



Notitie Reikwijdte en Detailniveau M4H Rotterdam

Van

Projectteam bestemmingsplan M4H
(Gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam)

Opdrachtgever

Programmabureau M4H
(Gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam)

Datum

17 september 2019



Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Waarom deze notitie Reikwijdte en detailniveau MER?	4
1.2	Leeswijzer	4
2	Voorgenomen besluiten	5
2.1	Achtergrond	5
2.2	Ruimtelijk Raamwerk M4H	6
2.3	Een nieuw bestemmingsplan voor M4H	9
2.4	Een milieueffectrapport voor het bestemmingsplan M4H	10
2.5	Procedures	11
3	Gebiedsbeschrijving en huidige situatie	14
3.1	Plangebied: ligging en begrenzing	14
3.2	Historische ontwikkeling	14
3.3	Planologische kaders in het plangebied	16
3.4	Ontsluitingsstructuur	17
3.5	Huidige situatie	18
3.6	Vergelijking van milieueffecten in M4H	19
4	Autonome ontwikkeling	21
4.1	Binnen het plangebied	21
4.2	Buiten het plangebied	22
5	Te onderzoeken alternatieven	24
5.1	Planalternatief	24
5.1.1	Voortzettings-, verander- en ontwikkellocaties	24
5.1.2	Programmatische bandbreedte in het planalternatief	25
5.1.3	Varianten mobiliteit	28
5.2	Voorkeursalternatief	29
5.3	Gevoelighedsanalyses	29
5.4	Doorkijk voorbij planhorizon	29
6	Te onderzoeken milieueffecten	30
6.1	Opgave voor het MER	30
6.2	Aanpak MER	30
6.2.1	Verkeer en vervoer	32



6.2.2	Luchtkwaliteit	33
6.2.3	Externe veiligheid	33
6.2.4	Geluid	34
6.2.5	Milieuzonering van bedrijven	37
6.2.6	Overige milieuthema's	37
6.2.7	Natuurbeschermingswet en passende beoordeling	38
6.2.8	Toets op duurzame gebiedsontwikkeling	39
6.2.9	Monitoring en evaluatie	39
	Referenties	40
	Raadpleegbare websites	41



1 Inleiding

1.1 Waarom deze notitie Reikwijdte en detailniveau MER?

De gemeente Rotterdam heeft besloten voor het gebied Merwe-Vierhavens (M4H) een bestemmingsplan op te stellen. Met de doorontwikkeling van M4H ontstaat een nieuw type stadswijk; geen woonwijk, geen industrieterrein, maar een woon-werkgebied waarin wonen en werken in hoge mate worden gemengd. Functiemenging past ook in het beleid om ruimte voor bedrijven in de stad en haven te behouden op het moment dat de stad groeit. Door de enorme woningbouwopgave dreigt ruimte voor met name de maakindustrie uit de stad te verdwijnen. Maar ook voor bedrijven hebben gemengde gebieden meerwaarde. Bedrijven profiteren van de nabijheid van jong en hoogopgeleid talent en van kruisbestuivingen tussen mensen, bedrijven en onderwijs- en kennisinstellingen. Met het bestemmingsplan wordt deze transformatie van M4H gefaciliteerd.

Voorafgaand aan het (raads-)besluit tot vaststellen van dit plan, zal een Milieueffectrapport (MER) worden opgesteld. Deze notitie reikwijdte en detailniveau markeert de start van de procedure voor de milieueffectrapportage, die ten behoeve van het nieuwe bestemmingsplan M4H wordt doorlopen. Het geeft inzicht in de beoogde onderzoeksopzet (reikwijdte en het detailniveau) van het MER. Met deze notitie informeert het college van B&W de belanghebbenden in en om het plangebied. Zij hebben de gelegenheid hun reactie hierop te geven. Het college zal die reacties betrekken bij het bepalen van de definitieve onderzoeksopzet.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de achtergrond waartegen het bestemmingsplan wordt opgesteld en het doel van het voorgenomen besluit, een nieuw bestemmingsplan voor M4H. In de laatste paragraaf van dit hoofdstuk worden de stappen van de gecombineerde bestemmingsplan-m.e.r procedure toegelicht.

Hoofdstukken 3 t/m 5 bevatten een beschrijving van de situaties in het plangebied M4H, die in het MER aan de orde dienen te komen: de huidige situatie en de autonome ontwikkeling, en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven: het planalternatief en het voorkeursalternatief.

Hoofdstuk 3 beschrijft de historie van het gebied, de vigerende regelgeving en de huidige situatie. Hoofdstuk 4 beschrijft de autonome ontwikkeling, de wijze waarop het plangebied zich zal ontwikkelen zonder het voorgenomen plan.

In hoofdstuk 5 wordt het voornemen voor het bestemmingsplan beschreven: het planalternatief. De milieueffecten van het planalternatief worden onderzocht in het MER. Het voorkeursalternatief zal bepaald worden op basis van het effectonderzoek voor het planalternatief. Het voorkeursalternatief is de uiteindelijke basis voor het bestemmingsplan.

In hoofdstuk 6 wordt aangegeven welke milieuaspecten onderzocht worden in het MER en op welke wijze.

Daar waar in deze notitie wordt gesproken over (het) MER wordt het milieueffectrapport bedoeld. Daar waar wordt gesproken over (de) m.e.r. wordt de procedure van de milieueffectrapportage bedoeld.



2 Voorgenomen besluiten

2.1 Achtergrond

M4H is een haven- en industriegebied grenzend aan het stedelijk gebied van Rotterdam. Het gebied gaat de komende decennia transformeren van een havenindustrieterrein naar een gemengd woon-werkgebied. Deze ambitie bestaat al lange tijd en is vastgelegd in diverse bestuurlijk vastgestelde visies en documenten. Met de vaststelling van het Ruimtelijk Raamwerk op 27 juni 2019 is de visie op de toekomst van het gebied dermate concreet geworden dat de toekomstvisie vastgelegd kan worden in een planologisch kader. Om die reden is besloten een bestemmingsplan en bijbehorend MER op te stellen voor het M4H-gebied.

Visies en beleidskaders

In de Structuurvisie Stadshavens uit 2011 is de transformatieopgave van het M4H-gebied voor het eerst door gemeente en Havenbedrijf neergelegd in een formeel, publiek document. De samenwerking tussen Havenbedrijf en gemeente is vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) Stadshavens (2007). Na de vaststelling van de structuurvisie werd al gestart met het maken van een bestemmingsplan voor M4H. Begin 2012 is een notitie Reikwijdte en Detailniveau ter inzage gelegd. Tot een formele publicatie van een ontwerpbestemmingsplan is het echter nooit gekomen. Dit werd enerzijds veroorzaakt door de economische crisis en anderzijds door een onduidelijk toekomstbeeld voor het gebied. Het onderzoek en de opgedane inzichten ten aanzien van milieueffecten en mogelijke knelpunten zijn sindsdien benut bij de gebiedsontwikkelingen in M4H en het opstellen van een ruimtelijk raamwerk.

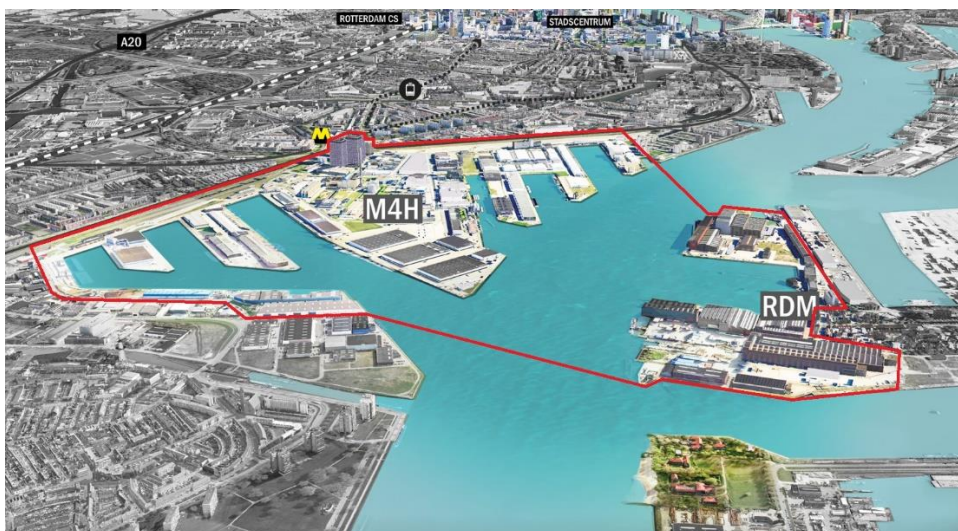
In de Ontwikkelstrategie Merwe-Vierhavens¹ is de visie voor M4H nader ingevuld: van havenindustrie naar een maakstad. Vanaf dat moment trok de markt weer aan en blijkt het ontwikkelde profiel voor het gebied als maakstad (Makers District) ook aan te slaan. Om die reden is door gemeente en Havenbedrijf de Visie en strategie Rotterdam Makers District opgesteld en vastgesteld op 12 december 2017 door het College van B&W. Dit document is een uitwerking en invulling van de ontwikkelstrategie uit 2016. In de visie wordt beschreven hoe de gemeente en het Havenbedrijf het M4H-gebied willen ontwikkelen tot een gemengd gebied, waarin naast de maakindustrie ook plaats is voor woningbouw, horeca en andere stedelijke functies.

Rotterdam Makers District

Het Rotterdam Makers District bestaat uit de voormalige werf van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij (RDM) op Heijplaat en het M4H-gebied op de noordoever. RDM Rotterdam is de plek voor innovatie in de haven, hier krijgt de maakindustrie van de toekomst vorm. Waar vroeger beroemde schepen als de SS Rotterdam werden gebouwd, biedt de voormalige werf nu plaats aan bedrijven, onderwijs en onderzoek. Doordat bedrijven gebruik kunnen maken van hightech faciliteiten en de samenwerking vinden met onderwijs en onderzoek, worden innovaties snel gerealiseerd. Zowel startups, MKB-bedrijven als wereldspelers in de maritieme en offshore sector zijn te vinden op RDM. Belangrijk onderdeel van RDM is de campus waar techniekonderwijs wordt gegeven op MBO en op HBO niveau. Door het succes van RDM is de nog beschikbare ruimte beperkt, met name voor bedrijven die een groter ruimtebeslag nodig hebben. Het M4H-gebied, aan de overkant van de Maas,

¹ Vastgesteld door de gemeenteraad op 17 maart 2016.

biedt deze ruimte. De panden die vroeger gebruikt werden voor fruitoverslag huisvesten nu al maakbedrijven, creatieve ondernemers en bedrijven in de circulaire maakindustrie.



Figuur 1. Begrenzing Rotterdam Makers District

Woningbouw

Het gebied moet echter meer worden dan een plek voor bedrijvigheid en innovatie. Binnen het Makers District wordt M4H een bruisend stadsdeel dat zich kenmerkt door een mix van nieuwe maakindustrie, stedelijke voorzieningen, wonen en cultuur. Door het toevoegen van een substantieel aantal woningen wordt tegemoetgekomen aan de binnenstedelijke bouwopgave van de stad Rotterdam. Op die manier levert het gebied een belangrijke bijdrage aan het aantrekken en vasthouden van de mensen die nodig zijn om de stad en haven van de toekomst vorm te geven.

2.2 Ruimtelijk Raamwerk M4H²

Gemeente en Havenbedrijf willen M4H ontwikkelen tot een innovatief woon-werkmilieu, optimaal geëquipeerd voor de innovatieve maakindustrie en met een mix van werken, wonen, cultuur, horeca en onderwijs. Een energiek district met uitstraling naar en impact op zowel stad als haven. Het ruimtelijk raamwerk vertaalt deze ambitie naar een ruimtelijk en programmatisch beeld voor M4H.

Het raamwerk bestaat uit een aantal onderdelen. De *programmatische hoofdstructuur* met de differentiatie in functies en dichtheid tussen de verschillende deelgebieden. En de *ruimtelijke hoofdstructuur* met de hoofdopzet van wegen, parken, pleinen, velden en havenbekkens. Beide vormen de basis van de gebiedsontwikkeling. Voor de verschillende elementen zijn uitgangspunten geformuleerd, die doorwerken naar volgende planfasen.

Programmatische hoofdstructuur

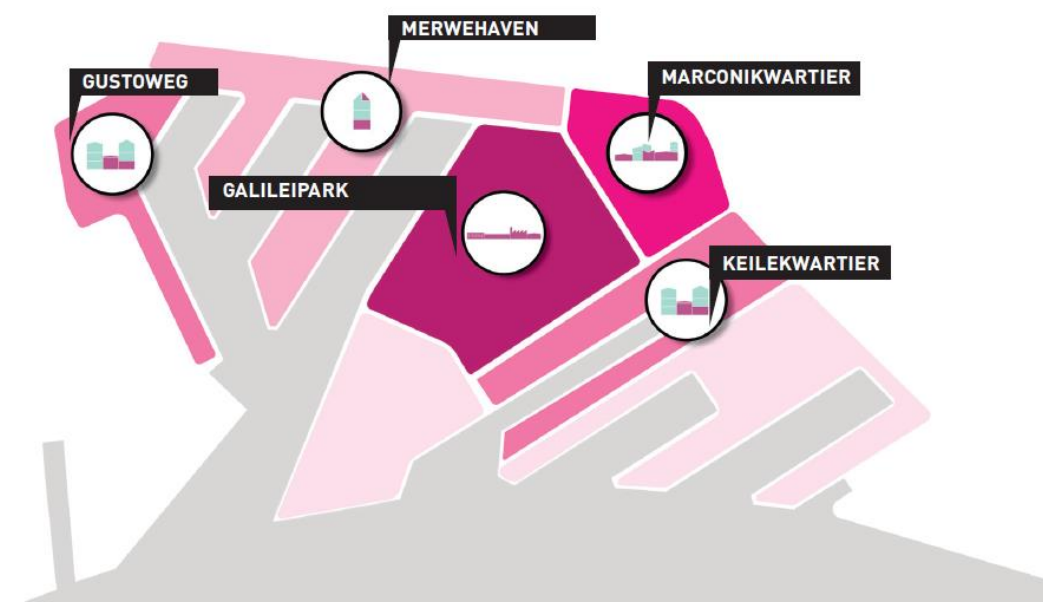
Het raamwerk onderscheidt vijf type deelgebieden, elk met hun eigen profiel (zie onderstaande figuur):

- *Het Galileipark*: de plek voor de grotere maakbedrijven in het hart van het gebied. In het gebied is ruimte voor aanvullende functies die bijdragen aan een energiek vestigingsklimaat voor innovatieve bedrijven, zoals horeca, cultuur, onderwijs en evenementen. Wonen is hier

² Het ruimtelijk raamwerk M4H is beschikbaar via: <https://m4hrotterdam.nl/nieuws/vaststelling-ruimtelijk-raamwerk-m4h/>

uitgesloten. Beoogd is om in dit gebied maximaal ruimte te bieden aan bedrijven en tegelijkertijd zorg te dragen voor een goede inpassing met de andere deelgebieden.

