



# Notitie reikwijdte en detailniveau

Schieveste te Schiedam

projectnummer 0436511.100  
definitief  
20 september 2019

# Notitie reikwijdte en detailniveau



## Schieveste te Schiedam

projectnummer 0436511.100

definitief  
20 september 2019

### Auteurs

L.T. Runia  
A.C. Oerlemans

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
20-9-2019	definitief	A.C. Oerlemans 	T. Artz 

# Inhoudsopgave

Blz.

<b>Veelgebruikte woorden en afkortingen in deze notitie</b>	<b>1</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>2</b>
1.1 Aanleiding	2
1.2 Voorgeschiedenis	2
1.3 Te nemen besluit	3
1.4 Waarom een m.e.r.?	3
1.5 De m.e.r-procedure	5
1.6 Rolverdeling	7
1.7 Wilt u een reactie indienen op de NRD?	8
1.8 Monitoring	8
1.9 Crisis- en herstelwet	8
1.10 Leeswijzer	8
<b>2 Huidige situatie Schieveste</b>	<b>9</b>
2.1 Ligging plangebied	9
2.2 Historische ontwikkeling	9
2.3 Huidige situatie plangebied	11
2.4 Referentiesituatie, raakvlakprojecten en studiegebied	12
<b>3 Masterplan en ontwikkelopgave Schieveste</b>	<b>14</b>
3.1 Inleiding	14
3.2 Stedenbouwkundige opzet	14
3.3 Ambities	15
3.3.1 Mobiliteit	15
3.3.2 Duurzaamheid en klimaatadaptatie	16
3.3.3 Gezondheid	16
3.3.4 Externe veiligheid	17
3.4 (Voorlopig) programma	17
3.5 Rol van de milieueffectrapportage in de plan- en besluitvorming	17
<b>4 Alternatieven en varianten</b>	<b>19</b>
4.1 Inleiding	19
4.2 Locatie: geen alternatieve locatie	19
4.3 Alternatieven	19
4.4 Varianten	21
4.4.1 Varianten in de omvang van het programma	21
4.4.2 Thematische varianten	22
<b>5 Onderzoeksmethodiek</b>	<b>23</b>
5.1 Inleiding	23

5.2	Beoordelingskader	23
5.3	Ruimtelijke kwaliteit	24
5.4	Natuur en Natura 2000	24
5.5	Bereikbaarheid	24
5.6	Leefbaarheid	25
5.7	Duurzaamheid	25

## **BIJLAGE 1: Beleidskader**

## Veelgebruikte woorden en afkortingen in deze notitie

In deze notitie worden enkele woorden en afkortingen veelvuldig gebruikt. In het onderstaande overzicht zijn deze veelgebruikte woorden en afkortingen kort toegelicht.

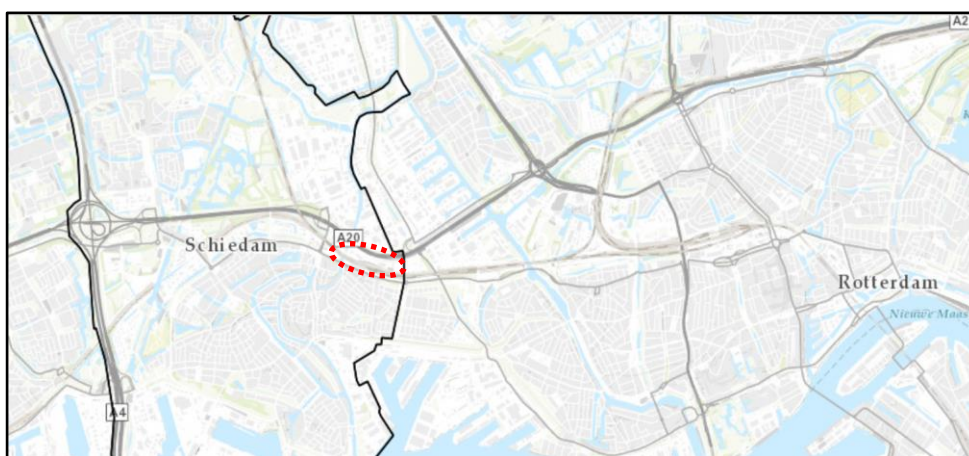
### Afkortingen en begrippen

<b>MER</b>	het milieueffectrapport
<b>m.e.r.-procedure</b>	de procedure waarbinnen het milieueffectrapport opgesteld wordt
<b>plan-m.e.r.</b>	de procedure waarbinnen het milieueffectrapport voor plannen opgesteld wordt
<b>voornemen</b>	datgene, wat de initiatiefnemer wil realiseren, in dit geval de realisatie van het hoogstedelijke woongebied Schieveste met maximaal 3.500 woningen, met tevens werkgelegenheid en voorzieningen
<b>referentiesituatie</b>	de huidige situatie aangevuld met autonome ontwikkelingen
<b>autonome ontwikkeling</b>	ontwikkeling die onafhankelijk van de ontwikkeling van Schieveste plaats zal vinden en waarover een definitief besluit is genomen
<b>plangebied</b>	het gebied waarop het voornemen rechtstreeks betrekking heeft
<b>studiegebied</b>	het gebied waar als gevolg van het voornemen effecten kunnen optreden. Het studiegebied kan groter zijn dan het plangebied en kan per aspect verschillen
<b>alternatieven</b>	de mogelijke 'manieren' waarop het voornemen kan worden gerealiseerd
<b>varianten</b>	kleine variaties binnen een alternatief

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Tussen belangrijke verkeersader A20 en de spoorlijn Rotterdam – Delft/Den Haag/Hoek van Holland, ligt, centraal in Schiedam en bij het station Schiedam, het gebied Schieveste. Het gebied is grotendeels onbebouwd en is een geschikte locatie om te ontwikkelen tot een goed en multimodaal bereikbaar, duurzaam woongebied in de zuidvleugel van de Randstad. De Ontwikkelcombinatie Schieveste B.V. (OCS) heeft in haar Concept Masterplan van december 2018 aan de gemeente Schiedam haar plannen gepresenteerd om Schieveste te transformeren tot een stedelijk woongebied (maximaal 3.500 woningen)<sup>1</sup>, met tevens werkgelegenheid en voorzieningen. De situering van het plangebied is in de figuur 1.1 weergegeven.



Figuur 1.1 De ligging van het plangebied Schieveste (zwarte lijn is de gemeentegrens)

## 1.2 Voorgeschiedenis

Het plangebied bleef lange tijd vrij van bebouwing, op een rijtje huizen uit begin 20<sup>e</sup> eeuw na, die moesten wijken voor de aanleg van de A20. Hierna heeft het plangebied lange tijd braak gelegen. Langs de Schie staan twee kantoorstorens uit de jaren '90. Ten noorden van de A20 bij het plangebied ligt het bedrijventerrein Spaanse Polder. Direct ten zuiden van het plangebied ligt het NS station Schiedam, tevens tram-, bus- en metrostation.

In 2003 heeft de gemeente Schiedam het plan “Kansrijk voor de Regio” vastgesteld. Op basis hiervan is in 2005 een stedenbouwkundig plan opgesteld, vertaald in het bestemmingsplan “Schieveste”, vastgesteld door de gemeenteraad in 2012. In dat plan werd uitgegaan van de ontwikkeling van een nieuw multifunctioneel stadsdeel van Schiedam, een locatie met hoogwaardige kantoren en andere bedrijvigheid, aantrekkelijke woningen en ontmoetings- en ontspanningsgelegenheden. Het plangebied van deze ontwikkeling reikte zowel oostelijk als westelijk verder dan het plangebied dat wordt onderzocht in voorliggende NRD en daarop volgende MER en bevatte ook gronden op Rotterdams grondgebied.

<sup>1</sup> Dit is het maximale programma. Eén van de vragen waarbij de m.e.r.-procedure een rol kan spelen is het daadwerkelijke aantal, dat lager kan zijn dan dit maximum. In het MER zal daarom naar een bandbreedte van het aantal woningen worden gekeken

Nadat het plan is vastgesteld is op twee locaties gebouwd: het kantoorgebouw, waarin nu DCMR is gevestigd en de vestiging van het LIFE College van de Lentiz Onderwijsgroep. Na deze ontwikkelingen is de ontwikkeling van Schieveste echter gestagneerd. In 2017 heeft (de rechtsvoorganger van) OCS het initiatief genomen voor nieuwe plannen, welke geleid hebben tot het Concept Masterplan van december 2018. Deze plannen zijn gepresenteerd tijdens een Stadserfdebat en werden enthousiast ontvangen. Daarmee werden de deuren geopend voor nieuwe planvorming. Dit moet vorm krijgen in het Masterplan op Hoofdpijnen dat door OCS wordt opgesteld. Daarbij vindt afstemming plaats met de gemeente Schiedam in haar rol als ruimtelijke ordeningswetgever. De gemeente Schiedam zal het benodigde bestemmingsplan opstellen.

### 1.3 Te nemen besluit

Voor de ontwikkeling van Schieveste is een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk. Dat bestemmingsplan vormt de formele, juridisch-planologische vertaling om de ambities en kaders in het kwaliteitsdocument die zullen worden beschreven in het Masterplan op Hoofdpijnen mogelijk te maken. Vooralsnog is het de bedoeling dat het bestemmingsplan voor een deel van de ontwikkeling al concreet is (voor die delen is geen verdere uitwerking meer nodig) en voor andere delen is nog een verdere uitwerking nodig ('uit te werken bestemming'). Het op te stellen MER wordt bij het bestemmingsplan gevoegd en zodoende gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit dat de ontwikkeling (deels) mogelijk maakt. Gezien de voorgenomen opzet van het bestemmingsplan is het op te stellen MER zowel een project-MER als een plan-MER.

### 1.4 Waarom een m.e.r.?

#### M.e.r.-plicht

Voor de voorgenomen activiteiten in Schieveste dient gemotiveerd te worden of sprake is van negatieve effecten op het milieu. Afhankelijk van de type en omvang van de ontwikkeling en het voortraject dient een m.e.r.-procedure of een (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsprocedure uitgevoerd te worden. De type en omvang van een ontwikkeling, die relevant zijn in het kader van het Besluit m.e.r., staan beschreven in bijlage C en D van het Besluit m.e.r., onder de kolom 'drempelwaarde'.

