

Stadshavens Rotterdam
Creating on the edge

Startnotitie Structuurvisie Stadshavens

waarin opgenomen Notitie Reikwijdte en Detailniveau plan-MER



College van burgemeester en wethouders
in samenwerking met directie Havenbedrijf Rotterdam N.V.

14 april 2009

Colofon

De gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. werken in Stadshavens Rotterdam aan de versterking van de mainport Rotterdam en het aantrekkelijker maken van Rotterdam als woon en –werkstad in de komende decenia. Trefwoorden zijn duurzame ontwikkeling en internationale allure.

Projectleider Structuurvisie: Walter de Vries
wa.devries@dsv.rotterdam.nl T.010-4895269

Tekst- en beeldredactie: dS+V gemeente Rotterdam en Westerlengte
Beelden: dS+V gemeente Rotterdam en Aeroview Rotterdam

April 2009

Inhoud

Woord vooraf	5
1. Op weg naar een structuurvisie voor Stadshavens	7
1.1 Het project Stadshavens: de stand van zaken	7
1.2 Doelen van de Structuurvisie	9
1.3 Status	10
1.4 Scope in ruimte en tijd	10
1.5 Processtappen	11
2. Inhoudelijke agenda voor de structuurvisie	13
2.1 De opgave voor Stadshavens	13
2.2 De ambitie	14
2.3 De strategie	16
2.4 Kwesties voor de structuurvisie	19
2.5 Typen uitspraken	31
3. Reikwijdte en detailniveau plan-MER	33
3.1 People, planet, profit	34
3.2 Aanpak	37
3.3 Autonome Ontwikkeling	39
3.4 Twee scenario's	39
3.5 Milieueffecten en beoordeling	41
4. Planproces en procedures	47
4.1 Participatie publieke en private partijen	47
4.2 Planning en planprocedures Stadshavens vanaf publicatie startnotitie	48
Bijlage 1 14 projecten in het uitvoeringsprogramma 2007-2015	49
Bijlage 2 Parallele processen in relatie tot de Structuurvisie Stadshavens	53

Woord vooraf

Wij zijn trots op onze stad en onze haven. Trots omdat het al vele eeuwen bestaande verbond tussen beide voor zoveel mensen in dit deel van het land een bron van bestaan is geweest en hen welvaart heeft gebracht. Trots zijn we omdat de Rotterdammers met handels- en ondernemersgeest, met visie en durf hun stad hebben weten uit te bouwen tot een van de belangrijkste havensteden in de wereld. Steeds hebben creativiteit en innovatie geleid tot modernisering van de havenfaciliteiten en de daarbij behorende stedelijke dienstverlening. Rotterdam en Nederland zijn er groot door geworden en dat proces gaat door tot op de dag van vandaag.

Het permanente proces van vernieuwing van haven en stad is een aantal jaren geleden in een volgende fase gekomen. Op het huidige grensvlak van stad en haven, in het Stadshavensgebied, is dat voelbaar en zichtbaar. Permanente verandering hoort bij de haven en bij Rotterdam als havenstad. Evenals in voorgaande periodes zijn het ook nu innovatieve en grensverleggende initiatieven die Rotterdam als stad en haven opnieuw een vooraanstaande plaats in de wereld zullen bezorgen. Hier wordt uitgevonden hoe haven en stad zich op een duurzame wijze verder kunnen ontwikkelen en voor beide meerwaarde kunnen opleveren. Zodanig dat zij dienstbaar zijn aan nog vele generaties Rotterdammers na ons.

In de afgelopen jaren zijn vele ideeën en voorstellen de revue gepasseerd en beproefd. Langzaam maar zeker is daaruit een vastomlijnd beeld ontstaan van de meest kansrijke ontwikkelingsrichting. We zijn nu op het punt aangekomen dat we deze richting vast kunnen leggen in formele plannen, te beginnen met een structuurvisie voor het hele Stadshavensgebied. De eerste stap daartoe is deze startnotitie. Deze markeert het begin van een ruimtelijk planproces dat begin 2010 moet leiden tot een structuurvisie in de zin van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Formeel gesproken is de structuurvisie dus een publiek product, maar stad en haven trekken samen op in dit proces. Daarmee is de structuurvisie straks een gemeenschappelijk uitgangspunt voor verdere planvorming.

