



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Woningbouwontwikkeling Schieveste, gemeente Schiedam

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

13 januari 2021 / projectnummer: 3404



1 Advies over het MER in het kort

De gemeente Schiedam wil de locatie Schieveste ontwikkelen tot een stedelijk woongebied met tevens werklocaties en voorzieningen. De Schieveste is nu een grotendeels onbebouwde kantorenlocatie gelegen tussen de rijksweg A20 en de spoorlijn Rotterdam–Delft, direct grenzend aan station Schiedam Centrum. Het doel is een hoogstedelijk woonmilieu te creëren met daarbij oog voor duurzaamheid, gezondheid, mobiliteit en veiligheid. Voor het besluit over het bestemmingsplan is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De gemeente Schiedam heeft de Commissie gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna ‘de Commissie’) zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat blijkt uit het MER?

De gemeente streeft naar 3.000 woningen en 67.300 m² aan voorzieningen, waarvan maximaal 35.600 m² bestaande en nieuwe kantoorruimte (alternatief 1: Masterplan). In het MER is ook een alternatief onderzocht dat uitgaat van een verlenging van de overkapping over de spoorlijn, waardoor er meer ruimte ontstaat. Voor beiden alternatieven is ook een variant onderzocht waarbij 3.500 woningen worden gerealiseerd.

Er zijn tussen de twee alternatieven geen wezenlijke verschillen in de te verwachten milieugevolgen. De variant met 3.500 leidt wel tot nog meer parkeerdruk en een verdere verhoging van het groepsrisico (externe veiligheid). Door de aanwezigheid van de A20 en het spoor heeft een groot aantal woningen te maken met een hoge geluidbelasting op de gevel (overschrijding van de ontheffingswaarde). Het plan zorgt wel voor een afname van het wegverkeerslawaai bij de bestaande woningen gelegen ten zuiden van Schieveste, hoewel door weerkaatsing het spoorgeluid bij deze woningen iets toeneemt. Ook geeft het plan een positieve impuls aan de ruimtelijke–visuele kwaliteit. De nieuwe groene enfilade geeft ruimte voor ontmoeting en er is tevens een positieve bijdrage aan de vergroting van de biodiversiteit.

Wat is advies van de Commissie?

Het MER is grondig en goed leesbaar. De Commissie vindt het van grote meerwaarde dat ook apart in het MER is aangegeven of ambities/doelen worden gerealiseerd. Ook is goed onderscheid gemaakt in de effecten van het plan op de bestaande woningen en de kwaliteit van de leefomgeving in de plansituatie. De ambities en de effecten zijn met een breed toetsingskader onderzocht.

De Commissie signaleert desondanks bij de toetsing van het MER dat essentiële informatie ontbreekt voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het bestemmingsplan Schieveste. Het gaat om de volgende informatie:

- **Mobiliteit:** De berekeningen voor het gemotoriseerd verkeer passen niet bij de gehanteerde parkeernormen. Hierdoor is gerekend met te veel gemotoriseerd verkeer in en rondom het gebied.
- **Geluid:** Er mist informatie over de gezondheidseffecten van de geluidbelasting voor de inwoners van het plangebied, en hoeveel inwoners gehinderd en slaapverstoord zullen zijn. Er wordt daarnaast aangegeven dat de ambitie van de maximale binnenwaarde van 33 dB wordt gehaald, terwijl het akoestisch onderzoek aangeeft dat dit later nog moet worden onderzocht.

- **Klimaat:** Er ontbreekt milieu-informatie over wat de gevolgen zijn voor de voorkeurskeuze van een warmte-koudeopslag (al dan niet in combinatie met aquathermie). Het is daardoor ook niet duidelijk of de keuze voor dit systeem conflicteert met andere ambities en doelen.

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



Figuur 1: Verbeelding Schieveste (bron: ontwerpbestemmingsplan 'Schieveste 2021')

Achtergrond

Voor de ontwikkeling van de locatie Schieveste is het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan nodig. Het MER dient ter onderbouwing voor het bestemmingsplan. De ontwikkeling van Schieveste valt onder het begrip 'stedelijk ontwikkelingsproject' en is m.e.r.-beoordelingsplichtig. De gemeente heeft ervoor gekozen om gezien de omvang van de ontwikkeling en de kenmerken van het plangebied deze beoordeling over te slaan en direct een m.e.r.-procedure te starten. De Commissie heeft – naast het MER en de bijlagen – het ontwerpbestemmingsplan (datum 4 november 2020) ingezien.

