wordt beheerd door de Stichting Het Zuidhollands Landschap. Zoals hiervóór is opgemerkt, valt alleen de Jan Gerritse Polder binnen de grens van het plangebied. De westhelft is opgespoten terrein en verwilderd, de oosthelft is een bouwdok voor tunnelsegmenten."
- 13: Iets boven het midden: de zin na natuur- en recreatiegebieden svp aanvullen tot: De Jan Gerritse Polder bevat ten westen van de Heinenoordtunnel een bouwdok voor tunnelementen.
- 13: slot 3e alinea van onderen: niet water uit de Oude Maas wordt opgeslagen in de Waal, maar water uit de omliggende polders.
- 14: Zijn de geluidsgegevens over de Kortsluitroute al bekend? Zo ja, dan verwerken in het MER.
- 15, regel 7 van boven spreekt opeens van recreatielandschap Albrandswaard. Wat wordt daarmee bedoeld? Wordt misschien gewoon bedoeld de dorpsuitbreiding van Rhoon?



- 15, regel 10 van boven: In plaats van het natte stadsbos svp vermelden: De bossen die in het kader van de landinrichting IJsselmonde rond de Waal en de Devel geprojecteerd zijn en tezamen de tweede grote groene ruimte op het eiland IJsselmonde vormen,
- 16, regel 1 svp de woningbouwlocatie van Rhoon in ZO-richting omschrijven als "bescheiden".
- 21: Onze organisaties geven de voorkeur aan de Kilweg als grens voor de bouwlocatie.
- 23: Onduidelijk is waarom in het Natuur-alternatief de a.w.z.i. direct ten zuiden van de Kilweg moet komen.
- 25: Onze organisaties zijn voor het ontwikkelen van fietsverbindingen tussen de bouwlocatie en de stad Rotterdam, het dorp Barendrecht en het open middengebied.
- 27, regel 8 van onderen: Aan welke extra voorzieningen moet worden gedacht ter versterking van de Oude Maaszone als ecologische zone? Deze vraag klemmt te meer omdat slechts de Jan Gerritse Polder binnen de plangrens ligt.
- 27, slotregel: Misschien kan de Vereniging Carnisse Grienden u nog van dienst zijn met inventarisaties van de natuurwaarden.

Stadsregio Rotterdam
Projectbureau van de Stadsregio
Postbus 21051
3001 AB Rotterdam



landbouw, natuurbeheer en visserij

uw brief van
8 februari 1996

uw kenmerk
SR/96.240

ons kenmerk
dzw96529 jvd/en

datum
28 maart 1996

onderwerp
"mer-midijs"

doorkiesnummer
078-6395418

bijlagen
-

Naar aanleiding van de concept-startnotitie m.e.r. Regionaal structuurplan Midden-IJsselmonde stel ik voor ten behoeve van het opstellen van de richtlijnen voor de inhoud van het milieueffectrapport aandacht te besteden aan onderstaande onderwerpen. Ik heb voor dit advies gebruik gemaakt van de concept-startnotitie m.e.r. en de als bijlage toegevoegde structuurvisie Midden-IJsselmonde.

Toetsingscriteria.

In het MER zullen twee alternatieven worden onderzocht: het structuurvisie-alternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief. Voor een goede besluitvorming is het gewenst in de richtlijnen de criteria op te nemen waaraan de verschillende inrichtingsvarianten van de woningbouwlocaties worden getoetst. In de structuurvisie zijn toetsingscriteria geformuleerd die zijn ontleend aan de geformuleerde doelen en uitgangspunten bij de start van het planvormingsproces. Deze toetsingscriteria zijn als basis bruikbaar voor het opstellen van de richtlijnen. De criteria landschappelijke inpassing en recreatief gebruik zouden hier aan kunnen worden toegevoegd. Ik doel hier met name op de invulling van de De Koedood als overgangszone tussen de bebouwing en het open gebied.

Koedoodzone.

In de startnotitie en de structuurvisie wordt uitgebreid ingegaan op de landschappelijke kwaliteiten van het gebied. In de planvorming zijn de bestaande landschappelijke en structuurbepalende elementen zoveel mogelijk gehandhaafd en benut.

Desondanks is de huidige kreek de Koedood niet herkenbaar in de in de structuurvisie uitgewerkte alternatieven. Grofweg op de plaats van de Koedood is een betrekkelijk breed waterfront gesitueerd tussen de bebouwing en het open

Burg. de Raadsingel 69
Postbus 1167
3300 BD Dordrecht
Telefoon: 078-6395495
Fax: 078-6395499

gebied. Ik vind dit om drie redenen een ongelukkige invulling van de overgangszone.

- 1) Een breed waterfront is een vreemd element in de huidige landschappelijke structuur van het plangebied, waar dijken, watergangen, kreekrestanten en polders de identiteitsdragers zijn van het gebied.
- 2) Het voorgestelde waterfront bemoeilijkt de inpassing van de begrenzing van de bouwlocatie in de landschappelijke situatie.
- 3) Het voorgestelde waterfront heeft qua vormgeving geen relatie met de belijning van de Koedood.

Bovendien is in de structuurvisie weinig aandacht besteed aan het recreatief gebruik van de overgangszone.

Uitvoerbaarheid.

In de structuurvisie wordt de aanleg van de Koedood gekoppeld aan het landinrichtingsplan. Bij de uitgangspunten voor de grondexploitatie zijn de kosten voor de aanleg van de Koedoodzone niet meegenomen, terwijl deze wel is toegevoegd aan het exploitatiegebied van de woningbouwlocatie. Dit betekent dat ook de exploitatie van de Koedoodzone toe te rekenen is aan de exploitatie van de woningbouwlocatie. Iedere nieuwe woningbouwlocatie moet immers adequaat in het landschap worden ingepast, waarbij de inpassing wordt gefinancierd uit de exploitatie van de woningbouwlocatie.

De aanleg van de Koedoodzone is dus geen onderdeel van het landinrichtingsplan en wordt derhalve ook niet gefinancierd in het kader van landinrichting.

Ik hoop met deze aandachtspunten u van dienst te zijn geweest bij het opstellen van de richtlijnen voor de inhoud van het milieueffectrapport.

De Directeur Zuidwest,

ir. R.Woudstra

b.a.




**Kamer van Koophandel en
Fabrieken voor Rotterdam
en de Beneden-Maas**

POSTBUS 30025
3001 DA ROTTERDAM
GIRO NR. 68940
VSB BANK
REK.NR. 81.94.80.118

96.540
BEURSPLEIN 37
3011 AA ROTTERDAM
TELEFOON 010-405 77 77
FAX 010-414 57 54

Aan het projectbureau Midden-IJsselmonde
van de Stadsregio Rotterdam
Postbus 21051
3001 AB ROTTERDAM

UW KENMERK

SR/96.240

ONS KENMERK

CRO 283/S1686 PP

DOORKIES NR.

010 - 405.7609

Rotterdam, 29 maart 1996

Betreft: Startnotitie milieu-effectrapportage Midden-IJsselmonde

Geachte mevrouw, mijnheer,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de Startnotitie milieu-effectrapportage Midden-IJsselmonde. Graag maken wij van de geboden gelegenheid gebruik op deze startnotitie te reageren.

Als eerste verwijzen wij in deze naar onze reactie van 3 oktober 1996 op de startnotitie milieu-effectrapportage Noordrand 2 en 3 en de kadernota milieu-effectrapportage Vinexlokatie Rotterdam. In deze reactie vroegen wij uw aandacht voor de beoordeling van de verschillende varianten vanuit economisch oogpunt. Ook in deze inrichtings-m.e.r. is in een dergelijke beoordeling onvoldoende voorzien. In voornoemde reactie merkten wij onder meer het volgende op.

"In onze inspraakreactie van 27 november 1989 op de startnotitie milieu-effectrapportage voor het Integraal Plan Noordrand hebben wij aangegeven dat het economische facet van grootschalige ontwikkelingen, ook die zoals thans voorzien op de uitleglokatie, in een op zichzelf staande effectrapportage moet worden onderzocht. De uitkomsten van een m.e.r., ook in het geval dat deze zich richt op de inrichting van een plangebied zoals in het geval van Noordrand 2 en 3 en waarbij een aantal randvoorwaarden zoals het aantal te bouwen woningen hard is, moeten worden afgewogen tegen andere belangen. Voor een juiste belangenafweging dienen de verschillende inrichtingsvarianten derhalve niet alleen vanuit milieu-oogpunt te worden beoordeeld maar ook vanuit economisch oogpunt.