- *Marconikwartier*: het deelgebied met de hoogste dichtheden en meest stedelijke mix van wonen, werken en voorzieningen nabij het Marconiplein.
- *Keilekwartier*: werk-woonmilieus met ruimte voor ambachtelijke en creatieve maakbedrijven, op de overgang naar de werkgebieden.
- *Merwehaven*: een stedelijk woon-werkmilieu met het accent op wonen en ondersteunende voorzieningen zoals scholen, winkels en horeca.
- *Gustoweg en andere gebieden*: hier blijven vooral snog de huidige activiteiten gevestigd.



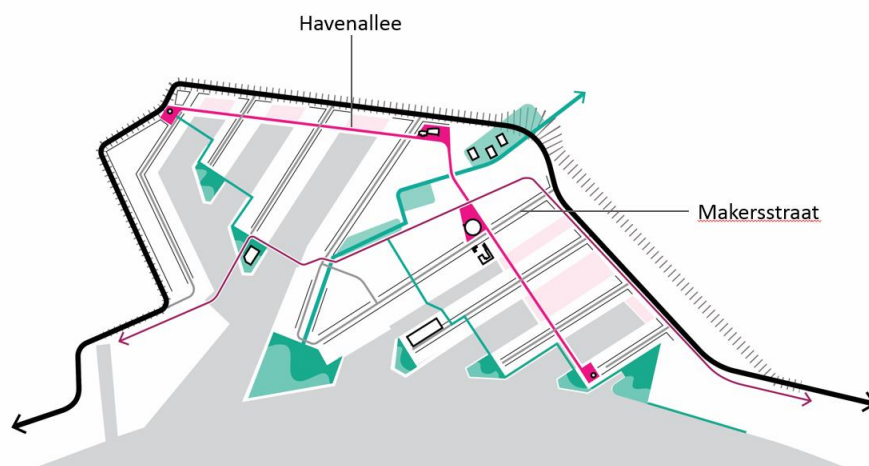
Figuur 2. Programmatische hoofdstructuur met vier deelgebieden (roze-rood) en een industrieterrein voor haven gerelateerde bedrijvigheid (lichttroze)

Ruimtelijke hoofdstructuur

Het planalternatief bevat de volgende ruimtelijke hoofdstructuur:

- Betere aantakking van M4H op de omgeving, onder andere door de nieuwe aansluiting van het gebied op de Vierhavenstraat en de Schiedamse weg.
- Het binnen M4H zoveel mogelijk scheiden van vrachtverkeer en fietsers/voetgangers in de vorm van twee belangrijke routes: de Makersstraat (Keileweg + Galileistraat, vooral het zware verkeer) en de Havenallee (Marconistraat + Benjamin Franklinstraat, vooral voor fietsers en voetgangers).
- Twee prominente plekken op de beide kruisingen van Makersstraat en Havenallee. De monumentale Citrusveiling en de FERRO-gashouder markeren deze plekken en krijgen een zo publiek mogelijke functie.
- Maximaal faciliteren van een modal shift, een verschuiving van autogebruik naar openbaar vervoer, fietsen en lopen door de introductie van hubs voor parkeren en deelmobiliteit (geen parkeren op straat) en door een fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers en vervoer over water.
- Een groenstructuur die de achterliggende wijken optimaal koppelt aan het water front, bestaande uit velden en parken.

De havenbekkens en omliggende gronden vormen de ruimtelijke eenheden, die ontsloten worden door de huidige wegen in het midden van de pieren. Sommige bekkens blijven een functie houden voor de scheepvaart, andere bekkens worden onderdeel van een woon-werkmilieu, zoals delen van de Merwepieren. Zie onderstaande figuur.



Figuur 3. Ruimtelijke hoofdstructuur

Het ruimtelijk raamwerk werkt een vijftal thema's verder uit: programma, bebouwingsstructuur, mobiliteit, buitenruimte en materialisatie. Daarmee definieert het raamwerk op ambitieniveau de uitwerkingsopgaven voor de volgende fase van de planvorming. Dit betreft opgaven op een drietal schaalniveaus:

- Opgaven die de schaal van M4H overstijgen. Dit betreft de herordening en herinrichting van het Marconiplein en de regionale fietsroute, die de waterfronten van Schiedam en Rotterdam aan elkaar verbindt.
- Opgaven die heel M4H aangaan. Dit betreft onder andere de programmering van voorzieningen, de uitwerking van de materialisatie van de hoofdstructuur en van het concept van de hubs in combinatie met parkeerbeleid.
- Opgaven die binnen deelgebieden een plek krijgen. Dit betreft onder andere de uitwerking van de bebouwingsstructuur en de functiemix per deelgebied.

Duurzame gebiedsontwikkeling

Onderdeel van het raamwerk zijn acht principes voor duurzame gebiedsontwikkeling. Daarmee definieert dit deel van het raamwerk het ambitieniveau van de uitwerkingsopgaven voor de volgende fase van de planvorming. Deze ambities geven richting mee aan het vervolg en zijn daarmee minder 'hard' dan de uitgangspunten. Uit elk van de principes spreekt de ambitie die gemeente en Havenbedrijf voor ogen hebben om M4H te ontwikkelen tot een toekomstbestendig gebied. Toekomstbestendig in de zin van vitaal, inclusief en circulair – en met impact op stad en haven. De acht leidende principes voor duurzame gebiedsontwikkeling passen allemaal binnen een overkoepelend streven naar collectiviteit als basis voor circulariteit. In paragraaf 6.2.4 is beschreven hoe deze principes een rol spelen in het milieueffectrapport. De acht principes zijn:

1. Blijvend ruimte bieden voor verschillende type makers: van pioniers tot doorgroeiërs en een variatie in ontwikkelfases. Om dit te bereiken worden een aantal maatregelen voorgesteld, zoals



- een minimale plintheogte van 6 meter voor bedrijfsbebouwing, zo veel mogelijk behoud van beeldbepalende gebouwen, goede laad- en losfaciliteiten en gemengd gebruik met een flexibele bestemmingslegging;
2. Gedeelde voorzieningen in het kader van circulariteit: hierbij valt te denken aan het delen van parkeerplekken, het uitwisselen van warmte/koude, parkeerhubs met collectieve diensten en het benutten van lokaal gezuiverd water;
 3. Ruimte voor experimenteren en leren: er komt ruimte voor ontmoeting, onderwijs, events en ruimte om te testen en experimenteren. Innovaties op het gebied van bijvoorbeeld mobiliteit en energie worden zo zichtbaar mogelijk toegepast in de buitenruimte;
 4. Productie en gebruik van duurzame energie: uitwisseling van energie en grondstoffen, realiseren van hoge dichtheden en maximale inzet op duurzame mobiliteit, vergroening en hubs voor het lokaal opwekken, opslaan en uitwisselen van energie;
 5. Hergebruik van reststromen: bestaande materialen worden zo veel mogelijk hergebruikt en nieuwe materialen zijn zo duurzaam mogelijk geproduceerd, onder andere door materialenhubs, lokale uitwisseling in gemengde milieus en collectieve afvalinzameling;
 6. Transitie naar duurzame mobiliteit: onder andere door een fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsers, een hoge dichtheid rondom het openbaar vervoersknooppunt Marconiplein, collectief parkeren van auto's en zo min mogelijk realisatie van parkeerplaatsen;
 7. Klimaatadaptatie: optimale benutting en opvang van hemelwater (hergebruik), koele plekken aan het water voor achterliggende wijken en aandacht voor waterveiligheid;
 8. Relatie met de omgeving en voortbouwen op de identiteit van het gebied: goede verbindingen en synergie met omliggende wijken en zo veel mogelijk behoud van monumenten en beeldbepalende gebouwen en objecten zoals havenkranen en spoorrails.

Het ruimtelijk raamwerk moet een tijd mee kunnen en derhalve flexibel zijn. Daarom is het raamwerk globaal waar dat kan en precies waar dat moet. Het raamwerk is dus geen masterplan dat alles vastlegt, maar een kader stellend en richtinggevend document. Het raamwerk vraagt om uitwerking op deelgebieds- en projectniveau. Het raamwerk legt qua fasering een knip op 2035 omdat enkele gebieden pas in een later stadium in beeld komen als (mogelijke) herontwikkelingslocaties. Verder wordt er onderscheid gemaakt in een 'hoog' en een 'laag' groeiscenario (de programmatische bandbreedte).

2.3 Een nieuw bestemmingsplan voor M4H

Voor M4H gelden diverse beheersverordeningen, die hoofdzakelijk bedrijvigheid en kantoren mogelijk maken. Eén van de beheersverordeningen is een voortzetting van het planologische beleid uit 1937, zie verder paragraaf 3.3. De transformatie van M4H volgens het ruimtelijk raamwerk is niet mogelijk op grond van de huidige beheersverordeningen. Om die reden wordt een nieuw bestemmingsplan voor het gebied opgesteld.

Zonering

Een ander belangrijk uitgangspunt van het bestemmingsplan is het onttrekken van een groot deel van het M4H-gebied aan het gezoneerde industrieterrein 'Havens Noord-West en Oost Frankenland' (HNOF). Het hele gebied maakt in de huidige situatie onderdeel uit van dit industrieterrein. Het Keilekwartier, Marconikwartier en de Merwehaven worden door middel van het bestemmingsplan 'gedezoneerd', omdat hier woningbouw plaats gaat vinden. Ook het Galileipark wordt grotendeels gedezoneerd. Dat is mogelijk omdat er nog slechts één grote lawaaimaker aanwezig is, dit is het 150



kV-station van TenneT. Het gevolg hiervan is dat de geluidbelasting als gevolg van industrielawaai afneemt. Door het dezoneren van het industrieterrein wordt ook de bijbehorende geluidzone kleiner. Voor het resterende deel van HNOF zal een nieuwe geluidzone worden vastgesteld, zie verder paragraaf 6.2.4. Omdat het huidige gezonde industrieterrein is gelegen op Schiedams en Rotterdams grondgebied zal de borging van de aanpassing van de geluidzone in een bestemmingsplan voor Schiedam en het bestemmingsplan voor M4H plaatsvinden.

Participatie

Participatie zal een belangrijke rol spelen bij het tot stand komen van het bestemmingsplan. Doel is de belangen van stakeholders en hun ontwikkelmogelijkheden of -wensen zo vroeg mogelijk in beeld te krijgen. Het betrekken van en het communiceren met stakeholders zal voor dit project variëren per belanghebbende of groep van belanghebbenden. Niet iedereen heeft namelijk dezelfde rol in het project of een even groot belang. Naast de wettelijke inspraakmomenten richt de participatie zich met name op de periode voor en tussen deze momenten. Zo kunnen issues en stakeholders naar voren komen die nog niet eerder in beeld waren waarop vervolgens dan op ingezet moet worden. Tevens kunnen concrete onderzoeksresultaten leiden tot intensiever contact met één of meerdere stakeholders. Met andere woorden de daadwerkelijke inzet kan op voorhand niet uitgeschreven worden en vergt maatwerk.

Chw-instrumenten

De Crisis- en herstelwet (hierna 'Chw') is in het leven geroepen om de economie een impuls te geven tijdens de crisis, met name door procedures te versnellen en (milieu) wetgeving te versoepelen om grootschalige projecten van de grond te krijgen. Het plangebied is een aantal jaren geleden als onderdeel van Stadshavens Rotterdam aangewezen als ontwikkelingsgebied in de zin van de Chw. In ontwikkelingsgebieden mag tijdelijk afgeweken worden van bepaalde milieukwaliteitsnormen en -wetgeving. Toepassing van de mogelijkheden voor ontwikkelgebied kan er voor zorgen dat ontwikkelingen sneller mogelijk zijn in transformatiegebieden zoals het M4H-gebied. Gedurende het planproces zal beoordeeld worden of toepassing van de mogelijkheden van meerwaarde is.

Daarnaast wordt het bestemmingsplan aangemeld als innovatief experiment in de zin van de Chw. De aanmelding is onderdeel van deze agendapost. Op basis van de mogelijkheden voor innovatieve experimenten kan een zogenaamd bestemmingsplan met verbrede reikwijdte worden opgesteld, dat anticipeert op de mogelijkheden van de Omgevingswet. Er kan gebruik gemaakt worden van een nieuwe systematiek ten aanzien van milieuzonering of fasering van milieuonderzoeken (pas onderzoeken als een ontwikkeling daadwerkelijk concreet wordt). Ook kan na aanmelding gebruik gemaakt worden van de mogelijkheid voor open normen waar beleidsregels aan verbonden worden. Tot slot biedt de wet ook mogelijkheden ten aanzien van de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Ook bij de mogelijkheden voor innovatieve experimenten zal gedurende het planproces beoordeeld worden waar toepassing aan gegeven wordt.