Rol van de Commissie m.e.r.

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

De Commissie heeft in opdracht van de gemeente Schiedam eerder geadviseerd over de gewenste inhoud van het milieueffectrapport, d.d. 23 december 2019.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [3404](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

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

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

2.1 Alternatieven en varianten

In het MER zijn twee alternatieven onderzocht. Beide zijn gebaseerd op het in het Masterplan beschreven programma. Het enige onderscheid in de alternatieven is een verlenging van de overkapping over het spoor. Voor beide alternatieven is er één variant, namelijk het vergroten van het aantal woningen van 3.000 naar 3.500. De Commissie heeft in haar advies van 23 december 2019 geadviseerd om als alternatieven bandbreedtes in het programma te onderzoeken, niet alleen voor het aantal woningen maar ook voor de voorzieningen en de werklocaties. Dit mede vanwege de vier ambities van de gemeente¹ en de mogelijkheid dat de marktvraag zal veranderen. Het MER heeft echter geen bandbreedte in programmering onderzocht, bijvoorbeeld voor het verhogen of verlagen van het voorzieningenniveau en/of het aantal werklocaties. Ontwikkelcombinatie Schieveste B.V. (OCS) geeft aan geen meerwaarde te zien om een alternatief te onderzoeken met een andere verhouding tussen wonen, werken en voorzieningen.

De Commissie merkt op dat deze keuze tot gevolg heeft dat als (later) toch voor een andere verhouding 'wonen, werken en voorzieningen' wordt gekozen de milieueffecten niet zijn onderzocht en ook niet zijn getoetst aan de ambities voor Schieveste². Zij benadrukt daarnaast dat monitoring een belangrijke functie heeft in het volgen van effecten en het op tijd adresseren als ambities niet worden gehaald. Zo kunnen er op tijd mitigerende maatregelen worden getroffen en/of het programma worden aangepast. De Commissie gaat in paragraaf 2.5 (monitoring) hier nader op in.

2.2 Verkeer

Parkeernorm

De beperking van de parkeernorm is in dit plan het belangrijkste instrument voor de mobiliteitssturing. Uit het MER wordt niet duidelijk wat het uitgangspunt is geweest voor de berekening van de parkeerbalans. Er wordt uitgegaan van 0,3 parkeerplaats per woning³. In de gevoeligheidsanalyse⁴ wordt dan vervolgens het effect berekend van 0,3 parkeerplaats per woning in plaats van de gebruikelijke norm.

¹ De vier ambities: Op mobiliteit (beperken autogebruik), duurzaamheid & klimaatbestendig (in 2040 gemeente energieneutraal en Schieveste klimaatbestendig), gezondheid (goed woon- en leefklimaat: 33 dB binnenwaarde, 53 dB op gevel en streven naar minimaal één geluidluwe gevel) en externe veiligheid (veilige en gezonde fysieke leefomgeving).

² Het bestemmingsplan maakt het wel mogelijk om te komen tot een andere programmering en plaatsing.

³ Paragraaf 4.3 en 4.6 van het MER.

⁴ Paragraaf 10.2.1 van het MER.

Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat de beoogde parkeernorm 0,3 per woning is. De betreffende norm wordt echter voorafgegaan door de voorwaarde dat 'voldoende parkeergelegenheid moet worden aangelegd' en kan dus worden gelezen als een minimumnorm. Uit de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat wel degelijk een maximumnorm is beoogd. De Commissie beveelt aan om bij de besluitvorming duidelijk aan te geven wat de uitgangspunten zijn, en de tekst van de gevoeligheidsanalyse en/of het bestemmingsplan hiermee in overeenstemming te brengen.

