

Stedelijke ontwikkeling Schieveste te Schiedam

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

23 januari 2008 / rapportnummer 1623-92

1. OORDEEL OVER HET MER

De gemeente Schiedam heeft het voornemen een multifunctioneel stedelijk gebied te ontwikkelen tussen het spoor, de snelweg A20 en de Tjalklaan. Het programma bestaat uit hoogwaardige kantoren, woningen en een Urban Entertainment Centre. Dit laatste onderdeel zal naar verwachting meer dan 500 duizend bezoekers per jaar trekken, waardoor voor het project een m.e.r.-plicht geldt. Voor de kantorenontwikkeling is bovendien sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Het totale plangebied ligt zowel op grondgebied van de gemeente Schiedam als van de gemeente Rotterdam. De milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure)¹ ten behoeve van het bestemmingsplan wordt alleen voor het Schiedamse deel doorlopen. Het bevoegd gezag voor deze procedure is de gemeenteraad van Schiedam.

De Commissie voor de m.e.r. (verder in dit advies 'de Commissie' genoemd) heeft bij de toetsing aan de vastgestelde richtlijnen en de wettelijke inhoudseisen tussentijds tekortkomingen geconstateerd, die zij essentieel achtte voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de verdere besluitvorming. Deze tekortkomingen hadden betrekking op het luchtkwaliteitsonderzoek en het verkeersmodel.

Aanvullende informatie is in een drietal documenten aan de Commissie ter beschikking gesteld (verder "de aanvulling")².

De Commissie is van oordeel dat in het milieueffectrapport (MER) en de aanvulling **de essentiële informatie aanwezig is** om bij de besluitvorming het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven. Het MER geeft een goede beschrijving van het voornemen. Het MER toont aan dat de door de bouw gerealiseerde afscherming een verbetering van de luchtkwaliteit en geluidsbelasting in de omgeving van de A20 tot gevolg heeft.

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL

2.1 Woon- en leefomgeving

2.1.1 Luchtkwaliteit

MER

Het luchtkwaliteitsonderzoek dat deel uitmaakt van het MER Schieveste betreft een conceptrapport (5^e concept, juli 2007). In het voorwoord van dit rapport staat vermeld dat er een hoofdstuk over emissieberekeningen ontbreekt, illustratieve figuren ontbreken en berekeningen nog geactualiseerd moeten worden.

¹ Voor technische informatie over de m.e.r.-procedure, de rol van de Commissie, samenstelling van de werkgroep en een overzicht van de door de initiatiefnemer aangeleverde stukken wordt verwezen naar bijlage 1. In bijlage 2 is een overzicht van de inspraakreacties opgenomen.

² De aanvulling heeft niet ter inzage gelegen. De Commissie heeft derhalve geen inspraakreacties op de aanvulling in haar oordeel kunnen betrekken. De Commissie adviseert om de aanvulling bij de eerstvolgende mogelijkheid openbaar te maken.

Voor het MER is de luchtkwaliteit op grotere hoogten ter plaatse van de hoogbouw niet bepaald. Ook had de Commissie vragen over de bepaling van de luchtkwaliteit ter plaatse van Schieveste en de toepassing van de saldobenadering. Tenslotte heeft de Commissie geadviseerd te onderzoeken in hoeverre de toename van de NO₂ concentratie langs de aansluitende wegen voldoet aan de vereisten voor het “niet in betekenende mate” zijn, zoals deze zijn gedefinieerd in de nieuwe Wet milieubeheer³.

Aanvulling

In de aanvulling zijn de vragen met van de Commissie met betrekking tot het bovenstaande beantwoord.