2.4 Een milieueffectrapport voor het bestemmingsplan M4H

Het doel van het MER is om het milieubelang volwaardig te laten meewegen in de besluitvorming voor het nieuwe bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is kader stellend voor activiteiten in het plangebied. Het gaat bij de ontwikkeling van het plangebied om activiteiten die zijn opgenomen in de



onderdelen C of D van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage. Deze activiteiten zijn mogelijk m.e.r.- (beoordelings-)plichtig.

Het bestemmingsplan zal nieuwe bedrijfsactiviteiten toestaan, met name op het Galileipark: daar moeten ook grotere maakbedrijven zich kunnen vestigen. Om deze redenen dient op grond van artikel 7.2 lid 2 van de Wet milieubeheer (Wm) een planMER opgesteld te worden. Vanwege de planm.e.r.- plicht van dit bestemmingsplan is de zogenaamde uitgebreide m.e.r.-procedure overeenkomstig paragraaf 7.4 van de Wet Milieubeheer van toepassing.

Het bestemmingsplan is daarnaast besluitm.e.r.-plichtig vanwege het bestemmen van woningen en andere stedelijke voorzieningen (de aanleg van een stedelijk ontwikkelingsproject D 11.2). Tevens wordt het industrieterrein gewijzigd als gevolg van het bestemmen van woningen (D 11.3). Ook andere categorieën kunnen aan de orde zijn, zoals de wijziging van wegen (D 1.2), de wijziging van een primaire waterkering (D 3.2), de wijziging van een haven (D 4) of de aanleg of wijziging van een overladingsstation (D 2.1). Daarom wordt een gecombineerde procedure doorlopen voor planm.e.r.- en besluitm.e.r..

Bevoegd gezag

Het college van B&W van Rotterdam is bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure. De m.e.r.-procedure is een voorbereidingsprocedure voor het bestemmingsplan. Het college van B&W is zowel initiatiefnemer van het bestemmingsplan als bevoegd gezag. De DCMR voert de taken voor de m.e.r.-procedure uit. Hiermee is er een passende scheiding tussen de gemeente als initiatiefnemer van het plan en de gemeente als bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure. De gemeenteraad is bevoegd gezag voor het bestemmingsplan.

Mede bevoegd gezag en coördinerend bevoegd gezag

De gemeente Schiedam is mede bevoegd gezag vanwege de aanpassing van het gezoneerde industrieterrein Havens Noord West en Oost Frankerland. De gemeente Schiedam heeft de gemeente Rotterdam laten weten dat zij voornemens zijn een bestemmingsplan op te stellen en de onderzoeksopzet voor het MER te onderschrijven. De gemeente Rotterdam is voor de m.e.r.-procedure het coördinerend bevoegd gezag. Dit houdt in dat de gemeente Rotterdam de gemeente Schiedam zal vragen om in te stemmen met beantwoording van de zienswijzen over de NRD en terinzagelegging van het MER.

2.5 Procedures

Het betreft hier een gecombineerde bestemmingsplan- en m.e.r.-procedure. Door het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam wordt via een publicatie in de lokale krant en de Staatscourant bekendgemaakt dat een bestemmingsplan voor het gebied M4H wordt voorbereid en dat hiervoor een MER wordt opgesteld.

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau, wordt voor advies verstuurd aan de bestuursorganen die bij de voorbereiding van het bestemmingsplan worden betrokken, de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de milieueffectrapportage. Tevens ligt de notitie 6 weken ter inzage, binnen welke termijn “een ieder” zienswijzen kan indienen met betrekking tot het voorgenomen plan en de reikwijdte en het detailniveau van het MER. In deze periode vinden ook informatiebijeenkomsten plaats voor gevestigde bedrijven in het plangebied en de directe woonomgeving en voor



projectontwikkelaars/nieuwe initiatiefnemers. Zienswijzen kunnen binnen die periode worden gestuurd naar:

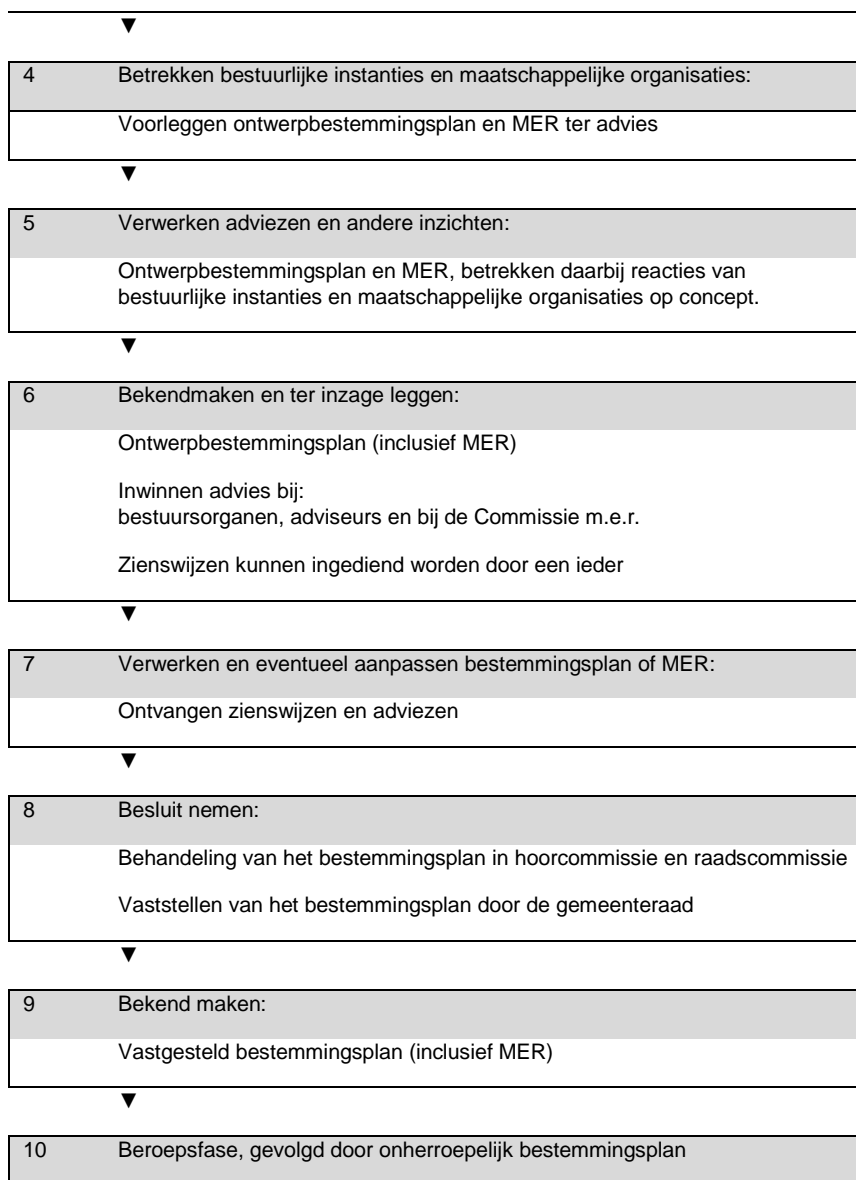
DCMR milieudienst Rijnmond,
info@dcmr.nl
Postbus 843,
3100 AV Schiedam.

De zienswijzen en reacties worden verwerkt in een zienswijzenrapportage die bestuurlijk wordt vastgesteld en deze wordt met het advies van de Commissie m.e.r. verwerkt in het concept-MER. Op basis hiervan wordt vervolgens het MER opgesteld. Bij het opstellen van het bestemmingsplan worden de uitkomsten uit het MER expliciet betrokken.

Hierna wordt het concept ontwerpbestemmingsplan en het concept MER voorgelegd aan betrokken bestuurlijke instanties en maatschappelijke organisaties (gelet op artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening). De reacties hierop worden verwerkt. In de fase van concept ontwerpbestemmingsplan tot aan ontwerpbestemmingsplan zal ook informeel contact plaatsvinden met belangengroepen en bedrijven zoals beschreven in paragraaf 2.3. Het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam leggen het ontwerpbestemmingsplan en het MER ter inzage. Het MER maakt als milieuonderbouwing deel uit van het ontwerpbestemmingsplan.

Na de publicatie waarin de ter inzagelegging is aangekondigd kan iedere belanghebbende binnen een termijn van 6 weken zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan (inclusief MER) indienen. In die periode wordt tevens advies gevraagd over het MER aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. De gemeenteraad van Rotterdam betreft de informatie uit het MER, de ingediende zienswijzen en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage in haar besluit, binnen 12 weken na de terinzagelegging, tot het vaststellen van het bestemmingsplan. In dat besluit wordt vermeld wat daarbij de overwegingen zijn geweest. Tegen het bestemmingsplan is vervolgens beroep mogelijk bij de Raad van State. In onderstaand figuur is de hierboven beschreven procedure weergegeven.

1	Bekend maken: Gaan een bestemmingsplan en MER opstellen
▼	
2	Raadplegen over de Notitie Reikwijdte en detailniveau: Bestuursorganen en adviseurs Commissie voor de milieueffectrapportage Zienswijzen m.b.t. Notitie reikwijdte en detailniveau MER Nota van beantwoording zienswijzen en reacties op NRD vaststellen
▼	
3	Opstellen: Ontwerpbestemmingsplan en MER, betrekken daarbij de reacties en zienswijzen n.a.v. Notitie Reikwijdte en detailniveau.



Figuur 4. Schematische weergave planproces

3 Gebiedsbeschrijving en huidige situatie

3.1 Plangebied: ligging en begrenzing

Het M4H-gebied ligt in het oosten van de Rotterdamse haven, tegen de grens met Schiedam. In onderstaande figuur is de exacte begrenzing weergegeven. Het gebied wordt omsloten door de woonwijken Oud-Mathenesse, Bospolder en Schiedmond, en in het oosten door het Schiedamse deel van bedrijventerrein Nieuw-Mathenesse. Aan de noordoostzijde grenst het gebied aan de één kilometer lange Vierhavensstrip met daar bovenop het Dakpark. Het gebied is 207 hectare groot, dit is ongeveer vergelijkbaar met de binnenstad van Rotterdam. Ruim 80 hectare van het gebied bestaat uit water zijnde de havenbekkens: de Merwehaven, Keilehaven, Lekhaven en IJsselhaven en het deel van de Nieuwe Maas.



Figuur 5. Begrenzing plangebied M4H

3.2 Historische ontwikkeling

Vanaf de 16^e eeuw ontwikkelde Rotterdam zich als een havenstad. De eerste havenbekkens ontstonden door buitendijkse zandplaten in de Maas te bedijken. Hierdoor ontstonden onder andere de Waterstad, Oude Haven, Haringvliet en Leuvehaven. Door de opbloeiende economie in de jaren '40 van de 19^e eeuw nam de vraag naar laad-los-gelegenheden en pakhuisen nog verder toe. Na het gereedkomen van de Nieuwe Waterweg in 1872 werden de eerste havenbekkens op de zuidoever van de Nieuwe Maas aangelegd. Door de industriële revolutie veranderde de schaal, typologie en ligging van het havengebied. Omdat het zwaartepunt steeds meer op overslag van bulkgoederen kwam te liggen (al dan niet na bewerking) in plaats van de overslag van stukgoed en de lijndiensten, verschoof het zwaartepunt van de havenactiviteiten meer naar de zuidoever. Er bleef echter ook behoefte aan stukgoedhavens. Hiervoor zijn de Parkhaven, Sint-Jobshaven en Schiehaven aangelegd.



Vierhavens

A.C. Burgdorffer, directeur van de dienst gemeentewerken, presenteerde in 1912 het plan voor de Vierhavens, van west naar oost: de Keilehaven, Lekhaven, IJsselhaven en de Koushaven. Deze gebieden waren niet bedoeld voor zeeschepen, maar voor de verhuur van kaden aan scheepvaartondernemingen die behoefte hadden aan een aansluiting op het spoor en emplacementen. Een belangrijke impuls voor de aanleg van deze nieuwe gebieden was het besluit uit 1909 om een nieuwe gasfabriek in het gebied te bouwen. Niet alle raadsleden waren enthousiast over het plan. Sommigen vreesden dat de ontwikkeling op de rechteroever ten koste zou gaan van de nog nieuwe havengebieden op de linkeroever en dat er meer bedrijven naar de rechteroever zouden verhuizen zoals de Rotterdamsche Lloyd al had gedaan. Omdat stukgoedhavens onmisbaar waren voor Rotterdam om lijndiensten aan zich te binden, werd het plan toch vastgesteld.

Voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werd met de aanleg van de Vierhavens een begin gemaakt. Langs de Vierhavensstraat kreeg de havenspoorlijn Rotterdam West een rangeerterrein met een breedte van veertien sporen. Een loopbrug tussen de Hudsonstraat en de Vierhavensstraat overbrugde het rangeerterrein. Op de havenpieren werden havensporen met kruiswissels en kraansporen aangelegd. De behoefte aan kadelenkte bleek groot te zijn. Voordat de havenbekkens in gebruik werden genomen, was het overgrote deel van de kadelenkte reeds verhuurd. De gasfabriek werd in 1913 in gebruik genomen en vanaf 1916 verrezen de eerste bedrijfsgebouwen en fabrieken op de havenpieren. Met de voltooiing van het Haka-gebouw in 1932 was het Vierhavensgebied volledig gevuld en in gebruik.

Merwehaven

Tijdens de Eerste Wereldoorlog bleek dat de verhouding tussen de ontwikkeling van nieuwe stukgoedhavens en nieuwe bulkhavens (transitohavens) scheef was. Stukgoedhavens hebben in tegenstelling tot bulkhavens veel kadelenkte en weinig wateroppervlak nodig. Daarom werd in 1916, toen de eerste bebouwing op de kades van de Vierhavens verrees, het plan gepresenteerd voor de Driehavens, die toen nog op Schiedams grondgebied lagen. Aanvankelijk bestond het plan uit één lange insteekhaven. Om meer kadelenkte te creëren, zijn twee havenbekkens toegevoegd. De uitvoering van het Driehavenplan liet een decennium op zich wachten. Twee factoren die een voorspoedige aanleg bemoeilijkten, waren de hoge kosten die het Driehavenplan met zich meebracht en opnieuw een partiële annexatie van Schiedams grondgebied. Pas in 1925 begon men met de aanleg, en vanaf dat moment kregen het nieuwe havengebied de huidige naam Merwehaven. Het gebied is 37 hectare groot met 3 kilometer aan kadelenkte en bood faciliteiten voor de stukgoedsector en lijndiensten. Vanaf 1928 ontstond de eerste bebouwing, waaronder de elektriciteitscentrale aan de Galileistraat en de Ford-fabriek. Ook ontstond er nabij het Marconiplein haven gerelateerde bedrijvigheid die niet direct aan de kade hoefde te liggen.