De ontwikkeling van woningen is opgenomen in het Besluit m.e.r. onder D11.2 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject'. In tabel 1.1 is de activiteit met bijbehorende drempelwaarden opgenomen.

Tabel 1.1: Uitsnede van bijlage D van het Besluit m.e.r.

Categorie	Activiteiten	Gevallen	Besluit
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m <sup>2</sup> of meer.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Met de activiteiten die met het bestemmingsplan Schieveste mogelijk worden gemaakt wordt één drempelwaarde overschreden, namelijk:

Nadat het plan is vastgesteld is op twee locaties gebouwd: het kantoorgebouw, waarin nu DCMR is gevestigd en de vestiging van het LIFE College van de Lentiz Onderwijsgroep. Na deze ontwikkelingen is de ontwikkeling van Schieveste echter gestagneerd. In 2017 heeft (de rechtsvoorganger van) OCS het initiatief genomen voor nieuwe plannen, welke geleid hebben tot het Concept Masterplan van december 2018. Deze plannen zijn gepresenteerd tijdens een Stadserfdebat en werden enthousiast ontvangen. Daarmee werden de deuren geopend voor nieuwe planvorming. Dit moet vorm krijgen in het Masterplan op Hoofdpijnen dat door OCS wordt opgesteld. Daarbij vindt afstemming plaats met de gemeente Schiedam in haar rol als ruimtelijke ordeningswetgever. De gemeente Schiedam zal het benodigde bestemmingsplan opstellen.

### 1.3 Te nemen besluit

Voor de ontwikkeling van Schieveste is een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk. Dat bestemmingsplan vormt de formele, juridisch-planologische vertaling om de ambities en kaders in het kwaliteitsdocument die zullen worden beschreven in het Masterplan op Hoofdpijnen mogelijk te maken. Vooralsnog is het de bedoeling dat het bestemmingsplan voor een deel van de ontwikkeling al concreet is (voor die delen is geen verdere uitwerking meer nodig) en voor andere delen is nog een verdere uitwerking nodig ('uit te werken bestemming'). Het op te stellen MER wordt bij het bestemmingsplan gevoegd en zodoende gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit dat de ontwikkeling (deels) mogelijk maakt. Gezien de voorgenomen opzet van het bestemmingsplan is het op te stellen MER zowel een project-MER als een plan-MER.

### 1.4 Waarom een m.e.r.?

#### M.e.r.-plicht

Voor de voorgenomen activiteiten in Schieveste dient gemotiveerd te worden of sprake is van negatieve effecten op het milieu. Afhankelijk van de type en omvang van de ontwikkeling en het voortraject dient een m.e.r.-procedure of een (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsprocedure uitgevoerd te worden. De type en omvang van een ontwikkeling, die relevant zijn in het kader van het Besluit m.e.r., staan beschreven in bijlage C en D van het Besluit m.e.r., onder de kolom 'drempelwaarde'.

De ontwikkeling van woningen is opgenomen in het Besluit m.e.r. onder D11.2 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject'. In tabel 1.1 is de activiteit met bijbehorende drempelwaarden opgenomen.

Tabel 1.1: Uitsnede van bijlage D van het Besluit m.e.r.

Categorie	Activiteiten	Gevallen	Besluit
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m <sup>2</sup> of meer.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Met de activiteiten die met het bestemmingsplan Schieveste mogelijk worden gemaakt wordt één drempelwaarde overschreden, namelijk:



## 1.5 De m.e.r.-procedure

De m.e.r. heeft enkele verplichte procedurestappen:



Figuur 1.3: Stappenplan van de m.e.r.-procedure.

De volgende stappen worden in de m.e.r.-procedure doorlopen:

### Openbare kennisgeving

De openbare kennisgeving is het bekend maken van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) als eerste stap in de m.e.r.-procedure. In de kennisgeving wordt de terinzagelegging aangekondigd zodat een ieder in de gelegenheid wordt gesteld een zienswijze kenbaar te maken. Het voorstellen om voor de ontwikkeling van Schieveste de m.e.r.-procedure te doorlopen wordt aangekondigd op de website van de gemeente Schiedam, het gemeenteblad, de Staatscourant en lokale huis- aan huisbladen.

### Raadpleging (inspraak en advisering)

Ten behoeve van de start van de m.e.r.-procedure wordt deze NRD opgesteld, gepubliceerd en ter inzage gelegd. Na de kennisgeving kan 'een ieder' een zienswijze indienen over de reikwijdte en het detailniveau van de onderzoeken die ten behoeve van het MER zullen worden uitgevoerd. Na de kennisgeving vraagt de gemeente ook advies bij de wettelijke adviseurs, zoals het hoogheemraadschap en de buurgemeenten.

De gemeente vindt het belangrijk om belanghebbenden zorgvuldig bij het plan te betrekken. De notitie wordt voorafgaand aan de periode van ter inzage legging vrijgegeven door het College van Burgemeester & Wethouders van de gemeente Schiedam.

Tijdens de periode van ter inzage legging van zes weken kan een ieder schriftelijk reageren op de NRD en zijn / haar mening geven over wat onderzocht moet worden in het MER en op welke manier. 'Een ieder' bestaat dus niet alleen uit de betrokken bestuurlijke organen, maar ook uit belangenorganisaties, bewoners / gebruikers in en om het gebied en overige betrokkenen. De onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (verder Commissie m.e.r.) wordt in deze fase ook betrokken. In het voortraject en op basis van andere (toetsings)adviezen voor milieueffectrapportages voor woongebieden elders is voldoende bekend wat de aandachtspunten zijn voor het MER.

### Opstellen MER

De reacties op de NRD worden gebruikt als input voor de te hanteren reikwijdte en detailniveau van de vervolgfase van de m.e.r.-procedure; het uitvoeren van de milieuonderzoeken en het opstellen van het MER (rapport).

#### Inhoud van het MER

De kern van de m.e.r.-procedure wordt gevormd door het MER, een milieueffectrapport waarin de milieueffecten van het omgevingsplan Schieveste worden beschreven. Het milieueffectrapport moet de volgende onderdelen bevatten (vrij naar wettekst):

- Een beschrijving van hetgeen met het voornemen wordt beoogd (wat is het doel);
- Een beschrijving van de alternatieven (of het alternatief) die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen;
- Een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover het voornemen of de beschreven bandbreedte daarvoor gevolgen kunnen hebben, en van de te verwachten autonome ontwikkeling van dat milieu (referentiesituatie);
- Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die het voornemen en de beschreven alternatieven kunnen hebben, en een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
- Een vergelijking van de referentiesituatie met de beschreven gevolgen voor het milieu van de alternatieven;
- Een beschrijving van de maatregelen om nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen of te beperken (mitigerende maatregelen);
- Een overzicht van de leemten in de beschrijvingen van de milieueffecten ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens en een opzet voor een evaluatieprogramma;
- Een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van het voornemen en van de beschreven alternatieven.

### Terinzagelegging MER bij het ontwerpbestemmingsplan

Als het MER gereed is, wordt het na vrijgave door het College van B&W voor zes weken ter inzage gelegd samen met het ontwerpbestemmingsplan voor Schieveste. Gedurende deze periode kan een ieder zijn of haar zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan en het bijbehorende MER indienen. In deze periode worden het ontwerpbestemmingsplan en het MER ook aangeboden aan verschillende bestuursorganen, zoals het hoogheemraadschap en omliggende gemeenten.

### Advies door Commissie m.e.r.

Het MER wordt ter toetsing voorgelegd aan de Commissie m.e.r. De Commissie m.e.r. geeft een onafhankelijk toetsingsadvies af dat betrokken wordt bij de verdere besluitvorming.

### Vervolg bestemmingsplanprocedure

Na afloop van de terinzagelegging worden de ontvangen reacties op het ontwerpbestemmingsplan en het MER van een inhoudelijke beantwoording voorzien in de Nota van Zienswijzen. Indien nodig worden het bestemmingsplan of het MER op bepaalde punten aangepast of aangevuld. De Nota van Zienswijzen wordt tezamen met het bestemmingsplan en het MER door het College van B&W van Schiedam vastgesteld en aangeboden ter besluitvorming aan de gemeenteraad van Schiedam. Nadat de raad het bestemmingsplan heeft vastgesteld bestaat de mogelijkheid tot het indienen van beroep tegen het bestemmingsplan (of het MER dat een bijlage bij het bestemmingsplan vormt).

### Evaluatie

Na vaststelling van het bestemmingsplan is het bevoegd gezag verplicht de daadwerkelijke milieugevolgen van de uitvoering van het voornemen te onderzoeken. In de praktijk vindt deze evaluatie plaats na realisatie van de ontwikkeling.

## 1.6 Rolverdeling

### Initiatiefnemer

Een initiatiefnemer is een particulier of overheidsorganisatie die het voornemen heeft een activiteit te ondernemen. OCS is de initiatiefnemer van Schieveste.

### Bevoegd gezag

Onder het bevoegd gezag wordt het bestuursorgaan verstaan dat bevoegd is om over het voornemen van de initiatiefnemer een besluit te nemen. Voor het bevoegd gezag bestaat het belangrijkste besluit uit het vaststellen van het bestemmingsplan, met het MER als bijlage daarbij. In deze m.e.r.-procedure is de gemeenteraad van Schiedam het bevoegd gezag.

### Betrokken bestuurlijke organen en belangenorganisaties

Onder betrokken bestuurlijke organen en belangenorganisaties worden die partijen bedoeld die in het ruimtelijk ordeningstraject worden geraadpleegd. In elk geval worden de volgende organisaties geraadpleegd:

- Provincie Zuid-Holland;
- DCMR Milieudienst Rijnmond;
- Gemeente Rotterdam;
- Hoogheemraadschap van Delfland,
- Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond;
- Rijkswaterstaat West-Nederland;
- Leidingbeheerders;
- Prorail en NS;
- Rotterdam The Hague Airport;
- Inspectie voor Leefomgeving en Transport;
- Luchtverkeersleiding Nederland;
- Metropoolregio Rotterdam Den Haag;
- GGD Rotterdam-Rijnmond;
- BOOR;
- RET;
- Bewonersverenigingen;
- Ondernemersverenigingen.

