



**Gemeente Rotterdam**

**Gemeentewerken**

Ingenieursbureau

## **Planm.e.r. Centraal District Rotterdam**

**Notitie Reikwijdte & Detailniveau**

2245-2

**Projectcode**

2008-0327/MR7024A

**Datum**

3 december 2008

**Versie**

1 0

**Opdrachtgever**

drs. E. de Bever (OBR/dS+V)

**Paraaf Opdrachtgever:**

**Projectbegeleider**

drs. S. Buijs (IGWR)

**Paraaf Projectbegeleider:**

**Projectleider**

ir. L.J. Goudswaard (IGWR)

**Paraaf Projectleider:**



## Inhoudsopgave

|           |                                              |           |
|-----------|----------------------------------------------|-----------|
| <b>1.</b> | <b>Inleiding</b>                             | <b>4</b>  |
| 1.1       | Het plan                                     | 4         |
| 1.2       | Leeswijzer                                   | 4         |
| <b>2.</b> | <b>Achtergrond</b>                           | <b>5</b>  |
| 2.1       | Plangebied                                   | 5         |
| 2.2       | Studiegebied                                 | 6         |
| 2.3       | Voorgeschiedenis                             | 6         |
| 2.4       | Nieuw gebiedsconcept                         | 7         |
| 2.5       | Stedenbouwkundig Plan                        | 7         |
| 2.6       | Instrument Structuurvisie                    | 8         |
| 2.7       | Beoogde koers en inzet van de Structuurvisie | 9         |
| <b>3.</b> | <b>Te onderzoeken alternatieven</b>          | <b>11</b> |
| 3.1       | Reikwijdte                                   | 11        |
| 3.2       | Nulalternatief                               | 11        |
| 3.3       | Voorgenomen activiteit                       | 13        |
| 3.4       | Mitigerende of compenserende maatregelen     | 15        |
| <b>4.</b> | <b>Te onderzoeken milieueffecten</b>         | <b>16</b> |
| 4.1       | Reikwijdte en detailniveau                   | 16        |
| 4.2       | Toelichting op te onderzoeken milieuthema's  | 17        |
| 4.2.1     | Verkeer                                      | 17        |
| 4.2.2     | Lucht                                        | 18        |
| 4.2.3     | Geluid                                       | 18        |
| 4.2.4     | Externe veiligheid                           | 19        |
| 4.2.5     | Grondwater                                   | 19        |
| 4.2.6     | Water                                        | 20        |
| 4.2.7     | Groen en natuur                              | 20        |
| 4.2.8     | Verblijfsklimaat                             | 20        |
| 4.2.9     | Duurzaamheid                                 | 21        |



|        |                                                   |           |
|--------|---------------------------------------------------|-----------|
| 4.2.10 | Klimaat                                           | 21        |
| 4.3    | Toetsingskader                                    | 21        |
| 4.4    | Peiljaren                                         | 22        |
| 5.     | <b>Besluitvorming</b>                             | <b>24</b> |
| 5.1    | Te nemen besluiten                                | 24        |
| 5.2    | Te volgen procedure                               | 24        |
| 5.3    | Te raadplegen bestuursorganen                     | 25        |
|        | <b>Bijlage 1 Referenties</b>                      | <b>26</b> |
|        | <b>Bijlage 2 Begrippenlijst</b>                   | <b>27</b> |
|        | <b>Bijlage 3 Organisatie</b>                      | <b>29</b> |
|        | <b>Bijlage 4 Inhoudsopgave PlanMER</b>            | <b>30</b> |
|        | <b>Bijlage 5 Programma Nulalternatief</b>         | <b>32</b> |
|        | <b>Bijlage 6 Programma Voorgenomen activiteit</b> | <b>33</b> |



# 1. Inleiding

## 1.1 Het plan

De Gemeente Rotterdam heeft in 2008 samen met enkele marktpartijen waaronder Córío, ING Bank, LSI, Groot Handelsgebouw en Unilever, een nieuw gebiedsconcept voor het Centraal District Rotterdam ontwikkeld. Dit is verwerkt in het vastgestelde herziene stedenbouwkundig plan Stationskwartier, verder te noemen: "het stedenbouwkundig plan" [Rdam 2008-1].

Het college van burgemeester en wethouders zal de gemeenteraad van Rotterdam voorstellen om een Structuurvisie vast te stellen, gericht op het mogelijk maken van de ontwikkeling van het Centraal District Rotterdam zoals beschreven in het stedenbouwkundig plan.

Een Structuurvisie is een kaderstellend beleidsdocument, waarin de gemeente haar visie op de gewenste toekomstige ontwikkeling binnen een gebied of thema heeft vastgelegd. De Structuurvisie heeft een "zelfbindende" werking: door de gemeente te nemen vervolgbesluiten moeten in overeenstemming zijn met de Structuurvisie.

De ontwikkeling van het Centraal District Rotterdam omvat de wijziging en uitbreiding van een stadsproject, met een bruto vloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer. De Structuurvisie stelt kaders waarbinnen het gemeentebestuur door middel van een bestemmingsplan of andere besluiten de bouw van (delen van) het stadsproject mogelijk zal maken. Gelet op het Besluit m.e.r. moet dan voorafgaand aan het besluit tot vaststellen van de Structuurvisie een Milieueffectrapport (PlanMER) worden opgesteld. In de procedure van milieueffectrapportage is de gemeenteraad Rotterdam het bevoegd gezag. Doelstelling van die procedure is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de Structuurvisie.

De gemeente maakt met de voorliggende notitie Reikwijdte en Detailniveau (verder te noemen: "de notitie R&D") formeel het voornemen kenbaar om in het Centraal District Rotterdam een Structuurvisie met PlanMER op te stellen. De notitie R&D is de start van de milieueffectprocedure en zal worden bekend gemaakt. De gemeenteraad van Rotterdam zal de ontvangen adviezen op de notitie R&D, waaronder een advies van de commissie voor de milieueffectrapportage, betrekken in het op te stellen PlanMER.

## 1.2 Leeswijzer

In deze notitie R&D wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- Achtergrond, koers en inzet van de Structuurvisie (hoofdstuk 2)
- Reikwijdte van de in het PlanMER te onderzoeken alternatieven (hoofdstuk 3)
- Reikwijdte en detailniveau van de in het PlanMER te onderzoeken milieueffecten (hoofdstuk 4)
- Te nemen besluiten, te volgen procedure en te raadplegen bestuursorganen (hoofdstuk 5).

De inhoudsopgave van het op te stellen planMER is te vinden in bijlage 4 van deze notitie.