Desgevraagd bleek in een economische effectrapportage niet te zijn voorzien. Een belangenafweging zal slechts plaatsvinden in het kader van het opstellen van het regionaal structuurplan.

De beoordeling van verschillende opties op de economische effecten is daarin naar ons oordeel onvoldoende duidelijk. Daarnaast ontbreekt een economisch kader waaraan varianten kunnen worden getoetst."

⇒





Wij vroegen u aan te geven hoe de verschillende varianten op hun economische effecten zullen worden getoetst en welke economische uitgangspunten en randvoorwaarden daarbij worden gehanteerd.

Tot op heden mochten wij hierop geen reactie ontvangen.

In uw plannen is in de aanleg van nieuwe, en het verbeteren van bestaande openbaar vervoersverbindingen ter ontsluiting van de plangebieden voorzien. Ten aanzien van de verschillende opties willen wij wijzen op het belang van 'voorinvesteringen' in hoogwaardige openbaar vervoersverbindingen.

Door vanaf het begin in deze voorzieningen te investeren en een volwaardig vervoersalternatief aan te bieden is het mogelijk het niet-noodzakelijke autoverkeer van en naar de nieuwe woonlocaties blijvend terug te dringen.

In de Startnotitie milieu-effectrapportage Midden-IJsselmonde is in de Structuurvisievariant de hoofdontsluiting van Midden-IJsselmonde voorzien in de hinderzones van de A15 en A29. Tevens zou deze hoofdontsluiting om de woningbouwlocatie heen moeten lopen.

Wij kunnen ons vinden in dit voorstel mits de ontsluiting op een adequate wijze wordt afgewikkeld. Dit lijkt in de voorgestelde variant niet het geval. Een verbinding over de A15 die via het bedrijventerrein Charloisse Poort aantakt op de Groene Kruisweg achten wij ongewenst.

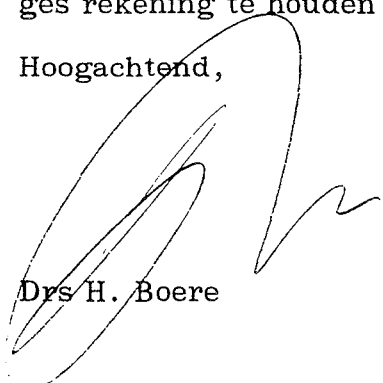
Derhalve pleiten wij voor onderzoek naar een alternatieve ontsluiting geheel gelegen ten zuiden van de A15 waarbij ter plaatse op de Groene Kruisweg wordt aangesloten.

In de afgelopen periode is in verschillende publicaties gewezen op het tekort aan bedrijfsterrein in de regio Rotterdam. Het tekort aan bedrijfsterrein vormt een bedreiging voor de economische ontwikkeling en werkgelegenheidsontwikkeling van de regio Rotterdam. Bovendien door wel woningen te bouwen maar onvoldoende werkgelegenheidslocaties te ontwikkelen vergroot u de mobiliteitsproblematiek. Wonen en werken dienen in evenwicht met elkaar te zijn.

In de Kadernota milieu-effectrapportage Vinexlocaties Rotterdam wijst u terecht op het feit dat op de grote uitleglocaties een aanzienlijk deel van de benodigde B- en C-terreinen moet worden aangelegd. Wij gaan er dan ook van uit dat de mogelijkheid die deze locaties bieden, waaronder de lokatie Midden-IJsselmonde, maximaal zal worden benut.

Wij verzoeken u bij het opstellen van de richtlijnen voor de milieu-effectrapportages rekening te houden met onze opmerkingen.

Hoogachtend,



Dr. H. Boere

- Basisvoorzieningen 'plain old telephony Services'.
- Toegevoegde waarde-diensten (zoals ISDN) t.b.v. internet, thuiswerken en ontspanning.
- Plaatsing c.q. locatie van de noodzakelijke faciliteiten.

Ons inziens leidt een integrale benadering in deze tot een aantrekkelijk totaal pakket van voorzieningen voor zowel wonen als werken en tot een optimale inzet van financiële middelen.

Over deze punten willen wij graag nader overleg met u plegen, om de mogelijkheden te onderzoeken om gezamenlijk invulling te geven aan de communicatie en informatie aspecten in het integraal structuurplan.

Voor nader contact is de heer ing. M. Sonneveld (tel. 010 457 3043) beschikbaar.

Hoogachtend,



Ir. H.M. Meijssen
PTT Telecom BV



Het Dagelijks Bestuur
van de Stadsregio Rotterdam

t.a.v. Projectbureau van de
Stadsregio Rotterdam
Postbus 21051
3001 AB Rotterdam

Provinciale Planologische Commissie

- gemeentelijke plannen
- (boven)-regionale plannen
- landelijk gebied
-

Afdeling : PPC-secretariaat
Doorkiesnr.: 070 4417476
Faxnummer : 070 4417836
Onderwerp : Startnotitie m.e.r.
Midden-IJsselmonde

Ons kenmerk: BOE/PPC 96.126
Uw kenmerk : mer-midijs
d.d. 8 feb. 1996

Bijlagen:

's-Gravenhage,
VERZONDEN OP: 29 MAART 1996

Geachte Regioraad,

Onze commissie besprak bovengenoemd startnotitie in de vergadering van 28 maart 1996.

Hierbij berichten wij u onze opmerkingen.

1. INLEIDING

In algemene zin is met instemming kennisgenomen van de startnotitie voor de m.e.r.-procedure voor de woningbouwlocatie Midden-IJsselmonde. Voor de beoordeling van de startnotitie hebben wij de als bijlage bij de startnotitie gevoegde structuurvisie als uitgangspunt genomen. Wij gaan er van uit dat de structuurvisie de voorgenomen activiteit weergeeft, die mede onder invloed van de m.e.r. verwerkt wordt tot een ontwerp structuurplan. Bij de beoordeling van de startnotitie zijn wij er voorts van uitgegaan dat de Kadernota MER integraal onderdeel uitmaakt van de startnotitie en de basis vormt voor de inhoud van het MER voor de afzonderlijke locaties. In de Kadernota zijn voor de verschillende VINEX-locaties aandachtspunten en enkele projectvoorstellen voor nadere studie (energiebehoefte en voorziening; integraal waterbeheer) geformuleerd; wij gaan ervan uit dat deze aandachtspunten en voorstellen direct vertaald zullen worden in de richtlijnen.

2. BESLUITVORMINGSKADER

In de startnotitie is het besluitvormingstraject aangegeven en uitgewerkt met betrekking tot de te volgen stappen en de daarbij behorende rol van het bevoegd gezag. Wij vragen uw nadere aandacht voor deze procedure in het licht van de bestuurlijke ontwikkelingen.

Voor de locatie Midden-IJsselmonde zijn in het in januari 1996 vastgestelde streekplan Rijnmond specifieke uitwerkingsregels opgenomen. De opgenomen uitgangspunten en randvoorwaarden voor de uitwerking zijn voor het MER en het op te stellen regionale structuurplan Midden-IJsselmonde richtinggevend. In de richtlijnen voor het MER dient derhalve een duidelijk relatie gelegd te worden naar de uitwerkingsregels uit het streekplan. Met betrekking tot de omschrijving van de voorgenomen activiteit kan in dit kader genoemd worden dat ook de ontwikkeling van een locatie voor een Afvalwaterzuiveringsinstallatie hiervan onderdeel moet uitmaken.

3. RELATIE BEDRIJFSTERREINEN EN GEVOELIGE FUNCTIES

In zijn algemeenheid kunnen wij instemmen met de globale inrichting van het plangebied, zoals aangegeven in de structuurvisie, waarbij niet-milieugevoelige bestemmingen zoveel mogelijk langs en in de nabijheid van de rijkswegen A15 en A29 geprojecteerd zijn.