Tweede Wereldoorlog-heden

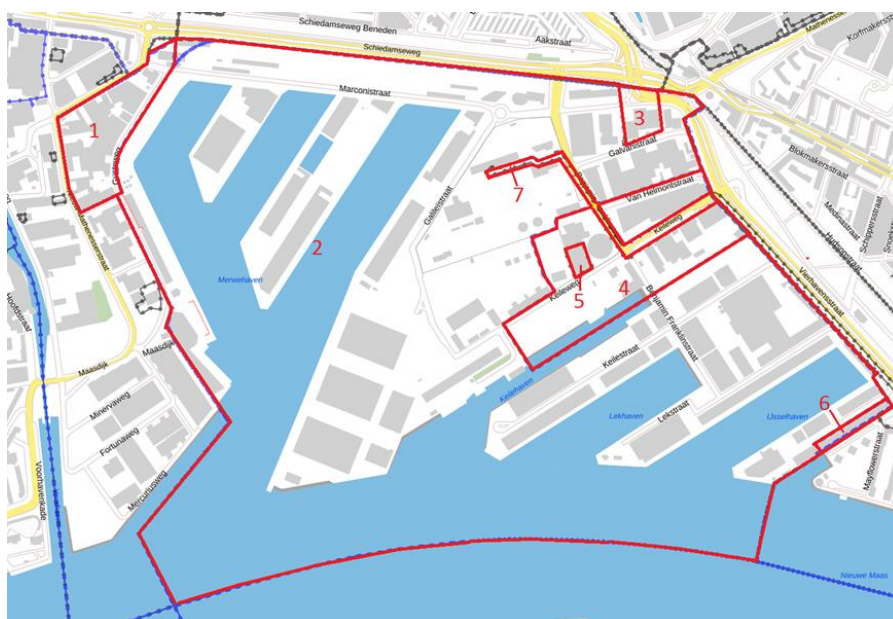
Tijdens de Tweede Wereldoorlog raakte 40 procent van de Rotterdamse haven verwoest. In de Vierhavens en de Merwehaven liepen vooral het gebied rond de Vierhavensstraat, de havenpier aan de Lekhaven en de havenpieren in de Merwehaven grote schade op. De wederopbouw verliep voorspoedig omdat het herstel van de haven de hoogste prioriteit kreeg. De gedachte was dat hoe sneller de haven weer op volle kracht kon functioneren, hoe beter de Rotterdamse en zelfs de nationale economie zich kon herstellen. De kaden werden bovendien gemoderniseerd door ze te voorzien van nieuwe kranen. De havenpieren kregen een efficiëntere indeling. Loodsen werden hersteld dan wel herbouwd. In 1954 werd de elektriciteitscentrale uitgebreid. Bij de grens met Schiedam ontwikkelde zich in de jaren vijftig bedrijventerrein Mathenesse. Het ging om kleinschalige bedrijven die in schril contrast stonden met de grote schaal van de bedrijven op de havenpieren van de Merwehaven. Vanaf

1950 specialiseerde de stukgoedsector in het gebied zich steeds meer in fruit. Er verschenen koel- en vrieshuizen en de Citrusveiling werd gebouwd. Tussen 1965 en 1975 werden het Overbeekhuis en de drie Europoint-torens gebouwd. Vanaf de jaren '70 werd de functie als 'distripark' speciaal voor groente en fruit verder uitgebouwd. Begin jaren '90 begon men met het uitvoeren van een ontwikkelingsplan voor het gebied. Uitgangspunten waren verbetering van de leefbaarheid van Rotterdam als wereldhaven, versterking van de ligging aan de 'economische as' (de verbinding tussen Rotterdam-noordwest en het centrum), Marconiplein als knooppunt op de economische as, benadrukken van zichtlijnen, monumentale gebouwen en verkavelingsrichting. De wegenstructuur werd aangepast en de Lekhaven en Keilehaven werden gedeeltelijk gedempt. De fruit- en foodhaven had zich een belangrijke positie in Europa verworven, maar de stukgoedoverslag was door de komst van de container dramatisch teruggelopen. Bovendien was de industriële functie van M4H al een tijd op haar retour. De oude loodsen en fabrieken kwamen leeg te staan. In de jaren negentig kreeg M4H een aantal nieuwe functies, de een positiever dan de ander. Voorbeelden zijn de tippelzone, detentieboten, de komst van creatieve pioniers en het Atelier Van Lieshout (AVL).

Na een periode van leegstand zijn in het Marconikwartier enige tijd geleden Europoint II en III verkocht en inmiddels zijn de torens getransformeerd van kantoor- naar woontorens met minimaal 840 woningen, de zogenaamde Lee Towers. Ten hoogste 20% van de woningen heeft een oppervlakte van 40 m², de rest van de woningen heeft een groter oppervlak. De voornaamste doelgroepen zijn starters en expats. Het gaat om zogenaamde 'fullservice' woningen, die voorzien zijn van diverse gemeenschappelijke voorzieningen. Ook wordt er horeca ontwikkeld in de plint van de torens, en beide torens worden voorzien van een horecavoorziening op de bovenste verdieping. Deze ontwikkeling is mogelijk op basis van een onherroepelijke omgevingsvergunning.

3.3 Planologische kaders in het plangebied

In het gebied gelden vier beheersverordeningen, één onherroepelijk bestemmingsplan en er zijn twee bestemmingsplannen in procedure. De laatste twee bestemmingsplannen passen binnen de uitgangspunten van het Ruimtelijk Raamwerk en worden in dit bestemmingsplan opgenomen. Zie onderstaande figuur en de toelichting daaronder.



Figuur 6. Planologische kaders in M4H



1. Beheersverordening 'Bedrijventerrein Nieuw-Mathenesse', onherroepelijk geworden op 1 januari 2014. De bestemming betreft hoofdzakelijk industrieterrein waarbinnen ook kantoorgebouwen mogelijk zijn. Er zijn geen regels met betrekking tot milieucategorieën opgenomen.
2. Beheersverordening 'Handels- en industrieterreinen Merwehavens - Vierhavens', onherroepelijk geworden op 1 januari 2014. In de beheersverordening is bepaald dat de gronden binnen het plangebied gebruikt mogen worden ten behoeve van gebouwen voor handel, nijverheid, openbaar nut en verkeer. Deze beheersverordening geldt voor vrijwel het hele M4H-gebied en is een voorzetting van het planologische regime uit 1937.
3. Ontwerpbestemmingsplan 'Transformatie Europointtorens II en III', vaststelling beoogd voor eind 2019. Dit bestemmingsplan onttrekt de torens aan het gezoneerde industrieterrein en maakt de woonfunctie mogelijk.
4. Beheersverordening 'Keileweg en omgeving', onherroepelijk geworden op 1 januari 2014. De gronden binnen dit gebied hebben de bestemming 'Bedrijven ' waarbinnen een grote verscheidenheid aan bedrijven is toegestaan, van (chemische) industrie tot levensmiddelenproductie. Detailhandel, horeca en zelfstandige kantoren zijn expliciet uitgesloten.
5. Bestemmingsplan 'Ferro locatie', onherroepelijk geworden op 21 april 2018. Dit bestemmingsplan is opgesteld voor de transformatie van de voormalige Ferrofabriek.
6. Beheersverordening 'IJsselstraat', onherroepelijk geworden op 1 januari 2014. Maakt bedrijven t/m categorie 2 mogelijk.
7. Ontwerpbestemmingsplan '150 kV kabeltracé Rotterdam Centrum-Marconistraat', vaststelling beoogd voor eind 2019. Opgesteld ten behoeve van een nieuwe ondergrondse 150 kV verbinding.

3.4 Ontsluitingsstructuur

De Schiedamseweg en Vierhavensstraat zijn de belangrijkste wegen die het gebied ontsluiten. De Keileweg en -straat zijn direct op de Vierhavensstraat ontsloten en vormen met de Lek- en IJsselstraat de ontsluiting van het oostelijke deel van het M4H-gebied. De Keileweg en Galileistraat ontsluiten ook het toekomstige Galileipark. De Marconistraat, met aansluitingen op de Schiedamseweg ter plaatse van het Marconiplein en de grens van Schiedam, vormt de belangrijkste ontsluiting van de Merwepieren. Via de Gustoweg is het meest westelijke deel van het M4H-gebied ontsloten. De Benjamin Franklinstraat, Galvanistraat en Van Helmontstraat ontsluiten het Marconikwartier. De huidige verbinding tussen de Benjamin Franklinstraat en de Schiedamseweg ter plaatse van de Citrusveiling zal verdwijnen. Daarvoor in de plaats komt een nieuwe verbinding tussen de Galileistraat en de Schiedamseweg. Deze aanpassing maakt net als de aanpassing van de Lekstraat onderdeel uit van de autonome ontwikkeling. Andere ingrepen zijn de infrastructuur zijn geen onderdeel van de autonome ontwikkeling.



Figuur 7. Topografische kaart plangebied (Gisweb)

Het tram-, bus- en metrostation Marconiplein is de belangrijkste OV-ontsluiting. Er vertrekken metro's richting Beurs en Schiedam Centrum, met directe verbindingen naar Capelle a/d IJssel, Spijkenisse, Ommoord en Nesselande. Trams verbinden het station met Schiedam, Spangen, de rest van het gebied Delfshaven en het centrum. Aan de Schiedamseweg zijn twee bus- en tramhaltes aanwezig die de Merwepieren kunnen ontsluiten in de toekomst.

3.5 Huidige situatie

Het plangebied is in de huidige situatie bijna volledig in gebruik door diverse bedrijven. De gele terreinen in onderstaand figuur hebben in de huidige situatie geen functie aangezien deze leeg zijn.

Marconikwartier³

In dit deelgebied is feitelijk al sprake van een gemengd gebied. Naast de productie van levensmiddelen zijn in dit gebied diverse (maak)bedrijven gevestigd, kantoren, laboratoria, horeca, onderwijsinstellingen en inmiddels wordt in de Lee Towers gewoond.

³ Zie paragraaf 2.2 voor de kaart met de deelgebieden

Galileipark

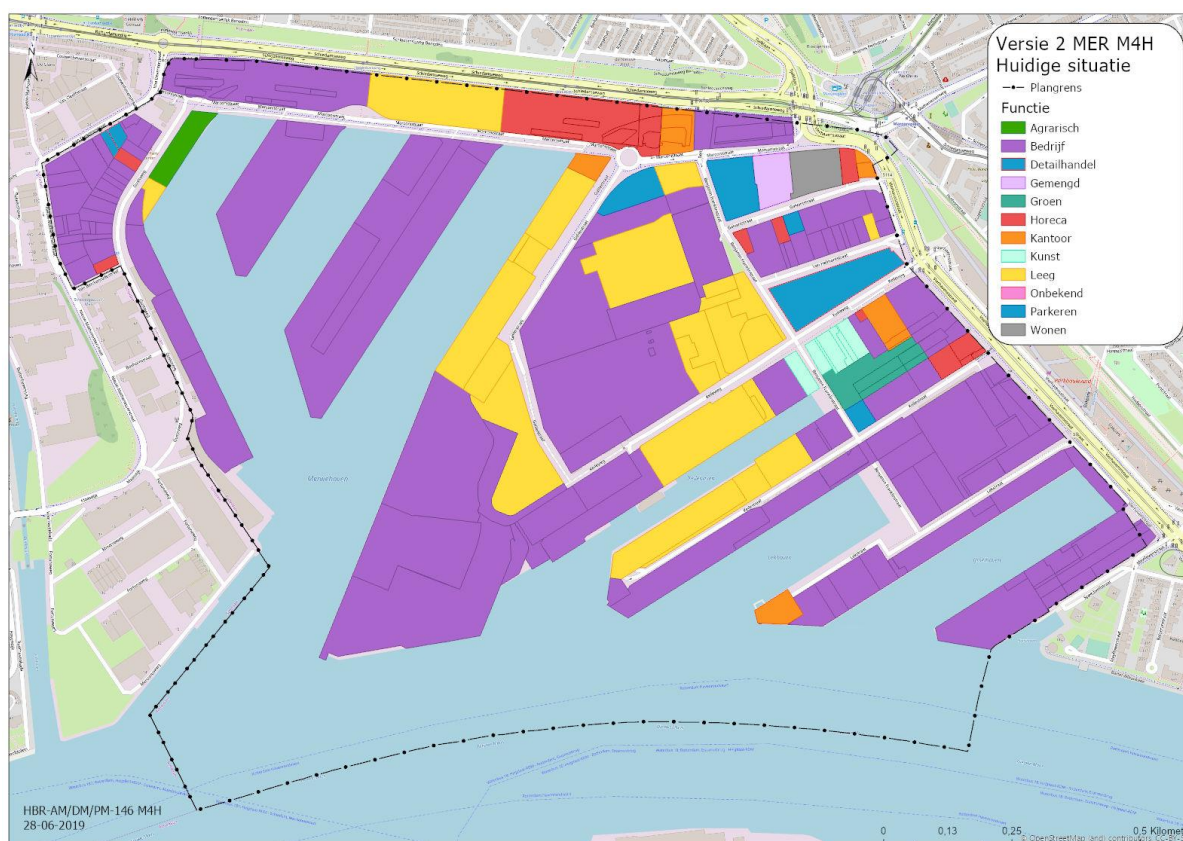
Een groot deel van dit gebied is op dit moment niet in gebruik en andere terreinen worden extensief gebruikt. In dit gebied zijn momenteel meerdere nutsvoorzieningen aanwezig, werkterreinen en worden gebouwen tijdelijk gebruikt door makers.

