

Spoorzone Breda

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

31 maart 2005 / rapportnummer 1504-27



commissie voor de milieueffectrapportage

Gemeenteraad van Breda
Postbus 3920
4800 DX BREDA

uw kenmerk
ODB20051458

uw brief
03 februari 2005

ons kenmerk
1504-28/Do/eh

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het MER
Spoorzone Breda

doorkiesnummer
(030) 234 76 24

Utrecht,
31 maart 2005

Geachte raad,

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

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

Hoogachtend,

drs. L. van Rijn-Vellekoop
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Spoorzone Breda

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Spoorzone Breda

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over Spoorzone Breda,

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

de werkgroep m.e.r.
Spoorzone Breda,

de secretaris



ir. F.D. Dotinga

de voorzitter



drs. L. van Rijn-Vellekoop

Utrecht, 31 maart 2005

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES.....	1
3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING.....	2
3.1 Probleemstelling	2
3.2 Doelen	2
3.3 Planproces en m.e.r.	3
3.4 Beleidskader	4
4. ALTERNATIEVEN	5
4.1 Aanlegfase	5
4.2 Basisalternatief.....	5
4.3 Referentie	5
4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	6
5. MILIEUASPECTEN.....	7
5.1 Algemeen	7
5.2 Aanvullende beoordelingscriteria en effectenbeschrijvingen	7
5.3 Detaillering luchtkwaliteit.....	8
6. OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER.....	8
6.1 Vergelijking van alternatieven.....	8
6.2 Leemten in informatie.....	8
6.3 Evaluatieprogramma	9
6.4 Vorm en presentatie	9
6.5 Samenvatting van het MER	9

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 3 februari 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in 'Het Stadsblad' d.d. 2 februari 2005
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

De gemeente Breda heeft het voornemen om in de Spoorzone circa 5000 woningen en ruim 400.000 m² bruto vloeroppervlakte voor werkfuncties en voorzieningen te realiseren. De Spoorzone bestaat uit zes ontwikkelingsgebieden: Stationskwartier, Havenkwartier, Zoete Inval, Markoevers, Drie Hoefijzers en Liniepark. Het gehele gebied beslaat ongeveer 160 hectare.

Bij brief van 3 februari 2005 heeft het College van Burgemeester en Wethouders de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER)¹. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in Het Stadsblad van 2 februari 2005².

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. – verder aangeduid als ‘de Commissie’³. Het bedoelt aan te geven welke informatie het MER moet bieden om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat dit advies **niet** zelfstandig leesbaar is, maar in combinatie met de startnotitie moet worden gelezen.

Via de gemeente Breda heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

De Commissie heeft bij het opstellen van haar advies – naast de startnotitie – kennisgenomen van het *Verkeersplan Breda* (mei 2001) met enkele onderliggende documenten en *Via Breda: Structuurvisie Spoorzone 2025, Deelgebieden* (januari 2004). Tevens heeft de Commissie de locatie bezocht op 7 maart 2005.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Het MER moet zich in het bijzonder richten op die (milieu-)informatie die relevant is voor de besluitvorming. De onderstaande punten zijn daarbij essentieel.

Doelen en voornemen

Verhelder de doelen van het voornemen door de bandbreedte te geven voor de opgave voor woningbouw en werkfuncties/voorzieningen. Kwantificeer zoveel mogelijk de doelen voor groen en ecologie, voor verkeer en vervoer, voor leefmilieu en voor duurzaamheid.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie voor de samenstelling bijlage 3.

⁴ Zie bijlage 4.

Scenario's, beleidskader, meest milieuvriendelijk alternatief

Hanteer in het MER functionele scenario's voor de planontwikkeling in het gehele gebied, waaronder een scenario waarbij slechts een deel van de plannen wordt gerealiseerd. Presenteer de belangrijkste kaders, te weten de normen voor geluid, luchtkwaliteit en water. Ontwikkel het meest milieuvriendelijk alternatief door te streven naar een gunstig scenario (locaties ontwikkelen in het gewenste tempo en gericht op een kwalitatief hoogwaardig stedelijk milieu) en maatregelen die gunstig zijn voor het milieu cq negatieve effecten beperken.