Om tot een goed plan te komen hebben we denkkracht en creativiteit nodig. Daarom nodigen we in het proces om te komen tot een structuurvisie gericht een aantal partijen uit om mee te denken met de planvorming en om ideeën en voorstellen in te dienen. Maar we hebben ook haast. We moeten nu handelen, daarom willen we de tijd van praten en overleggen bewust gaan afsluiten en de plannen gaan vastleggen in een structuurvisie, ter voorbereiding op de herziening van bestemmingsplannen en de start van de uitvoering. Want naar onze mening is de tijd rijp om de kansen die er zijn voor een succesvolle transformatie van Stadshavens te verzilveren.

*College van Burgemeester
en Wethouders Rotterdam*

*Directie Havenbedrijf
Rotterdam N.V.*

1 Op weg naar een structuurvisie voor Stadshavens

In het begin van 2010 zullen de gemeenteraad van Rotterdam en de directie van het Havenbedrijf Rotterdam een gezamenlijke structuurvisie voor Stadshavens kunnen vaststellen. Dit gebied, waar de wereldhaven Rotterdam de wereldstad Rotterdam ontmoet, is al volop in ontwikkeling. Er zijn bouwprojecten in uitvoering en er zijn al bouwprojecten opgeleverd. Nog veel meer projecten zitten in de pen. De structuurvisie brengt de noodzakelijke samenhang tussen alle projecten aan en schept een solide planologische basis, belangrijk voor een snelle uitvoering. Deze startnotitie is de eerste stap op weg naar die structuurvisie. Het doel van de startnotitie is tweeledig:

1. het markeren van de formele start van het proces dat moet leiden tot een vastgestelde structuurvisie en het presenteren van de inhoudelijke agenda (te vinden in hoofdstuk 2);
2. het richten en afbakenen van het proces om tot een structuurvisie te komen, inclusief de reikwijdte en het detailniveau van het bijbehorende milieuonderzoek (in hoofdstuk 3).

1.1 Het project Stadshavens: stand van zaken

Het project Stadshavens heeft de afgelopen jaren geleid tot een gedeelde visie van stad, haven en rijk op de herontwikkeling van dit gebied. Er is een samenwerkingsovereenkomst afgesloten tussen de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. en vele andere partijen hebben zich aan het project verbonden of zijn geconsulteerd. Stadshavens is onderdeel geworden van het rijksprogramma Randstad Urgent en bij het rijk is een aanvraag ingediend voor een bijdrage uit het Nota Ruimte-budget.

Een bijzonder element van de samenwerking is de ambitie om van Stadshavens een toonbeeld van innovaties in duurzaamheid te maken. Er is een duurzaamheidsstrategie ontwikkeld waarbij geïnvesteerd wordt in een integrale aanpak en in vertrouwen tussen stakeholders. Niet minder dan 23 publieke en private organisaties werken samen in de Rotterdam Climate Campus, die moet uitgroeien tot een internationale showcase voor duurzame deltatechnologie.

De eerste uitvoeringsprojecten zijn in uitvoering of zelfs al afgerond. Mooie voorbeelden zijn de RDM-campus, waar het Albeda College en de Hogeschool Rotterdam hun intrek hebben genomen op het voormalige terrein van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij, en de Creative Factory in de Maassilo. Voor de kantoren van Port City is de eerste paal geslagen en de waterbus tussen de Erasmusbrug en het RDM-terrein is in de vaart genomen. Het zijn de eerste tastbare resultaten van een serie van veertien uitvoeringsprojecten die samen het Uitvoeringsprogramma 2007-2015 vormen, een programma dat al in oktober 2008 kon worden vastgesteld.

De gemeenschappelijke basis onder al deze activiteiten is beschreven in de langetermijnvisie *Creating on the edge* uit mei 2008 en vier deelgebiedsplannen, die in januari 2009 in concept verschenen. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse heeft uitgewezen dat het project Stadshavens met een positief resultaat voor de samenleving kan worden uitgevoerd. Deze gemeenschappelijke basis wordt de komende maanden uitgebouwd en vastgelegd in een structuurvisie. Dit is een formeel plandocument dat de samenhang tussen de verschillende uitvoeringsprojecten veilig stelt, keuzes bevat op het schaalniveau van Stadshavens als geheel en bijdraagt aan een snelle uitvoering. Voor een deel legt het bestaande afspraken en geplande projecten vast, maar in veel opgaven moeten ook nog keuzes gemaakt worden, juist ook op het hogere schaalniveau. Deze structuurvisie zal vergezeld gaan van een 'plan-MER'. Dit milieu-effectrapport brengt de consequenties van de plannen (in verschillende varianten) op het milieu in beeld.