Keilekwartier

In de gebied zijn diverse kunstenaars en (maak)bedrijven gevestigd naast diverse horeca. Verder bevindt zich in dit gebied een afvalverwerker en diverse bedrijven gerelateerd aan de op- en overslag van fruit.

Overige gebieden

Op de terreinen grenzend aan het water vindt op- en overslag plaats van fruit, sappen alsook droog massagoed en stukgoed. Verder biedt het plangebied diverse voorzieningen zoals parkeerplaatsen voor vrachtwagens en een tankstation. In het gebied zijn meerdere tijdelijke functies gevestigd zoals een tijdelijke Floating Farm en een pop-up restaurant.

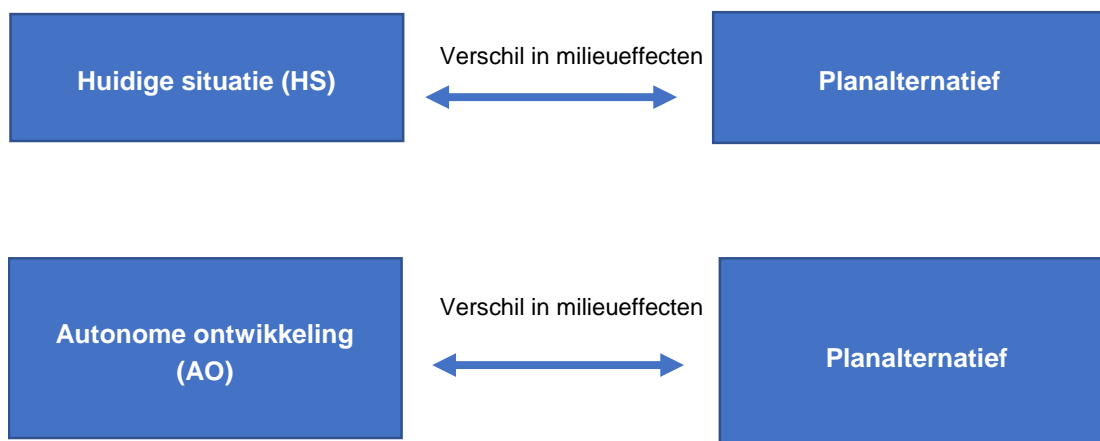


Figuur 8. Invulling van het plangebied in de huidige situatie

3.6 Vergelijking van milieueffecten in M4H

In het MER worden de milieueffecten van de nieuwe plansituatie in beeld gebracht ten opzichte van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Er zijn dus twee referentiesituaties waartegen het planalternatief wordt afgezet. De eerste referentiesituatie is de huidige situatie, zoals beschreven in de voorafgaande paragraaf 3.5. De tweede referentiesituatie is de autonome ontwikkeling, de toekomstige situatie zonder bestemmingsplan, maar met nu al voorzienbare ontwikkelingen en

vergunde ruimte bovenop de huidige situatie. De autonome ontwikkeling wordt beschreven in hoofdstuk 4. De vergelijking van het planalternatief met de verschillende referentiesituaties is hieronder schematisch weergegeven.



Figuur 9. Schematische weergave effectvergelijking MER M4H

Op basis van de uitkomsten van de effectvergelijking tussen het planalternatief en de twee referentiesituaties zal tenslotte het voorkeursalternatief worden samengesteld en onderzocht, zie paragraaf 5.2. De vergelijking van zowel het planalternatief als het voorkeursalternatief met de referentiesituaties wordt in het MER samengevat met behulp van een beoordelingstabel, zie paragraaf 6.2.



4 Autonome ontwikkeling

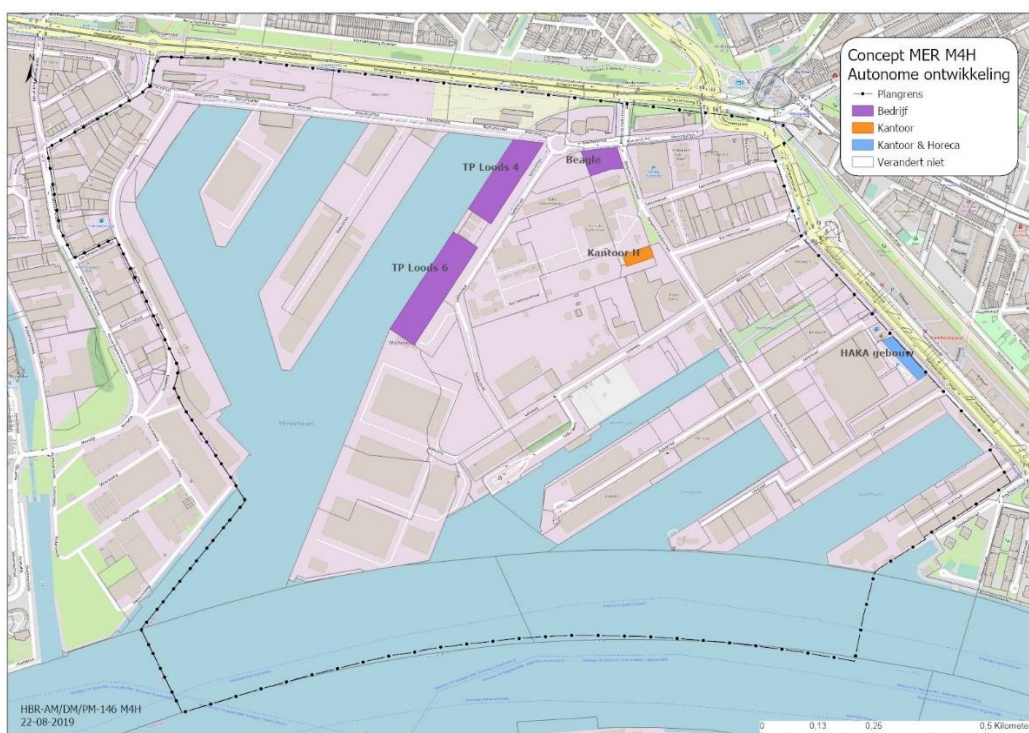
De autonome ontwikkeling is de wijze waarop het plangebied en de omgeving zich ontwikkelt zonder het voorgenomen plan. Binnen het plangebied zijn in deze situatie alleen ontwikkelingen meegenomen voor zover bekend en welke zonder nieuw planbesluit gerealiseerd kunnen worden. In de planperiode van het bestemmingsplan (10 jaar) vinden er in de directe omgeving van het plangebied ontwikkelingen plaats die eveneens milieueffecten met zich mee brengen, en die voor een deel interfereren met de milieueffecten van de activiteiten binnen het plangebied. Het gaat daarbij om plannen en projecten die nu nog niet (volledig) zijn uitgevoerd, maar waarover wel (ontwerp) besluiten zijn genomen of vastgesteld. Voor deze plannen en projecten wordt dan ook aangenomen dat ze binnen de planperiode tot uitvoering komen.

4.1 Binnen het plangebied

Binnen het plangebied bestaat de autonome ontwikkeling uit het volledig gebruiken van de reeds vergunde fysieke en milieugebruiksruimte. Daarnaast zal de lading-doorzet binnen de bestaande haven gerelateerde bedrijven naar verwachting toenemen, gebaseerd op de economische groei. Op basis van de vigerende planologische kaders zijn nieuwe bedrijfsontwikkelingen mogelijk. Zo zijn in het gebied waar de handels- en industrieverordening geldt in principe ruime mogelijkheden voor zware bedrijfsactiviteiten. De daadwerkelijke gebruiksmogelijkheden zijn echter beperkt, doordat de beschikbare (milieu gebruiks-) ruimte voor bedrijven is vastgelegd in erfpachtcontracten, milieuvergunningen en in de geluidzoning van het industrieterrein Havens-Noordwest en Oost-Frankenland, inclusief een onderliggende geluidverkaveling.

Het gebruik dat mogelijk is in de autonome ontwikkeling zonder dat nieuwe besluiten, zoals een omgevingsvergunning nodig zijn, komt daarom grotendeels overeen met het huidige ruimtegebruik. De gekleurde vlakken in figuur 10 geven aan waar in de autonome ontwikkeling sprake is van een andere functie dan in de huidige situatie.

Nieuwe initiatieven, die niet passen binnen de geldende beheersverordeningen en/of bestemmingsplannen kunnen alleen mogelijk gemaakt worden via een nieuwe ruimtelijke procedure. Een voorbeeld van een reeds gerealiseerde ontwikkeling is de Floating Farm in de meest westelijke havenbekken in de Merwehaven, tegen Schiedam aan. Deze activiteit is op grond van een tijdelijke vergunning toegestaan.



Figuur 10. Locaties die in de autonome ontwikkeling een ander gebruik zullen kennen t.o.v. de huidige situatie

Galileipark

In de noordelijke TP-loods komt voedselproductie met horeca. In de zuidelijke TP-loods komen maakbedrijven. Op de locatie tegenover de Citrusveiling, komt een kantoor met laboratoriumfaciliteiten. Het voormalige Ferro-kantoor wordt uitgebouwd (met een extra verdieping) en wordt herontwikkeld. Het pand wordt weer in gebruik genomen als kantoor.

Marconikwartier

Na de transformatie van de Lee Towers die in 2018 is gestart worden in de autonome ontwikkeling geen ontwikkelingen binnen dit gebied verwacht.

Keilekwartier

Het meest oostelijke deel van de Keileweg wordt vanaf medio 2020 opnieuw ingericht. Er komen minder parkeerplekken, meer groen, vrij liggende fietspaden en zones voor laden-lossen en het parkeren van fietsen. Het HAKA-pand aan de Vierhavenstraat, transformeert naar kantoren en horeca. Het Keilepand wordt verder ontwikkeld voor creatieve en maakbedrijven.

4.2 Buiten het plangebied

Rotterdamse havengebieden

Buiten het plangebied zijn diverse plannen die de komende periode gerealiseerd worden, zowel in Botlek-Vondelingenplaat, Europoort, Maasvlakte 1 en 2 als in de Stadshavens (Waal- Eemhaven en Rijn- en Maashaven). Uitgangspunt voor dit MER zijn de vigerende bestemmingsplannen.



Schiedam

In het aan M4H grenzende Nieuw-Mathenesse bestaat de autonome ontwikkeling uit het gebruik door bestaande bedrijven binnen de reeds vergunde ruimte, die mogelijk nog kan worden geïntensiveerd. Binnen het vigerende bestemmingsplan is nog ontwikkeling mogelijk op bestaande bedrijfspercelen, maar de beschikbare (fysieke en milieu gebruiks-) ruimte is meestal beperkt. Er wordt uitgegaan van een bescheiden uitbreiding van de bestaande bedrijfsactiviteiten, gebaseerd op normale economische groei en passend binnen de beschikbare milieugebruiksruimte. Alle bedrijfsactiviteiten op het bedrijventerrein hebben een bedrijfsbestemming, met een toegelaten milieucategorie van maximaal categorie 3.1 of 3.2 (afgestemd op de afstand tot nabijgelegen woongebieden), waarbij bestaande bedrijven in hogere categorieën een maatwerkbestemming hebben. Nieuwe, grote lawaaimakers zijn uitgesloten. De gemeente Schiedam stuurt met kortlopende gronduitgifte, zoals op de voormalige scheepswerf van het Gusto-terrein, op tijdelijke ontwikkelingen en wil daarmee de lange termijn ontwikkeling van deze terreinen niet frustreren. In de autonome situatie worden ook ruimtelijke ontwikkelingen in de Schiedamse binnenstad en in Schieveste meegenomen, waar 3500 woningen zijn gepland.

Rotterdam

De autonome ontwikkeling in het stedelijk gebied van Rotterdam betreft vooral gebiedsontwikkelingen in Rotterdam Central District en de Binnenstad, de Rijnhaven, Hart van Zuid en Stadionpark. Maar ook de stedelijke vernieuwingsopgave in gebieden zoals Delfshaven en in de Kwaliteitsslag op Zuid. In deze College periode zijn 18.000 nieuwe woningen gepland, vooral in het stedelijk gebied. Van al deze ontwikkelingen wordt in het MER M4H alleen de vernieuwingsopgave in Delfshaven meegenomen in de autonome ontwikkeling aangezien de andere ontwikkelingen op geruime afstand van het plangebied gesitueerd zijn en de impact op het plangebied en studiegebied te verwaarlozen is.

Wat betreft weginfrastructuur wordt buiten het plangebied uitgegaan van de aanwezige rijkswegen en de nieuwe wegen waarvoor een tracé besluit is vastgesteld, zoals de aanleg van de A13/A16 Rotterdam en de Blankenburgverbinding tussen Vlaardingen en Rozenburg. Recent is de voorkeur uitgesproken om de door Rotterdam gewenste 3^e stadsbrug aan de oostkant van de stad te situeren. Er zal een planstudie volgen, alvorens er een definitief besluit kan worden genomen. Een nieuwe, westelijke stadsbrug tussen Schiemond en Sluisjesdijk is vooralsnog niet aan de orde. Beide verbindingen zijn dan ook geen onderdeel van de autonome ontwikkeling.



5 Te onderzoeken alternatieven

De basis voor het nieuwe bestemmingsplan is het ruimtelijk raamwerk M4H. Gemeente en Havenbedrijf willen M4H ontwikkelen tot een innovatief woon-werkmilieu, optimaal ingericht voor de innovatieve maakindustrie en met een mix van werken, wonen, cultuur, horeca, sport en onderwijs. Een energiek district met impact op zowel stad als haven. Het ruimtelijk raamwerk vertaalt deze ambitie naar een ruimtelijk en programmatisch beeld voor M4H. Daarmee vormt het ruimtelijk raamwerk het belangrijkste kader voor alle ruimtelijk en programmatisch relevante aspecten van deze gebiedsontwikkeling. Het plangebied gaat voorzien in werkgelegenheid en vergroot het draagvlak voor voorzieningen. Verder is in het ruimtelijk raamwerk opgenomen dat M4H de eerste decennia ruimte biedt voor de bouw van 3400 tot 5100 woningen.