Verkeersgerelateerde effecten

De effecten die de leefbaarheid van de omgeving sterk kunnen beïnvloeden zullen vooral voortkomen uit de toename van verkeer. Het gaat hierbij vooral om (verkeers)veiligheid, geluidseffecten, trillingen en effecten op de luchtkwaliteit. Het MER moet vooral deze effecten beschrijven.

Samenvatting en presentatie

Neem in het MER een zelfstandig leesbare samenvatting op die duidelijk is voor burgers en geschikt is voor de bestuurlijke besluitvorming. Omdat communicatie en draagvlak de basis voor succes zijn, vereist het MER een helder betoog en duidelijk beeldmateriaal. Met name de visualisatie van huidige knelpunten, inrichtingsprincipes en verwachte effecten verdient aandacht.

3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING

3.1 Probleemstelling

In de startnotitie is in grote lijnen beschreven welke knelpunten, ontwikkelingen en beleidslijnen aanleiding geven voor de beoogde stedelijke ontwikkeling in het plangebied.

De startnotitie is onvoldoende concreet over de knelpunten in en nabij het plangebied. In het MER dient derhalve helder uiteengezet te worden waar huidige hindercontouren liggen, met name ook op kaart. Geef aan waar sprake is van overschrijding van normen (geluid, trillingen, luchtkwaliteit, externe veiligheid (gevaarlijke stoffen over het spoor), bodemvervuiling, geur) en waar dit leidt tot saneringssituaties. Geef ook op kaart aan waar de grootste verkeersknelpunten zich bevinden, met name waar een grote kans bestaat op congestie en waar verkeersonveiligheid optreedt.

3.2 Doelen

De doelen van het voornemen zijn aan de hand van paragraaf 4.2 van de startnotitie als volgt te rubriceren:

1. woningbouw: voldoen aan de opgave: dit resulteert in circa 5000 nieuwe woningen in het plangebied (totaal circa 650.000 m²);
2. werkfuncties en voorzieningen: voldoen aan de vraag, met name kantoorontwikkeling: totaal ruim 400.000 m²;
3. groen en ecologie: aansluiten op groene structuurdragers en inrichting van de Markzone als groen-blauwe ruimte;

4. verkeer en vervoer: beheersing van de mobiliteit, duurzame bereikbaarheid en ontsluiting, voldoende parkeerplaatsen en verbetering van openbaar vervoer;
5. leefmilieu: verbetering op het gebied van geluid, bodem, geur, veiligheid.

In aanvulling op de doelen in de startnotitie zal ook de duurzaamheid in de vorm van duurzaam bouwen, energie, water e.d. aan de orde dienen te komen.

Geef in het MER aan welke bandbreedte gehanteerd wordt voor de opgave voor woningbouw en werkfuncties/voorzieningen. Geef ook aan in welke mate de oppervlakten wonen en werken eventueel uitwisselbaar zijn en of het stedenbouwkundig programma kan inspelen op veranderende behoeften, economische ontwikkeling of nieuwe situaties. Dit laatste is van belang omdat er over met name de industriële ontwikkeling – en dus de kansen voor stedelijke ontwikkeling die wel of niet ontstaan bij het verdwijnen van hindercontouren – nog grote onduidelijkheid bestaat.

Kwantificeer in het MER zoveel mogelijk de doelen voor groen en ecologie (bijvoorbeeld: voor welke doelsoorten moet de ecologische verbinding langs de Mark functioneel zijn?), voor verkeer en vervoer en voor leefmilieu. Geef aan hoe voldaan wordt aan het nationaal pakket duurzaam bouwen en of er extra duurzaamheidsdoelen bestaan voor het project.