Verkeersberekening

De berekening van de extra verkeersgeneratie door het initiatief sluit niet aan bij de hoeveelheid parkeerplaatsen in het gebied. Op basis van de parkeernorm van 0,3 en het aantal parkeerplaatsen van 1.200 genereert het gebied circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal, zoals uit de gevoeligheidsanalyse van het MER blijkt⁵. De verkeersstudie komt op meer dan 9.000 motorvoertuigen per etmaal⁶. De verkeersstudie (met 9.000 motorvoertuigen per etmaal) geeft daarmee te hoge intensiteiten en leidt daarmee tot een te hoge invoer voor de berekening van de daaruit volgende milieueffecten. Daarnaast wordt in de gevoeligheidsanalyse gesuggereerd dat de berekeningen met parkeernorm 0,3 het effect weergeeft van een verlaging ten opzichte van de vigerende gemeentelijke parkeernormen. Deze variëren tussen 0,5 en 0,7 en leiden dus ook tot een lagere verkeersgeneratie dan nu in het MER gebruikt. De aanpassing van de verkeersgeneratie zal niet leiden tot wezenlijke verschillen in de milieueffecten, maar zal wel impact hebben op de belasting van kruispunten en de verkeersveiligheid.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, de verkeersgeneratie te hanteren die past bij de gehanteerde parkeernormen. Geef aan wat de aanpassing van de verkeersgeneratie voor gevolgen heeft voor de omgeving.

2.3 Gezondheid

2.3.1 Geluid

Geluidbelasting aan de gevel van woningen

Het plangebied is omringd door de rijksweg A20 en de spoorlijn Rotterdam–Delft en heeft mede daardoor een hoge geluidbelasting. De onderliggende akoestische rapporten geven voldoende inzicht in de geluidniveaus die te verwachten zijn bij de realisatie van het plan. In het MER ontbreekt het echter aan kaarten voor het geluid van wegverkeer en het spoor, en tabellen waarin het aantal woningen en de geluidbelasting aan de gevel is aangegeven. Zo wordt niet duidelijk hoe hoog de geluidbelasting per woning is en waar die geluidbelasting zich voordoet. Ook wordt niet duidelijk welke woningen zowel hoogbelast worden door het geluid van de A20 als dat van het spoor. Hierdoor mist de Commissie een helder en duidelijk overzicht in (de samenvatting van) het MER voor hoeveel en welke woningen en voor welke

⁵ In de gevoeligheidsanalyse is het effect van de verlaagde parkeernormen ten opzichte van de gemeentelijke normen berekend. De gemeentelijke normen zijn echter gemiddeld 0,5–0,7 parkeerplaats per woning en de verkeersproductie zou dan ongeveer 6.000 motorvoertuigen per etmaal moeten bedragen.

⁶ Tabel 6–4, bladzijde 54 van het MER, en tabel 5.1 b bladzijde 36 van de verkeersstudie Schieveste.

bron een hogere waarde⁷ vastgesteld moet worden en/of mitigerende maatregelen nodig zijn.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat 1.972 woningen een hogere waarde krijgen vanwege de geluidbelasting van de rijksweg. Het geluid afkomstig van het spoor zorgt dat 1.632 woningen een hogere waarde krijgen. Dit geeft aan dat er voor een groot aantal woningen een gecombineerde geluidbelasting is, er voor beide geluidbronnen een hogere waarde vastgesteld moet worden en mitigerende maatregelen voor reductie van geluidbelasting nodig zijn.

In het MER is wel goed op kaart weergegeven wat de gebiedsontwikkeling voor effect heeft op de bestaande, omringende woningen.

Gezondheidseffecten en geluidbelaste woningen

In het MER en/of in het akoestisch onderzoek is niet beschreven wat de te verwachten gezondheidseffecten zijn van de gebiedsontwikkeling. Het is niet duidelijk hoeveel bewoners geluidgehinderd en slaapverstoord zullen zijn bij de optredende geluidniveaus. De gebiedsontwikkeling wordt gefaseerd uitgevoerd. Tijdelijk kan er extra geluidbelasting optreden, maximaal tot 17 dB. Ook bij de beschrijving van de effecten van fasering wordt niet ingegaan op de omvang van de hinder en slaapverstoring.

Voor bestaande woningen is in het Akoestisch onderzoek wel een tabel opgenomen met het aantal woningen en de geluidbelasting, en is tevens het aantal (ernstig) gehinderden bepaald.