Zoals beschreven in paragraaf 3.6 wordt in het MER de milieueffecten van het planalternatief en het nog te bepalen voorkeursalternatief afgezet tegen de milieusituatie die optreedt in de autonome ontwikkeling en de huidige situatie.

5.1 Planalternatief

In deze paragraaf wordt beschreven hoe het planalternatief is samengesteld.

5.1.1 Voortzettings-, verander- en ontwikkellocaties

Ten behoeve van het uit te voeren onderzoek is onderscheid aangebracht tussen de verschillende kavels om aan te geven wat er met de kavels in het plangebied kan gaan gebeuren in de planperiode. Dit komt tot uitdrukking in het onderscheid tussen voortzettingslocaties, veranderlocaties en ontwikkellocaties. Bij veranderlocaties gaat het MER per thema of aspect uit van de worst case activiteit, alleen bij ontwikkellocaties gaat het MER altijd uit van de nieuwe bestemming.

Voortzettingslocaties

Deze kavels zijn in hoofdzaak door het Havenbedrijf in erfpacht uitgegeven aan bedrijven. Op deze kavels zal naar verwachting de hier reeds aanwezige bedrijvigheid in de planperiode worden voortgezet. Kavels waar de bestaande bedrijvigheid wordt voortgezet, worden aangeduid als 'voortzettingslocaties'. Dit ruimtegebruik wordt als uitgangspunt bij het maken van het nieuwe bestemmingsplan en het milieuonderzoek gehanteerd. Is op een bepaalde voortzettingslocatie op dit moment bijvoorbeeld een overslagbedrijf van sappen gevestigd, dan wordt deze locatie in het nieuwe bestemmingsplan ook als zodanig bestemd. Van het totale areaal aan kavels in het plangebied valt ongeveer een derde deel in de categorie voortzettingslocatie.

Bij de bepaling van de milieueffecten wordt ervan uitgegaan dat de bedrijven op de voortzettingslocaties jaarlijks gemiddeld 1% meer lading gaan verwerken; de ruimteproductiviteit neemt toe. Dit uitgangspunt wordt toegelicht in de kadertekst.

Veranderlocaties

Veranderlocaties zijn kavels waar op dit moment een bepaald type activiteit plaatsvindt en waar in de planperiode ook een ander type activiteit ontplooid kan gaan worden. Een voorbeeld daarvan is een kavel waar op dit moment tijdelijk geparkeerd wordt, terwijl het tot de mogelijkheden behoort dat op



enig moment tussen nu en het einde van de planperiode die huidige activiteiten gestaakt worden en daar maakindustrie in combinatie met woningbouw voor in de plaats komt. De veranderlocaties beslaan met elkaar ongeveer een derde deel van de uitgeefbare kavels.

Of de huidige activiteiten in de planperiode ook inderdaad plaatsmaken voor een ander type activiteit hangt af van verschillende factoren. Daarbij speelt bijvoorbeeld de economische dynamiek een rol, en de vraag vanuit de markt. Wordt een bepaalde kavel als veranderlocatie aangemerkt, dan is daarmee nog niet gezegd dat de aangeduide verandering in de planperiode ook daadwerkelijk gestalte krijgt. Een bestemmingsplan is geen instrument waarmee dit soort veranderingen afgedwongen kunnen worden. Wél kunnen via een bestemmingsplan planologische voorwaarden aan veranderingen worden gesteld bijvoorbeeld op grond van de uitkomsten van het MER. Uit het MER zal moeten blijken of in het bestemmingsplan zowel de huidige als de nieuwe activiteiten bestemd kunnen worden.

Ontwikkellocaties

Dit betreft kavels waarop nu geen activiteiten plaatsvinden en/of kavels waarvan de huidige activiteiten binnen de planperiode eindigen. Het ruimtegebruik kan voor deze kavels ontwikkelgericht bestemd worden mits de milieueffecten dat toelaten. De verwachting is dat deze kavels binnen de planperiode volledig gevuld worden met de nieuwe activiteiten. Uitgangspunt voor het onderzoek betreft een programma met een lage en een hoge bandbreedte (zie paragraaf 5.1.2). Uit het MER zal moeten blijken of en onder welke voorwaarden deze kavels ontwikkeld kunnen worden.

5.1.2 Programmatische bandbreedte in het planalternatief

Het planalternatief omvat een bandbreedte in het ruimtelijke programma tot het einde van de bestemmingsplanperiode, dat uitgaat van een hoog en een laag programma. Door het onderzoeken van een bandbreedte wordt inzichtelijk gemaakt welk programma in de komende tien jaar realiseerbaar is binnen wet- en regelgeving en de gestelde ambities voor het plangebied, mede afhankelijk van de daadwerkelijke economische groei en maatschappelijke ontwikkelingen.

Deze bandbreedte is voor alle ontwikkel- en veranderlocaties binnen de deelgebieden Marconikwartier, Keilekwartier, Galileipark en Merwehaven, als volgt ingeschat:

Programma	Laag	Hoog
Werken	349.000 m ²	534.511 m ²
Woningen (aantal)	4.626	6.594
Voorzieningen	85.769m ²	128.789 m ²

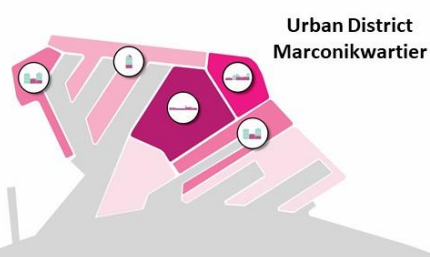
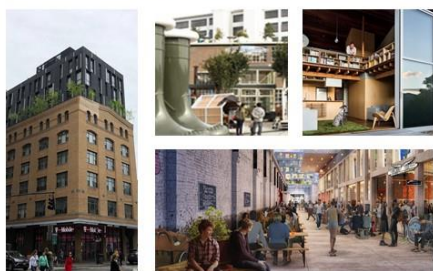
De bandbreedte per deelgebied is als volgt:



Kantoren – Maken – Wonen – Horeca

Wonen: 139.029 – 185.373 m²
 Werken: 111.224 – 148.298 m²
 Voorzieningen: 27.806 – 37.075 m²

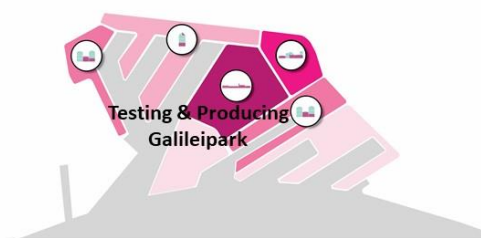
FSI: 3,0 – 4,0
 Milieucategorie: tot 3.1 (2)
 Schaal bedrijven: tot 1.000 m²



**Testen – Maken – Leren – Horeca –
Cultuur – Evenementen**

Werken: 113.675 – 198.480 m²
 Voorzieningen: 20.060 - 35.026 m²

FSI: 0,7 – 1,0
 Mileucategorie: tot 4.2
 Schaal bedrijven: 500 – 5.000 m²





**Wonen – Starters en doorgroeiërs –
Gezinnen – Collectieven – Creatief**

Werken: 27.137 – 39.020 m²
 Wonen: 230.662 – 331.671 m²
 Voorzieningen: 13.568 – 19.510 m²

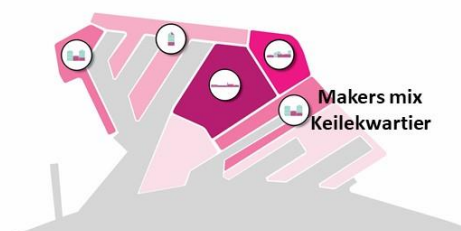
FSI: 1 – 2
 Milieucategorie: tot 2
 Schaal bedrijven: tot 1.000 m²



**Ambacht – Creatief – Vakmanschap –
Wonen – Collectieven – Horeca**

Werken: 97.339 – 148.712 m²
 Wonen: 121.674 – 185.890 m²
 Voorzieningen: 24.335 – 37.178 m²

FSI: 1,5 – 2,5
 Milieucategorie: tot 3.1
 Schaal bedrijven: tot 2.000 m²



In onderstaande figuur is weergegeven hoe een mogelijke invulling van het planalternatief eruit kan zien.



Figuur 11. Referentiebeeld planalternatief⁴

5.1.3 Varianten mobiliteit

Uit eerder onderzoek is gebleken dat de bereikbaarheid van M4H een knelpunt is bij een traditionele vorm van mobiliteitsbeleid. Eén van de acht leidende principes van duurzame gebiedsontwikkeling M4H luidt om deze reden dan ook als volgt: 'het gebied maakt het mogelijk om te kiezen voor duurzame mobiliteit'. Er wordt gestreefd naar:

- Een goede ordening van auto- en vrachtverkeer ten opzichte van langzaam verkeer.
- Een fijnmazig netwerk voor de fiets en voetganger, zowel binnen het gebied als vanuit het gebied naar de omgeving.
- Collectieve (smart) vervoerssystemen zoals deelfietsen, vervoer over water en "first-last mile" oplossingen, die Schiedam Centrum en Marconiplein verbinden met M4H.
- Geen parkeren meer op straat en realisatie van hubs. Hierbij wordt nadrukkelijk gedacht aan bovengrondse gebouwde parkeervoorzieningen (met aanvullende voorzieningen), waardoor collectief gebruik meer voor de hand ligt, en waardoor de bebouwing ook flexibel en dus toekomstbestendig is.

Er wordt onderzoek gedaan naar een reguliere (S), een ambitieuze (M) en een extra ambitieuze mobiliteitsstrategie (L) en de gevolgen voor de bereikbaarheid en milieuthema's zoals luchtkwaliteit. Hierbij staat variant S voor een reguliere collectieve parkeervoorziening: de hub faciliteert de transitie in mobiliteit, van parkeerplekken tot deelauto's, maar ook aansluiting op het openbaar vervoer en fietsen. Bij de varianten M en L worden multifunctionele hubs gerealiseerd, waarbij de mobiliteitshub gecombineerd wordt met andere collectieve systemen. Bijvoorbeeld het bieden van ruimte aan: wateropvang, waterzuivering, energieopwekking, ontmoeting, voorzieningen en gedeelde faciliteiten pakketjes. Daarmee heeft de hub de potentie om een icoon van collectiviteit te worden. Het

⁴ Afbeelding is afkomstig uit het Ruimtelijk Raamwerk.



ambitieniveau van variant L is hoger dan die van variant M. In het MER zal het effect van deze varianten op het planalternatief in beeld worden gebracht.

5.2 Voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief is de uiteindelijke basis voor het nieuwe bestemmingsplan M4H. Om tot een goed onderbouwd voorkeursalternatief te komen wordt in het MER eerst het planalternatief inclusief bandbreedte en varianten voor mobiliteit. Die informatie wordt vervolgens gebruikt om het voorkeursalternatief samen te stellen en te onderzoeken. Hierbij worden inzichten benut die naar voren zijn gekomen uit het onderzoek van het planalternatief, hetgeen kan leiden tot:

- Aanpassing van het programma of de fasering van het programma;
- Benodigde aanpassingen van de infrastructuur;
- Noodzakelijke of wenselijke maatregelen om te kunnen voldoen aan de wet- en regelgeving, dan wel om bij te kunnen sturen richting ambities en principes voor een duurzame gebiedsontwikkeling;
- Flankerende maatregelen in bijvoorbeeld het mobiliteitsbeleid.

5.3 Gevoeligheidsanalyses

Tevens wordt rekening gehouden met enkele gevoeligheidsanalyses, om eventuele nieuwe ontwikkelingen of ingrepen, die nu nog niet kunnen worden voorzien of die nog niet concreet genoeg zijn, zo nodig alsnog in beeld te brengen. Daarbij wordt gekeken wat het effect van dergelijke ontwikkelingen kan zijn op het plan- en studiegebied en op de resultaten van het MER. Tevens worden de volgende gevoeligheidsanalyses uitgevoerd:

- De consequenties van de aanwezigheid van een cruiseterminal in het gebied;
- De consequenties van een autobrug tussen M4H en Schiedam;
- De consequenties van een westelijke oeververbinding Sluisjesdijkpier - Schiemond.

5.4 Doorkijk voorbij planhorizon

Tenslotte zal in het MER een kwalitatieve beschouwing opgenomen worden waarbij verder wordt gekeken dan de planhorizon van tien jaar. Doel van deze beschouwing is om na te gaan welke te verwachten effecten, knelpunten en kansen optreden bij een volledige gebiedsontwikkeling zoals beschreven in het ruimtelijk raamwerk. Zo kan in de doorkijk worden onderbouwd of de infrastructuur voldoende robuust is om de verdere gebiedsontwikkeling te accommoderen of dat een eventueel noodzakelijke afwijking van een milieunorm op basis van de Crisis- en herstelwet tijdelijk zal zijn (zie paragraaf 2.3). Deze doorkijk kan daarmee ook agenderend zijn voor toekomstige ontwikkelingen en ingrepen.



6 Te onderzoeken milieueffecten

6.1 Opgave voor het MER

In het op te stellen MER worden de effecten onderzocht en beoordeeld van het planalternatief en het voorkeursalternatief in relatie tot de referentiesituaties (huidige situatie en autonome ontwikkeling), zoals beschreven in de voorgaande hoofdstukken. Er wordt getoetst aan de vigerende wet- en regelgeving en aan de ambities en principes zoals beschreven in het ruimtelijk raamwerk, waarbij knelpunten en kansen in beeld worden gebracht. Tevens worden de maatregelen beschreven die eventueel nodig zijn om binnen de beschikbare milieugebruiksruimte te blijven of om te kunnen bijsturen richting een duurzame gebiedsontwikkeling. Het doel van het MER als instrument is driedelig:

1. Het biedt juiste, volledige en relevante milieu-informatie voor het bevoegd gezag om tot een verantwoorde besluitvorming te kunnen komen;
2. Het biedt een goede en toetsbare onderbouwing van het nieuwe bestemmingsplan;
3. Het bevat een leesbare en begrijpelijke samenvatting van de resultaten van het onderzoek.