## Insprekers

In de m.e.r.-procedure is aangegeven dat een ieder recht heeft op inspraak tijdens de procedure. Degenen die tijdens de m.e.r.-procedure van dit (schriftelijk) recht gebruik maken zijn de insprekers. Het bevoegd gezag informeert een ieder tijdig via de gebruikelijke openbare communicatiekanalen wanneer en op welke wijze de inspraakmogelijkheden zich voordoen.

## 1.7 Wilt u een reactie indienen op de NRD?

De NRD wordt tegelijkertijd met de raadpleging van bestuurlijke en maatschappelijke organisaties zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode wordt aan belangstellenden en belanghebbenden gevraagd om in een schriftelijke reactie zijn / haar mening geven over de wijze van onderzoek in het MER (reikwijdte en detailniveau).

Reacties op deze NRD kunnen worden ingediend bij:

*College van Burgemeester en Wethouders van Schiedam  
t.a.v. Teammanager Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid  
Postbus 1501,  
3100 EA te Schiedam*

## 1.8 Monitoring

Om de flexibiliteit voor Schieveste te waarborgen wordt mogelijk gewerkt met een zogenaamd 'levend m.e.r.'. Dit betekent dat niet het rapport het eindstation vormt, maar dat via monitoring van de effecten van de transformatie van Schieveste in de gaten wordt gehouden of de gemaakte keuzes nog steeds valide zijn. Bijvoorbeeld, hoe verloopt de bouw van nieuwbouw (woningen, bedrijven, etc.)? Komen de berekende prognoses voor mobiliteit (autoverkeer, openbaar vervoer en fiets) overeen met de werkelijkheid en is wel/geen bijsturing nodig? Worden de duurzaamheidsambities gehaald? Aan de hand van een nulmeting en een lijst van meetbare indicatoren kan de stand van zaken periodiek worden gemonitord. Het MER zal suggesties bevatten voor de monitoring en evaluatie. Dit kan de basis zijn voor een monitoringsplan dat bij het bestemmingsplan kan worden gevoegd.

## 1.9 Crisis- en herstelwet

Op 8 november 2018 heeft het college van B&W van Schiedam de Minister verzocht om Schieveste in het kader van de Crisis- en herstelwet (Chw) aan te wijzen als ontwikkelingsgebied en als project waarbij vanwege experiment wordt afgeweken van diverse wettelijke voorschriften. Dit laatste betreft het gebruik van de reeds eerder in het kader van de Chw toegelaten experimenteerbepalingen. Naar verwachting neemt de Minister in het najaar van 2019 een besluit neemt over de toepasbaarheid van de Chw op Schieveste.

## 1.10 Leeswijzer

Deze NRD bevat de volgende hoofdstukken en informatie:

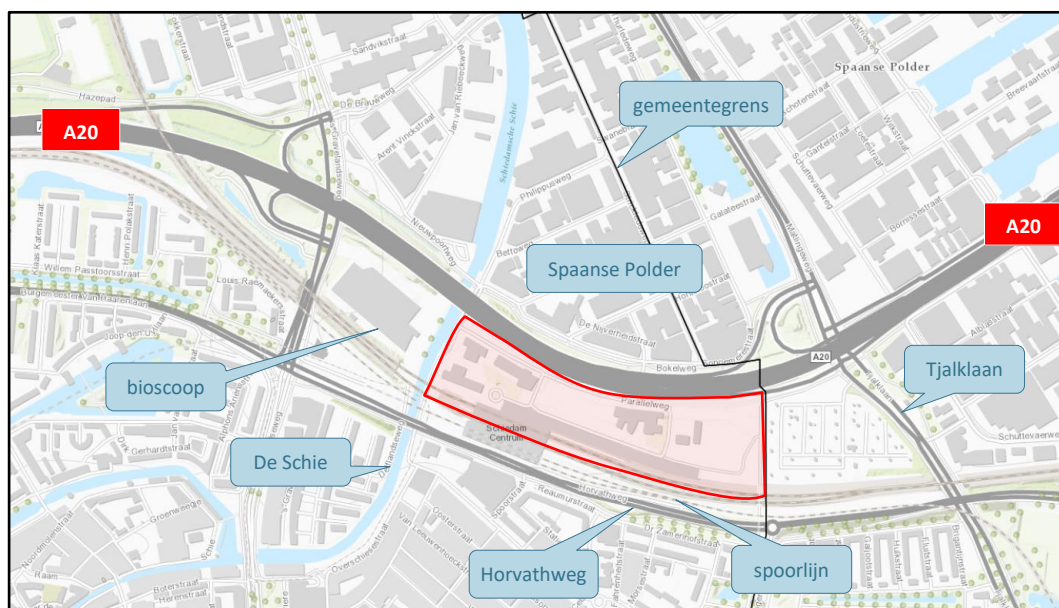
- Hoofdstuk 2: beschrijving van de huidige situatie in Schieveste;
- Hoofdstuk 3: de ontwikkelopgave van Schieveste, met ambities en programma;
- Hoofdstuk 4: de alternatieven en varianten die in het MER worden onderzocht;
- Hoofdstuk 5: de onderzoeksmethodiek.

## 2 Huidige situatie Schieveste

### 2.1 Ligging plangebied

Het plangebied ligt tussen de rijksweg A20 aan de noordzijde, de spoorlijn Rotterdam – Delft/Den Haag / Hoek van Holland aan de zuidzijde, de Schie aan de westzijde en de gemeentegrens met Rotterdam aan de oostzijde. Het volkstuintcomplex op Rotterdams grondgebied maakte wel onderdeel uit van het oorspronkelijke Schieveste-gebied, maar is nu geen onderdeel van het plan. Het gebied grenst aan de noordzijde van het station Schiedam-Centrum. Dit is naast een treinstation ook een halte van tram, metro en bus. Het plangebied ligt tussen de aansluitingen Schiedam en Delfshaven op de A20.

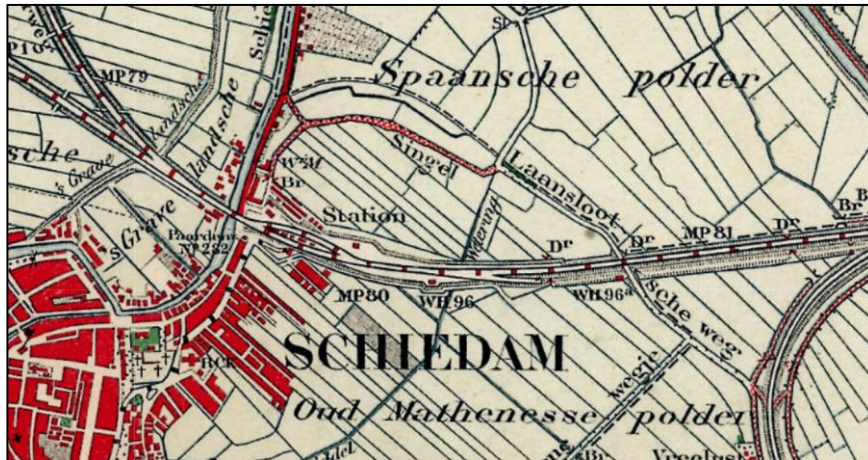
Het plangebied zelf is per auto alleen bereikbaar vanaf de westkant (via een brug over de Schie (Noorderbrug, Noorderweg en Parallelweg) en de Overschieseweg langs de Schie onder de spoorlijn en de A20). Per fiets is het plangebied bereikbaar vanaf de kant van de Schie en vanaf enkele fietsroutes waarvan één onder de A20 doorgaat naar Spaanse Polder (deze is ook toegankelijk voor auto's). Ten zuiden van het spoor ligt woonwijk Schiedam-Oost, en ten zuiden daarvan het centrum van Schiedam. Ten noorden van de A20 ligt bedrijventerrein Spaanse Polder.



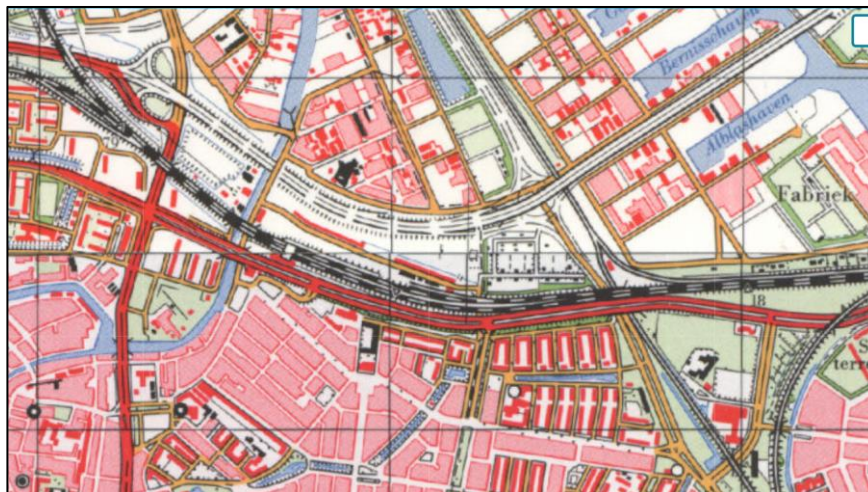
Figuur 2.1 Plangebied Schieveste (binnen rode contour)