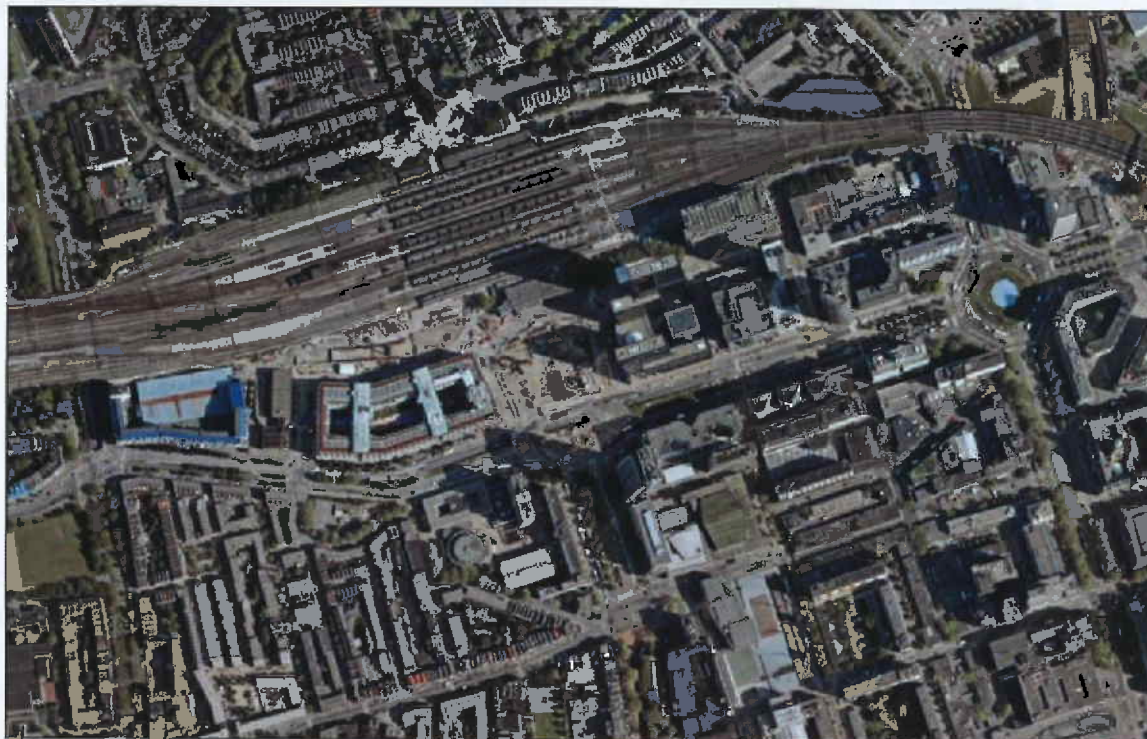


## 2. Achtergrond

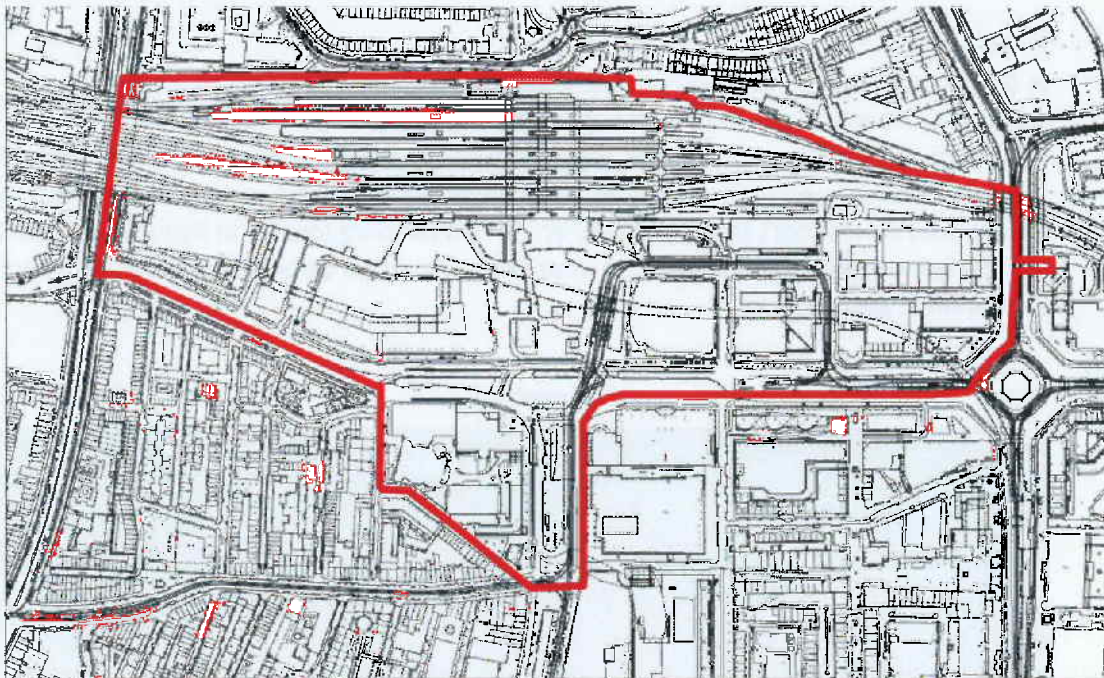
### 2.1 Plangebied

In de Structuurvisie en PlanMER wordt hetzelfde plangebied beschouwd als in het stedenbouwkundig plan. De begrenzing volgt de noordzijde spooreplacement, wegas Schiekade, wegas Weena-oostzijde, wegas Kruisplein-oostzijde, wegas Diergaardesingel, wegas Weena-westzijde, wegas Statentunnel. Het plangebied omvat dus wel de Kruispleingarage en het Weenapoint en niet het Lijnbaankwartier en de Pompenburg-locatie. In figuur 2.1. is een luchtfoto van het gebied te zien en in figuur 2.2 wordt met de rode lijn de begrenzing van de Structuurvisie en PlanMER weergegeven.

Figuur 2.1 Luchtfoto en plattegrond plangebied



Figuur 2.2 Begrenzing plangebied



## 2.2 Studiegebied

Het studiegebied omvat het plangebied én het gebied waarbinnen de effecten van de Voorgenomen activiteit zich kunnen uitstrekken. De omvang van het studiegebied varieert, afhankelijk van de te onderzoeken milieuaspecten.

## 2.3 Voorgeschiedenis

Het Centraal Station is met jaarlijks circa 40 miljoen reizigers het belangrijkste vervoersknooppunt van Rotterdam. Het aantal reizigers zal de komende jaren nog flink toenemen. Om de huidige en toekomstige capaciteitsproblemen het hoofd te bieden is in 2001 het Masterplan Rotterdam Centraal verschenen. Omdat het plan financieel moeilijk haalbaar bleek, werd in 2003 gestart met een nieuw ontwerp voor een minder duur, maar nog steeds ambitieus plan, voor de herontwikkeling van het Centraal Station en het omliggende gebied. De herontwikkeling van het Centraal Station is door het Rijk aangewezen als nationaal sleutelproject en heeft sindsdien zijn eigen ontwikkeling doorgemaakt. Op dit moment loopt de aanbestedingsprocedure voor de OV-terminal.

Om optimaal gebruik te maken van de kansen die het nieuwe station biedt, is een parallel traject gestart voor de gebiedsontwikkeling van het Centraal District Rotterdam (gebied rond het Centraal Station, voorheen het Stationskwartier genoemd). Betere verbindingen met de binnenstad, verdichting, verlevendiging en functiemenging zijn daarin cruciale elementen. Het eerste stedenbouwkundig plan voor het gebied dateert uit 2005. Om een juridisch kader te bieden





voor de beoogde ontwikkeling van het Centraal District, is in 2005 toegewerkt naar het in procedure brengen van een voorontwerp-bestemmingsplan voor het gebied. Dit voorontwerp – dat vergezeld ging van een projectMER onder de titel “MER Rotterdam Centraal” – was gebaseerd op het stedenbouwkundig plan uit 2005. In afwachting van de herziening van het stedenbouwkundig plan is de bestemmingsplanprocedure stilgelegd.

## **2.4 Nieuw gebiedsconcept**

De Gemeente Rotterdam heeft samen met enkele marktpartijen, waaronder Córío, ING Bank, LSI, Groot Handelsgebouw en Unilever, een nieuw gebiedsconcept voor het plangebied ontwikkeld, getiteld Weena | Global City District [Rotterdam 2007-1]. Het gebiedsconcept verwoordt de identiteit en de positionering van het Centraal District van de toekomst.

Uitgangspunt voor het gebiedsconcept is dat het plangebied een uniek gebied is in Nederland waar de Randstad en Europa elkaar ontmoeten en Rotterdam zich presenteert. Het is een intensief centraal stedelijk gebied waar mensen graag verblijven en waarin ‘global’ bedrijven en instellingen zichtbaar in een open netwerk functioneren.

Een belangrijk onderdeel van het gebiedsconcept is de ‘Mixone’. ‘Mixone’ is afgeleid van een begrip uit de sportwereld. De Mixed Zone is de plek waar pers, spelers en trainers elkaar ontmoeten. Voor het Centraal District werkt de Mixone op dezelfde manier. De Mixone is bedoeld om te ontmoeten en te faciliteren, om van A naar B te komen of te flaneren, omdat de Mixone de diversiteit van het stedelijk leven weerspiegelt. In de Mixone moet de trots van Rotterdam naar voren komen, in de vorm van showcases van ‘global’ bedrijven, instellingen, etc. Een belangrijke functie van de Mixone is dat er servicefaciliteiten (beveiliging, beheer, hosting, promotie, catering, etc.) en gedeelde diensten (reclame, meetingpoints, lounges, etc.) worden aangeboden, die onderdeel zijn van het plangebied en die dienstbaar zijn aan de in het netwerk opererende bedrijven en organisaties.

## **2.5 Stedenbouwkundig Plan**

Het nieuwe gebiedsconcept is verder ruimtelijk vormgegeven in het stedenbouwkundig plan. Het herziene stedenbouwkundig plan Stationskwartier is op 5 februari 2008 vastgesteld door B&W en op 12 juni 2008 behandeld in de gemeenteraad van Rotterdam. Belangrijkste elementen van het stedenbouwkundig plan zijn balans, levendigheid, netwerk en een uitmuntende openbare ruimte.

- **Balans.** Om een onderdeel van de binnenstad te worden is niet alleen het gebied zelf belangrijk, maar ook de koppeling met andere ontwikkelingen aangrenzend aan het Centraal District Rotterdam. Door aansluiting te zoeken met lopende ontwikkelingen kan er een balans worden gezocht in fasering, uitvoering en projecten in het Centraal District Rotterdam.
- **Levendigheid.** In het stedenbouwkundig plan is een groot aantal m<sup>2</sup> kantoren opgenomen. Dit wil niet zeggen dat het gebied alleen gebruikt wordt tijdens kantooruren. De bedoeling is dat er een 18uurs karakter ontstaat waaraan de verschillende functies allemaal een bijdrage leveren. Er moet ruimte en mogelijkheden zijn in het publieke domein om tijdelijke en spontane programmering te stimuleren.
- **Netwerk.** Als het Centraal District Rotterdam onderdeel moet worden van het centrum zal de bereikbaarheid naar, van en door het gebied beter moeten. In het stedenbouwkundig plan



wordt daarom ingezet op de Conradstraat en Delftseplein als belangrijke routes voor langzaam verkeer. Deze routes verbinden, naast de entree over het Kruisplein, het gebied aan Pompenburg, Lijnbaankwartier en Oude Westen.

- Uitmuntende openbare ruimte. Het gebied moet uitnodigen tot gebruik, flaneren en verblijven. Inrichting van de routes, pleinen en plekken is essentieel om dit voor elkaar te krijgen.

Behalve deze vier elementen is er veel aandacht besteed aan de impact van het nieuw toe te voegen programma. Zo is er een uitgebreide windstudie gedaan en zijn er vergaande berekeningen gemaakt voor de bezonning. De studies hebben geleid tot heldere uitgangspunten m.b.t. de nieuwe hoogbouw.

## **2.6 Instrument Structuurvisie**

Tot op heden is voor een groot deel van het Centraal District Rotterdam geen bestemmingsplan van kracht. Hier geldt alleen de gemeentelijke bouwverordening. Met de bouwverordening, het stedenbouwkundig plan en de grondposities kunnen ongewenste ontwikkelingen voorkomen worden. Zij bieden echter onvoldoende houvast om beoogde en gewenste ontwikkelingen te faciliteren.

Conform de wetgeving in de nieuwe Wro die op 1 juli jl. van kracht is geworden stellen Rijk, provincies en gemeenten voor hun grondgebied eerst een (of meerdere) Structuurvisie(s) op. Een Structuurvisie is een kaderstellend beleidsdocument, waarin de gemeente haar visie op de gewenste toekomstige ontwikkeling binnen een gebied of thema heeft vastgelegd. De Structuurvisie heeft een "zelfbindende" werking: door de gemeente te nemen vervolgbesluiten moeten in overeenstemming zijn met de Structuurvisie. De kaders gesteld in de Structuurvisie, worden aldus vertaald naar bestemmingsplannen of beheersverordeningen. De Structuurvisie geeft handvaten voor de reactie van de gemeente op aanvragen voor projectbesluiten of tot aanpassing van bestemmingsplannen.