Uit de structuurvisie wordt onvoldoende duidelijk hoe de bedrijvigheid zich verhoudt tot de gevoelige functies. In de richtlijnen dient aan dit aspect aandacht te worden besteed, m.n. de situering van eventuele milieuhinderlijke bedrijven in het gebied in relatie tot de milieugevoelige (woon)functies en de mogelijkheden om eventuele milieubelasting te voorkomen of te beperken (bijv. door interne zonering).

Het afscherpende effect t.a.v. geluid en ext. veiligheid van de functies groen en bedrijvigheid dienen met elkaar te worden vergeleken. Aan de hand van deze vergelijking dient bezien te worden van welke twee functies de beste afscherming mag worden verwacht langs enerzijds de A15 met Betuweroute en anderzijds de A 29.

Ten aanzien van bestaande bedrijfsactiviteiten zal aangegeven moeten worden of deze activiteiten gehandhaafd worden en op welke deze worden ingepast in de inrichting van de bouwlocatie. In dit kader kunnen genoemd worden:

- de thans in de lintbebouwing aanwezige bedrijfsactiviteiten;
- de NAM-locatie;
- het bouwdok in de Jan Gerritsenpolder. Ten aanzien van het bouwdok dient duidelijkheid gegeven te worden gedurende welke termijn het bouwdok in de Jan Gerritsenpolder als bouwdok operationeel zal zijn. Als hierover geen zekerheid kan worden gegeven dient voor de inpassing uitgegaan te worden van handhaving van het bouwdok met zijn huidige milieubelasting.

4. AFVALWATERZUIVERINGSINSTALLATIE (A.W.Z.I.)

In de uitwerkingsregels in het in januari 1996 vastgestelde streekplan Rijnmond is aangegeven dat "ten behoeve van de woningbouwlocatie moet worden voorzien in een AWZI (afvalwaterzuiveringsinstallatie) binnen de verstedelijkingslocatie".

In het structuurplan moet derhalve worden aangegeven waar de rioolwaterzuivering zal worden gerealiseerd. In het MER zal dit onderwerp met betrekking tot locatiekeuze en milieu-effecten uitgewerkt moeten worden.

Voor de locatiebepaling van de AWZI is het noodzakelijk in het MER in te gaan op de benodigde capaciteit, de mogelijkheden van de tracering en effecten van de aan- en afvoerleidingen en het daaruit af te leiden direct ruimtebeslag en een bijbehorende hinderzone rond deze inrichting. Voorts dient ten aanzien van de locatiekeuze rekening te worden gehouden met de volgende passage uit het streekplan Rijnmond: " Uitgangspunt voor de

locatiebepaling zal zijn dat een awzi moet worden gezien als bedrijvigheid, die in onze ogen thuishoort op een bestaand of nieuw te ontwikkelen daartoe geëigend bedrijventerrein."

5. GELUIDHINDER

Ten aanzien van wegverkeerslawaai is in de structuurvisie gewerkt met globale berekeningen. In het MER zal dit aspect verder moeten worden uitgewerkt. Daarbij dient ingegaan te worden op de geluidsproductie van de belangrijke wegen nu en in de toekomst, waarbij rekening wordt gehouden met de aanpassing van de A 15.

Aandacht is nodig voor de verkeersbelasting van de wegen (bestaand en nieuw) binnen het plangebied. Een punt van aandacht dient ook te zijn de verkeersbelasting van de "wijkontsluitingsweg". In het bijzonder moet worden aangegeven, hoe voorkomen wordt, dat deze weg een ongewenste kortsluitroute tussen A15 en A29 gaat worden.

In de structuurvisie worden voorzieningen (m.n. bedrijfsterreinen) tussen de rijkswegen en de gevoelige bebouwing gesitueerd (zie ook hierboven). Duidelijk dient te worden hoe de vormgeving van deze voorzieningen bij kan dragen aan een beperking van de geluidbelasting met betrekking tot de geluidgevoelige functies.

Ten aanzien van het milieubeschermingsgebied voor stilte ten zuidwesten van Rhoon zal moeten worden aangegeven wat de gevolgen zijn van de voorgenomen activiteit. Ook zal aangegeven moeten worden wat de eventuele maatregelen zullen zijn voor instandhouding van het betreffende stiltegebied.

Met betrekking tot industrielawaai dient aangegeven te worden wat de gevolgen zullen zijn van de bedrijfsactiviteiten in het Eem-Waalhavengebied.

Ten aanzien van de Betuweroute zal moeten worden aangegeven wat de geluidbelasting van het plangebied is en op welke wijze maatregelen genomen zullen worden. Hierbij dient het OTB als uitgangspunt genomen te worden.

6. BODEMKWALITEIT

In de startnotitie MER is op blz. 14 aangegeven dat op basis van een historisch en oriënterend onderzoek in de jaren 1992 en 1993 de bekende en mogelijke bodemverontreinigingslocaties in beeld gebracht zijn. Op grond daarvan zijn de saneringskosten voor de verdachte locaties geraamd op basis van de Interimwet Bodemsanering. In het MER zal die inventarisatie en bodemkwaliteitaspekten bezien moeten worden in het licht van de thans van toepassing zijnde norm- en regelgeving in het kader van de Wet Bodembescherming. De eventuele gevolgen van de bodemkwaliteitssituatie voor de inrichting van het plangebied en daaruit voortvloeiende maatregelen zullen in het MER uitgewerkt moeten worden.

7. EXTERNE VEILIGHEID

In de structuurvisie zijn in zijn algemeenheid alle veiligheidsaspecten aan de orde gekomen. Wij gaan ervan uit dat in het MER deze aspecten ook in de beschouwing betrokken zullen worden. Aanvullend daarop vragen wij met name aandacht voor het volgende.

Ten aanzien van de in de structuurvisie voorgenomen verplaatsing van thans in het plangebied aanwezige aardgasleidingen zal in het MER aangegeven

moeten worden wat de consequenties van zijn van een mogelijke nieuwe situering, ook voor de situatie op de langere termijn. De aanwezigheid van twee in het plangebied gelegen LPG-stations en de eventuele consequenties hiervan zullen in beeld gebracht moeten worden. (zie in dit verband ook de opmerking bij relatie bedrijfsterreinen en gevoelige functies)

8. LUCHTKWALITEIT

Met betrekking tot het aspect luchtkwaliteit zal met name de invloed van het autoverkeer op A15, A29 en lokale ontsluitingswegen in beeld gebracht moeten worden. Daarbij zal aangegeven moeten worden wat de gevolgen zijn en de eventuele te nemen maatregelen met betrekking tot de inrichting van de bouwlocatie.

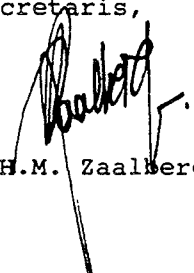
9. WATER

Met het in de Kadernota opgenomen projectvoorstel "Waterstudie voor Midden-IJsselmonde" kan volledig worden ingestemd en wij gaan ervan uit dat dit voorstel zijn doorwerking vindt in de richtlijnen. Aanvullend daarop kan nog opgemerkt worden dat bij het gebruik van de bodem gestreefd moet worden naar een zodanige inrichting dat de opnamecapaciteit van de bodem (bufferfunctie) zo groot mogelijk wordt of blijft. Deze benadering impliceert een minimaal gebruik van harde oppervlakken, minimaal gebruik van drainage, vergroting capaciteit van watergangen (zeer flauwe taluds), optimaliseren verbeterd gescheiden rioleringsystemen, sterk beperken van de overstortfrequentie en retourneren van vaste bestanddelen.

10. TENSLOTTE

Bij de onderscheiden alternatieven worden steeds voor de verdere uitwerking gemiddelde woningdichtheden gehanteerd. Het is wellicht zinvol bij de uitwerking van het MMA na te gaan op welke wijze een nadere differentiëring c.g. verhoging van de woningdichtheden nabij haltes van openbaar vervoer kan leiden tot een optimalisering van de alternatieven.