### 2.2 Historische ontwikkeling

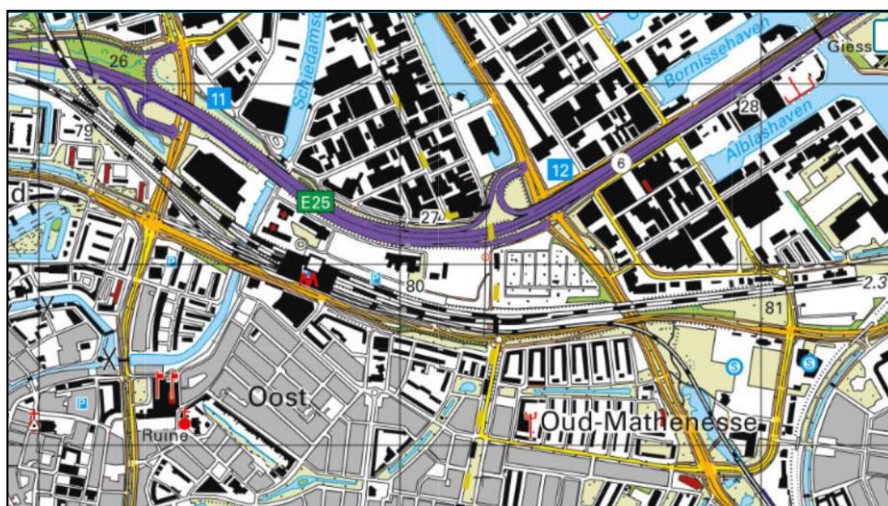
Schieveste is lang onbebouwd gebleven, op een rijtje huizen uit begin 20e eeuw na. Hiervan zijn nog funderingen aanwezig in de bodem. Deze huizen moesten wijken voor aanleg van de A20. Pas in de jaren '90 werden er concrete plannen gemaakt voor het ontwikkelen van het gebied tot woon- en/of werklocatie. Sinds die periode zijn er twee kantoorstorens en het pand van de DCMR gebouwd en is een middelbare school/MBO gevestigd in het gebied (zie figuur 2.5). Concrete plannen voor een volledige gebiedstransformatie zijn tot op heden nog niet tot uitvoering gebracht.



Figuur 2.2 Situatie 1920 (bron: [www.topotijdreis.nl](http://www.topotijdreis.nl))



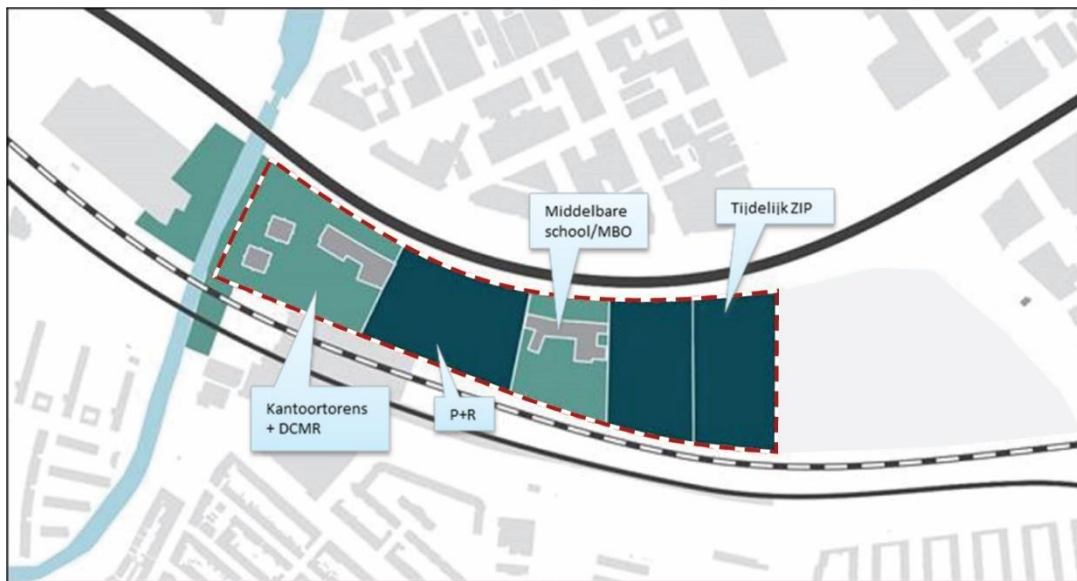
Figuur 2.3 Situatie 1970 (bron: [www.topotijdreis.nl](http://www.topotijdreis.nl))



Figuur 2.4 Situatie 2018 (bron: [www.topotijdreis.nl](http://www.topotijdreis.nl))

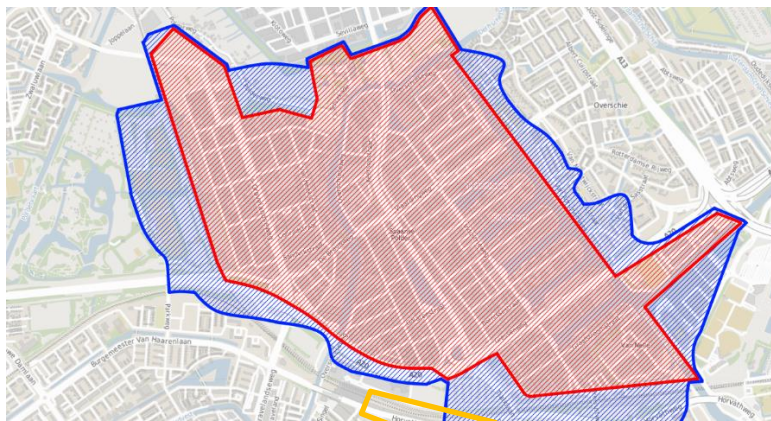
## 2.3 Huidige situatie plangebied

In het gebied staan aan de westzijde twee kantoorstorens inclusief parkeervoorzieningen. Oostelijk hiervan is het kantoor van de DCMR (Milieudienst Rijnmond) gevestigd. Aan de oostzijde daarvan bevindt zich LIFE College van de Lentiz onderwijsgroep, met daarnaast de het terrein waar Zuid-Hollands Infra Park (ZIP) tijdelijk is gevestigd. Parallel aan het spoor bevindt zich in het zuiden van het gebied een tijdelijke P+R-voorziening (figuur 2.5).



Figuur 2.5 : Gebiedsindeling Schieveste

Ten noorden van het plangebied ligt het bedrijventerrein Spaanse Polder. Dit ligt deels in gemeente Schiedam en deels in de gemeente Rotterdam. Rond dit bedrijventerrein is een geluidzone van kracht (figuur 2.6). Het plangebied ligt voor een deel binnen deze contour. Het bedrijventerrein Spaanse Polder maakt bestemmingen tot maximaal milieucategorie 5.3 mogelijk voor een deel van het gebied (figuur 2.7). Voor de delen aangrenzend aan het plangebied is maximaal milieucategorie 4 mogelijk (figuur 2.7). De feitelijke aanwezige bedrijvigheid heeft lagere milieucategorieën.



Figuur 2.6: Geluidzone (blauwe lijn) rond het bedrijventerrein Spaanse Polder (rood gearceerd)



Figuur 2.7: Milieucategorieën die in bedrijventerrein Spaanse Polder zijn toegestaan

## 2.4 Referentiesituatie, raakvlakprojecten en studiegebied

Het MER brengt de potentiële milieueffecten in beeld door een vergelijking te maken van een situatie zonder de transformatie (de referentiesituatie) met de situatie met transformatie. De referentiesituatie is de situatie waarbij het Schieveste niet getransformeerd wordt, maar alle plannen die vastgesteld zijn in Schiedam en omgeving wel doorgaan.

De ontwikkeling van het gebied Schieveste betreft een ontwikkeling die naar verwachting in een periode van circa 10 jaar kan worden gerealiseerd, maar het is niet uitgesloten dat de ontwikkeling in een ander tempo zal plaatsvinden. Voor de bepaling van de milieueffecten wordt 'worst case' uitgegaan van invulling van het gehele terrein in een planperiode van 10 jaar. Dit betekent dat als referentiejaar het jaar 2030 wordt gehanteerd, 10 jaar na vaststelling van het bestemmingsplan.

### Referentiesituatie

De referentiesituatie van Schieveste is gelijk aan de huidige situatie van het plangebied (zie hoofdstuk 2.3) inclusief de autonome ontwikkelingen. In het MER wordt een uitgebreide beschrijving van de autonome ontwikkelingen opgenomen. Daartoe kunnen ook ontwikkelingen behoren die planologisch al mogelijk zijn gemaakt, maar die momenteel nog niet zijn gerealiseerd.

Waar nodig zal in het MER ook aandacht worden besteed aan minder zekere ontwikkelingen die relevant kunnen zijn voor de effectbeschrijvingen. Dat zal plaatsvinden in de vorm van een gevoeligheidsanalyse.

### Raakvlakprojecten

Een raakvlakproject is een project dat onafhankelijk van de ontwikkeling van Schieveste tot stand kan komen, maar waarover nog geen formeel besluit is genomen. Het is wel mogelijk dat dit project de ontwikkeling van Schieveste kan beïnvloeden. Rondom Schieveste spelen de volgende raakvlakprojecten:



- Op 11 maart 2019 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat de voorkeursbeslissing genomen om de A20 te verbreden van 2 x 2 naar 2 x 3 rijstroken in beide rijrichtingen tussen de aansluitingen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda. In de rijrichting Gouda – Nieuwerkerk aan den IJssel begint de verbreding bij de onderdoorgang van de A20 onder de A12.
- Herontwikkeling Merwe-Vierhaven in Rotterdam: in de panden die vroeger gebruikt werden voor fruitoverslag vestigen zich creatieve, innovatieve ondernemers. Het gebied wordt herontwikkeld tot woongebied en werkterrein voor de creatieve sector.
- NS en ProRail hebben het voornemen Station Schiedam te verbouwen tot één integraal station/verkeersknooppunt voor alle vervoersmiddelen (trein, tram, bus, metro).
- Gebiedsontwikkeling A20-zone, waar Schieveste deel van uit maakt.

### Studiegebied

De ontwikkeling van Schieveste leidt tot effecten in en rondom het plangebied. Sommige milieueffecten vinden alleen plaats in het plangebied zelf. Dit betreft bijvoorbeeld de effecten op bodem en archeologie. Andere milieueffecten zijn echter niet per se locatiegebonden en hebben mogelijk een impact op de omliggende wijken: extra verkeer verplaatst zich ook buiten Schieveste en dit heeft mogelijk impact op de luchtkwaliteit of het geluidsniveau. Tot waar deze effecten reiken heet het studiegebied. In het MER worden deze effecten in het studiegebied inzichtelijk gemaakt.