De gemeente Rotterdam heeft de volgende argumenten om de beoogde ontwikkeling in het Centraal District met behulp van het instrument van de Structuurvisie tot stand te brengen:

- Een Structuurvisie is flexibeler dan een bestemmingsplan. In het geval van Centraal District Rotterdam is flexibiliteit erg belangrijk omdat gezien de onzekerheden in de ontwikkelingen in het gebied en de milieu-technische vraagstukken die daarbij spelen specifieke uitspraken over volgorde en ontwikkeltermijnen van plots niet wenselijk is. Een bestemmingsplan mist de flexibiliteit om een dynamisch en marktgestuurd bouwtempo aan te houden.
- Met de Structuurvisie kunnen veelal nog onzekere ontwikkelingen en hun effecten toch in samenhang worden beoordeeld en kunnen de noodzakelijke maatregelen ook op dit schaalniveau worden geïnventariseerd. Door de voortgaande feitelijke (autonome) ontwikkelingen (binnen en buiten het plangebied; OV-terminal, EKP, Kruisplein etc.) wordt de vergelijking en beoordeling van de verschillende milieualternatieven een steeds lastiger opgave. De Structuurvisie verschuift concrete oplossingsgerichte (milieu)maatregelen naar het daadwerkelijke moment van uitwerking/realisering van een project.





- De Structuurvisie is een instrument waarmee vooruitlopend op het bestemmingsplan, grip kan worden gehouden op de ontwikkelingen in het gebied. Dit geeft voor het Centraal District Rotterdam meer rechtszekerheid dan als er helemaal geen bestemmingsplan van kracht is.
- Een Structuurvisie kent géén plantermijn, waardoor alle voorziene ontwikkelingen meegenomen kunnen worden en integraal beoordeeld kunnen worden.

In de Structuurvisie voor het Centraal District zullen de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkelingen en de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid worden beschreven. Ook zal worden ingegaan op de wijze waarop de ontwikkeling zal worden verwezenlijkt. De Structuurvisie zal regels bevatten waaraan de op te stellen bestemmingsplannen en bouwplannen moeten voldoen.

Na het opstellen van de ontwerp-Structuurvisie zal deze samen met het PlanMER ter inzage gelegd worden. Na de verwerking van de zienswijzen zal de Structuurvisie door de gemeenteraad vastgesteld worden. Zie verder hoofdstuk 5 van deze notitie.

## **2.7 Beoogde koers en inzet van de Structuurvisie**

Op verschillende schaalniveaus en d.m.v. diverse plannen en projecten is de gemeente Rotterdam bezig zich aan te passen aan de eisen van de tijd en voor te sorteren op de dynamiek van de toekomst. De gemeente ziet de combinatie en ruimtelijke nabijheid van Hogesnelheidslijn (HSL), Centraal District Rotterdam en binnenstad als een uitgelezen kans om een structurele bijdrage te leveren aan een sterk Rotterdam. In de binnenstad zijn unieke mogelijkheden voor verdere verdichting en programmatische intensivering. Hoogbouw biedt daarbij de mogelijkheid om woningbouw toe te voegen zonder veel sloop.

De kern van de ambitie van de Stadsvisie Rotterdam, Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030 [Rdam 2007-2] is kwaliteit en kwantiteit. Voor het deelgebied Centraal District Rotterdam wordt gestreefd naar het toevoegen van een omvangrijke hoeveelheid vastgoed, maar vooral ook naar het stimuleren van een vestigingsmilieu dat mee kan met de succesvolle internationale ontwikkelingen. Het Centraal District Rotterdam moet een stuk binnenstad zijn, dat gestoeld is op diversiteit, het belangrijkste kenmerk van een vitale stad. Een stadsmilieu waar mensen graag willen wonen, werken, willen ontmoeten en komen voor vermaak.

Met de beoogde gebiedsontwikkeling "Centraal District Rotterdam" wordt een drietal ambities samengevoegd tot een integrale opgave.

1. Met de term Centraal wordt aangeduid dat Rotterdam als een belangrijk ov-knooppunt gepositioneerd is in een uitgebreid netwerk van lokale, regionale en internationale verbindingen. Daardoor wordt de relevante regio, het marktbereik van de stad, aanzienlijk uitgebreid. Centraal District Rotterdam is het enige gebied in Nederland en het eerste gebied vanuit België waar de HSL direct in de binnenstad stopt. Een binnenstad die nog relatief jong is maar zich nog volop kan ontwikkelen en doorgroeien. Een van de voordelen daarvan is dat er geen (of minder) beslag op ruimte buiten de stad gelegd hoeft te worden. De binnenstad kan blijven voldoen aan de groeiende behoefte van wonen en werken in een modern grootstedelijk milieu. Een grootstedelijk gebied dat gekenmerkt wordt door een uitstekende bereikbaarheid per auto, maar juist ook per openbaar vervoer.



2. De term District refereert aan een samenhangend gebied met een eigen profiel en aantrekkingskracht. Een van de bijzondere deelgebieden die samen de binnenstad van Rotterdam vormen. Door het planproces te starten met een gedachtewisseling met private partijen is er een gedeeld ontwikkelingsperspectief ontstaan dat inhoud en richting geeft aan het Districtsidee. In het concept van de mixone wordt dat uitgewerkt. Zowel de individuele plots als de stad zijn gebaat bij een zone die de stedelijke diversiteit een plek geeft en die de openbare ruimte een specifieke betekenis geeft.
3. De term Rotterdam onderstreept het belang om de specifiek Rotterdamse economie en economische netwerken te verbinden met de mondiale netwerken. Beiden kunnen van elkaar profiteren. Zeker op een plek die via snelle verbindingen goed aangesloten is op andere 'poorten' naar Europa. Qua bedrijvigheid wordt er ingezet op kleine tot middelgrote dienstverleners en creatieve bedrijven in het topsegment in de zogeheten glocal zone en op internationaal georiënteerde hoofdkantoren in de vrije ontwikkelruimte. Ook handelshuizen e.d. die vanuit de groeiende economieën in Azië en China de Europese markt opzoeken zijn interessant voor dit gebied.

De op te stellen Structuurvisie richt zich op het mogelijk maken van de bovenvermelde integrale opgave. De kern van de Structuurvisie wordt gevormd door het gebiedsconcept Weena | Glocal City District [Rdam 2007-1] en het stedenbouwkundig plan [Rdam 2008-1]. De Structuurvisie geeft hier (na overleg en inspraak) een voor de gemeente bindende juridische status aan.



## 3. Te onderzoeken alternatieven

### 3.1 Reikwijdte

Het PlanMER richt zich op het onderzoeken van de milieueffecten van de Voorgenomen activiteit en het vergelijken van die effecten met die van het Nulalternatief.

In het PlanMER wordt het Nulalternatief gedefinieerd als de situatie waarin geen verdere gebiedsontwikkeling in het Centraal District plaatsvindt<sup>1</sup>. Het Nulalternatief komt overeen met de huidige situatie, aangevuld met de meest waarschijnlijke autonome ontwikkeling. Die meest waarschijnlijke autonome ontwikkeling zal worden beschreven door middel van twee scenario's:

- Scenario I. Het "Referentiemodel Binnenstad": het programma van het Binnenstadsplan wordt gerealiseerd, *zonder* maatregelen gericht op het wegnemen van de dan ontstane verkeerscongestie.
- Scenario II. Het "Mobiliteitsconcept Binnenstad": Het programma van het Binnenstadsplan wordt gerealiseerd, *met* maatregelen gericht op het wegnemen van de dan ontstane verkeerscongestie.

Beide scenario's worden parallel aan het opstellen van het PlanMER onderzocht in het kader van het Mobiliteits- en Milieuplan Binnenstad. De uitkomsten van dat onderzoek<sup>2</sup> worden in het PlanMER betrokken.

In het PlanMER zal als Voorgenomen activiteit de gebiedsontwikkeling van het Centraal District Rotterdam in beschouwing worden genomen, zoals beoogd in de Structuurvisie. Uitgangspunt voor die gebiedsontwikkeling is het stedenbouwkundig plan [Rdam 2008-1].

Voor zover de Voorgenomen activiteit knelpunten wat betreft de milieueffecten heeft, zullen in het PlanMER één of meerdere aanvullende (milieu-)maatregelen op hun effecten worden onderzocht.

Het Nulalternatief en de Voorgenomen activiteit zullen worden beschreven op het niveau dat vereist is voor het raadsbesluit tot het vaststellen van de Structuurvisie.

### 3.2 Nulalternatief

Als Nulalternatief zal in het PlanMER de volgende situatie, lopende tot 2015, in beschouwing worden genomen.

Binnen het Centraal District zijn alle nu al in gang gezette infrastructuurontwikkelingen gereed:

- de OV-terminal<sup>3</sup> is gereed en functioneert

<sup>1</sup> Dat houdt in dat niet de situatie zal worden beschouwd zoals die nu, *zonder* Structuurvisie, al mogelijk is binnen de bestaande gemeentelijke Bouwverordening. De Bouwverordening maakt namelijk ook al een forse gebiedsontwikkeling mogelijk, die echter als minder gewenst wordt beschouwd.

<sup>2</sup> De gebiedsontwikkeling in het Centraal District wordt daarbij steeds afzonderlijk beschouwd.

<sup>3</sup> OV-terminal: 14.600 m<sup>2</sup> nieuwe ontwikkelingen, 8.000 m<sup>2</sup> sloop. Programma + 41% kantoren en 59% commercieel





- het busstation in de Conradstraat is gereed en functioneert
- de Weenatunnel is verdubbeld
- de Kruispleingarage is aangelegd.
- HSL is gerealiseerd
- Tramplus is gerealiseerd
- Randstadrail is gerealiseerd

Het programma binnen het Centraal District is gelijk aan de omvang die in de vorm van bestaande bebouwing en reeds verleende bouwvergunningen beschikbaar is. Van het programma van het stedenbouwkundig plan is aldus alleen het plot 4 EKP gerealiseerd.

De bebouwing in het plangebied heeft een omvang van in totaal 511.408 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak, waarbinnen 603 woningen en 2356 parkeerplaatsen. Voor een specificatie wordt verwezen naar bijlage 5.

Verondersteld is dat buiten het plangebied t/m 2015 alleen beperkte ontwikkelingen plaatsvinden, in de vorm van reeds verleende bouwvergunningen en andere reeds genomen (uitvoerings)besluiten.