Het jaar 2009 zal in het teken staan van de structuurvisie met de plan-MER, maar ook van het opstellen van gedetailleerde financiële haalbaarheidsstudies (businesscases) voor de veertien uitvoeringsprojecten, de besluitvorming over de toekenning van rijks gelden en de nominatie van Stadshavens als nieuw rijks sleutelproject na 2020. Vanaf 2010 volgt dan de herziening van de bestemmingsplannen, waarvoor de structuurvisie de basis legt.

1.2 Doelen van de structuurvisie

De Structuurvisie Stadshavens is om twee redenen nodig:

- *Planologisch-inhoudelijk*

Een reeks opgaven binnen Stadshavens overstijgt in schaal en tijd de afzonderlijke uitvoeringsprojecten en bestemmingsplannen.

Voorbeelden zijn de aanleg van nieuwe infrastructuur en de verplaatsing van bedrijvigheid. De structuurvisie legt strategieën en/of keuzes voor (deel)gebiedsoverstijgende vraagstukken vast.

Het document is daarmee kaderstellend voor de gebiedsontwikkeling op zowel de korte als de lange termijn. Conclusies uit de structuurvisie vormen de basis voor de bestemmingsplannen. De meest efficiënte werkwijze is om meteen na of parallel aan de vaststelling van de structuurvisie te starten met de herziening van de bestemmingsplannen.

- *Procedureel-juridisch*

De structuurvisie en het onderzoek naar de milieugevolgen ervan zoals beschreven in het plan-MER, dragen bij aan vlotte bestemmingsplanprocedures en een voorspoedige uitvoering van de plannen. De structuurvisie kan de basis zijn voor de vestiging van een voorkeursrecht als bedoeld in de Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg). Hiermee verkrijgt de gemeente gedurende een aantal jaren het eerste recht van koop van grond en onroerend goed, als dat in het belang is van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Ook geeft een structuurvisie de gemeente extra bevoegdheden op het gebied van grondexploitatie, met name om te komen tot verevening van bovenplanse kosten. Het plan-MER versnelt de verdere planontwikkeling, omdat een deel van het milieuonderzoek in één keer voor verscheidene bestemmingsplannen tegelijk plaatsvindt.

Bovendien leiden ruimtelijke ingrepen in het ene gebied tot milieueffecten in een ander gebied. Het plan-MER brengt die relaties in kaart en stelt de milieukaders scherp.

1.3 Status

De structuurvisie is een in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) voorgescreven planvorm, net als het bestemmingsplan. Een structuurvisie bevat de uitgangspunten van het ruimtelijk beleid en geeft aan hoe het gemeentebestuur verwacht dat beleid te gaan uitvoeren. Het is een kaderstellend en richtinggevend document voor de verdere planvorming in bestemmingsplannen.

Er zijn weinig procedurele eisen verbonden aan een structuurvisie. Een van de weinige verplichtingen is dat er een milieueffectrapport (een plan-MER) moet worden opgesteld als de structuurvisie kaderstellende uitspraken doet over toekomstige activiteiten die m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn, dus waar milieu-onderzoek voor nodig is of lijkt te zijn. In het geval van Stadshavens zijn dat onder meer de aanleg van infrastructuur, de geplande woningbouw en de wijziging van de bestemming van bedrijventerreinen. Na overleg en participatie worden de ontwerp-structuurvisie en het plan-MER ter inzage gelegd en kan iedereen er zijn mening over geven door een zienswijze in te dienen. De gemeenteraad stelt de structuurvisie vast. Beroep is niet mogelijk. Het indienen van bezwaren en het instellen van beroep zijn pas mogelijk bij de vaststelling van bestemmingsplannen.

Een structuurvisie heeft een 'zelfbindende werking' voor het bestuursorgaan dat de structuurvisie heeft vastgesteld, in dit geval de gemeenteraad van Rotterdam. In het geval van Stadshavens, waarin stad en haven samen optrekken, is de structuurvisie een product van publiek-private samenwerking. Voor stad en haven vormt de structuurvisie uitgangspunt voor verdere planvorming. Burgers en andere overheden zijn er formeel niet aan gebonden. Zo'n juridisch bindende werking komt pas tot stand nadat de structuurvisie is vertaald in bestemmingsplannen.