## 3 Masterplan en ontwikkelopgave Schieveste

### 3.1 Inleiding

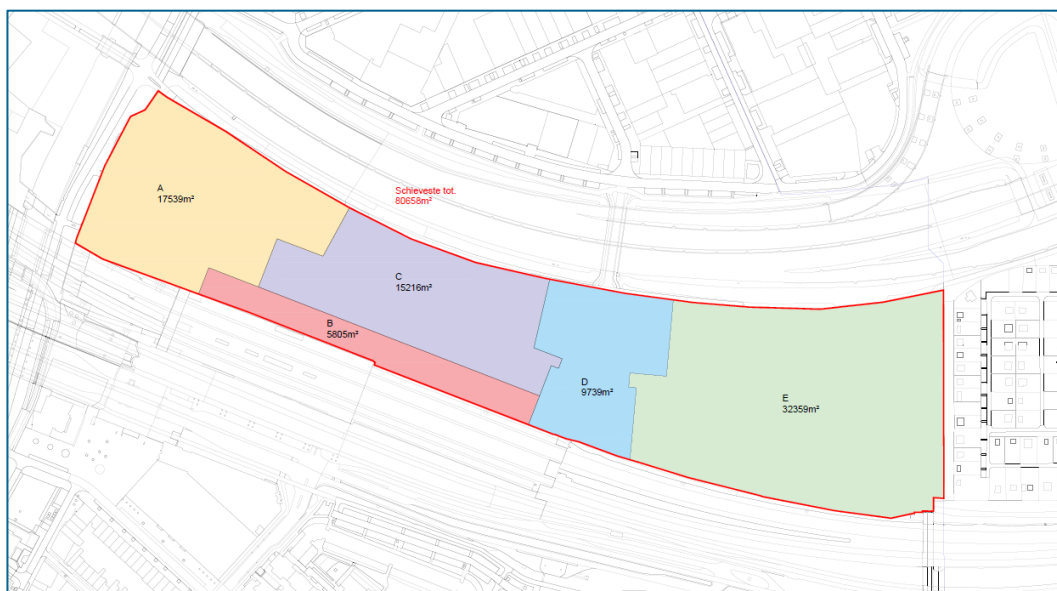
Voor de ontwikkeling van Schieveste heeft de gemeente Schiedam in het Kwaliteitsplan een beschrijving gegeven van de uitgangspunten voor het toekomstig ruimtelijk ordeningskader van het Plangebied.

In dit hoofdstuk zijn (per deelthema) op basis van het Concept-Masterplan (vooruitlopend op het Masterplan op Hoofdlijnen) de ambities voor Schieveste uiteengezet en is het programma voor de ontwikkeling beschreven.

### 3.2 Stedenbouwkundige opzet

Voor het plangebied is een programma opgesteld voor het aantal m<sup>2</sup> voor woningen en andere functies dat zal worden gebouwd (zie paragraaf 3.4). Onder andere gezien de situering van het plangebied (nabij OV, tussen Rotterdam en Delft) bestaat de opgave uit maximaal circa 3500 woningen. Daarnaast wordt ruimte voorzien voor werkgelegenheid en andere functies. In het programma wordt, vanwege de ligging op een OV-knooppunt, rekening gehouden met een relatief klein aantal parkeerplaatsen. Dit programma is vertaald in een stedenbouwkundige opzet voor het plangebied. In de stedenbouwkundige opzet is het gebied opgedeeld in deelgebieden (A1, A2, B1, B2 en C; zie figuur 3.1)) met elk een eigen ambitie en programma.

De stedenbouwkundige opzet is gebaseerd op een hoge dichtheid van woningen op een klein oppervlak. In de opzet is rekening gehouden met de invloed van de omgeving (met name geluid) op het plangebied. Hoogbouw vormt een min of meer gesloten front langs de A20, als een functionele geluidswal. Langs het spoor wordt een afscheiding gerealiseerd om overlast te beperken.



Figuur 3.1: deelgebieden plangebied

### 3.3 Ambities

Schieveste ambieert een voorbeeldplan te zijn voor Nederland op de thema's van de toekomst. In regionaal verband is de locatie onderdeel van de kennis-as Rotterdam - Den Haag, een overloopgebied voor starters en studenten, en brengt het nieuw elan van buiten. Schiedam kan daarmee haar programma's versterken, een bijdrage leveren aan de verstedelijkingsopgave en de klimaatadaptie en invulling geven aan de thema's uit de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). De ambities voor Schieveste zijn in dit hoofdstuk onderverdeeld in vier thema's:

- Mobiliteit
- Duurzaamheid
- Gezondheid
- Veiligheid

#### 3.3.1 Mobiliteit

In Schieveste wordt ingezet op duurzame bereikbaarheid. De ligging direct bij het station Schiedam-Centrum maakt het mogelijk het autogebruik beperkt te houden en te kiezen voor openbaar vervoer, gedeeld autogebruik en ruimte voor de fiets en de voetganger. Dit betekent dat het overgrote deel van de bewoners van Schieveste straks geen auto heeft. Op loopafstand zijn trein, metro, tram en bus beschikbaar. Voor Schieveste zal door OCS en eventueel andere partijen een mobiliteitsconcept worden ontwikkeld dat een lage automobilititeit afdwingt of aantrekkelijk maakt. Uitgangspunt voor dit mobiliteitsconcept is een gemiddelde parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning, uitgaande van het programma uit het Masterplan. Een groot deel daarvan is bestemd voor deelauto's.

##### *Verkeersafwikkeling*

Reeds in 2007 is een verkeersonderzoek gedaan naar de ontwikkeling van Schieveste. Toen werd uitgegaan van een programma ruim 250.000 m<sup>2</sup> b.v.o. Het huidige programma met circa 3.500 woningen en tevens werkgelegenheid en voorzieningen, zal qua verkeersproductie beperkter blijven.

De auto-ontsluiting van Schieveste gaat zo veel mogelijk via de Parallelweg / Noorderweg en de tunnel verlopen. In het verkeersonderzoek zal de maximale capaciteit van deze ontsluitingsroute worden bepaald.

##### *Openbaar vervoer*

De ruim 5.000 nieuwe bewoners en andere gebruikers van Schieveste zullen straks voor het overgrote deel kiezen voor het openbaar vervoer. Dat betekent dat het NS station Schiedam-Centrum, het metrostation, de bus en de tram te maken krijgen met een forse stijging van het aantal reizigers. De uitbreiding van het aantal reizigers past goed in de plannen van de regio om in te zetten op een versterking van het openbaar vervoersysteem op de lijn Dordrecht - Den Haag.

##### *Langzaam verkeer*

Het is de bedoeling dat veel ruimte wordt gegeven aan fietsers en voetgangers. Vanuit Schieveste komen drie verbindingen met de stad, over of onder het spoor. Door aan te sluiten op de bestaande fietspaden zijn er ook verbindingen aan de noord-, oost- en westkant. De bewoners en gebruikers van Schieveste worden door de aanleg van het openbaar gebied uitgenodigd tot bewegen met logische wandelroutes naar de stad en het station.

#### *Parkeren*

Het parkeren wordt zoveel mogelijk opgelost in de plint van de woningbouw aan de zijde van de A20. Eventueel wordt nog bekeken of in het mobiliteitsconcept een formule van valet-parking voor deelauto's kan worden gerealiseerd. Dat wil zeggen dat er een parkeermanagementsysteem komt dat er voor zorgt dat deelauto's worden voorgereden op het moment dat een bewoner daar behoefte aan heeft. Deze wijze van autogebruik maakt het mogelijk het parkeren elders op te lossen, bijvoorbeeld in Spaanse Polder.

### **3.3.2 Duurzaamheid en klimaatadaptatie**

Alleen al met de keuze om ongeveer 3.500 woningen binnenstedelijk te ontwikkelen, direct rondom het OV-knooppunt, is Schieveste als duurzame gebiedsontwikkeling aan te merken. Daarboven moet de ontwikkeling van Schieveste zo mogelijk een bijdragen aan de duurzaamheidsambities van de gemeente Schiedam (de gemeente Schiedam wil in 2040 energieneutraal zijn). Voor Schieveste wordt ingezet op een zo duurzaam mogelijke ontwikkeling. Maar ook de directe omgeving wordt meegenomen. De focus ligt hierbij niet alleen op energie, maar op het brede spectrum van duurzaamheid, zoals klimaatadaptatie. Er wordt ingezet op klimaat adaptieve maatregelen om Schieveste voor veranderende weersomstandigheden in de toekomst.

#### *Energie*

De ambitie is om Schieveste zoveel mogelijk energieneutraal te ontwikkelen. Dit wordt onder meer bereikt door de toepassing van met name zonne-energie en energiezuinige woningen. In dat kader zal nog onderzocht worden of de grote platte daken van de bedrijven in de omgeving betrokken kunnen worden in de planvorming en ingezet kunnen worden voor zonnepanelen. Ook wordt nagedacht over WKO-toepassing.

### **3.3.3 Gezondheid**

De ligging van Schieveste langs de A20 heeft gevolgen voor geluid en luchtkwaliteit. Toch is de ambitie om in Schieveste vergelijkbare gezondheidskwaliteit te halen als het geval zou zijn bij een woningontwikkeling elders in de gemeente. In het Concept-Masterplan wordt voorgesteld om een noordelijke wand te realiseren die geluid en luchtvervuiling zo veel mogelijk buiten het woongebied moet houden. Het geluid vanwege het spoor aan de zuidzijde wordt eveneens afgeschermd. Door die afscherming ontstaat in het plan een verblijfsgebied met een goede woonkwaliteit. Door aanvullende maatregelen op het gebied van gezondheid wordt bereikt dat in Schieveste een goed woon- en leefklimaat ontstaat. Hieronder wordt nader ingegaan op het aspect 'geluid'. Een ander voorbeeld van dergelijke maatregelen is het toepassen van groene gevels.