In de daarop volgende periode tot 2030 vinden de volgende ontwikkelingen plaats.

In Scenario I "Referentiemodel Binnenstad" is het Binnenstadsplan<sup>4</sup> uitgevoerd. Het binnenstadsplan gaat uit van de volgende principes:

- Programmatische Verdichting;
- Inrichting en beheer kwalitatief hoogwaardige buitenruimte;
- Nieuwe balans tussen modaliteiten in verkeersbeleid;
- Beter leefmilieu en leefbaarheid in de stad;
- Aanscherpen hoogbouwbeleid qua comfort en de beleving op straatniveau;
- Inzetten van cultuurhistorisch erfgoed, de monumenten en de architectuur, als kansen bij (her)ontwikkeling;
- Verbeteren van publieke gebruiksmogelijkheden van de rivierstad;
- Concentreren van nieuwe centrumstedelijke culturele voorzieningen;
- Stimuleren van concentratie van nieuwbouwkantoren in het Centraal District en op de Wilhelminapier en omstreken;
- Voorrang geven aan initiatieven van marktpartijen die bereid zijn tot langdurig commitment aan integrale gebiedsontwikkeling op het ambitieniveau van de binnenstad als City Lounge;

In Scenario II "Mobiliteitsconcept Binnenstad" is het Binnenstadsplan uitgevoerd met maatregelen gericht op het wegnemen van de dan ontstane verkeerscongestie. Het mobiliteitsconcept is gestoeld op de volgende uitgangspunten:

- Minder doorgaand verkeer op stadsboulevards en centruboulevards;

---

<sup>4</sup> Voor nadere informatie wordt verwezen naar: Binnenstad als City Lounge, Concept binnenstadsplan 2008-2020, april 2008.



- Aantrekkelijk verblijfsklimaat binnenstad;
- Goede bereikbaarheid voor alle verkeerssoorten: nieuwe balans;
- Autobereikbaarheid is gewaarborgd;
- Nieuwe parkeerstrategie gericht op verschuiving van straatparkeren naar parkeergarage; (Park+Ride-zones rand van de stad en Park+Walk-zones nabij centrum)
- Uitbreiding openbaar vervoer;
- Uitbreiding fietsinfrastructuur;
- Prioriteit voetganger in binnenstad (betere oversteekgelegenheden);
- Verduurzaming mobiliteit.

### **3.3 Voorgenomen activiteit**

Als Voorgenomen activiteit zal in het PlanMER de volgende situatie in beschouwing worden genomen.

Binnen het Centraal District is het stedenbouwkundig plan uitgevoerd. De plots

1 (Schaatsbaanlokatie),

2 (Conradstraat),

3 (Delftseplein),

5 (Schiekadeblok) en

6 (Weenapoint) zijn ontwikkeld.

In 2015 zijn de plots 5 en 6, Schiekade en Weenapoint gerealiseerd. In 2020 gevolgd door de plots 2 en 3, Delftse Plein en Conradstraat. In 2030 is plot 1 (Schaatsbaan) gereed.

De plots hebben in totaal een omvang van 616.550 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak. Het aantal woningen in de plots komt op 650 stuks en het aantal parkeerplaatsen in de plots komt maximaal uit op 3750 stuks.

Alle plots hebben een "plint", welke wordt afgesloten door een karakteristieke luifel. In de plint zijn voorzieningen ondergebracht zoals winkels en horeca. Bij de ruimtelijke uitwerking van het stedenbouwkundig plan zijn er vier kernpunten die een voorname rol spelen:

- Centraal District in Balans
- Levendigheid op straat
- Aansluiting op het stedelijk netwerk
- Uitmuntende openbare ruimte

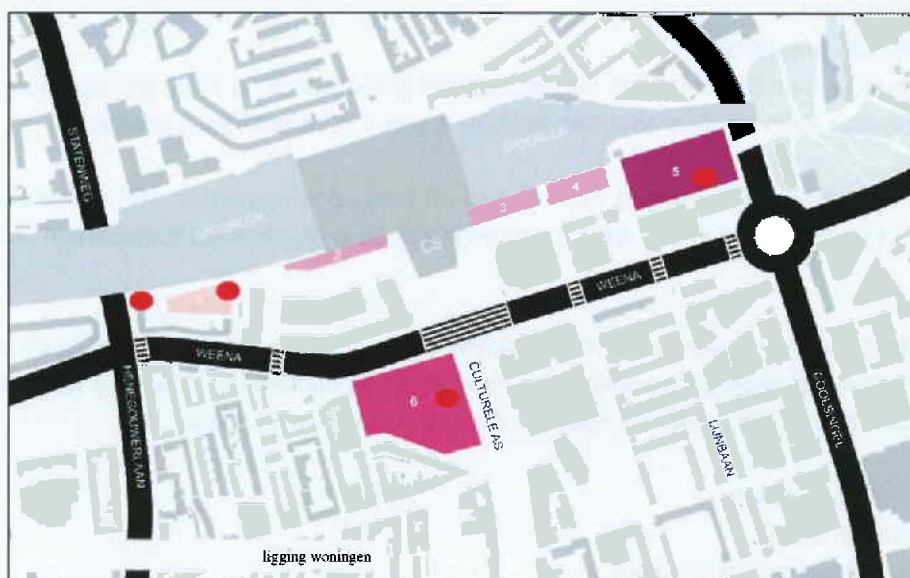
Voor een specificatie van het programma wordt verwezen naar bijlage 6.



Figuur 3.1 Ligging Plots

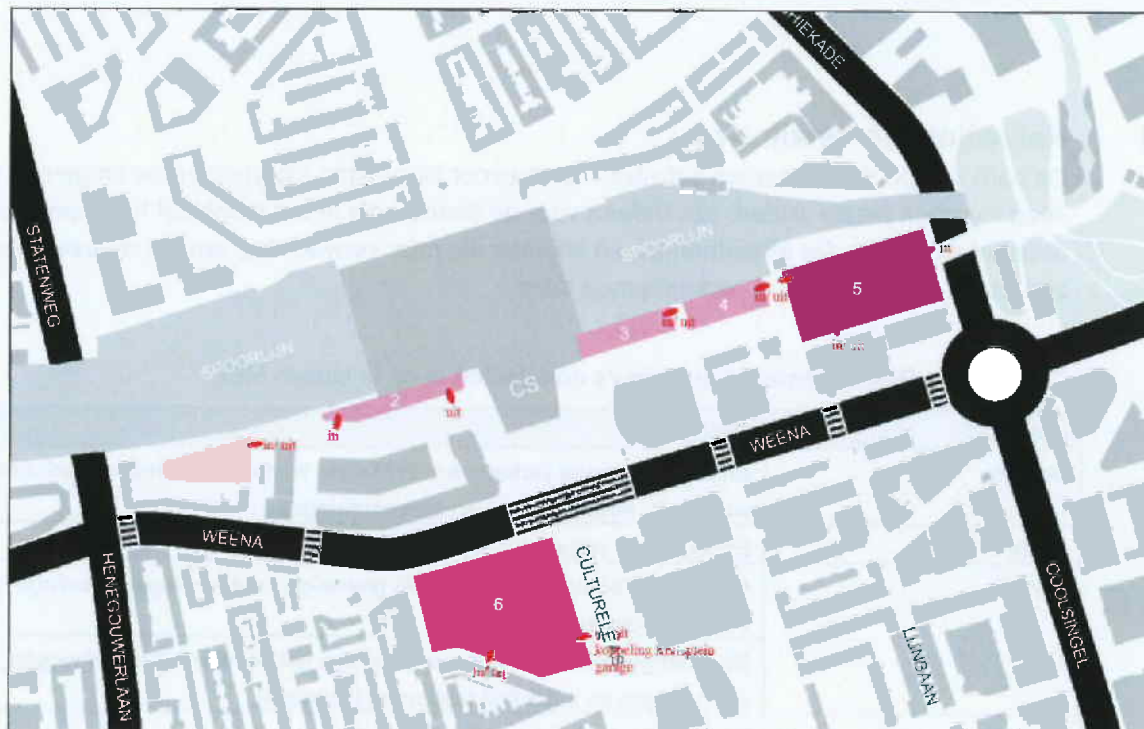


Figuur 3.2 Ligging woningen





Figuur 3.3 Locaties parkeren (in- en uitritten)



### 3.4 Mitigerende of compenserende maatregelen

Voor zover de Voorgenomen activiteit knelpunten wat betreft de milieueffecten geeft, of een vermindering van milieueffecten wenselijk is, zullen in het PlanMER één of meerdere aanvullende (milieu-)maatregelen op hun effecten worden onderzocht. De inhoud en omvang van de maatregelen zal worden vastgesteld op basis van de uitkomsten van het onderzoek naar de milieueffecten. Onderscheid zal worden gemaakt in maatregelen die als regels in de Structuurvisie moeten worden opgenomen, maatregelen die als regels in de Structuurvisie kunnen worden opgenomen, en maatregelen die in andere besluiten kunnen worden genomen.