- De keuze voor de locatie ter plaatse van Schieveste achter de bebouwinglijn voor de bepaling van de luchtkwaliteit is voldoende onderbouwd. Ook is aangegeven dat de concentraties op grotere hoogtes naar verwachting zullen voldoen aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit.
 - Tijdens de m.e.r.-procedure is een definitieve versie van het luchtkwaliteitsonderzoek beschikbaar gekomen. De Commissie merkt op dat het definitieve onderzoek op enkele details⁴ verschilt van het concept, maar dat dit niet tot significante wijzigingen in de bevindingen uit het MER lijkt te leiden.
 - In de saldobenadering werd uitgegaan van het blootgestelde oppervlak en niet van de aantallen blootgesteld. Er is voldoende aangetoond dat als gevolg van het initiatief het aantal blootgestelden nauwelijks zal toenemen.
 - In het MER en de aanvulling is aangetoond dat de door de bebouwing gerealiseerde afscherming een significante verbetering van de luchtkwaliteit in de omgeving van de A20 tot gevolg heeft. Hierbij wordt echter wel opgemerkt dat in het gebied tussen de bebouwing en de A20 zeer hoge niveaus NO_x geconstateerd worden en dat ramen in de voorgevel vast gemaakt worden om te voorkomen dat door geopende ramen de blootstelling van de personen in de ruimtes daarachter negatief beïnvloed wordt.
- De Commissie beveelt aan om bij de besluitvorming uit te gaan van de bevindingen van het definitieve luchtkwaliteitsonderzoek.

Wet milieubeheer

Tijdens de ter visie ligging van het MER is op 15 november 2007 de nieuwe Wet milieubeheer in werking getreden. Hierin zijn luchtkwaliteitseisen (hoofdstuk 5) opgenomen. Ten opzichte van het Besluit luchtkwaliteit 2005 bevatten de nieuwe luchtkwaliteitseisen richtwaarden voor arseen, cadmium en nikkel als onderdeel van fijn stof. Deze zijn nog niet in het MER weergegeven. Gezien de oorsprong van het fijn stof (voornamelijk wegverkeer) verwacht de Commissie voor de betreffende stoffen geen knelpunt.

- De Commissie adviseert om voor de besluitvorming over het bestemmingsplan aan te geven in hoeverre het initiatief voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

³ In werking getreden op 15 november 2007.

⁴ Zoals het gebruik van CAR 6.1.1 in plaats van CAR 6.0

2.1.2 Geluid

Het initiatief wordt gerealiseerd op een zeer geluidbelaste locatie vanwege wegen en spoorwegen. De uitvoering binnen de vereisten van de Wet geluidhinder wordt mogelijk gemaakt door veelvuldig gebruik van dove gevels.⁵ Hierbij wordt opgemerkt dat een dergelijke brede toepassing van dove gevels moet passen binnen het bouwbesluit en/of mogelijk beleid ten aanzien van geluidluwe gevels binnen de gemeente Schiedam.

- De Commissie merkt op dat voor gebouwen waar aan meerdere zijden gebruik wordt gemaakt van dove gevels, dit beperkingen kan opleveren ten aanzien van het gebruik.

2.1.3 Bouwhinder

MER

In het MER wordt niet ingegaan op de hinder tijdens de (lange) realisatieperiode van het voornemen.

Aanvulling

De aanvulling maakt de gevolgen op het woon- en leefmilieu tijdens de aanlegperiode inzichtelijk. Hierbij is tevens ingegaan op de gefaseerde realisatie van het voornemen.

- Aangezien informatie met betrekking tot bouwhinder van belang is voor de omwonende, adviseert de Commissie deze aanvullende informatie bij de eerstvolgende mogelijkheid openbaar te maken.

2.2 Verkeer

MER

De verkeersaantrekkende werking van het voornemen is van invloed op de luchtkwaliteit in en om het plangebied. Om een goed beeld te krijgen van de verkeersaantrekkende werking van het voornemen is gebruik gemaakt van een verkeersmodel. De toelichting in het MER biedt beperkt inzicht in de modellering⁶ waardoor de Commissie niet uit sluit dat het model:

- de rol van openbaar vervoer *onderschat*;
- de toename van verkeer *overschat*;
- de benodigde parkeercapaciteit te hoog berekent.

Daarnaast merkt de Commissie op dat er mogelijk een overschatting van het aantal bezoekers heeft plaatsgevonden door het niet volledig verdisconteren van dubbeltellingen. Een overschatting van bezoekersaantallen kan weer leiden tot een overschatting van de verkeerseffecten en behoefte aan parkeergelegenheid.