#### *Geluid*

Het plangebied Schieveste valt binnen de invloed van diverse geluidbronnen. Naast de A20 is er geluid vanaf het spoor, de metro en de omliggende wegen, alsmede geluid van omliggende bedrijvigheid (Spaanse Polder) en andere voorzieningen. De ambitie is om de geluidbelasting zoveel mogelijk te beperken door afschermdde maatregelen te treffen en door de positionering van de bouwblokken, om zo een acceptabel binnenniveau te creëren. Ook wordt gestreefd naar tenminste één geluidluwe gevel per woning en een acceptabel geluidniveau in de openbare ruimte in het plangebied. Onder 33 dB (binnenniveau) is sprake van een goed woon- en leefklimaat waarbij wettelijk gezien geen nadere afweging op gezondheid nodig is. De gemeente Schiedam hanteert als 53 dB als acceptabel geluidniveau voor de buitenwaarde.

### 3.3.4 Externe veiligheid

Voor Schieveste wordt ingezet op een veilige en een gezonde fysieke leefomgeving. In een omgeving met een snelweg, spoor en metro, evenals gemeentelijke transportroutes en ondergrondse infrastructuur, vraagt dat een zorgvuldig ontwerp en lastige keuzes. Bij de nadere uitwerking van het masterplan zal in overleg met de Veiligheidsregio een veiligheidsplan worden opgesteld waarin concreet wordt uitgewerkt hoe op deze locatie maximaal rekening kan worden gehouden met de gevolgen van ongevallen met gevaarlijke stoffen op de snelweg. In dat kader zal ook bezien worden of het nodig is een tweede hoofdontsluiting te realiseren.

De spoorlijn ten zuiden van het plangebied is niet bedoeld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en vormt qua veiligheid geen belemmering voor de uitvoering van het plan. Ook de in de nabijheid gelegen gasleiding vormt geen beperking. In Schieveste wordt veel aandacht besteed aan een inrichting van het openbaar gebied waardoor voor bewoners een gezonde en veilige leefomgeving ontstaat.

### 3.4 (Voorlopig) programma

In Schieveste is een gemengd woonprogramma gepland. Het plangebied is circa 8,7 ha groot, waar maximaal 3.500 woningen gerealiseerd worden. In het programma zijn zowel koop- als huurwoningen opgenomen. Vooralsnog gaan de plannen er van uit dat de ongeveer 35% goedkope huur bestaat uit 2/3 woningen gericht op studenten en 1/3 overige sociale doelgroep. Naast woningen krijgt circa 10-30% van de nieuwe bebouwing bestemmingen voor werken en voorzieningen.

### 3.5 Rol van de milieueffectrapportage in de plan- en besluitvorming

De bijdrage van de m.e.r.-procedure aan de planontwikkeling en de besluitvorming ligt op twee niveaus.

Het eerste niveau is dat van het in beeld brengen, beschrijven en beoordelen van de milieugevolgen van de voorgenomen ontwikkeling. De aard van de ontwikkeling en de situering leiden tot de verwachting dat de 'externe werking' van de ontwikkeling niet groot is. De effecten voor de omgeving zullen vooral het gevolg (kunnen) zijn van de verkeersaantrekkende werking. Het MER zal de effecten voor de omgeving laten zien.

Het tweede niveau is dat van de kwaliteit van het plangebied zelf. Het ligging van het plangebied tussen de spoorlijn en de snelweg en het ambitieuze programma hebben als gevolg dat veel werk moet worden verzet om tot een goede inrichting van het plangebied te komen. Goed wil zeggen: een gebied waar het plezierig en gezond wonen en vertoeven is. Het is de bedoeling dat de m.e.r.-procedure een bijdrage gaat leveren aan het maken van keuzes voor de inrichting van het plangebied. De verwachting is dat de meerwaarde van de m.e.r.-procedure in dit geval vooral ligt in dit tweede niveau.

Vanwege de omvang van de ontwikkeling en de ligging van het plangebied wordt in het MER niet alleen gekeken naar de beoogde omvang van de ontwikkeling (ongeveer 3.500 woningen), maar ook naar een kleiner en een groter aantal woningen. Daarbij wordt vooralsnog uitgegaan van een bandbreedte van 2.500 tot 4.000 woningen. Deze bandbreedte heeft invloed op beide niveaus.

Vanuit de beoogde omgevingskwaliteit van het plangebied wordt in het MER ook gekeken naar de mogelijkheden om de milieu-impact van de spoorlijn te verkleinen. Het is daarom de bedoeling om in het MER ook te onderzoeken wat de haalbaarheid en meerwaarde voor de leefomgeving is van een uitbreiding van het plangebied in zuidelijke richting. Het is de bedoeling om een alternatief op te nemen dat uitgaat van een overkluizing van de spoorlijn en een kleine uitbreiding (en nog nader te bepalen) uitbreiding van het plangebied aan de zuidkant van de spoorlijn.

In hoofdstuk 4 wordt hier nader op ingegaan.

## 4 Alternatieven en varianten

### 4.1 Inleiding

In een m.e.r. is het verplicht alle 'redelijkerwijs te beschouwen alternatieven' te beschouwen. Met alternatieven wordt bedoeld op grote verschillen in de wijze waarop de voorgenomen activiteiten gerealiseerd kunnen worden. Dit betreft bijvoorbeeld het meenemen van andere locaties waar de voorgenomen activiteit gerealiseerd kan worden of het beschouwen van een significant groter of kleiner programma. Bij het bepalen of alternatieven moeten worden meegenomen gaat het er vooral om of daardoor de milieueffecten kunnen worden beperkt.

De alternatieven richten zich op de belangrijke vragen die spelen ten aanzien van de milieugevolgen en de ruimtelijke kwaliteit van het plangebied. Zoals al aangegeven in paragraaf 3.5 zal daarom in het MER een alternatief worden beschouwd dat uitgaat van een overkluizing van de spoorlijn en een uitbreiding van het plangebied in zuidelijke richting. Daarnaast wordt gekeken naar varianten voor de opgave, met een bandbreedte van 2.500 tot 3.500 woningen in het gebied, met een uitloop tot maximaal 4.000 woningen in één van de alternatieven.

### 4.2 Locatie: geen alternatieve locatie

De voorgenomen ontwikkeling richt zich specifiek op de locatie Schieveste en de kansen die de locatie biedt om in de stedelijke omgeving van Schiedam en Rotterdam een bijdrage te leveren aan de woningbouwopgave. De locatie is aangeduid in de Structuurvisie van Schiedam. Het MER richt zich daarom uitsluitend op deze locatie en er wordt geen onderzoek gedaan naar mogelijke andere alternatieve locaties voor het realiseren van de opgave die voor het plangebied is geformuleerd.

### 4.3 Alternatieven

Het is de bedoeling om in het MER twee alternatieven te onderzoeken, namelijk een alternatief dat uitgaat van de stedenbouwkundige opzet en het programma dat is opgenomen in het Concept-Masterplan (ongeveer 3.500 woningen en het toevoegen van ongeveer 100.000 m<sup>2</sup> bvo<sup>2</sup>), en een stedenbouwkundige opzet die uitgaat van een overkluizing van de spoorlijn en een uitbreiding van het plangebied in zuidelijke richting. Beide alternatieven zijn hieronder beschreven en toegelicht.

#### Alternatief Masterplan

De stedenbouwkundige opzet voor het plangebied, zoals die is opgenomen in het Concept-Masterplan, is het resultaat van een intensief ontwerpproces waarin (binnen de gegeven situatie met snelweg, spoor en bestaande functies) relevante aspecten als bereikbaarheid en mobiliteit, milieu-invloeden (geluid en lucht), faseringsmogelijkheden en oriëntatie ten opzichte van de zon een rol hebben gespeeld. Dit ontwerpproces heeft geresulteerd in de stedenbouwkundige opzet die is beschreven in paragraaf 3.2. Deze stedenbouwkundige opzet wordt beschouwd als een inrichting die (binnen de kaders) zo goed mogelijk rekening houdt met de opgave en de kwaliteiten die in het plangebied kunnen worden gerealiseerd als wordt uitgegaan van een plangebied tussen spoorlijn en snelweg.

---

<sup>2</sup> Dit is exclusief DCMR en de school

In dit alternatief wordt de situatie van de spoorlijn als een gegeven beschouwd en is rekening gehouden met de afscherpende werking van gebouwen en schermen.

Aan dit alternatief wordt een variant gekoppeld waarin naar een programma van 2.500 woningen wordt gekeken (zie verder paragraaf 4.4).

### **Alternatief Overkluizing**

De spoorlijn langs de zuidkant van het plangebied heeft een duidelijke milieu-impact (geluid) op het plangebied en legt, samen met de effecten van de snelweg, beperkingen op aan de mogelijkheden voor het plangebied. De milieuruimte in het plangebied kan worden verbeterd door de spoorlijn te overkluizen. Dat kan fysieke ruimte bieden die, boven de spoorlijn, kan worden gebruikt voor bijvoorbeeld groen en fietsontsluiting en kan leiden tot een betere verbinding tussen het plangebied en (de binnenstad van) Schiedam. Een overkluizing vraagt zeer forse investeringen, kost tijd en heeft als consequentie dat meer partijen bij de ontwikkeling zullen worden betrokken. Vanwege de meerwaarde die een overkluizing kan hebben voor het plangebied en (ook) voor de wijk Schiedam-Oost zuiden van de spoorlijn is er voor gekozen in het MER toch een alternatief te onderzoeken dat uitgaat van een overkluizing. Daaraan kan worden gekoppeld een (kleine) uitbreiding van het plangebied ten zuiden van de spoorlijn. Uitgangspunt bij dit alternatief is dat het programma gelijk blijft (ongeveer 3.500 woningen en het toevoegen van ongeveer 100.000 m<sup>2</sup> bvo). Aan dit alternatief wordt een variant gekoppeld waarin wordt gekeken naar een programma van 4.000 woningen (zie verder paragraaf 4.4). Voor dit alternatief wordt een globale stedenbouwkundige opzet opgesteld.

### **Geen andere alternatieven.**



In het MER worden geen andere alternatieven onderzocht.