Geluidbelasting in de woning

De gemeente wil dat de geluidbelasting in de woning niet hoger is dan 33 dB. Dit is de maximale wettelijke toegestane waarde. In het MER wordt aangegeven dat deze maximum waarde niet zal worden overschreden⁸. Dit leidt tot een positieve score in de beoordeling van de gemeentelijke ambitie.

Het is voor de Commissie niet duidelijk of deze ambitie daadwerkelijk kan worden gerealiseerd. De verschillende maatregelen om dit binnenniveau te halen worden in het akoestisch onderzoek als niet realistisch, niet doelmatig of niet effectief genoeg beoordeeld. Alleen gebouwgeïntegreerde maatregelen kunnen de gewenste (forse) geluidreductie mogelijk maken. Dit is afhankelijk van het gebouwontwerp en woningplattegronden en het effect is pas later bij de vergunningverlening te bepalen. Deze analyse is niet opgenomen in het MER. De Commissie vindt het daardoor prematuur om de beoordeling van het binnenniveau positief te scoren. De Commissie merkt daarnaast op dat voor sommige woningen aan meerdere gevels maatregelen moeten worden genomen. Deze woningen hebben door de rijksweg en het spoor aan meerdere zijden een hoge geluidbelasting. Dit heeft een impact op de uitvoerbaarheid van maatregelen en de woonkwaliteit, zoals de ventilatie en daglichttoetreding in de woning.

⁷ Een hogere waarde moet vastgesteld worden als de geluidbelasting aan de gevel van woningen hoger is dan de maximaal toegestane ontheffingswaarde van 53 dB voor rijkswegen of 68 dB voor spoorwegen.

⁸ Zie pagina 172 van het MER.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER voorafgaand aan de besluitvorming:

- Aan te geven wat de te verwachten gezondheidseffecten zijn van verhoogde geluidbelasting op de woningen voor de verschillende bronnen (weg/spoor) en cumulatief. Geef aan hoeveel bewoners van het gebied geluidhinderd en slaapverstoord zullen zijn, ook tijdens de gefaseerde ontwikkeling.
- Aan te geven op kaart de geluidbelasting per woning, en in tabellen de geluidbelasting en het aantal woningen per bron. Beschrijf voor hoeveel en welke woningen (indicatief) een hogere waarde moet worden vastgesteld. Neem deze informatie ook op in de samenvatting van het MER.
- De conclusies over de haalbaarheid, doelmatigheid en effectiviteit van mitigerende maatregelen voor het realiseren van de 33 dB binnenwaarde (in de samenvatting) op te nemen. Pas daarop de beoordeling van de ambitie aan. Geef ook aan voor hoeveel en welke woningen maatregelen voor beide bronnen (rijksweg en spoor) nodig zijn en wat voor impact de gebouwgeïntegreerde maatregelen hebben op de woonkwaliteit.

2.3.2 Externe veiligheid

Groepsrisico

Het aantal bewoners langs de A20 neemt toe. Op deze route worden onder andere gevaarlijke stoffen getransporteerd. Het groepsrisico zal daarom stijgen en mitigerende maatregelen zijn nodig om de risico's te beperken. In het MER wordt geconcludeerd dat het gevaar van de transportroute van gevaarlijke stoffen niet kan worden weggenomen. Een aantal mitigerende maatregelen wordt genoemd, onder andere dat er geen minder-zelfredzame personen in de bebouwing langs de A20 worden ondergebracht of woonachtig zijn. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan worden enkele van deze mitigerende maatregelen genoemd. De Commissie beveelt aan bij de besluitvorming aan te geven of en zo ja welke mitigerende maatregelen worden meegenomen in de vergunningverlening.

Maximale bouwhoogte

In het MER wordt gerefereerd aan een aeronautische studie, die aangeeft dat deze bebouwing geen belemmeringen met zich meebrengt voor veiligheid of continuïteit van bedrijfsactiviteiten Rotterdam The Hague. Bij bebouwing hoger dan 70 meter zal de mate van verstoring nog nader moeten worden onderzocht. Dit wordt in een latere fase gedaan. In het ontwerpbestemmingsplan zijn in bijlage 3 de bouwhoogte van de gebouwen weergegeven waar het hoogste gebouw 121 meter zal bedragen. De Commissie merkt op dat uit de bijlagen van het MER blijkt dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) aangeeft dat de hoogtebeperkingen van luchthaven Rotterdam Ten Hague Airport worden overschreden⁹. De Luchtverkeersleiding Nederland (LVLN) stelt dat de hoogtes van de gebouwen zullen leiden tot enige mate van verstoringen van de navigatiesystemen, maar dat dit geen nadelige invloed heeft op veilige afhandeling van het vliegverkeer¹⁰.