Presenteer in het MER tevens in hoeverre doelen elkaar beïnvloeden en bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit in het plangebied zelf en in de aanliggende woongebieden.

3.3 Planproces en m.e.r.

Door de lange looptijd van het project wordt gekozen voor een MER met hoofdlijnen voor het gehele plangebied en een detaillering voor de ontwikkelingsgebieden Stationskwartier en Drie Hoefijzers. De planvorming behelst – blijkens de startnotitie – een lange termijn en er zijn onzekerheden op diverse terreinen.

Breng via scenario's de bandbreedte van milieueffecten in beeld⁵:

- Hanteer in het MER in ieder geval een scenario waarbij slechts een deel van de plannen wordt gerealiseerd. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het handhaven van de CSM voor langere tijd, waardoor nieuwe ontwikkelingsassen (verlengde Belcrumweg) niet gerealiseerd kunnen worden en waardoor de inrichting van de westoever van de Mark geen groene invulling krijgt. Geef aan welke gevolgen dat heeft voor de invulling van de oostoever van de Mark, voor de verkeersafwikkeling van het gebied, voor het doortrekken van de waterstructuur, enz.
- Hanteer daarnaast in het MER functioneel enkele scenario's waarmee de grenzen – en bijbehorende effecten – van mogelijke ontwikkelingen worden afgedekt. Denk daarbij met name aan het variëren van de verhouding wonen versus werken.

⁵ Houd hierbij rekening met de consequenties van de Raad van State-uitspraak inzake woningbouw Leeuwarden-Zuid (200401688/1) voor de planvorming, de m.e.r.-procedure en de juridische aanpak. Er zijn parallellen tussen de procedure die wordt voorgestaan bij Spoorzone Breda en die bij Leeuwarden-Zuid, omdat het lange en gefaseerde planontwikkelingen zijn, waarbij onzekerheden relatief groot zijn.

Geef aan hoe op termijn wordt omgegaan met de m.e.r.-procedure, met name of bij toekomstige uitwerkingen in deelgebieden aanvullende en/of geactualiseerde MER'en zullen worden opgesteld.

3.4 Beleidskader

In de startnotitie staat in hoofdstuk 3 een opsomming van het beleidskader. Enkele belangrijke kaders voor het voornemen ontbreken. Ga in het MER in ieder geval in op:

- het geluidskader: er ligt een wetsvoorstel voor de Wet geluidhinder⁶. Geadviseerd wordt in het MER op deze wijziging te anticiperen;
- het Besluit luchtkwaliteit⁷;
- het geurbeleid, vastgelegd in de *Herziene nota stankbeleid* (30 mei 1995) en de brief van de minister van VROM (30 juni 1995);
- de Watertoets⁸. De informatie die de waterbeheerder over de randvoorwaarden voor de voorgenomen activiteit heeft verschaft, dient in het MER te worden besproken. Ga in op het beleid van Waterschap Brabantse Delta en de consequenties voor het voornemen;
- de Stad en milieu-benadering. Geef aan hoe daarmee wordt omgegaan als deze is ingevoerd en of de ecotech-ecotouch methode⁹ hiervan afwijkt;
- het beleid voor externe veiligheid zoals verwoord in de *Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen*.

⁶ Zie ook voetnoot 15.

⁷ De luchtkwaliteitsnormen die het Besluit luchtkwaliteit geeft gelden niet alleen voor woningen en gevoelige bestemmingen, maar ook voor de buitenlucht in het algemeen (zie uitspraak 200401178/1, 15 september 2004 van de Raad van State inzake Wegverbreding A2 Den Bosch-Eindhoven). Een saldobenadering is daarbij mogelijk: overschrijding van de grenswaarden op enkele plekken kan aanvaardbaar zijn, mits in een groter gebied per saldo een verbetering van de luchtkwaliteit wordt bereikt, bijvoorbeeld tot uitdrukking komend in een vermindering van het aantal blootgestelden.