## 4. Te onderzoeken milieueffecten

### 4.1 Reikwijdte en detailniveau

De aard van de Voorgenomen activiteit, de daarvoor benodigde ingrepen en de omgeving waarin deze ingrepen plaats vinden, zijn leidend voor de thema's die in het PlanMER het meest aan de orde zullen komen. De milieuthema's en effecten die naar verwachting van het meeste belang zijn, staan weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 4.1 Belangrijkste milieuthema's en effecten in op te stellen MER

| Thema              | Effect                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Verkeer            | Effecten vanwege verkeersaantrekkende werking van nieuwe kantoren, woningen, voorzieningen en parkeergarages.                                                                                                   |
| Lucht              | Effecten van vanwege toename autoverkeer.                                                                                                                                                                       |
| Geluid             | Effecten op bestaande en nieuwe gevoelige bestemmingen (woningen) vanwege toename autoverkeer.<br>Beperkingen voor woningbouw vanwege geluidbelasting vanaf wegen, spoorwegen en inrichting (spooremplacement). |
| Externe Veiligheid | Contour plaatsgebonden risico en invloed van het programma op groepsrisico ten gevolge van vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor.                                                                          |
| Grondwater         | Effecten op grondwater als gevolg van ondergrondse bouw.                                                                                                                                                        |
| Water              | Effecten op waterkwaliteit                                                                                                                                                                                      |
| Groen en natuur    | Effecten op groenvoorzieningen.<br>Effecten op aanwezige natuurwaarden                                                                                                                                          |
| Verblijfsklimaat   | Effecten op windhinder op straatniveau als gevolg van hoogbouw.<br>Effecten op bezonning omliggende woningen als gevolg van hoogbouw.                                                                           |
| Duurzaamheid       | Effecten op energievraag (elektriciteit, warmte en koude). Kansen voor het toepassen van 'cradle to cradle' gedachtegoed <sup>5</sup>                                                                           |
| Klimaat            | Effecten van klimaatverandering (toenemende intensiteit regenbuien, hogere temperaturen)                                                                                                                        |

In het PlanMER zullen per thema de effecten voor het plan- en studiegebied in beeld worden gebracht. Ook zal aandacht worden besteed aan de samenhang tussen de verschillende thema's. Per thema zullen, daar waar nodig, mitigerende of compenserende maatregelen worden benoemd. Leemten in kennis die worden geconstateerd zullen worden aangegeven.

In het PlanMER zal de nadruk liggen op het in beeld brengen van de structurele effecten van de Structuurvisie: het jaar 2030 (de planhorizon).

<sup>5</sup> Cradle to cradle is het gedachtegoed waarbij getracht wordt materiaalkringlopen zoveel mogelijk te sluiten door reststoffen niet te beschouwen als afval maar als bouwstenen voor een ander product.

Het detailniveau van het m.e.r. onderzoek zal aansluiten bij de schaal en abstractieniveau van de Structuurvisie. Het detailniveau van het milieuonderzoek in het PlanMER zal als volgt zijn:

- Verkeer: berekening van de verkeersprognoses met behulp van het RVMK model;
- Lucht: berekening van de concentraties en planbijdragen NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> met behulp van het CAR-model en het Meet- en Rekenvoorschrift luchtkwaliteit;
- Geluid: berekening van geluidsbelasting op de gevels van bestaande en nieuwe woningen in L\*den (dB) (weg- en railverkeer) en L\*etmaal (dB(A)) (emplacement);
- Externe veiligheid: in beeld brengen van de externe veiligheidseffecten zoals die naar voren komen uit bestaande situaties, aangevuld met een kwalitatieve beschouwing;
- Grondwater: in beeld brengen van de grondwatereffecten door middel van een semi-kwantitatieve beschouwing;
- Water: in beeld brengen van de effecten van waterkwantiteit op basis van bestaande studies, voornamelijk het MER Rotterdam Centraal 2005, aangevuld met een kwalitatieve beschouwing op basis van de gerealiseerde en geplande wijzigingen aan het watersysteem in het centrum.
- Natuur en groen: in beeld brengen van de effecten op basis van bestaande studies, voornamelijk het MER Rotterdam Centraal 2005, aangevuld met een kwalitatieve beschouwing.
- Verblijfsklimaat: in beeld brengen van de windhinder - en bezonningseffecten zoals die naar voren komen uit recent ten behoeve van het Centraal District Rotterdam verrichte studies, aangevuld met een kwalitatieve beschouwing;
- Duurzaamheid: in beeld brengen van de effecten op de energievraag en de kansen voor het toepassen van 'cradle to cradle' gedachtegoed, door middel van een semi-kwantitatieve beschouwing;
- Klimaat: in beeld brengen van de effecten van klimaatverandering toenemende intensiteit regenbuien en hogere temperaturen door middel van een semi-kwantitatieve beschouwing;

Voor alle thema's wordt door middel van kwalitatieve beschouwingen nagegaan welke mogelijkheden van verbetering van de Voorgenomen activiteit er zijn in de vorm van planaanpassingen en mitigerende en compenserende maatregelen.

## **4.2 Toelichting op te onderzoeken milieuthema's**

### **4.2.1 Verkeer**

In en om het plangebied is sprake van knelpunten in de bereikbaarheid: het aanbod van met name autoverkeer overschrijdt de capaciteit van de wegen, met name in de spits. De te realiseren extra kantoren, woningen, voorzieningen en extra parkeerplaatsen, zullen leiden tot een toename van het (auto-) verkeer in en om het plangebied.

In het PlanMER zal voor het Nulalternatief en de Voorgenomen activiteit worden onderzocht van welke verkeersintensiteiten sprake is in de te onderzoeken peiljaren (zie § 4.4) op relevante wegen binnen het plangebied en op de doorgaande wegen nabij het plangebied. Voor de berekeningen zal gebruik worden gemaakt van hetzelfde verkeersmodel, dat ook voor het Binnenstadsplan wordt gebruikt.





#### **4.2.2 Lucht**

De grenswaarden voor PM10 en NO<sub>2</sub> worden momenteel op veel plaatsen in Nederland overschreden, ook in het centrum van Rotterdam. Verwacht wordt echter dat die situatie in de komende jaren zal verbeteren, door landelijke, regionale en lokale maatregelen. Onderdeel daarvan zijn de Rotterdamse aanpak Luchtkwaliteit (RAL) van de gemeente Rotterdam, het Regionale actieprogramma luchtkwaliteit (RAP) en de verkeers- en milieumaatregelen in het kader van het Binnenstadsplan.

In het PlanMER zal voor het Nulalternatief en de Voorgenomen activiteit worden onderzocht van welke concentraties van NO<sub>2</sub> (stikstofdioxide) en PM10 (fijn stof) sprake is in de te onderzoeken peiljaren (zie § 4.4) langs alle straten binnen het plangebied en langs de doorgaande wegen nabij het plangebied (jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub> en de uur- respectievelijk daggemiddelde concentraties PM10). De concentraties zullen volgens de actuele meet- en rekenvoorschriften worden berekend [VROM, 2008], rekening houdend met het effect van generieke maatregelen die de komende jaren op verschillende overheidsniveaus worden genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Nagegaan zal worden in welke mate de Voorgenomen activiteit een bijdrage levert aan de luchtverontreiniging. Vastgesteld zal worden of die bijdrage wel of niet in betekenende mate is, en of nog normoverschrijdingen plaatsvinden. Het Binnenstadsplan, waarvan de Voorgenomen activiteit een onderdeel is, is opgenomen als "In betekenende mate"project in het Nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL). Als blijkt dat het niet mogelijk is om extra maatregelen te nemen op planniveau kan worden teruggegrepen op de maatregelen die zijn opgenomen in het NSL.

#### **4.2.3 Geluid**

De voorkeurswaarde voor de geluidbelasting op gevoelige bestemmingen worden momenteel op veel plaatsen in het centrum van Rotterdam overschreden. Wettelijke voorwaarde voor realisatie van het plan is dat het plan niet leidt tot geluidbelastingen op gevoelige bestemmingen (voornamelijk woningen) hoger dan de waarde waarvoor maximaal ontheffing kan worden verkregen, een eventueel benodigde ontheffing moet bovendien voldoen aan het door de gemeenteraad van Rotterdam vastgestelde ontheffingsbeleid<sup>6</sup>. Verder geldt dat aan wettelijke eisen van een maximaal geluidniveau binnen kantoren en woningen moet worden voldaan. Doelstelling van de Structuurvisie is daarboven om een openbare ruimte met een hoge kwaliteit te realiseren, dat vereist aldaar een acceptabel geluidniveau.

In het PlanMER zal voor het Nulalternatief worden onderzocht van welke geluidbelastingen op bestaande gevoelige bestemmingen (woningen) sprake is langs relevante wegen in het plangebied, de doorgaande wegen nabij het plangebied, langs het spoor en vanuit het spooremlacement.

In het PlanMER zal voor de Voorgenomen activiteit worden onderzocht van welke geluidbelastingen op bestaande en nieuwgebouwde gevoelige bestemmingen (woningen) zullen

---

<sup>6</sup> Voor nadere informatie wordt verwezen naar: Ontheffingsbeleid Wet geluidhinder voor bouw- en bestemmingsplannen in de gemeente Rotterdam, december 2006.



optreden langs alle relevante wegen binnen en rondom het plangebied, langs het spoor en vanuit het spooreplacement. (Spooreplacement alleen op nieuwbouwwoningen, kwalitatief beschrijven invloed nieuwbouw op bestaande gevoelige bestemmingen)

De berekeningen zullen worden uitgevoerd conform standaard rekenmethode II (SRMII) voor de geluidsonderzoeken ten gevolge van wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai en conform de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai (HRMI) voor het geluidsonderzoek ten gevolge van de inrichting 'spooreplacement', met behulp van op te bouwen rekenmodellen. Voor de nieuw te bouwen woningen worden de rooilijnen van de plots als gevel beschouwd. Ter plaatse van de rooilijn van hoogbouw worden op verschillende hoogtes een rekenpunt gelegd. Nagegaan zal worden welke maatregelen ter verbetering van de geluidskwaliteit van de bestaande en nieuwbouwwoningen getroffen moeten of kunnen worden en welke positieve effecten daarmee kunnen worden bereikt.

Gelet op de huidige geluidskwaliteit binnen en in de directe omgeving van het plangebied zal voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen in alle te onderzoeken alternatieven en varianten sprake zijn van een overschrijding van de voorkeurswaarde van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat in de stedenbouwkundige fase van de planvorming bij Burgemeesters en wethouders hogere waarden moeten worden aangevraagd.

#### **4.2.4 Externe veiligheid**

Als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor, zijn er langs het spoor beperkingen aan de afstand waarop gebouwd mag worden (afhankelijk van het plaatsgebonden risico) en dient de invloed van het bouwprogramma op het groepsrisico te worden bepaald. Afhankelijk van de uitkomsten en het advies van de Veiligheidsregio Rotterdam (VRR) kunnen er eisen worden gesteld aan de te bouwen voorzieningen.