Hoogachtend,
namens de PPC,
de secretaris,


drs. H.M. Zaalberg

Barendrecht, 28 maart 1996

Aan de Regioraad Stadsregio Rotterdam
Projectenbureau van de Stadsregio
t.a.v. Dhr. Ir.E. Hoeflaak
Postbus 21051
3001AB Rotterdam

Fax 010 - 489 6231

Betreft: Richtlijnen m.b.t. de inhoud van het MER "Midden IJsselmonde"

Geachte heer Hoeflaak,

Graag maakt de "Bewonersvereniging Smitshoek Zuid en dijken" gebruik van de mogelijkheid om mee te denken in de richtlijnen die gehanteerd gaan worden bij het opstellen van het MER voor de VINEX lokatie Midden IJsselmonde.

In hoofdlijnen richt onze reactie zich op de volgende punten:

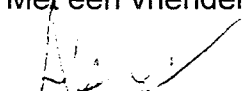
- de ontsluiting naar Albrandswaard en het verkeer in het ANL gebied
- de hinderaspecten van verkeer in het algemeen en het sluipverkeer in bijzonder
- het "auto-luwe" karakter van de reeds bestaande verbindingen met Rotterdam
- de metro-variant voor het rail-HOV naar Rotterdam
- de ligging van de ontsluitingsroute in de verschillende varianten
- energie-opwekking en afvalwaterbehandeling
- de groenstructuur en de "meest milieuvriendelijke variant"

Een reactie in detail treft u aan in de bijlage "B.S.Z. - reactie richtlijnen MER".

In de pers en andere stukken die de Stadsregio en de gemeenteraad van Barendrecht produceren wordt vooralsnog uitgegaan van de SVA variant die in de Structuurvisie Midden IJsselmonde is neergelegd. Dit heeft tot gevolg dat bijvoorbeeld de "meest milieuvriendelijke variant" weinig bekendheid heeft en verder lijkt het erop alsof de verantwoordelijke bestuurders deze variant niet serieus nemen.

Wij hopen met onze reactie mee te werken aan een kwalitatief hoogwaardig MER, dat niet voort zal bouwen op de reeds heersende aanname dat de SVA variant de beste is, doch kritisch en nauwgezet de voors en tegens wegend de basis zal aanreiken voor een variant die meer rekening houdt met milieu- en mobiliteitsaspecten en vergaand behoud van de oude kern Smitshoek en de dijkbebouwing.

Met een vriendelijke groet,


A.H. van der Leer
Secretaris

Ontsluiting naar Albrandswaard en het verkeer in het ANL gebied

Zoals de plannen er nu voorliggen wordt geen rekening gehouden met een adequate ontsluiting van de bouwlocatie "Midden IJsselmonde" naar de huidige woonkern van de gemeente Albrandswaard. Voor het fietsverkeer wordt de bestaande dijkinfrastructuur gehandhaafd, waardoor deze dijken een "autoluw" karakter moeten hebben.

In de huidige praktijk worden deze smalle dijken reeds druk bereden door autoverkeer, met name in de spijstijden. Fietsverkeer is door de beperkte rijwegbreedte op de smalle dijken niet veilig te combineren met snelverkeer. Tegen het gevaarlijke en hinderlijke sluipverkeer is reeds een actiegroep opgericht, hetgeen voldoende bewijst dat het hier een echt probleem betreft. Ook in de toekomst zal, met de toeritdoseringsplannen voor de snelwegen van de ruit van Rotterdam, dit sluipverkeer zich een weg blijven zoeken door het open gebied van Rhoon (ANL gebied en stiltegebied).

Los van dit sluipverkeer zal ook een verkeersstroom op gang komen tussen de VINEX-nieuwbouwwijk op Albrandswaards grondgebied en de huidige woonkern. De inwoners van Albrandswaard zullen nl. voor een aantal voorzieningen, waaronder het gemeentehuis, aangewezen zijn op de huidige woonkern. Gezien de omvang van de nieuwbouwwijk in relatie tot de huidige omvang van de bebouwing in Albrandswaard zal een aanzienlijk deel van de Albrandswaardse bevolking in de toekomst gebruik moeten maken van de dijkinfrastructuur in het ANL gebied.

In MER termen zal dus duidelijk rekening gehouden moeten worden met bovengenoemde verkeersstromen en de milieu effecten daarvan, zeker gegeven het feit dat het open gebied tussen Rhoon en Smitshoek een speciaal karakter krijgt (cq. heeft).

Verder kan in dit kader ook de hoofdontsluitingsroute naar de zuidkant van de Groene Kruisweg gezien worden als een ontsluiting naar de huidige kern van Albrandswaard toe, ter vermindering van de verkeersdruk op de dijken naar Rhoon.

Hinderaspecten van (sluip)verkeer

Naast het hierboven reeds genoemde sluipverkeer is in de spijstijden een forse verkeersstroom door Smitshoek en over de dijken (Charloisse lagedijk, Voordijk en Middeldijk) aanwezig van verkeersdeelnemers die niet in het betreffende gebied moeten zijn, maar doorrijden naar gebieden ten Zuiden en Oosten van Midden IJsselmonde.

Het MER zal dan ook, naast de hinderaspecten van het (forenzen)verkeer op A15 en A29 duidelijk rekening moeten houden met de hinderaspecten van het sluipverkeer.

De voorgenomen toeritdoseringsplannen voor de ruit van Rotterdam en de aanwezigheid op termijn van een VINEX-lokatie ontsluitingsroute gekoppeld aan een rondweg om Barendrecht biedt nl. een "ideale" sluiproute naar bijvoorbeeld Ridderkerk en via Ridderkerks grondgebied naar de A15 en A16.

Het "auto-luwe" karakter van de reeds bestaande verbindingen met Rotterdam

In de "Concept-Startnotitie m.e.r. Regionaal structuurplan Midden-IJsselmonde" wordt uitgegaan van autoluwe verbindingen via de Heulweg en Vrijenburgweg naar Rotterdam. De keuze voor HOV verbindingen in dezelfde richting geeft al aan dat kennelijk een grote verkeersstroom naar en van Rotterdam Zuid en Centrum te verwachten is. Voor autoverkeer is echter in de huidige plannen een behoorlijke omweg gecreëerd via de Groene Kruisweg, waarop diverse kruispunten met verkeerslichten het "rijgenot" belemmeren.

Als door de reiziger dus niet in voldoende mate de keus voor het HOV gemaakt wordt, zullen de "autoluwe" verbindingen heel wat meer autoverkeer te verwerken krijgen dan nu voorzien wordt. Gezien de nu reeds grote aantallen auto's bij de winkelcentra in Rotterdam Zuid, ondanks de goede metro- en tramverbindingen, blijkt de keus voor de auto nog altijd een aantrekkelijke. Een verklaring kan liggen in de grootschaligheid van de betreffende winkelvoorzieningen die niet gericht zijn op de dagelijkse boodschappen maar op de "grotere aankopen", die nu eenmaal makkelijker in een auto te vervoeren zijn. Ook de volumineuze detailhandel aan de rand van Rotterdam (IJsselmonde), een typische "autotrekker", is voor de toekomstige bewoners die niet in de directe nabijheid van de A29 oprit wonen goed bereikbaar via de Voordijk en Barendrecht (rondweg) of Vrijenburgweg of Heulweg.

Het MER dient dan ook op deze "autoluwe" punten helderheid te bieden over de te verwachten hinderaspecten van de bovengenoemde verkeersstromen. Daarnaast verdient ook het ongevalsrisico voor fietsers in combinatie met snelverkeer op deze punten aandacht.

Metro-variant voor het rail-HOV naar Rotterdam

In het "openbaar vervoer alternatief" wordt uitgegaan van een metro-variant voor de rail-HOV verbinding. Gezien de verwachting dat op langere termijn deze verbinding ook de woningbouwlocaties in de Hoeksche Waard¹ zal moeten verbinden met Rotterdam ligt een ondergrondse aanleg voor de hand (ondertunneling Oude Maas doortrekken).