⁸ Wanneer de voorgenomen activiteit belangrijke gevolgen kan hebben op waterhuishoudkundig gebied (bijvoorbeeld ten aanzien van waterberging, overstromingsrisico, wateroverlast, waterkwaliteit, watervoorziening en verdroging), dan dient een Watertoets te worden uitgevoerd. Dat houdt onder andere in dat de waterbeheerder intensief bij de planvoorbereiding wordt betrokken. In het kader van de Watertoets dient te zijner tijd bij het (ontwerp)besluit een Waterparagraaf te worden gevoegd.

⁹ Zie startnotitie, bijlage 1.

4. ALTERNATIEVEN

4.1 Aanlegfase

Maak bij de beschrijving van de voorgenomen activiteit onderscheid tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (aanleg en inrichting van deelgebieden) en de gebruiksfase (gebruik en beheer).

Gezien de omvang, duur en locatie van de activiteiten verdienen de ingrepen in de aanlegfase speciale aandacht in relatie tot het gebruik van de sporen, de bereikbaarheid van het station, de binnenstad en aangrenzende woonbuurten voor uiteenlopende verkeerssoorten en de (tijdelijke) parkeercapaciteit en overlast (geluid, trillingen, stof, onveiligheid) van werkzaamheden en bouwverkeer.

De fasering van de werkzaamheden dient in grote lijnen inzichtelijk te worden gemaakt.

4.2 Basisalternatief

In de startnotitie worden – op grond van *Masterplan Centraal Breda* (2003) en *Via Breda: Structuurvisie Spoorzone 2025, Deelgebieden* (januari 2004) – de programma's met typering voor de verschillende deelgebieden uiteengezet. Ook geeft de startnotitie een beeld van bestaande en nieuwe structuurdragers.

Deze opzet kan dienen als basisalternatief in het MER.

De onderbouwing van de infrastructurele structuurdragers (ontsluitingsstructuur) ontbreekt in de startnotitie en in de bestudeerde verkeersdocumenten¹⁰. Beargumenteer in het MER de keuze voor deze structuurdragers als volgt:

- Geef een onderbouwing van de gekozen oplossing van de infrastructuur voor auto's en openbaar vervoer.
- Beschrijf, bijvoorbeeld aan de hand van modelresultaten, welke alternatieven hierbij aan de orde zijn geweest en op grond van welke argumenten de keuze is gemaakt.
- Geef aan welke faseringsmogelijkheden er zijn, zowel vanuit de ontwikkeling van de infrastructuur zelf als vanuit de wensen tot fasering van de ruimtelijke ontwikkeling.
- Wanneer hier knelpunten worden gesignaleerd, dan dient een beschouwing over mogelijke oplossingsrichtingen te worden gegeven.

De berekeningen dienen voldoende nauwkeurigheid te hebben om uitspraken te doen over de gevolgen voor geluid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid.

4.3 Referentie

De autonome ontwikkeling van het plangebied in de komende 15 jaar kan gelden als referentie in het MER¹¹.

¹⁰ De (nieuwe) structuurdragers roepen ook vragen op bij insprekers (zie bijlage 4: nrs. 2, 4, 6, 9, 11 en 12).

¹¹ Zie de startnotitie, paragraaf 6.1.

4.4

Meest milieuvriendelijk alternatief

Volg bij de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) de volgende benaderingswijzen:

1. Streef naar een gunstig scenario, dat wil zeggen op het beschikbaar komen van ontwikkellocaties die passen bij het gewenste ontwikkeltempo en het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig stedelijk milieu.
2. Varieer het basisalternatief in milieugunstige zin cq beperk de negatieve milieueffecten aan de hand van:
 - a. mogelijkheden om de nadelige effecten tijdens de aanlegfase te minimaliseren;
 - b. mogelijkheden voor de intensivering van het ruimtegebruik en het stimuleren van flexibel en gemengd ruimtegebruik nabij het station;
 - c. maatregelen om de hoeveelheid verkeer en de nadelige gevolgen hiervan zoveel mogelijk te beperken¹², zoals het gebruik van stil asfalt, parkeren op afstand, voorrang aan openbaar vervoer en langzaam verkeer, mobiliteitsbeleid door bedrijven en optimalisatie van de verkeerscirculatie;
 - d. mogelijkheden voor de toepassing van geluidoptimale stedenbouwkundige concepten met bijvoorbeeld geluidluwe woonwijken en geluidafscherming door kantoorgebouwen;
 - e. mogelijkheden om archeologische en cultuurhistorische waarden te behouden en te versterken door ze een nieuwe betekenis te geven;
 - f. maatregelen om de sociale veiligheid en de kwaliteit van de stationsruimten en de openbare ruimte te optimaliseren;
 - g. maatregelen om de interne en externe veiligheid te optimaliseren, met name in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen;
 - h. optimale verbetering van de waterhuishoudkundige situatie;
 - i. mogelijkheden om het energie- en waterverbruik te minimaliseren;
 - j. optimale ecologische inrichting van de Markzone.

¹² Dit geldt zeker als blijkt dat het voornemen leidt tot het overschrijden van grenswaarden voor de luchtkwaliteit, ook al is dat toe te schrijven aan bijvoorbeeld het heersende achtergrondniveau. Zie ook uitspraak 200308160/1, 12 mei 2004 van de Raad van State inzake A1 traject Hoewelaken - Barneveld.

5. MILIEUASPECTEN

5.1 Algemeen

In de startnotitie is in hoofdstuk 6 een uiteenzetting gegeven van de in het MER beoogde effectbeoordeling aan de hand van te behandelen thema's, de beoordelingscriteria per thema en de werkwijze van de effectbeschrijving. Dit is een goede basis voor het MER.

Tevens geeft de startnotitie aan welke accenten gelegd worden bij de effectbeschrijving op structuurniveau (het gehele plangebied) en op het niveau van de eerste te ontwikkelen deelgebieden: Stationskwartier en Drie Hoefijzers. Aan te raden is om de effectbeschrijving op structuurniveau voldoende concreet te maken, zodat wordt voldaan aan de juridische vereisten¹³.

5.2 Aanvullende beoordelingscriteria en effectenbeschrijvingen

Aanvullend aan het in de startnotitie gegeven beoordelingskader dient het MER aandacht te besteden aan:

- duurzaamheid¹⁴: hieronder vallen systeem van riolering, gebruik van duurzame bouwmaterialen, energieprestatie (zuidelijke/zon-gerichte bouworientatie, warmte-koudeopslag e.d.);
- de nieuwe weergave van geluideffecten¹⁵;
- trillingen¹⁶: ga kwalitatief in op te verwachten trillingen ten gevolge van nieuwe infrastructuur en/of gewijzigde verkeersstromen¹⁷;
- de gevolgen van het voornemen voor de reeds aanwezige voorzieningen in de directe omgeving en omliggende woongebieden, met name Belcrum. Denk aan reeds bestaande scholen, winkels en verenigingen. De integrale stedenbouwkundige kwaliteit van het plangebied en een ruime omgeving binnen de stad Breda dienen hierbij in het oog gehouden te worden.

¹³ Zie ook paragraaf 3.3 van dit advies, waarin wordt voorgesteld enkele scenario's te hanteren voor het gehele plangebied.

¹⁴ De gemeente Breda acht dit een belangrijk aspect, zo is gebleken tijdens het locatiebezoek van de Commissie. Zie overigens ook de inspraakreactie van de Brabantse Milieufederatie (bijlage 4: nr. 8), waarin voor dit punt aandacht wordt gevraagd.