Als gevolg van ontwikkelingen aan de bron (o.a. wijziging van de samenstelling van risicovolle transporten) wordt verwacht dat de risico's in de komende jaren zullen afnemen. In de afgelopen jaren zijn diverse veiligheidsonderzoeken verricht in het plangebied. In het PlanMER zal in beeld worden gebracht wat de verschillen tussen de Voorgenomen activiteit en het Nulalternatief voor wat betreft de risico's voor personen en groepen zijn. Nagegaan zal worden welke mogelijke mitigerende maatregelen haalbaar zijn.

#### **4.2.5 Grondwater**

Diepe parkeergarages en ander ondergrondse bouwwerken, zijn een barrière in de grondwaterstromen. Waarschijnlijk als gevolg van de aanleg van de ondergrondse delen van de Openbaar Vervoerterminal, zijn grondwaterstanden ten zuiden van het plangebied gedaald. Naar de precieze oorzaken wordt nog onderzoek gedaan.

In het PlanMER zal door middel van een semi-kwantitatieve beschouwing, zowel voor het Nulalternatief als de Voorgenomen activiteit, worden beschreven welke knelpunten in de grondwaterhuishouding (kunnen) optreden. Nagegaan zal worden welke mogelijke maatregelen ter verbetering beschikbaar zijn en welke positieve effecten daarmee kunnen worden bereikt.



#### **4.2.6 Water**

In het PlanMER zullen de uitkomsten van het wateronderzoek verricht t.b.v. het concept-MER Rotterdam Centraal uit 2005 in beeld worden gebracht. Verschillen tussen het Nulalternatief c.q. de Voorgenomen Activiteit en de situaties beschouwd in het genoemde concept-MER aangevuld met een kwalitatieve beschouwing op basis van de gerealiseerde en geplande wijzigingen aan het watersysteem in het centrum zullen door middel van een kwalitatieve beschouwing in beeld worden gebracht. Nagegaan zal worden welke mogelijke maatregelen ter verbetering getroffen kunnen worden en welke positieve effecten daarmee kunnen worden bereikt.

Het verhard oppervlak binnen het plangebied in de Voorgenomen activiteit zal niet significant verschillen van die in het Nulalternatief. In het PlanMER zal door middel van een semi-kwantitatieve beschouwing, zowel voor het Nulalternatief als de Voorgenomen activiteit, worden beschreven welke knelpunten in de regenwaterafvoer (kunnen) optreden. Nagegaan zal worden welke mogelijke maatregelen (zoals groene daken) beschikbaar zijn en welke reducties daarmee kunnen worden bereikt.

#### **4.2.7 Groen en natuur**

In het plangebied zijn geen grote natuurwaarden, ze zullen in de Voorgenomen activiteit niet significant verschillen van die in het Nulalternatief. Uitgangspunt van de Structuurvisie is het realiseren van een uitmuntende openbare ruimte, groenvoorzieningen zijn daarvan een onderdeel.

In het PlanMER zal indicatief worden vastgesteld wat de verschillen tussen de Voorgenomen activiteit en het Nulalternatief zijn voor wat betreft de groenvoorzieningen in het plangebied: laanbeplanting en beplantingsvakken. Nagegaan zal worden of de doelstelling van de Structuurvisie: het realiseren van een uitmuntende openbare ruimte gehaald zal worden, en welke mogelijke maatregelen voor optimalisatie of verbetering beschikbaar zijn.

In het PlanMER zullen, zowel voor het Nulalternatief als de Voorgenomen activiteit, de uitkomsten van het natuuronderzoek verricht ten behoeve van het concept-MER Rotterdam Centraal uit 2005 in beeld worden gebracht. Verschillen tussen het Nulalternatief c.q. de Voorgenomen Activiteit en de situaties beschouwd in het genoemde concept-MER zullen door middel van een kwalitatieve beschouwing in beeld worden gebracht. Nagegaan zal worden welke mogelijke maatregelen ter verbetering getroffen kunnen worden en welke positieve effecten daarmee kunnen worden bereikt.

#### **4.2.8 Verblijfsklimaat**

Hoogbouw levert een toename van de windhinder op straatniveau op. Ter voorbereiding van het stedenbouwkundig plan is windhinderonderzoek gedaan, de uitkomsten zijn in dat plan betrokken.

In het PlanMER zal beknopt in beeld worden gebracht wat de verschillen tussen de Voorgenomen activiteit en het Nulalternatief zijn voor wat betreft de windhinder, op basis van de uitkomsten van het reeds beschikbare windhinderonderzoek. Nagegaan zal worden of de doelstelling van de Structuurvisie: het realiseren van een kwalitatief goed leefklimaat in de





openbare ruimte gehaald zal worden, en welke mogelijke maatregelen voor verbetering beschikbaar zijn. Verschillen tussen het Nulalternatief c.q. de Voorgenomen Activiteit en de situaties beschouwd in het genoemde onderzoek zullen door middel van een kwalitatieve beschouwing in beeld worden gebracht.

Hoogbouw levert een afname van de bezonning van de omgeving op. Ter voorbereiding van het stedenbouwkundig plan is onderzocht welke slagschaduw de hoogbouw in de periode van 21 maart tot 21 september oplevert op woningen in en om het plangebied, in het bijzonder de Provenierswijk. In het PlanMER zal beknopt in beeld worden gebracht wat de verschillen tussen de Voorgenomen activiteit en het Nulalternatief zijn voor wat betreft de bezonning, op basis van de uitkomsten van het reeds beschikbare bezonningsonderzoek. Verschillen tussen het Nulalternatief c.q. de Voorgenomen Activiteit en de situaties beschouwd in het genoemde onderzoek zullen door middel van een kwalitatieve beschouwing in beeld worden gebracht.

#### **4.2.9 Duurzaamheid**

In het PlanMER zal indicatief worden aangegeven wat de verschillen tussen de alternatieven zijn voor wat betreft de aard en de omvang van de energievraag, het energieaanbod en de CO<sub>2</sub> uitstoot van sloop en nieuwbouw. Nagegaan wordt welke mitigerende maatregelen beschikbaar en relevant zijn en op welke wijze de uitstoot van CO<sub>2</sub> beperkt kan worden (bijvoorbeeld door de energievraag te beperken, energiebesparende maatregelen te treffen of door het gebruik van duurzame energiebronnen). Indirecte effecten als gevolg van het gebruik van de kantoren, woningen en voorzieningen zullen in het PlanMER buiten beschouwing blijven. In het PlanMER zal in kwalitatieve termen aandacht besteed worden aan mogelijkheden om het Cradle to Cradle concept een plaats te geven. Cradle to cradle is het gedachtegoed waarbij getracht wordt materiaalkringlopen zoveel mogelijk te sluiten door reststoffen niet te beschouwen als afval maar als bouwstenen voor een ander product.

#### **4.2.10 Klimaat**

In het PlanMER zal op kwalitatieve wijze worden beschreven wat de te verwachten relevante effecten kunnen zijn van klimaatverandering en op welke wijze de Voorgenomen activiteit kan inspelen op die effecten. Aandacht zal worden besteed aan met name wateroverlast als gevolg van intensere zomerbuien alsmede hittestress<sup>7</sup> en verslechterde luchtkwaliteit als gevolg van warmere zomers.

### **4.3 Toetsingskader**

De uitkomsten van de diverse onderzoeken naar de milieueffecten, zullen worden getoetst aan de doelstellingen. Hiervoor wordt een toetsingskader gebruikt, een aanzet daarvoor is weergegeven in de navolgende tabel. De alternatieven zullen aan de hand van de toetsingscriteria worden vergeleken, het Nulalternatief geldt daarbij als referentie. De resultaten zullen op een overzichtelijke wijze worden gepresenteerd.

---

<sup>7</sup> Hittestress is het fenomeen dat de lucht in de stad minder afkoelt dan in het omliggende gebied hetgeen gevolgen heeft voor de gezondheid en het welbevinden van kwetsbare groepen als ouderen en baby's.



Tabel 4.2 Aanzet toetsingskader

| Milieuthema        | Aspect                                                | Indicator                                                                                                       |
|--------------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Verkeer            | Bereikbaarheid                                        | Intensiteiten per wegvak                                                                                        |
|                    |                                                       | I/C verhoudingen                                                                                                |
|                    | Parkeerdruk                                           | Parkeerbehoefte                                                                                                 |
|                    |                                                       | Parkeeraanbod                                                                                                   |
|                    | Modal split                                           | Modal shift                                                                                                     |
| Lucht              | Plandrempels voor NO <sub>2</sub> en PM <sub>10</sub> | Jaargemiddelde concentraties NO <sub>2</sub> en PM <sub>10</sub> en daggemiddelde concentratie PM <sub>10</sub> |
| Geluid             | Wegverkeerslawaaï                                     | Geluidsniveaus L*den in dB                                                                                      |
|                    | Railverkeerslawaaï                                    | Geluidsniveaus L*den in dB                                                                                      |
|                    | Emplacement                                           | Geluidsniveaus L*etmaal in dB(A)                                                                                |
| Externe Veiligheid | Vervoer gevaarlijke stoffen over het spooreplacement: | Plaatgebonden risico (PR):<br>Contour 10 <sup>-6</sup> /jaar                                                    |
|                    |                                                       | Groepsrisico (GR): overschrijding oriënterende waarde                                                           |
| Grondwater         | Gevolgen van ondergrondse voorzieningen               | Grondwaterpeilen                                                                                                |
| Water              | Waterkwantiteit                                       | Kans op wateroverlast                                                                                           |
| Groen en natuur    | Groenvoorziening                                      | Omvang en kwaliteit laanbeplanting en beplantingsvakken                                                         |
|                    | Natuurwaarden                                         | Aantal en populatie algemene soorten en aantal en populatie rode lijst soorten                                  |
| Verblijfsklimaat   | Windhinder als gevolg van hoogbouw                    | Windsnelheden op straatniveau                                                                                   |
|                    | Bezonnning als gevolg van hoogbouw                    | Uren bezonnning in periode 21 maart - 21 september                                                              |
| Duurzaamheid       | Energievraag                                          | Nog nader te bepalen                                                                                            |
| Klimaat            | Mate waarin ingespeeld wordt op klimaatverandering    | Nog nader te bepalen                                                                                            |

#### 4.4 Peiljaren

Voor het thema verkeer en de daaraan gerelateerde thema's lucht en geluid geldt dat de effectbeschrijvingen worden gebaseerd op de gegevens voor het jaar 2020, i.v.m. de mogelijk snellere ontwikkeling van het CDR en omdat er voor deze thema's geen gegevens voor het jaar 2030 voorhanden zijn. Deze aanpak is gelijk aan de aanpak in het Mobiliteits- en Milieuplan Binnenstad: ook daar is gekozen om als peiljaar voor de effectenberekeningen verkeer en lucht het jaar 2020 te hanteren. Daarbij is verondersteld dat in dat jaar al het gehele programma van het Binnenstadsplan is gerealiseerd. Dit is een worst case benadering. Voor het thema lucht



wordt, vanwege de wettelijk verplichte inpassingstoets luchtkwaliteit ook het peiljaar 2015 in beeld gebracht.