Een ondergrondse aanleg heeft verder als voordeel dat i.t.t. de tramplus variant geen noodzakelijke rechtlijnige doorsnijding van de woonbebouwing gerealiseerd hoeft te worden en een hogere bebouwingsdichtheid mogelijk is (bouw boven op de metrotunnel). Een lange rechte doorsnijding met aan weerszijden hogere bebouwing heeft met name voor fietsers en voetgangers het nadeel dat een soort "trekgat" ontstaat waarin weer en vooral wind vrij spel hebben. De keuze voor de fiets als vervoermiddel wordt daardoor negatief beïnvloed.

¹ stedelijk gebied agenda 5^e nota

Een ander "weer en wind" thema hierbij is het comfort van een goed overdekte wachtruimte in een ondergronds metrostation die altijd beter is dan een wachtruimte op een tramhalte bovengronds. Een metro HOV is daardoor comfortabeler dan een tram HOV en zal naar verwachting dus meer reizigers weten te binden. Nog een voordeel van ondergrondse aanleg is de directe toepasbaarheid van een railverbinding, onafhankelijk van het tijdstip van ingebruikname van de betuweroute. Met boortechnieken, die bij de 2^e Heinenoordtunnel beproefd worden, is nl. een ondergrondse kruising te realiseren. Een dergelijke ondergrondse kruising kan ook het behoud van woningen op de dijken betekenen.

In Nederland worden ondergrondse vervoersvarianten veelal om budgettaire redenen niet in overweging genomen en ook in de VINEX lokatie Midden IJsselmonde dreigt dit gevaar, door de gescheiden verantwoordelijkheden voor aanleg van wegen en riolering e.d. en de aanleg van de rail-HOV en energievoorzieningen. Het combineren van de ondergrondse bouwput voor een metro met de aanleg van andere ondergrondse hoofdinfrastructuren (watertoevoer, afvalwaterafvoer, regenwaterafvoer, stadsverwarming) kan echter financieel aanmerkelijke voordelen bieden. Een integrale aanpak is dan echter wel noodzakelijk.

Het MER zal daarom rekening moeten houden met een ondergrondse aanleg van een metro-variant, waarmee essentiële voorzieningen voor een verantwoord en efficiënt waterbeheer en energiebeheer gecombineerd kunnen worden.

Ligging van de ontsluitingsroute in de verschillende varianten

De hoofdontsluitingsroute is in alle varianten getekend aan de zuidkant van de A15 in de hinderzone, uitgaande van een maximale bundeling van de diverse hinderbronnen (A15, betuweroute en ontsluitingsroute). De ontsluitingsroute buigt af naar de A15 hoofdontsluiting of Zuiderparkweg en kruist daarbij de A15. In de SVA variant is daarvoor een omvangrijke brug geprojecteerd schuin over de parkeerplaats langs de A15, de 2 x 3 banen A15 zelf en de betuwe-kortsluitroute. De kosten van deze brug liggen nu al ruim boven de fl. 20 miljoen en met een A15 verbreding in het verschiet zal deze brug nog duurder uitvallen.

Een alternatief hiervoor is de aanleg van de ontsluitingsroute vanuit de zuidelijke A15 hinderzone, via het (vergroete en iets gedraaide) Heulweg viaduct en daarna gebundeld met de betuweroute op Rotterdams grondgebied. De gekozen aanleg van de betuweroute op een betonbrug maakt een onderdoorgang voor de ontsluitingsroute onder de betuweroute door mogelijk, waardoor ook de Groene Kruisweg-noord bereikt kan worden.

Bijkomende voordelen van deze variant zijn, naast de lagere kosten door het niet aanleggen van een brug over de A15, o.a. een lagere geluidsbelasting van de begraafplaats en het behoud van de huidige woonbebouwing op Smitshoek Zuid en sportvelden langs de Charloisse lagedijk.

Voor het MER betekent dit extra aandacht voor geluidhinderaspecten, zowel bij de begraafplaats als de woonbebouwing en het groene gebied ten zuiden van de A15 op Albrandswaards grondgebied.

Energie-opwekking en afvalwaterbehandeling

De aanleg van een geheel nieuwe woonwijk met alle voorzieningen biedt ruimte aan het realiseren van combinaties die elders niet toepasbaar zijn door een heersende status quo. De aanleg van een a.w.z.i. is reeds voorzien en op de energievoorziening wordt nog gestudeerd.

In het MER zou aandacht gegeven kunnen worden aan de combinatie van een a.w.z.i. met een warmtekracht centrale (WKK koppeling) die zowel de a.w.z.i. van de nodige energie voorziet als de woonwijk en metrolijn. Verder zou de energiecentrale een rol kunnen spelen in het verwerkingsproces van het afvalslib (droging en verbranding).

Groenstructuur en de "meest milieuvriendelijke variant"

Gegeven alle punten die hierboven reeds aan de orde zijn geweest kan ook een voorzet gegeven worden voor een alternatieve "meest milieuvriendelijke variant". Enkele hoofdpunten hiervoor zijn:

- realisatie van het "Pendrechtse bos"
- HOV-rail verbinding als ondergrondse metro uitgevoerd
- verdere verdichting van de woonbebouwing rondom en op de metrotunnel
- fijnmazig fietsnetwerk met betere bescherming tegen weer en wind
- goede ontsluiting naar Albrandswaard voor autoverkeer, niet door het ANL gebied
- hoofdontsluiting via Heulwegviaduct en verder met betuweroute gebundeld

G.W. Burgerplein 5
3021 AS Rotterdam
telefoon 010 - 476 53 55
fax 477 55 62
postbank 5187519

Projectbureau Stadsregio Rotterdam
Postbus 21051
3002 AB Rotterdam

referentie **RO 96.46/018**
uw referentie **SR/96.240**
onderwerp **mer-midj's**
behandeld door **mw. drs. G. Offerhaus**
datum **28 maart 1996**

Mevrouw, mijne heren,

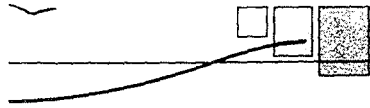
Bij deze reageert de Zuid-Hollandse Milieufederatie op de Concept-Startnotitie m.e.r. regionaal structuurplan Midden-IJsselmonde.

De kern van onze reactie is dat bebouwing van de lokatie Midden-IJsselmonde verschillend voor het milieu zeer ongewenste effecten tot gevolg heeft. Met name het feit dat de lokatie voor langere tijd verstoken zal blijven van hoogwaardig openbaar vervoer en te ver van de stad ligt om te worden aangesloten op stadsverwarming, maakt Midden-IJsselmonde in principe geen optimale woningbouwlokatie. Bovendien zet de milieufederatie grote vraagtekens bij de wenselijkheid van een geplande dichtheid van 36,5 woningequivalenten per hectare. Midden-IJsselmonde ligt vlakbij Rotterdam. Zo dicht bij een dergelijk belangrijk knooppunt van functies moet grond optimaal worden gebruikt. Ruimte is schaars in de Randstad. Bovendien heeft de geplande lage bebouwingsdichtheid gevolgen voor de mogelijkheden om rendabel openbaar vervoer te verwezenlijken. Ten slotte valt het op dat nergens in de startnotitie sprake is van de mogelijke stankhinder die de geplande AWZI tot gevolg kan hebben voor de lokatie. Het nagestreefde hoogwaardige leefmilieu zou wel eens ernstig belemmerd kunnen worden, als met de mogelijkheid van stank van de AWZI niet ter dege rekening wordt gehouden bij de verschillende mogelijke inrichtingsvarianten van de lokatie.

Uitgaande van deze situatie is de Zuidhollandse Milieufederatie van mening dat milieumaatregelen, en zo veel mogelijk opties om milieuschade te minimaliseren, bij de inrichting van het gebied absoluut noodzakelijk zijn.

Daarom acht de Milieufederatie het van groot belang dat bij alle verschillende te onderzoeken inrichtingsvarianten op de volgende aspecten wordt ingegaan.

- De kwaliteit van het openbaar vervoer (tram+ of metro) en het moment dat deze operationeel kunnen zijn (ontwikkeling Betuwelijn, draagvlak: aantal inwoners/potentiële gebruikers




op de lokatie).