¹⁵ De geluidbelasting ten gevolge van weg- en spoorwegverkeer zal in de uniforme Europese dosismaat L_{den} worden uitgedrukt. Deze nieuwe dosismaat zal leiden tot een andere getalswaarde bij een overigens gelijke geluidssituatie. In de nieuwe dosismaat wordt de getalswaarde bepaald door een middeling van de dag-, avond- en nachtwaaarde, terwijl de huidige geluidbelasting uitgaat van de hoogste van het geluidmissieniveau over de dagperiode en het geluidmissieniveau over de nachtperiode + 10 decibel (dB). Bij een overigens gelijke geluidssituatie blijkt in de praktijk de geluidsbelasting voor zowel wegverkeer als spoorwegverkeer in de nieuwe dosismaat daardoor gemiddeld 2 dB lager uit te komen dan de huidige dosismaat. Bij de omzetting van de getalswaarde van de geluidnormen is uitgegaan van dit gemiddelde verschil.

¹⁶ Zie ook de inspraakreactie van N. Lolcama (bijlage 4: nr.5), waarin wordt gesteld dat nu al ten zuiden van het spoor overlast optreedt door trillingen.

¹⁷ Er hoeft geen kwantitatieve analyse uitgewerkt te worden omdat het voorspellen van (voelbare) trillingen in woningen en andere gebouwen een zeer uitgebreide studie vergt. Immers, trillingniveaus in gebouwen zijn afhankelijk van een groot aantal factoren als type voertuig (vrachtwagens, bussen of personenwagens), rijnsnelheid, wegdekoneffenheden, type ondergrond, wijze van funderen, opbouw en afmetingen van de vloeren en de hoogte van het gebouw. Wel kan een aantal praktijkcriteria gegeven worden wanneer trillingen relevant worden. Indien aan deze criteria wordt voldaan, is geen gedetailleerder onderzoek gewenst/vereist. Aan na te streven trillingniveaus wordt voldaan indien (rijnsnelheid zwaar verkeer < 30 km/uur, afstand tot woningen > 20 m en geen oneffenheden in de weg zoals drempels; rijnsnelheid zwaar verkeer > 50 km/uur, afstand tot woningen > 50 m en geen oneffenheden in de weg zoals drempels; voor licht verkeer zijn er in het geheel geen criteria).

5.3 Detaillering luchtkwaliteit

Bij autoverkeer dient – mede omdat dit de luchtkwaliteit negatief beïnvloedt – aangegeven te worden of en waar congestie kan optreden.

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

- op kaart worden aangegeven waar de grenswaarde voor het jaargemiddelde van 40 µg/m³ wordt overschreden en hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen er binnen dat overschrijdingsgebied liggen. Ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven;
- worden aangegeven hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie groter is dan 200 µg/m³ ¹⁸.

Voor fijn stof (PM₁₀) moet in het MER:

- op kaart worden aangegeven in welk gebied de grenswaarde voor het jaargemiddelde van 40 µg/m³ wordt overschreden en hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen er binnen dat overschrijdingsgebied liggen: ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven;
- op kaart worden aangegeven tot op welke afstand van de weg de grenswaarde voor de 24 uurgemiddelde concentratie wordt overschreden; indien deze grenswaarde ten gevolge van het heersende achtergrondniveau altijd wordt overschreden, dient voor een representatieve afstand van de weg te worden vastgesteld hoe vaak het daggemiddelde van PM₁₀ groter is dan 50 µg/m³.

6. OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER

6.1 Vergelijking van alternatieven

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

6.2 Leemten in informatie

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluit-

¹⁸ Het is niet te verwachten dat dit uurgemiddelde overschreden zal worden. Hetzelfde geldt voor overschrijding van de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, koolmonoxide en lood. Stel echter toch het uurgemiddelde en de grenswaarden aan de orde in het MER, gezien de recente jurisprudentie. Dit kan kwalitatief.

vorming een belangrijke rol spelen, zodat kan worden beoordeeld wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie. Beschrijf:

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

6.3 Evaluatieprogramma

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

6.4 Vorm en presentatie

Communicatie en draagvlak zijn de basis voor succes. Dit vereist een heldere betoogtrant en uitstekend beeldmateriaal. Met name de vertaling van alternatieven in visuele beelden verdient aandacht. De onderlinge vergelijking van alternatieven dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie wordt aanbevolen om:

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

6.5 Samenvatting van het MER

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

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


BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het
milieueffectrapport Spoorzone Breda

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 3 februari 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Gemeente Breda		OntwikkelingsDienst Breda <i>ruimte en richting aan de stad</i> Milieu
Commissie voor de Milieueffectrapportage Postbus 2345 3500 GH UTRECHT	Commissie voor de milieu-effectrapportage	Correspondentieadres Postbus 3920 4800 DX Breda
	ingekomen : 4 FEB. 2005	Stadskantoor Claudius Prinsenlaan 10 Telefoon (076) 529 38 00 Fax (076) 529 45 55 E-mail: gemeentebreda@breda.nl Vanaf Breda CS: 10 minuten lopen, Buslijnen: 8, 9, 10, 11, 12, 131, 401
	nummer	
	dossier 1504-1/m 3	
	kopie naar : HLT/bib/ab/jvd	
Uw brief	Datum 03 FEB. 2005	Ons kenmerk  00820051458
Onderwerp Startnotitie MER Spoorzone Breda	Informatie 076-5294524 M. Vos	Bijlagen 2

Geachte heer, mevrouw,

De gemeente Breda heeft het voornemen een aantal ontwikkelingen, waaronder circa 5000 woningen, te realiseren in de Spoorzone. Hiervoor wordt een milieueffectrapportage opgesteld. Op 25 januari j.l. hebben wij de startnotitie vastgesteld voor de milieueffectrapportage Spoorzone. Deze startnotitie is bijgevoegd.

Wij verzoeken u ons te adviseren over de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport.

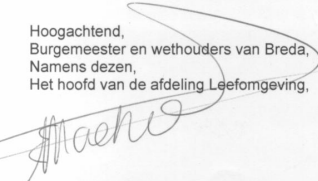
De openbare kennisgeving als bedoeld in artikel 7.12 lid 4 van de Wet milieubeheer heeft plaatsgevonden op woensdag 2 februari 2005. Een kopie van deze kennisgeving treft u hierbij aan.


De inspraakperiode loopt van 3 februari tot en met 3 maart 2005. In dat verband vindt ook een openbare zitting plaats op woensdag 23 februari 2005 op het Stadskantoor, Claudius Prinsenlaan 10 te Breda, aanvang 19.00 uur.

Zodra de reacties en adviezen binnen zijn, zullen wij u daarvan zo spoedig mogelijk in kennis stellen.

Contactpersoon voor de MER-procedure is mevrouw M. Vos van de directie Milieu, tel. 076-5294524, e-mailadres: m.vos@breda.nl.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Breda,
Namens dezen,
Het hoofd van de afdeling Leefomgeving,


Mevr. E.C.M. Machielse



BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in 'Het Stadsblad' d.d. 2 februari 2005

Informatie startnotitie milieueffectrapportage ontwikkelingen Spoorzone

De gemeente wil een aantal ontwikkelingen, waaronder circa 5000 woningen, realiseren in de Spoorzone. Hiervoor wordt een milieueffectrapportage opgesteld. De eerste stap, het opstellen van de start-

notitie, is afgerond. Het college van burgemeester en wethouders heeft deze startnotitie vastgesteld en vrijgegeven voor advisering en inspraak.

Inloopavond

De startnotitie wordt toegelicht tijdens een **inloopavond op woensdag 23 februari in kamer A.030 (ontvangstruimte) in het Stadskantoor**. De inloopavond duurt van 19.00 uur tot ca. 21.30 uur. Om 19.30 uur wordt een presentatie gehouden over de startnotitie en worden de te volgen procedures uiteengezet. Tijdens de inloopavond is er gelegenheid om uw vragen te stellen.

De startnotitie ligt van 3 februari tot en met 3 maart ter inzage bij de balie Voorlichting in het Stadskantoor.