Daarnaast zal op basis van het MER een monitoring- en evaluatieprogramma opgesteld worden door het bevoegd gezag. Om zodoende de ontwikkeling van de milieueffecten te kunnen volgen en indien nodig bij te sturen. Het MER dient daarvoor voldoende aanknopingspunten te bieden.

6.2 Aanpak MER

In het MER worden de effecten beschreven van de referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkeling), de effecten van het planalternatief en van het voorkeursalternatief. Deze alternatieven worden met elkaar vergeleken, zoals beschreven in paragraaf 3.6, en beoordeeld aan de hand van een beoordelingskader.

In onderstaande tabel is daarvoor een eerste aanzet gemaakt, voortbordurend op eerdere bestemmingsplan- en m.e.r.-trajecten voor het havengebied en op basis van het ruimtelijk raamwerk. Per thema worden de relevante aspecten beschreven. In het MER worden deze aspecten waar nodig aangevuld, bijvoorbeeld naar aanleiding van een zienswijze, en verder uitgewerkt in relevante criteria en indicatoren.

Thema's en aspecten
Verkeer
Bereikbaarheid over de weg
Bereikbaarheid over het water
Verkeersveiligheid
Geluid
Industrielawaai (MTG's)
Industrielawaai (effect)



Thema's en aspecten
Lawaai bedrijventerrein
Wegverkeer (inclusief tram)
Scheepvaartverkeer (varend)
Stilliggende schepen (afgemeerd)
Cumulatie van geluid
Lucht
Stikstofdioxide (NO ₂)
Fijn stof (PM ₁₀ , PM _{2,5})
Externe Veiligheid
Transport gevaarlijke stoffen
Stationaire inrichtingen
Water en waterveiligheid
Waterkwaliteit
Afvalwatersysteem
Klimaatadaptatie
Natuur
Natura 2000-gebieden
Beschermde soorten
Geur en stof
Geurhinder
Stofhinder
Gezondheid
Geluid en luchtkwaliteit
Laagfrequent geluid en piekgeluid



Thema's en aspecten
Gezonde leefomgeving
Bodem
Bodemkwaliteit
Landschap, recreatie & cultureel erfgoed
Landschappelijke kwaliteit
Recreatieve kwaliteit
Cultureel erfgoed (waaronder archeologie)
Duurzame gebiedsontwikkeling
Ruimte voor makers, gedeelde voorzieningen, experimenteren en leren, duurzame energie, hergebruik van reststromen, duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie en relaties met de omgeving.

6.2.1 Verkeer en vervoer

Wegverkeer

Toekomstige aandachtspunten zijn naar verwachting de verkeersafwikkeling op de Tjalklaan ter hoogte van de A20 en de mogelijk hoge kruispuntbelastingen op het Marconiplein, op de kruisingen op de Vierhavensstraat, de Westzeedijk en het Drooglever Fortuynplein. In het MER worden toekomstige verkeersintensiteiten berekend met behulp van het regionale verkeersmodel. Deze verkeersintensiteiten zijn ook van belang voor de effectbepaling van wegverkeerslawaai en de luchtkwaliteit. Bij de beoordeling van de effecten van verkeer en vervoer wordt ingegaan op de (veranderingen) van de verkeersintensiteiten en de zogenaamde I/C-verhoudingen, de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit op een wegvak. De analyses van de verkeerseffecten richten zich op de I/C-verhoudingen in de spits (ochtend- en avondspits) op de stedelijke wegen en het hoofdwegennet, voor zover er significante veranderingen in de verkeersintensiteiten kunnen optreden (plan- en studiegebied). Waar relevant wordt aandacht besteed aan de afwikkeling van het verkeer op kruispunten en op toe- en afritten van de A20.

Scheepvaart

De scheepvaartafwikkeling op de Nieuwe Maas is en blijft naar verwachting goed. De bereikbaarheid over water, zowel voor zee- als binnenvaart, wordt aan de hand van de huidige situatie en van scheepvaartprognoses opnieuw beoordeeld. De bereikbaarheid over het water wordt vooral kwalitatief beschouwd.

Spoorverkeer

Vanuit het gebied vindt geen transport over spoor plaats. Spoorverkeer wordt daarom buiten beschouwing gelaten.

Duurzame mobiliteit

M4H zet in op duurzame mobiliteit. In het MER wordt de bijdrage van het plan aan het realiseren van duurzame mobiliteit nader in beeld gebracht. Zie ook de varianten voor mobiliteit in paragraaf 5.1.3.



6.2.2 Luchtkwaliteit

Relevante bronnen in het gebied die van invloed zijn op de luchtkwaliteit zijn industrie, weg- en scheepvaartverkeer (zeevaart en binnenvaart). Het studiegebied strekt zich uit tot zover zich relevante veranderingen in de luchtkwaliteit voordoen door activiteiten in het plangebied. Onderzocht wordt of de bronnen in het plangebied tot overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden van NO₂ en PM₁₀ (en PM_{2,5} in kwalitatieve zin) leiden. Als dat niet het geval is, wordt volstaan met het weergeven van de resultaten. Als blijkt dat het voornemen tot zodanige emissies leidt dat er sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit, wordt bezien welke maatregelen er mogelijk zijn om alsnog aan de grenswaarden te voldoen.

6.2.3 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van risico's die mensen lopen door op- en overslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen in hun omgeving. Daarvoor gelden twee criteria: het groepsrisico (de kans dat zich in een jaar een ongeval voordoet, vermenigvuldigd met het verwachte aantal slachtoffers) en het plaatsgebonden risico (de kans dat er in een jaar op een bepaalde plaats een persoon komt te overlijden door een ongeval).

Vervoer van gevaarlijke stoffen

In het plangebied vindt thans geen relevant vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg plaats. Over de hoofdontsluitingswegen rond M4H (Tjalklaan, Vierhavensstraat en Schiedamseweg) vindt (beperkt) transport plaats van LNG (vloeibaar aardgas). In het MER wordt onderzocht of ontwikkelingen in het plangebied leiden tot een relevante toename van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en het risico daarvan voor kwetsbare bestemmingen, zoals woningen, in het plangebied.

Het plangebied ligt op ruime afstand van de spoorlijn tussen station Rotterdam-CS en station Schiedam (ruim 700 meter). Externe veiligheid als gevolg van vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor wordt in het MER daarom niet in beschouwing genomen. Over de Nieuwe Maas vindt wel vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De Verordening Ruimte stelt dat in bestemmingsplannen voor gronden langs de Nieuwe Waterweg en de Nieuwe Maas van raainummer 1034 (Hoek van Holland) tot raainummer 995 (splitsing Nieuwe Maas en Hollandse IJssel) zones langs de kade vrijgehouden moeten worden van bebouwing, de zogenoemde plasbrandaandachtsgebieden⁵. In het MER worden de zones aangegeven die vrijgehouden moeten worden van bebouwing en wordt bekeken of daarmee voldoende rekening wordt gehouden. Conform het Basisnet water is er geen afstand van de plaatsgebonden risicocontour van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water, dat wil zeggen dat deze contour de oever niet raakt.

In het MER wordt onderzocht of het groepsrisico als gevolg van ontwikkelingen in het plangebied toeneemt. Zo nodig worden maatregelen aangegeven en wordt beschreven welke optimalisatie vanuit het oogpunt van groepsrisico nog mogelijk is. Hierbij wordt de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR) betrokken. Onderdeel van de besluitvorming van het bestemmingsplan is de bestuurlijke verantwoording van het groepsrisico, de onderbouwing daarvan vindt niet plaats in het MER maar in een separaat document.

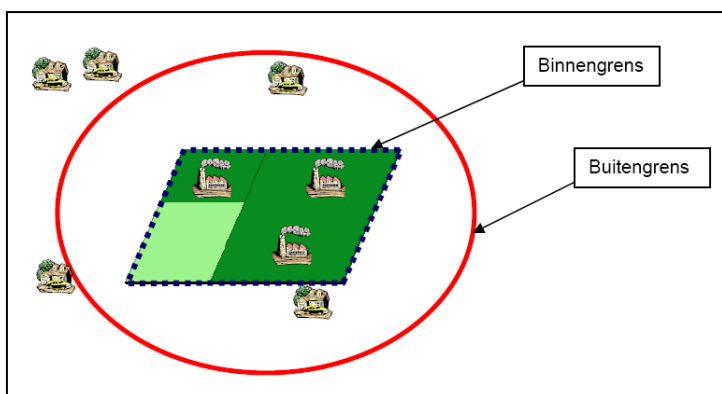
⁵ Plasbrandrisico's komen voor op de vaarroutes van schepen die brandbare vloeistoffen vervoeren. Bij lekkages, bijvoorbeeld na een aanvaring, kunnen die brandbare vloeistoffen drijvende plassen vormen en ontsteken. De gebieden waar dat risico bestaat, worden plasbrandaandachtsgebieden genoemd.

Bedrijven en gevaarlijke stoffen

In het gebied bevinden zich risicovolle bedrijven (besluit externe veiligheid inrichtingen, Bevi). In het MER wordt ingegaan op het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van deze bedrijven. Nagegaan wordt of voldaan wordt aan de normen van het plaatsgebonden risico. Als ontwikkelingen in het plangebied leiden tot een toename van de populatie binnen de 1% letaliteitcontour wordt het groepsrisico opnieuw berekend. Ontwikkelingen in het plangebied die van invloed zijn op het groepsrisico van bedrijven buiten het plangebied worden kwalitatief beschouwd. Ook de gevolgen van een incident met gevaarlijke stoffen van een bron buiten het plangebied wordt kwalitatief beschreven.

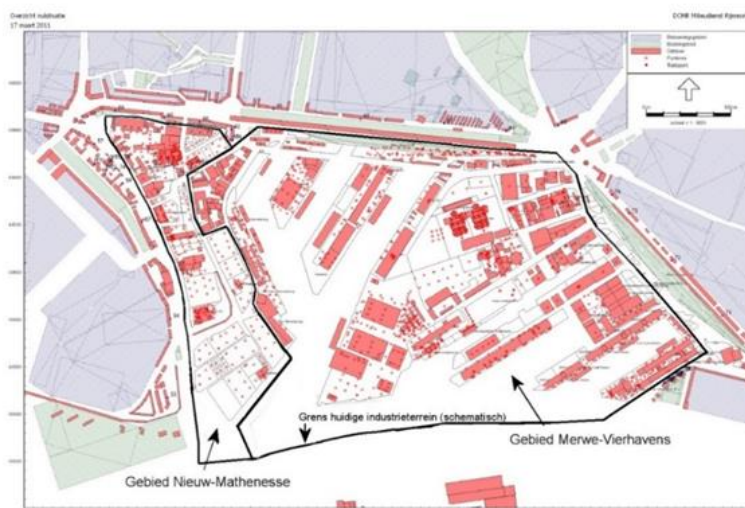
6.2.4 Geluid

Voor gezoneerde industrieterreinen biedt de Wet geluidhinder het wettelijk kader. Op een gezoneerd industrieterrein mogen zich bedrijven vestigen die in belangrijke mate geluidhinder veroorzaken. Om dit gezoneerde industrieterrein ligt een geluidzone. Het principe van een geluidzone is schematisch weergegeven in onderstaand figuur. De zone is een aandachtsgebied voor geluidgevoelige bestemmingen, dat begrensd wordt door een binnen- en een buitengrens. De binnengrens is de grens van het industrieterrein. De buitengrens is de 50 dB(A)-contour, de voorkeurswaarde voor industrielawaai.



Figuur 12. Schematische weergave van een gezoneerd industrieterrein.

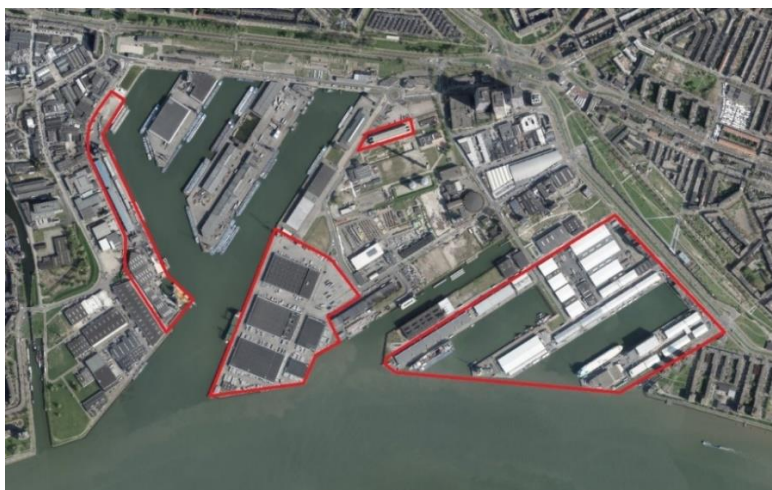
Het plangebied M4H maakt samen met Nieuw-Mathenesse (gemeente Schiedam) onderdeel uit van het gezoneerde industrieterrein 'Havens-Noordwest en Oost-Frankenland', hierna 'Havens-Noord', zie onderstaand figuur.



Figuur 13. Begrenzing gezoneerd industrieterrein 'Havens-Noordwest en Oost-Frankenland'

Eén van de belangrijkste randvoorwaarden voor de gebiedsontwikkeling betreft de wijziging van het gezoneerde industrieterrein en de bijbehorende geluidzone. In de Structuurvisie Stadshavens is al aangekondigd dat voor M4H een nieuw geluidruimteverdeelpun opgesteld wordt om een optimale balans te bereiken tussen de leefomgevingskwaliteit van (toekomstige) bewoners en de ontwikkelingsruimte voor gevestigde bedrijven. Een aanpassing van het huidige gezoneerde industrieterrein inclusief geluidzone is nodig voor toedeling en beheer van de geluidruimte met oog op de transformatie. Het gedeeltelijk dezoneeren van het gezoneerde industrieterrein Havens-Noord wordt inhoudelijk geheel in lijn met het nieuwe bestemmingsplan M4H opgesteld.