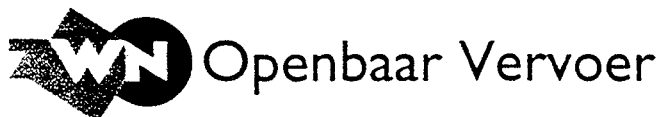
- De rentabiliteit van de verschillende HOV-verbindingen richting Rotterdam en Barendrecht, gerelateerd aan verschillende bebouwingsdichtheden in Midden-IJsselmonde
- Mobiliteitsontwikkelingen tussen Midden-IJsselmonde en de mogelijke ontwikkeling van bedrijventerreinen in de Hoekse Waard: verwachte soort mobiliteit en mogelijkheden voor openbaar vervoer tussen beide lokaties.
- De mogelijkheden om (in de toekomst) Midden-IJsselmonde verder te verdichten.
- De mogelijkheden om (in de toekomst) de bouwlokatie aan te passen aan een anders samengestelde bevolking (bv. vergrijzing waardoor voorzieningen dicht bij huis mogelijk moeten zijn, verstopping van de autowegen in en rond Rotterdam waardoor mogelijkheden voor de aanleg van meer HOV belangrijk is).
- Mogelijkheden voor meer langzaam verkeerroutes richting Rotterdam, Barendrecht, Rhoon en Oud-Beijerland (mobiliteit die samenhangt met o.a. werk en recreatie)
- Het aantal mogelijk door stank gehinderde woningen als gevolg van de geplande afvalwaterzuiveringsinstallatie in de Jan Gerritsepolder.
- De mogelijkheden om de lokatie zodanig in te richten dat optimaal gebruik wordt gemaakt van gebiedseigen water.
- De consequenties van de verschillende mogelijke tracés van de Betuwelijn voor zowel de mogelijkheden van openbaar vervoerslijnen als voor langzaam verkeerroutes en voor het aantal geluidgehinderde woningen.

Graag worden wij op de hoogte gehouden van het gevolg van de ontwikkelingen van de richtlijnen voor het MER.

Hoogachtend,



drs. N.A. van Brussel
directeur



"mer-midijs"

Projectbureau Stadsregio Rotterdam
Postbus 21051
3001 AB ROTTERDAM

Onderwerp reactie op ter inzagelegging MER Vinex/Midden-IJsselmonde
Uw referentie SR/96.242
Onze referentie 795/319/Ko/EK
Datum 27 maart 1996
Behandeld door A.T. Konijnendijk
Doorkiesnummer 010-4106132

Geachte heer/mevrouw,

Medio februari ontvingen wij van u twee nota's, te weten: Kadernota milieueffectrapportage Vinexlokaties Rotterdam en Concept-Startnotitie m.e.r. Regionaal Structuurplan Midden-IJsselmonde.

Met beide documenten geeft de Stadsregio er blijk van de benodigde woningen in de regio goed en verantwoord te willen bouwen. Onze waardering daarvoor. Wij hebben beide documenten gezien op het aspect verkeer en vervoer en openbaar vervoer in het bijzonder. Graag willen wij een aantal aspecten onder uw aandacht brengen.

In de kadernota zijn ten aanzien van openbaar vervoer in het 2B3-gebied alleen de Hofpleinlijn en de Hogesnelheidslijn aangegeven. De laatste verbinding moet alleen aangegeven worden om de ruimte vrij te kunnen houden. Voor het gebied zelf is de lijn niet van belang. Alleen de Hofpleinlijn noemen als regionaal openbaar vervoer is naar onze mening onvoldoende. In het kader van voorbereiding van de Structuurschets is aangegeven dat een (bus)verbinding met Rotterdam Oost (bijvoorbeeld station Alexander, via Hoeksekade en een brug over de Rotte) noodzakelijk is om het gebied ook met zogenaamde tangentiallijnen te kunnen bedienen. Vanzelfsprekend kan het busverkeer ook gebruik maken van de hoofdinfrastructuur. In dit verband kan bijvoorbeeld de nieuwe N470 genoemd worden. Via deze route zou een tangentialverbinding met Rotterdam West mogelijk worden.



Ten aanzien van de lokatie Midden IJsselmonde merken wij op dat de OV-verbindingen in noordelijke richting zijn opgenomen in figuur 5 (pag. 39). De verbindingen oost-west (via een nieuwe doorsteek onder Rijksweg 29 door) en in zuidelijke richting (via gestrekte verbindingen ter hoogte van de Heinenoordtunnel de A29 op en af) ontbreken. Zeker wanneer het gebied als een afgerond geheel gezien wordt zijn deze verbindingen van belang.

Wanneer uitbreidingen richting de Hoekse Waard verder uitgewekt worden, is de laatste voorziening wellicht niet meer nodig. Het verschil in realisatietermijnen is naar onze mening dermate groot, dat aparte OV-voorzieningen ruimschoots renderen.

In de concept-Startnotitie Midden-IJsselmonde ontbreken bovenstaande verbindingen eveneens. Daarnaast wordt in deze notitie aangegeven aan welke OV-verbindingen gedacht wordt (onder andere Rotterdam Zuid en Lombardijen). Naar onze mening ontbreekt hierbij een relatie met het Westelijk Havengebied. In de periode tot 2010 zal de werkgelegenheid in dit gebied toenemen. De bedrijvigheid, en daarmee de werkgelegenheid, zal zich geleidelijk aan in westelijke richting verplaatsen. Modelmatig gesproken zal een groot deel van de werknemers in de haven wonen in twee gebieden, te weten Spijkenisse en Midden-IJsselmonde. Dit zijn immers de eerste grote woning(bouw)lokaties. Collectief vervoer via de A15 ligt daarom voor de hand. Om een concurrerende reistijd ten opzichte van de auto te kunnen bewerkstelligen is een directe, verkorte aansluiting vanuit Midden IJsselmonde op de A15 aantrekkelijk.

Wij hopen dat bovenstaande opmerkingen verwerkt kunnen worden in de definitieve notities en wensen u veel succes met het verdere proces.

Hoogachtend,
ZWN Openbaar Vervoer nv
Ir. R.T. Waterreus, regiodirecteur.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R.T. Waterreus', is written over the typed name of the signatory.

961589



Stadhuis
Coolsingel 40
3011 AD Rotterdam
Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Stadsregio Rotterdam
t.a.v. het projectbureau
Postbus 21051
3001 AB Rotterdam

uw kenmerk
SR/96.240

telefoon
(010)
489 6183

ons kenmerk
U96M0692

uw brief van
8 februari 1996

fax
(010)
489 62 31

betreft
advies richtlijnen m.e.r. Midden-IJsselmonde

datum
4 april 1996

In hoofdlijnen onderschrijven wij de voornemens en aanbevelingen uit de kadernota en de startnotitie m.e.r. Midden-IJsselmonde.

Wellicht ten overvloede adviseren wij om geen dikke en technische MER rapporten te maken, maar vooral die gegevens boven tafel te krijgen, die van belang zijn voor de besluitvorming op structuurplanniveau. Om een expliciete afweging mogelijk te maken bevelen wij in dit verband daarom aan om in het MER ook de effecten van het uiteindelijke voorontwerpstructuurplan integraal te beschrijven in een zogenaamd structuurplan alternatief.

Ten aanzien van de onderzoeken zelf dienen deze zich met name te richten op praktische bruikbaarheid ten behoeve van de planvorming. Specifiek gaat het dan om de mogelijkheden voor het realiseren van een duurzaam waterbeheer en verregaande energiebesparing. Het laatste is te realiseren door toepassing van (een combinatie van) decentrale warmtekrachtkoppeling of stadsverwarming, duurzame energiebronnen en isolatie van woningen.

Tenslotte maken wij ons zorgen over de uitvoering van twee essentiële elementen van het plan voor het bereiken van het gewenste ambitieniveau. Het gaat hier om de Trampus en de Koedoodzone. Uit de Structuurvisie blijkt niet op welke wijze en wanneer de uitvoering van deze onderdelen van het plan geregeld zijn. Daarom adviseren wij de Stadsregio om in het structuurplan/MER expliciet te vermelden, hoe deze elementen wel geregeld gaan worden.