Tijdens deze termijn kan iedereen een schriftelijke reactie op de startnotitie van de milieueffectrapportage insturen aan het college van burgemeester en wethouders.

U kunt de startnotitie ook bekijken op de website van de gemeente Breda. De startnotitie is te downloaden op [www.breda.nl/plannen en projecten](http://www.breda.nl/plannen_en_projecten), Via Breda, startnotitie.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: College van burgemeester en wethouders van Breda

Bevoegd gezag: Gemeenteraad van Breda

Besluit: bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C11.1

Activiteit: De gemeente Breda heeft het voornemen om in de Spoorzone circa 5000 woningen en ruim 400.000 m² bruto vloeroppervlakte voor werkfuncties en voorzieningen te realiseren. De Spoorzone bestaat uit zes ontwikkelingsgebieden: Stationskwartier, Havenkwartier, Zoete Inval, Markoevers, Drie Hoefijzers en Liniepark. Het gehele gebied beslaat ongeveer 160 hectare.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 2 februari 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 31 maart 2005

Bijzonderheden: Het stedelijk plan kent een lange looptijd met fasering en er zijn onzekerheden over het tempo en de aard van de ontwikkelingen in de verschillende deelgebieden.

De Commissie raadt in haar richtlijnenadvies aan in het MER functionele scenario's voor de planontwikkeling in het gehele gebied te hanteren. Het meest milieuvriendelijk alternatief dient te worden ontwikkeld door te streven naar een gunstig scenario (locaties ontwikkelen in het gewenste tempo en gericht op een kwalitatief hoogwaardig stedelijk milieu) en door maatregelen op te nemen die gunstig zijn voor het milieu cq negatieve effecten beperken. De effecten die de leefbaarheid van de omgeving sterk kunnen beïnvloeden zullen vooral voortkomen uit de toename van verkeer. Het gaat hierbij vooral om (verkeers)veiligheid, geluidseffecten, trillingen en effecten op de luchtkwaliteit.

Samenstelling van de werkgroep:

ir. J.A. Huizer

ir. E. Mackay

drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

ir. J. Termorshuizen

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

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20050223	NV Nederlandse Gasunie	Waddinxveen	20050307
2.	20050224	M.P.M. Koenraad	Breda	20050307
3.	20050208	Essent	Weert	20050307
4.	20050225	R. Lips	Breda	20050307
5.	20050225	M. Lolcama	Breda	20050307
6.	20050301	HBC Vuchtstraat, Mevr. E.M. Engelhart	Breda	20050307
7.	20050301	KPN	Apeldoorn	20050307
8.	20050302	Brabantse Milieufederatie	Tilburg	20050307
9.	20050302	J.P.M. van Tienhoven	Breda	20050307
10.	20050304	R. Buuron	Breda	20050307
11.	20050302	A. Eijkelenboom	Breda	20050307
12.	20050302	Wijkraad Stichting Actie Comité Belcrum	Breda	20050315
13.	20050307	J. Paulussen namens NV Nederlandse Spoorwegen	Utrecht	20050315
14.	20050301	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, afd. Verkeer en Ruimte Verslag inloopbijeenkomst d.d. 23 februari 2005	's-Hertogenbosch Breda	20050318 20050318

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Spoorzone Breda

De gemeente Breda heeft het voornemen om in de Spoorzone circa 5000 woningen en ruim 400.000 m² bruto vloeroppervlakte voor werkfuncties en voorzieningen te realiseren. De Spoorzone bestaat uit zes ontwikkelingsgebieden: Stationskwartier, Havenkwartier, Zoete Inval, Markoevers, Drie Hoefijzers en Liniepark. Het gehele gebied beslaat ongeveer 160 hectare.

Het stedelijk plan kent een lange looptijd met fasering en er zijn onzekerheden over het tempo en de aard van de ontwikkelingen in de verschillende deelgebieden.

ISBN 90-421-1478-9