Het verminderen of wegnemen van de milieubelasting van de snelweg A20 op een manier vergelijkbaar met een overkluizing van de spoorlijn is als een niet verder te onderzoeken optie beschouwd. Een dergelijke overkluizing (tunnel) heeft geen meerwaarde heeft voor de (binnenstad) van Schiedam en voor de relatie tussen plangebied en Schiedam. Gezien de functie van het gebied direct ten noorden van de A20 ter hoogte van het plangebied (het bedrijventerrein Spaanse polder) heeft het verbinden van het plangebied met de Spaanse Polder maar een beperkte meerwaarde in verhouding tot de kosten van een overkluizing. In het kader van het MER zal een quick-scan worden uitgevoerd naar de haalbaarheid van een overkapping of overkluizing (tunnel) van de A20 bij het plangebied.



## Overzicht

De twee te onderzoeken alternatieven in het MER zijn derhalve schematisch als volgt:

alternatief	plangebied	programma	varianten programma
<b>Masterplan</b>		3.500 woningen 100.000 m <sup>2</sup> bvo	bandbreedte 2.500 tot 3500 woningen verdeling (procentueel) conform Masterplan
<b>Overkluizing</b>		3.500 woningen 100.000 m <sup>2</sup> bvo	Uitbreiding tot 4.000 woningen verdeling (procentueel) conform Masterplan

## 4.4 Varianten

In het MER zullen de effecten van een aantal varianten in beeld worden gebracht. De varianten hebben betrekking op de omvang van het programma en op een aantal thema's.

### 4.4.1 Varianten in de omvang van het programma

In het Masterplan wordt uitgegaan van een programma van 3.500 woningen en het toevoegen van 100.000 m<sup>2</sup> bvo. Bij dit programma wordt uitgegaan van een verdeling van de woningen naar type en oppervlak per woning. In het MER zal worden gekeken naar een bandbreedte van het programma van 2.500 tot maximaal 4.000 woningen. Deze spreiding van het programma kan worden vertaald in verschillen in de verkeersaantrekkende werking en in verschillen in het totale ruimtebeslag en de milieukwaliteit:

- Een kleiner aantal woningen zonder wijziging van het totale bruto vloeroppervlak leidt tot gemiddeld grotere woningen, geen wijzigingen in de bouwvolumes en geen wijzigingen in de geluidbelasting op de gevel, en een afname van de verkeersdruk;
- Een kleiner aantal woningen met handhaven van de gelijke (procentuele) verdeling van woningtypes en –oppervlakte leidt ook tot een kleiner bouwvolume, minder hoge gebouwen en (naar verwachting) een (gemiddeld) lagere geluidbelasting op gevels.<sup>3</sup>

Vanzelfsprekend leidt een groter programma tot de omgekeerde effecten.

<sup>3</sup> Uit de tot nu toe uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat afscherming (van spoorweglawaai) minder effectief is voor de bovenste delen van de gebouwen. Het 'aftoppen' van de bouwvolumes leidt daardoor tot gemiddeld lager geluidbelasting op gevels en een kleiner aantal woningen met een hoge geluidbelasting op de gevel

Bij het onderzoek van de varianten is er een relatie met de thematische varianten voor de mobiliteit en bereikbaarheid omdat bij de varianten die daarbij in beeld worden gebracht er ook effecten zijn op de hoeveelheid verplaatsingen per modaliteit.

Gezien de vraagstukken waarop het MER zich richt wordt in de varianten voor de omvang van het programma er van uitgegaan dat de verdeling van de woningtypes procentueel gelijk blijft aan de verdeling in het Masterplan. De focus van de analyse van de varianten ligt bij het alternatief Masterplan, omdat daarbij de omvang van het programma, in relatie tot de geluidbelasting op gevels, de meeste winst valt te behalen. In het MER wordt daarom het onderzoek van de varianten voor de omvang van het programma gekoppeld aan het alternatief Masterplan. Bij het alternatief Overkluizing is het aandachtspunt van de geluidbelasting door spoorweglawaai grotendeels weggenomen. Bij dit alternatief wordt daarom alleen een verkenning gedaan naar de effecten van een vergroten van het programma naar 4.000 woningen.

#### 4.4.2 Thematische varianten

Binnen de stedenbouwkundige opzet is voor een aantal aspecten nog nadere keuzes en afwegingen mogelijk. Het gaat daarbij om relatief kleine aanpassingen, die als varianten in het MER kunnen worden onderzocht. Welke varianten zullen worden onderzocht wordt nog nader bepaald, omdat het deels gaat om vraagstukken en keuzes die (nog) duidelijk zullen worden bij nader onderzoek van de effecten van de ontwikkelingen en de haalbaarheid van de ambities voor het plangebied.

Vooralsnog is het beeld dat varianten in beeld zullen worden gebracht voor de volgende onderwerpen:

- Mobiliteit en bereikbaarheid: welke maatregelen zijn mogelijk om de bereikbaarheid en mobiliteit te beïnvloeden en tot welke varianten leidt dit? Het kan hierbij gaan om maatregelen om de modal split te beïnvloeden en/of om aanvullende maatregelen zoals het aanpassen van de infrastructuur, fietspaden e.d. In hoeverre dit wenselijk of noodzakelijk is moet (nog) blijken uit de analyse van de verkeersstromen en de eventuele knelpunten in de bestaande infrastructuur (auto, fiets, OV);
- Energie: de beperkte omvang van het plangebied beperkt de mogelijkheden voor het opwekken van duurzame energie in het plangebied zelf. De ambities ten aanzien van energie vragen echter om een nadere analyse van de potenties van het gebied en het inzetten van nieuwe technieken. Hierbij kan worden betrokken de kansen die een overkapping van de spoorlijn en andere daken in de omgeving kan bieden als ruimte voor zonnepanelen en het gebruiken van restwarmte;
- Fasering: de ontwikkeling zal gefaseerd plaatsvinden. Dit heeft als gevolg dat in een tijdelijke situatie (nog) niet kan worden geprofiteerd van de afschermdende werking van gebouwen. In het MER kan worden bekeken wat de effecten zijn bij varianten voor de ontwikkelvolgorde.
- Geluid: de belasting van het plangebied met (wegverkeers)lawaai is een belangrijk aandachtspunt. In het MER zal indicatief worden bekeken of het verlengen van het gedeelte van de A20 met een maximumsnelheid van 80 km/uur een relevant effect heeft op de geluidbelasting in het plangebied
- Groene inrichting: voor de toekomstige bewoners van het gebied is de ruimtelijke kwaliteit van het binnengebied van belang voor een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. In het MER zal worden gekeken wat voor de leefomgevingskwaliteit kan worden bereikt door bijvoorbeeld het toepassen van groene gevels, groene daken en waterpartijen.

## 5 Onderzoeksmethodiek

### 5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de te onderzoeken thema's in het MER beschreven. De effecten van de ontwikkeling zijn (met uitzondering van verkeer en vervoer) met name 'naar binnen toe' gericht: de zogenaamde interne effecten.

### 5.2 Beoordelingskader

In het MER worden de milieueffecten van het voornemen ten opzichte van de referentiesituatie per thema beschouwd. In tabel 5.1 zijn de relevante aspecten voor de besluitvorming weergegeven. Er is een onderscheid gemaakt in kwantitatief en kwalitatief te onderzoeken aspecten.

Hoofdthema	Milieuaspect	Criterium	Methodiek
<b>Ruimtelijke kwaliteit</b>	Landschap	Gevolgen voor landschappelijke structuur en waarden, en ruimtelijk-visuele kwaliteit	Kwalitatief
	Archeologie en cultuurhistorie	Gevolgen voor archeologische, cultuurhistorische waarden	Kwalitatief
	Water	Gevolgen voor waterstructuur/ oppervlaktewater, grondwater en waterkwaliteit	Kwantitatief / kwalitatief
	Natuur	Gevolgen voor beschermde gebieden (Natura 2000, NNN)	Kwantitatief / kwalitatief
Gevolgen voor beschermde soorten		Kwalitatief	
<b>Bereikbaarheid</b>	Verkeer en vervoer	Gevolgen voor verkeersstructuur-, afwikkeling en verkeerscirculatie, bereikbaarheid, verkeer-veiligheid, ov en langzaam verkeer, parkeren	Kwantitatief/ kwalitatief
<b>Leefbaarheid</b>	Geluid	Wegverkeerslawaai	Kwantitatief
		Spoorweglawaai	
		Industrielawaai	
		Luchtvaartlawaai	
		Cumulatieve geluidbelasting	Kwantitatief
	Luchtkwaliteit	Gevolgen voor concentratie fijnstof en stikstofdioxide	Kwantitatief
	Gezondheid	Gezondheidsbescherming (geluid, lucht, hittestress, etc.)	Kwantitatief/ kwalitatief
		Bevordering gezond gedrag (bewegen, groen, etc.)	
	Bodem	Gevolgen voor bodemkwaliteit	Kwalitatief
	Externe veiligheid	Externe veiligheidsrisico's: bronnen, bedrijven, risico's en leidingen	Kwantitatief / kwalitatief
	Leefomgevingskwaliteit	Windklimaat	Kwantitatief
		Bezonnig en schaduw	Kwantitatief
		Lichthinder	Kwalitatief
Beleving		Kwalitatief	
Explosieven	Onderzoek naar niet-gesprongen explosieven (NGE)	Kwalitatief	
Trillingen	Trillingshinder door spoor	Kwalitatief	
<b>Duurzaamheid</b>	Energie en circulariteit	Duurzaam ruimtegebruik	Kwalitatief
		Duurzame energieopwekking	Kwalitatief
		Duurzaam energiegebruik	Kwalitatief
		Circulariteit / afvalscheiding	Kwalitatief

In het MER wordt een zevenpunts beoordelingsschaal (van -- tot en met ++) gehanteerd. Daarbij gaat het om beoordelingen ten opzichte van de referentiesituatie.

++	veel beter dan de referentiesituatie
+	beter dan de referentiesituatie
0/+	in beperkte mate beter dan de referentiesituatie
0	(ongeveer) gelijk aan de referentiesituatie
0/-	in beperkte mate slechter dan de referentiesituatie
-	slechter dan de referentiesituatie
--	Veel slechter dan de referentiesituatie

In het MER zullen de beoordelingen (op deze schaal) worden toegelicht en gemotiveerd. Vanzelfsprekend worden de gekwantificeerde effecten ook als cijfers gepresenteerd in het MER.