## 5. Besluitvorming

### 5.1 Te nemen besluiten

Met het stedenbouwkundig plan ligt er een breed gedragen plan voor de gebiedsontwikkeling. De Structuurvisie brengt deze integrale visie op de ontwikkelingen in het gebied in beeld en verbindt hier juridische status aan. De Structuurvisie bindt echter alleen de gemeente Rotterdam. De Structuurvisie vervangt het bestemmingsplan daarom niet, maar wordt vooruitlopend daarop opgesteld. Na vaststelling van de Structuurvisie door de gemeenteraad kan het college van burgemeester en wethouders medewerking verlenen aan gewenste ontwikkelingen door:

1. Een vrijstelling op de bouwverordening te verlenen, indien de ontwikkeling past binnen de structuurvisie;
2. Een of meerdere bestemmingsplan(en) op te stellen voor de beoogde ontwikkeling(en), die passen binnen de structuurvisie. Conform de nieuwe Wro zullen deze voor 2013 moeten zijn vastgesteld.

Bij voorkeur wordt deze laatste weg bewandeld; de beoogde ontwikkelingen worden in een nieuw bestemmingsplan opgenomen alvorens de bouwvergunning wordt verleend. Het verlenen van een vrijstelling op de bouwverordening wordt echter als mogelijkheid op dit moment nog niet uitgesloten.

Voorafgaand aan de besluit(en) die de bouw van (delen van) het stadsproject concreet mogelijk maken (bestemmingsplan, projectplan of vrijstelling van de bouwverordening) zal het bevoegd gezag (gemeenteraad, college van burgemeester en wethouders) moeten beoordelen of daarvoor ook nog een afzonderlijk Milieueffectrapport (ProjectMER) noodzakelijk is. De informatie uit het PlanMER zal in die beoordeling worden meegewogen.

### 5.2 Te volgen procedure

Het raadsbesluit tot vaststelling van de Structuurvisie volgt de procedure van milieueffectrapportage. Die procedure omvat de volgende stappen:

1. Bekendmaking planm.er.-plicht Structuurvisie CDR.
2. Inwinnen advies van bestuursorganen en de Commissie m.e.r. inzake de Notitie Reikwijdte & Detailniveau.
3. Opstellen PlanMER.
4. Bekendmaken en ter inzage leggen PlanMER samen met het ontwerp van de Structuurvisie.
5. Inspraak en inwinnen advies van bestuursorganen en de Commissie m.e.r. inzake het PlanMER en de ontwerp-Structuurvisie.
6. Verwerken van de ontvangen zienswijzen en adviezen.
7. Raadsbesluit tot vaststellen van de Structuurvisie.
8. Bekendmaken van de Structuurvisie.
9. Evaluatie van de milieueffecten.



Het ontwerp van de Structuurvisie wordt voorbereid, gelijktijdig met de fasen 1 t/m 5 van de milieueffectrapportage. Na de bekendmaking van het PlanMER (fase 4) worden het PlanMER en het ontwerp van de Structuurvisie ter inzage gelegd en wordt advies ingewonnen van bestuursorganen en de Commissie m.e.r. (fase 5). De gemeenteraad betreft de informatie uit het PlanMER in haar besluit tot vaststellen van de Structuurvisie en motiveert in haar besluit hoe is omgegaan met de resultaten van het PlanMER, de inspraak en de ontvangen adviezen (fase 7). Het indienen van zienswijzen in deze procedure is aldus op één moment mogelijk (in fase 5). Dit zal naar huidig inzicht medio 2009 plaatsvinden.

### **5.3 Te raadplegen bestuursorganen**

Deze notitie zal na bekendmaken voor advies worden voorgelegd aan de volgende bestuursorganen:

- Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland;
  - VROM-Inspectie;
  - DCMR Milieudienst Rijnmond;
  - Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond;
  - Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard;
  - Stadsregio
  - Prorail/Ministerie Verkeer & Waterstaat
- en aan de Commissie voor de milieueffectrapportage.



## Bijlage 1 Referenties

- Rdam 2001     *Ruimtelijk plan Rotterdam 2010*, Gemeente Rotterdam, 2001.
- Rdam 2005     *Rotterdam Centraal Milieu(effect)rapport*, Gemeente Rotterdam, september 2005.
- Rdam 2005     Stadsregio Rdam-2005, *Ruimtelijk plan regio Rotterdam 2020*, Stadsregio Rotterdam en Provincie Zuid-Holland, vastgesteld 12 oktober 2005.
- Rdam 2007-1   *Weena | Glocal City District. Het gebiedsconcept voor de toekomst van het Stationskwartier*. Door Concire in opdracht van dS+V en OBR gemeente Rotterdam, juli 2007.
- Rdam 2007-2   *Stadsvisie Rotterdam, Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030*, Gemeente Rotterdam, vastgesteld 29 november 2007.
- Rdam 2008-1   *Stedenbouwkundig plan Centraal District Rotterdam*, Gemeente Rotterdam (vastgesteld 5 februari 2008 door B&W en op 12 juni behandeld in de gemeenteraad van Rotterdam).
- Rdam 2008-2   *Binnenstad als city lounge, concept binnenstadsplan 2008-2020*, Gemeente Rotterdam, april 2008.
- VROM 2008     *Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden Luchtkwaliteit*, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer, Den Haag, november 2008.





## Bijlage 2 Begrippenlijst

|                              |                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Alternatief</b>           | Een mogelijke (andere) invulling van de Voorgenomen activiteit.                                                                                                                                                                          |
| <b>Autonome ontwikkeling</b> | Ruimtelijke ontwikkeling van het studiegebied zonder de Voorgenomen activiteit op basis van bestaand en voorgenomen beleid.                                                                                                              |
| <b>Bestemmingsplan</b>       | Gemeentelijk ruimtelijke ordeningsplan, waarin het mogelijk gebruik van grond is vastgelegd.                                                                                                                                             |
| <b>Bevoegd Gezag</b>         | De overheidsinstantie die bevoegd is het m.e.r. plichtige besluit te nemen.                                                                                                                                                              |
| <b>Cmer</b>                  | Commissie voor de Milieueffectrapportage; landelijke commissie van onafhankelijke deskundigen die het bevoegd gezag en de initiatiefnemer adviseert over de inhoud en kwaliteit van de MER voor de Voorgenomen activiteit.               |
| <b>Initiatiefnemer</b>       | Diegene(n) die de m.e.r.-plichtige activiteiten wil(len) ondernemen.                                                                                                                                                                     |
| <b>m.e.r.</b>                | de milieueffectrapportage, de procedure zoals vastgelegd in de Wet milieubeheer.                                                                                                                                                         |
| <b>MER</b>                   | het milieueffectrapport, als onderdeel van de m.e.r.-procedure.                                                                                                                                                                          |
| <b>MMA</b>                   | Meest Milieuvriendelijke Alternatief; dit is een alternatief waarbij voldaan kan worden aan de doelstelling van de initiatiefnemer en wordt uitgegaan van de best bestaande mogelijkheden ter bescherming of verbetering van het milieu. |
| <b>Nulalternatief</b>        | Alternatief waarbij wordt uitgegaan van de bestaande situatie. Dit alternatief dient als referentiekader voor de effectbeschrijvingen van alle alternatieven in het MER.                                                                 |
| <b>Notitie R&amp;D</b>       | De notitie Reikwijdte en Detailniveau is een formele bekendmaking van het voornemen op een PlanMER op te stellen. Het document geeft aan wat de afbakening, het detailniveau en de methode van aanpak van het plan-MER is.               |
| <b>Plangebied</b>            | Het gebied waarin de Voorgenomen activiteit plaatsvindt.                                                                                                                                                                                 |
| <b>ProjectMER</b>            | Milieubeoordeling van projecten                                                                                                                                                                                                          |



|                               |                                                                                                                                                                   |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>PlanMER</b>                | Milieubeoordeling van een plan                                                                                                                                    |
| <b>Studiegebied</b>           | Het gebied waar de effecten kunnen optreden van de Voorgenomen activiteit (plangebied en omgeving).                                                               |
| <b>Toetsingskader</b>         | Het geheel van doelstellingen, criteria en indicatoren die per thema zijn vastgesteld om de effecten van de alternatieven te bepalen en onderling te vergelijken. |
| <b>Voorgenomen activiteit</b> | De activiteit die de initiatiefnemer wil uitvoeren ter realisering van een gesteld doel voor een bepaalde locatie.                                                |



## **Bijlage 3 Organisatie**

Deze notitie is opgesteld door een werkgroep "Procedures CDR" o.l.v. dS+V met daarin vertegenwoordigers van dS+V, DCMR en IGWR. De werkgroep zal ook zorgdragen voor het opstellen van de Structuurvisie en het PlanMER.

Producten vervaardigd door de werkgroep worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Projectgroep CDR.





## Bijlage 4 Inhoudsopgave PlanMER

Het PlanMER zal de volgende hoofdstukken behandelen.

1. Inleiding

- Algemeen.
- Plan- en studiegebied.
- Doel, reikwijdte en detailniveau van het MER.
- Plan waarvoor het MER wordt opgesteld: de Structuurvisie.
- Te nemen besluiten en besluitvorming.