⁹ De ILT stelt dat in de bestemmingsplanregels opgenomen dient te worden dat bij bebouwing boven 40,7 meter boven NAP er instemming dient te zijn van de ILT.

¹⁰ De LVLN adviseert om met het ministerie van Infrastructuur en Rijkswaterstaat in gesprek te gaan over de verstoring van navigatie.

2.4 Klimaat

Klimaatmitigatie

Voor het realiseren van de klimaatambities is een energievisie¹¹ opgesteld. Op basis van deze onderzoeksresultaten is in het MER aangegeven dat warmte–koudeopslag (WKO), in combinatie met aquathermie, kan worden toegepast mits het ruimtelijk en milieu(technisch) inpasbaar is. Het is daardoor niet duidelijk wat de milieu– en omgevingseffecten zijn, bijvoorbeeld voor de bodem/ het water, wat of de ruimtelijke impact is en of dit conflicteert met andere ambities en/of doelen (bijvoorbeeld de programmering).

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, op globaal niveau te onderzoeken wat de milieu– en omgevingseffecten zijn van een WKO–systeem (al dan niet in combinatie met aquathermie). Onderzoek in welke mate het kan conflicteren met andere ambities en/of doelen.

Klimaatadaptatie

In het MER zijn op hoofdlijnen de effecten van het plan op de waterbergingscapaciteit en de waterveiligheid onderzocht. Deze worden in dit stadium licht negatief beoordeeld. Er zijn mitigerende maatregelen onderzocht voor de waterberging. Als voorbeelden worden retentiedaken, regenwatervijvers en wadi's genoemd¹². De Commissie beveelt aan voorafgaand aan de vergunningverlening te onderzoeken of de ambities worden gehaald, en of dat er aanvullende maatregelen moeten worden getroffen.

2.5 Monitoring

De Commissie heeft bij haar advies over de Notitie Reikwijdte een Detailniveau aangegeven dat het belangrijk is om een monitorings– en evaluatieprogramma op te zetten gezien de gemeentelijke ambities en doelen.

In paragraaf 13.1 van het MER is een aanzet opgenomen voor het monitoringsprogramma. Uit het MER en schriftelijke toelichting van de gemeente blijkt dat het besluit over het monitoringsplan later zal worden genomen. De Commissie beveelt aan om bij de besluitvorming over het bestemmingsplan ook het monitoringsplan vast te stellen. Zij adviseert om in het monitoringsplan ook aan te geven welke mitigerende maatregelen getroffen kunnen worden, als blijkt dat ondergrenzen (bijvoorbeeld voor geluid) of ambities/doelen niet worden gehaald. Het is nuttig om daarbij onderscheid te maken in noodzakelijke en gewenste maatregelen. Hierdoor wordt duidelijk op welke manier concreet kan of moet worden bijgestuurd.

De Commissie beveelt tevens aan jaarlijks te monitoren om op tijd bij te kunnen sturen en het aantal indicatoren waarop wordt gemonitord uit te breiden. Denk daarbij aan (de maatregelen voor) externe veiligheid, trillingen, bezonning en windhinder.

¹¹ Energievisie Schieveste – Aveco de Bondt (juli 2020).

¹² Waterbergingsmogelijkheden Schieveste – SmitsRinsma (september 2020).

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

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

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Eric van der Burg (voorzitter)

ir. Tilly Fast

ir. Gerard Jan Hellinga

ir. Joep Lax

Tom Ludwig MA. (secretaris)

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Bestemmingsplan Schieveste 2021.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

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

Bevoegd gezag besluit

Gemeenteraad van Schiedam.

Initiatiefnemer besluit

College van burgemeester en wethouders van Schiedam.

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

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissierner.nl projectnummer [3404](#) in te vullen in het zoekvak.

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

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