De inzet voor het planalternatief voor het Rotterdamse gebied is om het gezoneerde industrieterrein te verkleinen tot de kavels van de Gusto-strook, de FTR-locatie (FTR) en het sappencluster en het transformatorstation in het Galileipark, zie onderstaand figuur. Het 150 kV transformatorstation in het Galileipark is gekwalificeerd als een grote lawaaimaker (VNG milieucategorie 4.2). Dit station zal een maatbestemming krijgen in het bestemmingsplan. Of en in hoeverre de gronden binnen de gemeente Schiedam onderdeel uit blijven maken van het gezoneerde industrieterrein is nog onderwerp van gesprek. De effecten van deze wijzigingen zullen in beeld worden gebracht in het MER.



Figuur 14. Voorgenomen begrenzing gezoneerd industrieterrein

Geluidbelasting op de woningen

De geluidbelasting op de nieuwe woningen wordt straks bepaald door geluid dat geproduceerd wordt op het gezoneerde industrieterrein van zowel M4H als Waal-Eemhaven (WEH) en de bedrijvigheid buiten het gezoneerde industrieterrein. Zoals blijkt uit onderstaand figuur ligt M4H in zijn geheel in de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein Waal-Eemhaven (rode zone). In het planalternatief zal uitgezocht worden onder welke voorwaarden woningen bestemd kunnen worden. Daarmee wordt in delen van het plangebied een gemengd gebied van wonen en werken (functiemenging) mogelijk gemaakt.



Figuur 15. Ligging diverse geluidzones rondom Nieuw Mathenesse. (N.B. als gevolg van de wijziging van het gezoneerde industrieterrein zal de gele geluidzone wijzigen en kleiner worden.)

Industrielawaai

In de huidige situatie zijn van het gezoneerde industrieterrein zogenaamde MTG's (Maximaal Toelaatbare Geluidwaarden) vastgesteld op alle woningen gelegen binnen de vastgestelde geluidzone. Deze MTG's zijn het toetsingskader voor vergunningverlening aan bedrijven en beschermen bewoners tegen een hogere geluidbelasting dan de MTG's. Bij dezonering zal de mogelijk toekomstige geluidbelasting worden onderzocht. In het MER wordt inzicht gegeven in omvang en veranderingen van het geluidbelaste gebied, de ligging van en het aantal door industriewelawaai belaste (bestaande en nieuwe) woningen (buiten resp. binnen het plangebied). Daarbij worden ook de nieuw vast te stellen MTG's bij woningen bepaald als gevolg van het resterende, nog gezoneerde terrein.

Lawaai van bedrijventerrein

Voor geluid van bedrijven die niet gelegen zijn op een gezoneerd industrieterrein gelden andere regels. Voor dergelijke gebieden heeft het bevoegd gezag afwegingsruimte. Zo kan de gemeente Rotterdam op grond van een 'goede ruimtelijke onderbouwing' een eigen afweging maken ten aanzien van de geluidbelasting op de beoogde woonomgeving. In het MER zal onderzocht worden wat de geluidbelasting van de bedrijven is die niet gelegen zijn binnen het gezoneerde industrieterrein. Daaruit zal blijken of en op welke wijze woningbouw mogelijk is en wat daarvoor geregeld moet worden in het bestemmingsplan of andere besluiten. In de ruimtelijke onderbouwing



bij het bestemmingsplan moet afgewogen worden of de verwachte geluidbelasting acceptabel is. Hierbij is het mogelijk te kiezen voor een totale geluidbelasting van meer dan 55 dB(A).

Wegverkeerslawaai

In het MER worden ook de geluideffecten als gevolg van het huidige en toekomstige wegverkeer onderzocht, bij bestaande en nieuwe woningen resp. buiten en binnen het plangebied. Het gaat hierbij om geluideffecten als gevolg van verandering in verkeersintensiteiten op relevante wegen, in het plangebied en in de omgeving. De selectie van wegvakken wordt uitgevoerd volgens de 30/20%-regel⁶. Effecten van minimaal 2 dB ten opzichte van de autonome ontwikkeling worden in beeld gebracht. In het MER wordt de geluidbelasting boven de voorkeurswaarde voor nieuwe woningen in het plangebied berekend. Dit betreft een waarde van 48 dB. Onderdeel van dit aspect is ook het geluid afkomstig van het tramverkeer ten noorden en noordoosten van het plangebied.

Scheepvaartlawaai

In het MER wordt bezien of het huidige en toekomstige scheepvaartverkeer over de Nieuwe Maas een wezenlijke toename geven van de geluidbelasting (minimaal 2 dB). Als uit het verkeersonderzoek blijkt dat een toename aan de orde is die tot een wezenlijke toename aan geluidbelasting kan leiden, wordt de toename van geluidhinder op de hoofdvaarwegen kwantitatief in beeld gebracht op enkele nader te bepalen referentiepunten. Een dergelijke toename wordt echter niet verwacht.

Cumulatie van geluid

In de wet- en regelgeving wordt onderscheid gemaakt in industrielawaai, spoorweglawaai en wegverkeerslawaai. Omwonenden horen echter de optelsom van het geluid. Indien de voorkeursgrenswaarde van geluid wordt overschreden in het planalternatief wordt ook het cumulatieve effect beschouwd van industrie, scheepvaart en weg. De cumulatie wordt op enkele nader te bepalen referentiepunten inzichtelijk gemaakt.

6.2.5 Milieuzonering van bedrijven

Er wordt aandacht besteed aan de situering van bedrijven binnen het plangebied gelet op de beoogde woningen en andere gevoelige bestemmingen in het plangebied en in de omgeving. Dit vindt plaats voor geluid, lucht en externe veiligheid zoals hierboven is aangegeven. Aanvullend wordt voor de effectbeschrijving gebruik gemaakt van de richtafstanden op basis van milieucategorieën van bedrijven. Deze richtafstanden gaan uit van de hinderaspecten geluid, geur, stof en gevaar en zijn afhankelijk van het type bedrijvigheid.

6.2.6 Overige milieuthema's

In het MER wordt ook aandacht besteed aan de thema's stof, geur, water, klimaatadaptatie, bodem, landschap, recreatie, cultureel erfgoed en natuur (de flora en fauna in het plangebied en de Natura-2000 gebieden in de omgeving). Dat betreft voornamelijk kwalitatief onderzoek, op basis van beschikbare en meest actuele gegevens en kentallen. De uitkomsten worden in het MER beknopt weergegeven, ten behoeve van de onderbouwing van het bestemmingsplan, inclusief eventuele mitigerende en compenserende maatregelen.

⁶ Wegvakken met een toename van de verkeersintensiteit van 30% of een afname van 20%. Deze percentages komen overeen met een toe- of afname van de geluidbelasting van ongeveer 1dB.



Naar water en bodem is al veel onderzoek gedaan dat kan worden benut. Wat betreft de bodem zijn veel locaties in meer of mindere mate verontreinigd. Nader onderzoek is nodig om te bepalen of en waar gesaneerd moet worden, met specifieke aandacht voor lood in de bodem bij woningen en in het groen. Het MER zal een kwalitatieve beschrijving bevatten, het kwantitatieve onderzoek zal worden uitgevoerd bij een concreet project. Wat betreft bodem, water en klimaatadaptatie zijn in het kader van duurzame gebiedsontwikkeling principes ontwikkeld. Daarnaast hebben gemeente Rotterdam en Havenbedrijf een adaptatiestrategie ontwikkeld. Beide zullen in het MER nader worden uitgewerkt en getoetst.

Een specifiek aandachtspunt is nog de eventuele stofhinder als gevolg van op- en overslag van bulk- en stortgoederen op de Gustostrook (uitsluitend bevochtbare stoffen). Ook geurhinder van bedrijvigheid, zoals de tijdelijke vestiging van de Floating farm in Merwehaven, kan nog een beperking voor de afstand tot woningbouw opleveren.

De gemeente Rotterdam wil een Gezonde Stad zijn. Op ingewikkelde verdichtingslocaties dient hiervoor het perspectief gezonde leefomgeving in brede zin (naast beschermen van inwoners tegen negatieve gezondheidseffecten ook stimuleren van gezond gedrag) en op gebiedsniveau bekeken te worden. Zodat dit meerwaarde en richting geeft aan het inzetten van ruimtelijke kwaliteit voor het verbeteren van de gezondheid, naast het voldoen aan milieunormen. In het MER zal nagegaan worden of voor geluid en luchtkwaliteit een ontwikkeling richting de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) haalbaar zijn en of bij geluid belaste woningen één of meer geluidsluwe of aangename zijdes kunnen worden gerealiseerd. Scheepvaart, activiteiten in de haven en de maakindustrie kunnen laagfrequent geluid en piekgeluid voortbrengen. Het MER onderzoekt de verandering als gevolg van nieuwe ontwikkelingen, vooral kwalitatief op basis van beschikbare gegevens en kentallen. Daarbij wordt tevens aandacht besteed aan de gevolgen van hittestress en de positieve effecten van een waterrijke en groene omgeving (verkoeling, schaduwwerking, mogelijkheden tot spelen en bewegen). Tenslotte wordt aandacht besteed aan de afstand van kwetsbare bestemmingen als scholen en/of kinderopvang tot drukke stedelijke wegen.

6.2.7 Natuurbeschermingswet en passende beoordeling

Tenslotte dient er – mede gelet op artikel 2.7, eerste lid, Wet natuurbescherming – een passende beoordeling te worden uitgevoerd. Deze passende beoordeling houdt verband met mogelijke externe effecten op beschermde Natura 2000-gebieden. Natura 2000-gebieden liggen op enige afstand van het plangebied:

- De Natura 2000-gebieden Solleveld en Kapittelduinen en Voornes duin bevinden zich op grote afstand (> 20 km) van het plangebied. Negatieve effecten kunnen eventueel optreden als gevolg van een toename van scheepvaartverkeer.
- Dichterbij ligt het Natura 2000-gebied de Oude Maas, op circa 6 kilometer ten zuidwesten van het plangebied. Ook hiervoor geldt dat negatieve effecten eventueel kunnen optreden als gevolg van een toename van scheepvaartverkeer.

In de Passende Beoordeling worden de gevolgen van het voorkeursalternatief voor de relevante Natura 2000-gebieden beschreven, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen van die gebieden.



6.2.8 Toets op duurzame gebiedsontwikkeling

Voor de gebiedsontwikkeling van het M4H zijn acht leidende principes geformuleerd zoals benoemd in paragraaf 2.2. Rode draad van deze ambities is collectiviteit als basis voor circulariteit. Met de ambities wordt de ambitie uitgesproken om M4H te ontwikkelen tot een toekomstig bestendig gebied. De nadruk ligt hierbij op vitaal, inclusief en circulair met impact op stad en haven. Alhoewel het bestemmingsplan slechts een planhorizon heeft van tien jaar en de gebiedsontwikkeling van dertig jaar zal in het MER beschouwd worden in welke mate het planalternatief en het voorkeursalternatief een bijdragen leveren aan het realiseren van deze ambities.

In het MER worden, mede op basis van de inzichten verkregen door middel van bovenstaande thematische effectbeschrijvingen, in een apart hoofdstuk kwalitatief beschouwd wat de gevolgen zijn van ontwikkelingen in het plangebied voor de ambities van een duurzame gebiedsontwikkeling. Er wordt inzicht gegeven in de mate waarin de principes voor duurzame gebiedsontwikkeling met het planalternatief worden gerealiseerd en in de milieueffecten die daarvan het gevolg zijn. Het MER gaat daarbij in op die uitgangspunten die ruimtelijk relevant zijn en die (juridisch) kunnen worden geborgd met het nieuwe bestemmingsplan, dan wel met andere beschikbare instrumenten.

Het voorkeursalternatief dat ontwikkeld wordt, zie paragraaf 5.2, zal worden samengesteld op basis van de thematische effectbeoordeling alsook de weging van deze beoordeling op de duurzame principes.

6.2.9 Monitoring en evaluatie

In artikel 7.39 en verder van de Wet milieubeheer is de evaluatie geregeld. Het bevoegd gezag, dat het besluit neemt dient de gevolgen die de uitvoering van het bestemmingsplan heeft voor het milieu te onderzoeken, wanneer de voorgenomen activiteit wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen. Het bevoegd gezag stelt een verslag op van het onderzoek. Indien blijkt dat de activiteit in belangrijke mate nadeliger gevolgen voor het milieu heeft dan bij het vaststellen van het bestemmingsplan werd verwacht, neemt het bevoegd gezag, indien dat naar zijn oordeel nodig is, de hem ter beschikking staande maatregelen ten einde die gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.



Referenties

[Rdam- 2019] Gemeente Rotterdam en Havenbedrijf, Ruimtelijk Raamwerk M4H, vastgesteld door gemeenteraad Rotterdam.

[Rdam- 2017] Gemeente Rotterdam en Havenbedrijf, Visie en Strategie Rotterdam Makers District.

[Rdam – 2012] Gemeente Rotterdam en Havenbedrijf, Havenvisie 2030.

[Rdam- 2016] Gemeente Rotterdam, Ontwikkelstrategie M4H, vastgesteld door het college van B&W en het Havenbedrijf.

[Rdam- 2011] Gemeente Rotterdam, Structuurvisie Stadshavens. Vastgesteld door gemeenteraad Rotterdam september 2011. (Zie <http://www.stadshavensrotterdam.nl>).

[Rdam 2010] Gemeente Rotterdam, Gemeentewerken in opdracht van projectbureau Stadshavens. Plan-MER Stadshavens Rotterdam hoofdrapport en diverse deelstudies, oktober 2010. (Zie <http://www.stadshavensrotterdam.nl>).

[Rdam 2010 -1] Gemeente Rotterdam, Plan-MER Stadshavens.

[VNG -2009] Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Bedrijven en milieuzonering. Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk. 2009, SDU uitgevers BV, Den Haag.



Raadpleegbare websites

www.rotterdammakersdistrict.com

<https://m4hrotterdam.nl/>