Rotterdam

Wilt u bij beantwoording datum en kenmerk vermelden

In aansluiting aan onze reactie van 9 januari jl. op de concept-structuurvisie M.IJ. verzoeken wij u in de m.e.r. expliciet de hoogwaardigheid van de O.V.-ontsluiting, in casu de keuze van metro- danwel Trampus-ontsluiting, en de betekenis van de Ridderkerklijn daarbij, als onderwerp van onderzoek mee te nemen

Burgemeester en wethouders van Rotterdam

~~De Secretaris~~

De Burgemeester,



Rotterdam

Aan het Projectbureau van de Stadsregio
Postbus 21051
3001 AB Rotterdam

Ask

Hoogeveen, 27 maart 1996

Betreft: startnotitie m.e.r. Midden IJsselmonde

Geachte Dames en Heren,

Wij hebben kennis genomen van Uw startnotitie inzake het Structuurplan Midden - IJsselmonde.

Namens onze opdrachtgever, Novem bv te Utrecht, project warmtepompen, delen wij U mede, dat de paragraaf 'energie' ons aanleiding geeft tot de volgende opmerking.

In de derde energienota, die wij overigens node missen in de opsomming onder par.6.3. (overige relevante besluiten) van de startnotitie, worden in de paragrafen 23 en 24 enige beleidsvoornemens t.a.v. woningbouw geuit.

Recent is het Programma Warmtepompen door Novem gestart: een van de speerpunten daarin is de warmtepomp voor woningtoepassing. Behalve de gunstige effecten op het milieu, in de zin van reductie van CO₂ emissies door vergaand energiebesparing, heeft de toepassing van warmtepompen mogelijk ook invloed op het milieu van de bodem.

Deze invloeden zijn tot nu toe niet voldoende onderzocht.

Graag willen wij komen tot gekwalificeerde duidelijkheid daarover; daarom verzoeken wij U, deze effecten mee te laten nemen in de bedoelde milieu effect rapportage.

Over deze mogelijkheid hebben wij reeds telefonisch contact gehad met de heer J. Verhagen van het projectbureau.

Uiteraard zijn wij gaarne bereid, een en ander nader aan U toe te lichten.

In afwachting van Uw berichten, tekenen wij,

met vriendelijke groeten,
Joule Consult


ir. D.I. Brügemann

ir. D.I. Brügemann

Randervorderstraat 3
7906 HM Hoogeveen
Telefoon +31. 0528.232043
Telefax +31. 0528.267708

ABN AMRO 43.38.77.103
Postbank 424435
HR Meppel 04 047424
BTW NL 617.82.713 B01



Waterschap IJsselmonde

Waterschapshuis

Rijnstraat 3
2991 AH Barendrecht

Postbus 5
2990 AA Barendrecht

Telefoon 0180 - 645 200
Telefax 0180 - 612 875

Postbank rek.nr. 644168
Ned. Waterschapsbank N.V.
rek.nr. 63.67.52.151

AAN Projectbureau Stadsregio Rotterdam,
t.a.v. ir. E. Hoeflaak,
Postbus 21051,
3001 AB ROTTERDAM.

Uw brief van : 8 februari 1996
Uw kenmerk : SR/96.240
Ons kenmerk : 9505508/ 9 6 0 2 9 5 0

Contactpersoon : ing. A. de Beijer
Doorkiesnummer : 645238
Bijlagen : -

Onderwerp: advies Startnotitie Midden-
IJsselmonde

Barendrecht, 2 5 APR. 1996

Geachte heer Hoeflaak,

Zoals op 17 april 1996 telefonisch met de heer De Beijer van onze technische dienst is afgesproken, ontvangt u bij deze alsnog het advies van het waterschap inzake de startnotitie Midden-IJsselmonde.

Naar aanleiding van de concept-structuurvisie Midden-IJsselmonde hebben wij aan de Sturingsgroep Midden-IJsselmonde reeds kenbaar gemaakt dat wij, gelet op de huidige problematiek rond de gemotoriseerde vaart op de Waal, voornemens zijn door middel van een verkeersbesluit krachtens de scheepvaartverkeerswet het gemotoriseerd varen op de Koedood, Zuidpolderse Boezem c.a. uit te sluiten ten behoeve van zowel de veiligheid van de mede-recreanten als ter voorkoming van beschadiging van de (natuurlijke) oevers waardoor de waterhuishouding in het geding zou kunnen komen. Ten behoeve van een veilige recreatie in de vóór het gemaal te realiseren plas dient een voorziening te worden aangebracht, zodat het gemaal ongestoord kan blijven functioneren.

Daarnaast vragen wij uw aandacht voor de ontsluiting van de vinex-locatie. Ons inziens is onvoldoende onderbouwd dat het zwaartepunt van de verplaatsingen naar Rotterdam ligt. Onze verwachting is dat het bestemmingsverkeer Midden-IJsselmonde - Rhoon vice versa en Midden-IJsselmonde - Heerjansdam/Zwijndrecht de verkeersstromen zullen doen laten toenemen. Daarnaast zullen de betreffende polderwegen een functie blijven vervullen voor het landbouwverkeer, ook naar de dan in gebruik zijnde Tweede Heinenoordtunnel en voor het regionale verkeer tussen Albrandswaard en Heerjansdam/Zwijndrecht.



Aangezien deze verkeersstromen niet in de startnotitie zijn belicht, kan er ons inziens niet op voorhand vanuit gegaan worden dat het autoluw maken van deze polderwegen en tevens van de secundaire ontsluitingen naar Rotterdam een haalbare optie is.

Gezien de huidige gevoeligheid met betrekking tot het sluipverkeer op de polderwegen is het noodzakelijk gedegen studie te verrichten naar de ontwikkelingen van de vervoersstromen op de polderwegen zodat in overleg met het waterschap als wegbeheerder en de betreffende gemeenten passende maatregelen genomen kunnen worden.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Dijkgraaf en heemraden van
het waterschap IJsselmonde,
de secretaris-rentmeester, de dijkgraaf,

mr. A. Scheurwater.

ing. T. Beishuizen.

Provinciehuis
Prinses Beatrixlaan 15
2595 AK Den Haag
Telefoon 070 441 66 11
Fax 070 441 78 36



907035
Provincie Zuid-Holland

byLAGE 6

Aan burgemeester en wethouders
van Albrandswaard, Barendrecht en Rotterdam
en het dagelijks bestuur
van de Stadsregio Rotterdam

Provinciale Planologische Commissie

- gemeentelijke plannen
- (boven)-regionale plannen
- landelijk gebied
-

Afdeling : PPC-secretariaat
Telefoon : (070)4417465
Telefax : (070)4417836
Onderwerp : overleg ex art. 10 BRO
structuurvisie
"Midden-IJsselmonde"

Ons kenmerk: KLE/PPC/96-138
Uw kenmerk :
Bijlagen :

's-Gravenhage,

VERZONDEN OP: 11 APR. 1996

Geachte colleges en bestuur van de stadsregio,

In onze vergadering van 9 april 1996 hebben wij de structuurvisie "Midden-IJsselmonde" besproken.
Hierbij berichten wij U onze opmerkingen.

1. RELATIE MET MER-PROCEDURE

Over de startnotitie MER hebben wij reeds separaat geadviseerd (met kenmerk BOE/PPC 96.126).
Het spreekt voor zich dat verdere inhoudelijke afstemming tussen de MER en het structuurplan dient plaats te vinden.

2. STREEKPLAN RIJNMOND

In het vastgestelde Streekplan Rijnmond is de Vinex-locatie als uit te werken gebied opgenomen. Ter zake is een aantal uitgangspunten en randvoorwaarden bepaald.

Deze luiden als volgt:

"In de studie Zuidflank zijn de mogelijkheden voor verstedelijking in de Rotterdamse regio in zuidelijke richting onderzocht. De concrete locatievoorstellen die in dat verband ten aanzien van bedrijfsterrein en wonen zijn gedaan zijn als zodanig opgenomen in het Vinex-accord in hoofdlijnen.

Belangrijk element in de Zuidflankstudie is het streven naar een samenhangend patroon van verstedelijking én natuur en landschapsbouw. Modelmatig uitgewerkt in het "Drie-polen-model" en het "Groene Casco".