2. Probleem- en doelstelling

- Historie gebiedsontwikkeling.
- Probleemstelling.
- Doel van de Voorgenomen activiteit.

3. Overzicht van eerder vastgestelde plannen en eerder genomen besluiten

4. Beschrijving van het Nulalternatief en de Voorgenomen activiteit.

- Afbakening.
- Nulalternatief.
- Voorgenomen activiteit.

5. Beschrijving van de toestand van het milieu in het Nulalternatief en van de milieueffecten van de Voorgenomen activiteit.

- Verkeer.
- Lucht.
- Geluid.
- Externe veiligheid.
- Grondwater.
- Water.
- Groen en natuur.
- Verblijfsklimaat (Wind, Bezonning).
- Duurzaamheid.
- Klimaat.

Per milieuthema:

- toetsingskader;
- toestand van het milieu in het Nulalternatief;
- te verwachten effecten van de Voorgenomen activiteit
- mitigerende en compenserende maatregelen.

6. Vergelijking van gevolgen voor het milieu.

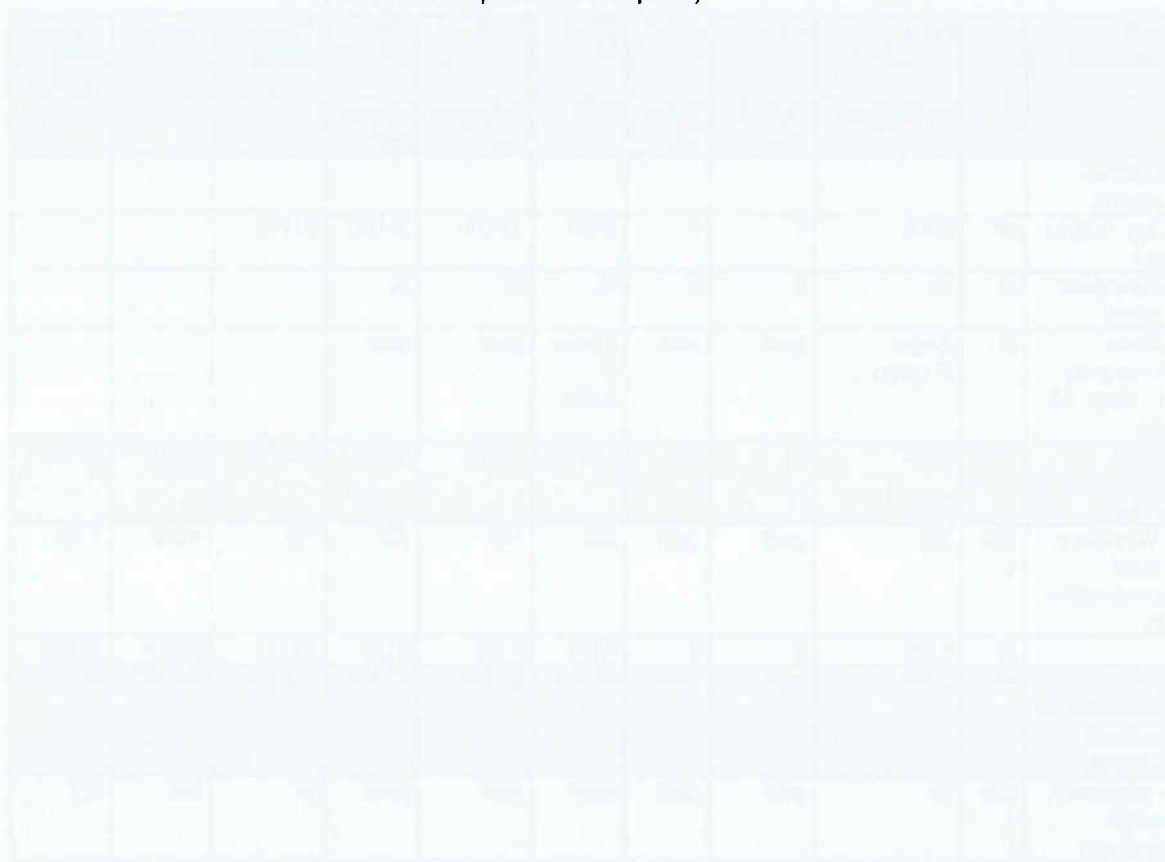
7. Overzicht van leemten in kennis en informatie

In het PlanMER worden de volgende situaties in beeld worden gebracht:

- Nulalternatief:
  - Referentiemodel Binnenstadsplan 2030;
  - Mobiliteitsconcept Binnenstadsplan 2030;



- voor het thema lucht tevens 2015 zonder binnenstadsplan.
- Voorgenomen activiteit:
  - gehele programma gerealiseerd in 2030;
  - voor het thema lucht tevens 2015: programma deels gerealiseerd (plot 5 Schiekade en plot 6 Weenapoint).





## Bijlage 5 Programma Nulalternatief

| Som oppervlakte                         |                | Plot 1            | Plot 2        | Plot 3       | Plot 4            | Plot 5         | Plot 6      | TOTAAL PLOT'S | Overig  | TOTAAL PLAN GEBIED |
|-----------------------------------------|----------------|-------------------|---------------|--------------|-------------------|----------------|-------------|---------------|---------|--------------------|
|                                         |                | Schaatsbaan       | Conrad straat | Delfse plein | EKP               | Schiekade blok | Weena point |               |         |                    |
| Maximale omvang                         |                |                   |               |              |                   |                |             |               |         |                    |
| Opp. footprint plot                     | m <sup>2</sup> | 6.400             | 0             | 0            | 3.400             | 23.978         | 23.000      | 56.778        |         |                    |
| Gemiddelde hoogte                       | m              | 20                | 0             | 0            | 55                | 30             | 65          |               |         |                    |
| Diepte ondergrond (1 laag = 3,5 m)      | m              | 2 lagen (7 meter) | geen          | geen         | 2 lagen (7 meter) | geen           | geen        |               |         |                    |
| Bruto vloeroppervlak totaal             | m <sup>2</sup> | 6.150             | 0             | 0            | 54.750            | 24.700         | 49.754      | 135.354       | 376.054 | 511.408            |
| -Waarbinnen aantal parkeerplaatsen      | stuk s         | 256               | geen          | geen         | 250               | 100            | 306         | 912           | 1.444   | 2.356              |
|                                         | m <sup>2</sup> | 5.400             | 0             | 0            | 6.750             | 2.700          | 8.262       | 23.112        | 40.500  | 63.612             |
| Bruto vloeroppervlak exclusief parkeren | m <sup>2</sup> | 2.224             | geen          | geen         | 48.000            | 22.000         | 42.104      | 114.328       | 334.080 | 440.408            |
| - waarbinnen aantal woningen            | stuk s         | 55                | geen          | geen         | geen              | geen           | geen        | 55            | 548     | 603                |

N.B. Gegevens tabel per 26 november 2008.





## Bijlage 6 Programma Voorgenomen activiteit

| Programma *)                             |                | Plot 1                    | Plot 2                       | Plot 3                       | Plot 5                     | Plot 6                      | TOTAAL  |
|------------------------------------------|----------------|---------------------------|------------------------------|------------------------------|----------------------------|-----------------------------|---------|
|                                          |                | Schaatsbaan               | Conradstraat                 | Delftse plein                | Schiekadeblok              | Weenapoint                  |         |
| Maximale omvang                          |                |                           |                              |                              |                            |                             |         |
| Opp. footprint plot                      | m <sup>2</sup> | 4.000                     | 3.512                        | 3.105                        | 23.978                     | 23.000                      | 57.595  |
| Gemiddelde hoogte                        | m              | 20                        | 180                          | 135                          | 200                        | 135                         |         |
| Diepte ondergrond<br>( 1 laag = 3,5 m)   | m              | Max. 2 lagen<br>(7 meter) | Max. 3 lagen<br>(10,5 meter) | Max. 3 lagen<br>(10,5 meter) | Max. 6 lagen<br>(21 meter) | Max 5 lagen<br>(17,5 meter) |         |
| Bruto vloeroppervlak totaal              | m <sup>2</sup> | 30.500                    | 68.100                       | 51.750                       | 340.000                    | 126.200                     | 616.550 |
| -waarbinnen aantal parkeerplaatsen       | stuk s         | 200                       | 300                          | 250                          | 2.400                      | 600                         | 3.750   |
|                                          | m <sup>2</sup> | 6.500                     | 8.100                        | 6.750                        | 64.800                     | 16.200                      | 102.350 |
| Bruto vloeroppervlak programma           | m <sup>2</sup> | 24.000                    | 60.000                       | 45.000                       | 275.200                    | 110.000                     | 514.200 |
| -waarvan bvo kantoren                    | %              | 0                         | 89                           | 88                           | 50                         | 40                          |         |
|                                          | m <sup>2</sup> | 0                         | 53.400                       | 39.600                       | 137.600                    | 44.000                      | 274.600 |
| -waarvan bvo wonen                       | %              | 100                       | 0                            | 0                            | 15                         | 30                          |         |
|                                          | m <sup>2</sup> | 24.000                    | 0                            | 0                            | 41.280                     | 33.000                      | 98.280  |
| - waarvan bvo voorzieningen, commercieel | %              | 0                         | 11                           | 12                           | 35                         | 30                          |         |
|                                          | m <sup>2</sup> | 0                         | 6.600                        | 5.400                        | 96.320                     | 33.000                      | 141.320 |
| -waarbinnen aantal woningen              | stuk s         | 200                       |                              |                              | 200                        | 250                         | 650     |
| % gereed in 2015                         | %              |                           | 0                            | 0                            | 100                        | 100                         |         |
| % gereed in 2020                         | %              |                           | 100                          | 100                          |                            |                             |         |
| % gereed in 2030                         | %              | 100                       |                              |                              |                            |                             |         |

- N.B. (1) Gegevens tabel per 26 november 2008
- N.B. (2) Plot 4 is niet in de tabel opgenomen, want dit plot maakt deel uit van de autonome ontwikkeling (vergunning is al afgegeven)