Aanvulling

In de aanvulling zijn de vragen van de Commissie voldoende toegelicht. Voor de berekeningen van de verkeersaantrekkende werking is uitgegaan van een 'worst case scenario'. Om te bepalen of al dan niet aan de wettelijke eisen

⁵ In figuur 7.6, pagina 106 van het MER is de toepassing van dove gevels ter afscherming van geluid afkomstig van de A20 en de spoorlijn in twee aparte figuren weergegeven. Uit deze figuren lijken er bouwblokken te zijn waarbij meer dan twee zijden doof uitgevoerd dienen te worden .

⁶ Vragen van de Commissie hadden betrekking op aannames over de modal split en brandstofprijzen en of het model wel/niet 'capacity restrained' is.

voor luchtkwaliteit voldaan kan worden, onderschrijft de Commissie deze worst case benadering. Wel merkt de Commissie op dat een overschatting van parkeerbehoefte kan leiden tot het aantrekken van extra autoverkeer.

- De Commissie adviseert om parkeergelegenheid gefaseerd aan te leggen en daarmee de verkeersaantrekkende werking zoveel mogelijk te beperken.

3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN

3.1 Algemeen

De beschrijvingen in het MER zijn veelal kwalitatief van aard. Maatregelen, bijvoorbeeld met betrekking tot duurzaam bouwen, worden weliswaar beschreven, maar het MER geeft geen eenduidig antwoord op de vraag of deze ook daadwerkelijk worden getroffen. De doelstelling voor energiegebruik is beperkt in ambitie.

- De doelstellingen op gebied van duurzaam bouwen en energiegebruik zullen in de toekomst vrijwel zeker aangescherpt worden. De Commissie adviseert hier rekening mee te houden bij de verdere besluitvorming.

3.2 Watersysteem

Het MER maakt de effecten van het nieuwe watersysteem inzichtelijk en laat zien dat dit systeem een positieve bijdrage zal leveren aan de waterkwaliteit in de singels in Schiedam-Oost. De positieve effecten van het nieuwe watersysteem zijn echter grotendeels afhankelijk van de gehele realisatie van project Schieveste.⁷

- Gezien de positieve effecten van het nieuwe watersysteem adviseert de Commissie te laten onderzoeken:
 - hoe (de verbetering van) de waterkwaliteit kan worden gewaarborgd in het geval dat project Schieveste slechts gedeeltelijk wordt gerealiseerd;
 - of de (open)water verbinding tussen Schieveste en Schiedam-Oost reeds in een eerder stadium gerealiseerd kan worden.

3.3 Meest milieuvriendelijke alternatief

Voor de bepaling van de extra verkeersbewegingen lijkt, ook in het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA), uitgegaan van een 'worst case scenario'. Het MMA lijkt niet geoptimaliseerd voor het stimuleren/maximaliseren van het gebruik van openbaar vervoer en fiets⁸. De ligging van het plangebied ten opzichte van het reeds aanwezige openbaarvervoersnet biedt mogelijkheden om het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren. Echter maatregelen om de

⁷ Zie ook pagina 46 van het MER: "Voor de fasering geldt dat met een gedeeltelijke realisatie van het project Schieveste een belangrijk positief effect verloren gaat door het ontbreken van een (open)water verbinding tussen Schieveste en Schiedam-Oost. Hier wordt ook in de inspraakreactie van Bewonersvereniging Schiedam-Oost (nummer 12, bijlage 2) op gewezen.

⁸ Door de Fietsersbond wordt in inspraakreactie nummer 6 (zie bijlage 2) aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid per fiets en de fietsparkeervoorzieningen.

verkeersaantrekkende werking te beperken door het gebruik van openbaar vervoer en fiets te stimuleren⁹ en autogebruik te ontmoedigen¹⁰, lijken in het MMA onderbelicht. Juist het minimaliseren van de verkeersaantrekkende werking van het voornemen kan een gunstig effect kan hebben op de luchtkwaliteit.

- De Commissie adviseert bij de verdere planvorming en –uitvoering af te wegen of met ‘zachte maatregelen’ zoals vervoersmanagement en andere middelen het auto-gebruik beperkt en het gebruik van openbaarvervoer en fiets gestimuleerd kan worden.