### 5.3 Ruimtelijke kwaliteit

Onder ruimtelijke kwaliteit vallen de “zachte thema’s” die betrekking hebben op het plangebied, zoals archeologie en cultuurhistorie, water en natuur. In het MER wordt op kwalitatieve wijze onderzocht welk effect de ontwikkeling heeft op de referentiesituaties van deze thema’s.

Bijvoorbeeld het thema water bevat alle aspecten die invloed hebben op de waterhuishouding, waaronder maatregelen ter voorkoming van wateroverlast. Voor het thema natuur worden de effecten van de voorgenomen activiteiten op de beschermde gebieden en beschermde soorten inzichtelijk gemaakt.

### 5.4 Natuur en Natura 2000

Uit een eerste verkenning is gebleken dat de huidige natuurwaarden van het plangebied beperkt zijn. In het MER zal dit verder worden beschreven.

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen beschermde natuurgebieden aanwezig. De effecten van de voorgenomen ontwikkelingen op Natura 2000 zijn daarom gering en mogelijk alleen gerelateerd aan een eventueel effect van de ontwikkeling van Schieveste op de depositie van stikstof in Natura 2000-gebieden. Na de uitspraken van de Raad van State is het PAS niet meer in werking. In het MER zal worden beschreven in hoeverre de ontwikkeling van Schieveste effect heeft op de depositie van stikstof in (daarvoor gevoelige) Natura 2000-gebieden. Daarbij wordt gekeken naar de gevolgen van de emissies uit het plangebied zelf en de emissies door het verkeer dat door de planontwikkeling wordt gegenereerd. Daarbij wordt ook naar de aanlegfase gekeken. Als daar, gezien het effect op de emissies, aanleiding voor bestaat zal tevens worden gekeken naar de depositie en de mogelijke ecologische effecten van de depositie op instandhoudingsdoelstellingen. Dit onderzoek kan er toe leiden dat in het MER ook aandacht zal worden besteed aan mogelijkheden om de emissie van stikstof te beperken.

### 5.5 Bereikbaarheid

Schieveste ligt tussen de A20 en de spoorlijn Rotterdam – Den Haag/Hoek van Holland/Delft. Enerzijds zorgt dit voor een goede bereikbaarheid van het gebied, anderzijds leidt de realisatie van 3.500 nieuwe woningen en werkgelegenheid en voorzieningen tot een toename van de verkeersintensiteit op de omliggende wegen.

Onder het thema bereikbaarheid komen in het MER de effecten aan de orde die gerelateerd zijn aan veranderingen in mobiliteit en infrastructuur. Veranderingen ontstaan door verschuiving in de verkeersstromen, bijvoorbeeld door het verdichten en transformeren van het plangebied met extra bedrijfs- en woonfuncties en door veranderingen in vervoerskeuzes, zoals meer gebruik van openbaar vervoer en langzaam verkeer en minder autogebruik (wijzigingen in de modal split). Ook kunnen veranderingen ontstaan door wijziging van de infrastructuur. De effecten op bereikbaarheid worden gedurende de Masterplan-fase uitgebreid onderzocht om de knelpunten, kantelpunten en aandachtspunten in beeld te brengen. Door middel van modelberekeningen van het plan- en studiegebied worden de effecten op het onderliggend wegennet inzichtelijk gemaakt. Waar knelpunten bestaan of ontstaan, bijvoorbeeld de toename van congestie, worden de effecten van eventuele maatregelen nader onderzocht.

## 5.6 Leefbaarheid

Het thema leefbaarheid behandelt de milieueffecten gerelateerd aan de fysische leefomgeving, zoals geluid, bodem, externe veiligheid en luchtkwaliteit. De ligging van Schieveste, tussen de A20 en het spoor, onder de rook van (de haven van) Rotterdam en nabij het bedrijventerrein Spaanse Polder, zorgt ervoor dat het gebied een milieubelaste locatie is. De geluidbelasting op het plangebied wordt reeds onderzocht, waarna mogelijke maatregelen om de belasting te beperken zijn opgenomen in het Masterplan.

In het MER worden de veranderingen in de geluidbelasting, concentratie luchtverontreinigende stoffen, externe veiligheidsrisico's, gezondheidsaspecten en trillinghinder in beeld gebracht.

Voor de meeste aspecten worden berekeningen uitgevoerd, zoals geluidsberekeningen, berekeningen van concentratie luchtverontreinigende stoffen, berekeningen van externe veiligheidsrisico's en berekeningen van GES-scores voor gezondheid.

Voor geluid wordt met een geluidmodel de geluidbelasting op de gevels in het plangebied berekend. Daarbij gaat het om de verschillende soorten geluid (weg, spoor, luchtvaart en industrie) afzonderlijk en gecumuleerd. In het model wordt rekening gehouden met de afscherpende werking van gebouwen en wordt een vertaling gemaakt naar het aantal woningen per geluidbelastingsklasse. Voor de Spaanse Polder wordt daarbij gekeken naar zowel de planologische situatie (tot maximaal categorie 5.3) als de feitelijke situatie. Ook wordt rekening gehouden met de geluidzone rond het bedrijventerrein.

Het onderzoek naar de overige beweging en groen in relatie tot gezondheid en trillinghinder nabij het spoor vindt op kwalitatieve wijze plaats.

## 5.7 Duurzaamheid

Bij het thema duurzaamheid worden thema's behandeld die bijdragen aan een duurzaam, toekomstbestendig Schieveste. Dit zijn onder andere energieopwekking, CO<sub>2</sub>-besparing, energiegebruik en circulariteit/afvalscheiding. De effecten ten aanzien van het gebruik van (fossiele) energie, de emissie van broeikasgassen en de emissie van stikstofverbindingen worden kwantitatief in beeld gebracht.

In het MER wordt getoetst aan de gemeentelijke ambities voor deze aspecten. Deze ambities worden beschreven in het MER.

## BIJLAGE 1: Beleidskader

### **Regioakkoord: Nieuwe Woningmarktafspraken Regio Rotterdam 2018-2030**

In januari 2019 zijn door de betrokken overheden de nieuwe regionale woningmarktafspraken ondertekend met een looptijd tot 2030. Met deze afspraken neemt ieder van de ondertekenaars zijn verantwoordelijkheid als ruimtelijke ordeningswetgever. Schiedam spreekt hierin af een kleine vierduizend woningen toe te gaan voegen én de sociale voorraad gelijk te houden. De bedoeling is dat Schieveste hier een substantiële bijdrage aan gaat leveren. Door de herstructurering/verdunding op andere plekken in de stad is er toevoeging van extra sociale woningen nodig. De wens is om de sociale doelgroep meer te spreiden over de stad, waaronder Schieveste. Sociaal wil echter niet altijd zeggen dat dit corporatiewoningen moeten zijn en dat ze in het laagste prijssegment moeten vallen. De woningen mogen ook in de sociale koop en particuliere huur worden gerealiseerd voor studenten en de secundaire doelgroep (niet huurtoeslaggerechtigden). Ook andere corporaties dan Woonplus zijn welkom in de stad om te investeren in sociale woningbouw op Schieveste. Binnen het sociale segment gaat het er dan ook vooral om dat de woningen bereikbaar zijn met een sociaal inkomen tot 34.000 euro en dat ze dat tenminste tot 2030 blijven. De regionale woningmarktafspraken zijn dwingend en moeten vertaald worden in de nieuwe woonvisie.

### **Routekaart Verstedelijking Provincie Zuid-Holland**

De Routekaart Verstedelijking geeft een overzicht van de trends en bouwplannen op de korte en lange termijn in Zuid-Holland. Tevens geeft het een samenvatting van de Discussienota Verstedelijking in de vorm van de uitgangspunten voor verstedelijking en wat de provincie kan betekenen in de verstedelijkingsopgave.

### **Strategie werklocaties 2019-2030 Metropoolregio Rotterdam Den Haag**

Voor de locatie Schieveste worden, samenhang met de beoogde (her-)ontwikkeling van de gehele A20-zone, te weten de bedrijventerreinen 's-Graveland, Spaanse Polder en de ontwikkellocatie Schieveste, én in het licht van de verstedelijkingsopgave, de mogelijkheden onderzocht van grootschalige woningbouw (ca. 3.500 woningen) op het gebied Schieveste fase 2 (thans harde plancapaciteit voor ca. 65.000 m<sup>2</sup> kantoren) en fase 3 (zachte plannen oorspronkelijk ca. 60.000 m<sup>2</sup> kantoren).

### **Visie Rijke Groenblauwe Leefomgeving**

De provincie Zuid-Holland geeft in de recentelijk vastgestelde Visie Rijke Groenblauwe Leefomgeving aan dat zij vanuit hun publieke rol samen met de steden binnenstedelijk een fijnmazig groenblauw recreatief netwerk willen realiseren van groenblauwe schoolpleinen, groenblauwe daken, groenblauwe winkelcentra, groenblauwe bedrijfsterreinen en parken. Een netwerk dat op het niveau van het landschapspark Zuidvleugel zich uitstrekt tot buiten de stadsranden met als drager het karakteristieke cultuurhistorische watersysteem met lijnen als Rotte, Vliet, Oude Rijn én Schie. De Schie als stadlandverbinding is dus belangrijk aandachtsveld. Tegelijkertijd is de provincie ook verantwoordelijk voor de Schie als regionale waterkering.

### **Kwaliteitsplan Schieveste**

Het Kwaliteitsplan Schieveste biedt de toetsingskaders voor de toekomstige ontwikkeling van Schieveste als woonlocatie. Het geeft een overzicht van de elementen die zullen worden opgenomen in de publiekrechtelijke kaders (bestemmingsplan), waaraan de toekomstige ontwikkeling van Schieveste moet voldoen.

---

## Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

---

## Contactgegevens

Beneluxweg 125  
4904 SJ OOSTERHOUT  
Postbus 40  
4900 AA OOSTERHOUT

E. [lex.runia@anteagroup.com](mailto:lex.runia@anteagroup.com)

[www.anteagroup.nl](http://www.anteagroup.nl)

### Copyright © 2019

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.