Essentieel is dat de uitwerking per deelgebied ingebed wordt in de geschetste ontwikkelingsstructuur voor de Zuidflank als geheel. Gelijktijdig dient verbetering van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit in relatie met de bestaande situatie te worden bewerkstelligd.

Voor Midden-IJsselmonde is één en ander uitgewerkt in een model (het midden-zuid model) waarbij in het gebied tussen A-15, A29 en de Koedood verstedelijking plaatsvindt; waarbij het Groene Casco gestalte krijgt door o.a. het openhouden van het westelijk deel van centraal-IJsselmonde, het inrichten van de Koedoodzone, het uitbouwen van de Oude Maaszone en het (her)inrichten van de A-15 zone.

Momenteel is voor dit gebied een structuurvisie in voorbereiding, als voorstudie voor een structuurplan en het daarbij op te stellen MER.

De uitwerkingsregels (uitgangspunten en randvoorwaarden) voor het structuurplan zijn daarbij de volgende:

- de begrenzing van de verstedelijkingslocatie wordt bepaald door de A29, de A15, de Koedood en de Oude Maas;
- tot 2005 dient binnen het plangebied een programma van tenminste 9000 woningen gerealiseerd te worden.
- binnen het plangebied dient minimaal 75 ha (bruto) bedrijfsterrein gerealiseerd te worden;
- de verstedelijking dient in samenhang met de inrichting van de Koedoodzone gestalte te krijgen.
- de groenrecreatieve zone langs de Oude Maas dient gehandhaafd en waar mogelijk versterkt te worden;
- de ontsluiting van het plangebied dient door middel van een hoogwaardige voorziening voor openbaar vervoer alsook via een koppeling met het regionale openbaar vervoernet tot stand te worden gebracht;
- er dient rekening gehouden te worden met een fysieke reservering (tracé) ten behoeve van een eventuele doortrekking van een openbaar vervoernet naar de Hoeksche Waard. Daarbij is van belang eventuele koppeling met het tunneltracé Heinenoord, alsook de plaats van "aanlanding" in de Hoeksche Waard.
- ten behoeve van de woningbouwlocatie moet worden voorzien in een AWZI (afval- en waterzuiveringsinstallatie) binnen de verstedelijkingslocatie.
- voor de aanleg van de Betuwelijn dient ruimte gereserveerd te worden;
- de inrichting van de A15 zone en de A29 zone verdient bijzondere aandacht vanwege de mogelijke barrièrewerking ten opzichte van de bestaande stedelijke gebieden, de leidingenstrook en de inpassing van de Betuwespoorlijn (Havenspoorlijn).

Naast de uitwerkingsregels voor het plangebied vragen nog enkele ontwikkelingen buiten het plangebied de aandacht.

- *de realisering van de locaties voor hervestiging van (gemengde) glastuinbouwbedrijven in de regio."*

De thans voorliggende visie past behoudens onderstaande kanttekeningen in het hiervoor aangegeven kader.

3. REGIONAAL KADER

In de Structuurvisie wordt in een aantal opzichten gerefereerd aan de Zuidflankstudie en met name het in het kader van de uitvoerbaarheidsstudie ontwikkelde voorkeursmodel Midden-Zuid.

Dit model is als zodanig ook de basis geweest voor de voorbereiding en afronding van nadere studies en uitvoeringsconvenant.

Het is gewenst om in het Structuurplan de inhoudelijke argumentatie voor de keuze van Midden-IJsselmonde, alsmede vervolgens de keuze voor het model Midden-Zuid, inzichtelijk te maken.

Het model Midden-Zuid strekt zich overigens verder in zuidelijke richting uit dan het Structuurvisie Alternatief. Wat dat betreft komt het Openbaar Vervoer Alternatief uit de voorliggende Structuurvisie meer overeen met het model Midden-Zuid.

In het kader van het ontwikkelen van het Structuurplan, alsmede in het MER zullen de onderscheiden alternatieven nader worden gezien.

Het wordt noodzakelijk geacht de mogelijkheden van woningbouw ten zuiden van de Kilweg, richting Oude Maas, als variant op het Structuurvisie Alternatief en het Natuur Alternatief in de nadere afweging te betrekken.

In de Structuurvisie is aangegeven dat ten behoeve van het Structuurplan nog een aantal deelstudies zal worden verricht. De wenselijkheid daarvan wordt onderschreven.

Voor wat betreft de deelstudie Koedoodzone vragen wij u de gekozen oplossing nader te onderbouwen. Wij hebben in dit verband kennis genomen van de reactie van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij (d.d. 28 maart 1996 met kenmerk dzw96529jvd/en). Daarnaast wordt speciaal aandacht gevraagd voor de voor de inrichting te hanteren uitgangspunten. Naast een zeker recreatief belang vanuit de te ontwikkelen woningbouwlocatie, is een sterk samengaan met de kwaliteit van het landschap, zowel voor wat betreft gebruik als inrichting van groot belang.

Bij de deelstudies die gericht zijn op de A15- en de A29-zone is van belang nader in te gaan op de keuze die in de Structuurvisie met betrekking tot de te realiseren functies in deze zones zijn gemaakt. Met andere woorden in hoeverre is groen, sport/recreatie langs de A15 en bedrijfsterrein langs de A29 in de diverse varianten de meest verantwoorde keuze. Overigens wijzen wij u in dit verband op de discussie in het kader van de actualisering van de VINEX i.v.m. het zoeken naar mogelijkheden voor bedrijfsterreinen. Een nadere afweging voor het noordwestelijk deel van het plangebied zou in dat kader aan de orde kunnen zijn.

4. KWALITEITSBORGING IN HET STRUCTUURPLAN

Bij het (vervolg van) het planproces is een groot aantal partijen -zowel ambtelijk als bestuurlijk- betrokken. In formele zin is er o.a. binding op basis van het Vinex-uitvoeringsconvenant. Partijen hebben tevens na-

drukkelijk uitgesproken zich in te zetten voor het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig woon- en leefmilieu. Daarbij spelen zowel plan-interne alsook -vooral met betrekking tot infrastructuur, groen en milieu- externe aspecten een belangrijke rol. Het Structuurplan is daarbij een belangrijk integrerend instrument. Ook in relatie tot de ontwikkeling van concrete bestemmingsplannen en bouwplannen dient voldoende afstemming ten aanzien van de nagestreefde kwaliteit van het woon- en leefmilieu vormgegeven te worden. Het is gewenst daarvoor in het Structuurplan een aantal handvatten vast te leggen. Hierbij wordt naast het bepalen van de structuurbepalende elementen gedacht aan het beschrijven van de na te streven kwaliteit (in beeld; dichtheid; mate van stapeling, e.d.) per deelgebied.

5. ANTICIPATIE

Geconstateerd wordt dat vanaf 1993 - in een wisselende bestuurlijke context - voortvarend aan de planvorming is gewerkt. Om de taakstelling (oplevering eerste woningen in 1997) mogelijk te maken zal het desondanks onontkoombaar zijn in procedurele zin te anticiperen op de finale afronding van bestemmingsplannen.

In het Plan van aanpak voor Midden-IJsselmonde is aangegeven dat er naar wordt gestreefd in augustus 1996 gereed te hebben: een concept-voorontwerp Regionaal Structuurplan Midden-IJsselmonde (RSP) en de bijbehorende MER-rapportage.

Indien daarin op voldoende wijze inhoudelijke uitwerking van eerder gemaakte opmerkingen gestalte heeft gekregen, achten wij daarmee anticipatie in procedurele zin aanvaardbaar.

6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Verzocht wordt in het kader van het Structuurplan inzicht te geven in het grondgebruik en de economische uitvoerbaarheid van het plan.

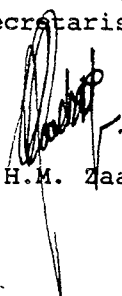
7. TOT SLOT

Wij verzoeken u met de gemaakte opmerkingen rekening te houden.

Voor het overige stemmen wij met de structuurvisie in.

Bij de advisering over het structuurplan zal onze commissie zich baseren op dit advies, tenzij er sprake is van veranderde omstandigheden.

Hoogachtend,
namens de PPC,
de secretaris,


drs. H.M. Zaalberg