⁹ Bijvoorbeeld fietspaden en fietsenstallingen, aandacht voor sociale veiligheid.

¹⁰ Bijvoorbeeld het beperken van parkeerfaciliteiten, hogere parkeertarieven, vervoersmanagement opnemen in het parkmanagement en/of vestigingsvoorwaarden.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: College van burgemeester en wethouders van Schiedam

Bevoegd gezag: Gemeenteraad Schiedam

Besluit: Bestemmingsplan

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

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

Betrokken documenten:

- Milieueffectrapport Schieveste, 20 juli 2007;
- Aanvullingen op het MER Schieveste:
 - notitie met betrekking tot verkeersaspecten d.d. 13 december 2007
 - brief van de gemeente Schiedam d.d. 14 december 2007
- Definitief Luchtkwaliteitsrapport, november 2007.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen (zie ook onder bij “bijzonderheden”). Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in “Maasstad”: 23 juni 2005

aanvraag richtlijnenadvies: 24 juni 2005

ter inzage legging startnotitie: 23 juni t/m 21 juli 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 23 augustus 2005

richtlijnen vastgesteld: 15 september 2005

kennisgeving MER in “Maasstad”: 24 oktober 2007

aanvraag toetsingsadvies: 4 oktober 2007

ter inzage legging MER: 25 oktober t/m 5 december 2007

toetsingsadvies uitgebracht: 23 januari 2008

Bijzonderheden:

Wegens procedurele tekortkomingen heeft het MER van 10 augustus tot en met 20 september 2007 ter inzage gelegen en nogmaals van 25 oktober tot en met 5 december 2007. De Commissie heeft van het bevoegd gezag de inspraakreacties van beide inzage termijnen ontvangen, een overzicht van de inspraakreacties is opgenomen in bijlage 2 van dit advies.

De Commissie heeft bij de toetsing aan de vastgestelde richtlijnen en de wettelijke inhoudseisen tussentijds tekortkomingen geconstateerd, die zij essentieel achtte voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de verdere besluitvorming. Deze tekortkomingen hadden betrekking op het luchtkwaliteitsonderzoek en het verkeersmodel. Aanvullende informatie is aan de Commissie ter beschikking gesteld.

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de (vooraf) gestelde eisen. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de eventuele tekortkomingen. Daarbij staat de vraag

centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een voldoende plaats te geven bij de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet het geval dan signaleert de Commissie dat er sprake is van een zogenoemde 'essentiële tekortkoming'. De Commissie adviseert dan dat die informatie alsnog beschikbaar komt, alvorens het besluit wordt genomen. Overige tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

dr. G.J. van Blokland

ir. Y.C. Feddes

ing. P.M. Peeters

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

drs. F.H. van der Wind (werkgroepsecretaris)

BIJLAGE 2: Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. Infra netten & Aansluitingen, Delft
2. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijmond, Rotterdam
3. N.V. Nederlandse Gasunie, Waddinxveen
4. KPN, Rotterdam
5. Tennet, Arnhem
6. Fietsersbond, Schiedam
7. Stichting Centrummanagement Schiedam, Schiedam
8. Kamer van Koophandel, Rotterdam
9. Bewonersvereniging Delflandseweg en V.v.E. Hollandia (d.d. 1909-2007 en 29-11-2007), Schiedam
10. Hoogheemraadschap van Delfland, Delft
11. Gemeente Rotterdam dS+V, Rotterdam
12. Bewonersvereniging Schiedam-Oost, Schiedam

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Stedelijke ontwikkeling Schieveste te Schiedam**

De gemeente Schiedam heeft het voornemen een multifunctioneel stedelijk gebied te ontwikkelen tussen het spoor, de snelweg A20 en de Tjalklaan. Het programma bestaat uit hoogwaardige kantoren, woningen en een Urban Entertainment Centre. Dit laatste onderdeel zal naar verwachting meer dan 500 duizend bezoekers per jaar trekken, zodat voor het project een m.e.r.-plicht geldt.

ISBN: 978-90-421-2264-2