1.4 Scope in ruimte en tijd

Het project Stadshavens betreft een langdurige transformatie, die gepaard gaat met een serie ruimtelijke ingrepen. Daarom is het wense-

lijk om voor Stadshavens één structuurvisie te maken met een planhorizon tot 2025 en een doorkijk naar 2040. Voor de Rijn- en Maashavens gelden weliswaar actuele of bijna actuele bestemmingsplannen, maar deze voorzien niet in randvoorwaarden voor het gebruik van de waterbekkens. Bovendien zullen ook deze bestemmingsplannen binnen tien jaar moeten worden herzien. Ook voortijdige wijzigingen kunnen aan de orde zijn. In beide gevallen is een structuurvisie nuttig als kaderstelling.

Er zijn twee belangrijke criteria voor de opname van een onderwerp in de structuurvisie:

- het onderwerp overstijgt de grenzen van een deelproject of een deelgebied en draagt bij aan de noodzakelijke samenhang en continuïteit in het gebied;
- het onderwerp overstijgt de periode tot 2015; sommige ingrepen zijn pas na 2015 aan de orde, maar de ontwikkelingen tot 2015 moeten die latere ingrepen wel mogelijk maken.

De structuurvisie is zo concreet mogelijk in de kaderstelling voor de kortetermijnprojecten. Denk aan een reservering voor een wegtracé of een minimaal uitgiftepeil. Tegelijk laat de structuurvisie ruimte voor de langere termijn. Denk aan een programmatische bandbreedte of het blijven bieden van de mogelijkheid voor verschillende tramtracés.

1.5 Processtappen

Deze startnotitie is vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders, dat formeel als de initiatiefnemer van het plan wordt aangemerkt. Tevens heeft de directie van het Havenbedrijf Rotterdam, de partner van dit project, goedkeuring verleend aan de startnotitie.

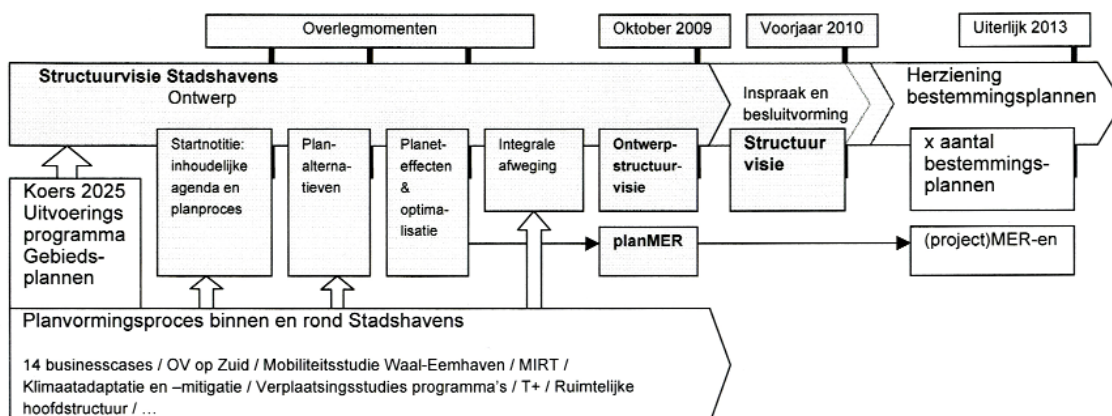
Na vaststelling is de startnotitie aangeboden aan het bevoegd gezag, in dit geval de gemeenteraad van Rotterdam, en is het voornemen tot het opstellen van een Structuurvisie Stadshavens en een bijbehorend plan-MER officieel bekend gemaakt. Behalve via de gebruikelijke publicatie in kranten en/of huis-aan-huisbladen, is de startnotitie ook publiek gemaakt via de websites van Stadshavens Rotterdam, de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam.

Aan de hand van de startnotitie worden betrokken bestuursorganen en belanghebbende partijen geconsulteerd ten behoeve van het uitvoeren (milieu)onderzoek en de planvorming. Ook wordt de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. om advies gevraagd over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen plan-MER. In deze fase wordt ook gestart met het milieuonderzoek en met de voorbereiding van de ontwerp-structuurvisie.

Om de stappen in het structuurvisieproces te kunnen maken, is input nodig van een aantal parallelle planprocessen. Belangrijke parallelle processen zijn onder meer het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) en de T+ (evaluatie, toekomstverkenning en nieuwe bestuursovereenkomst rond de geluidscontour industrielaawaai Waal-Eemhaven). Deze processen leveren voorstellen op voor deelonderwerpen, die vanuit de hogere schaal en de langere termijn kaderstellend kunnen zijn voor de korte termijn ontwikkeling. De integrale afweging tussen deze voorstellen vindt plaats binnen het proces van de structuurvisie.

Eind 2009 geven burgemeester en wethouders de ontwerp-structuurvisie met het plan-MER vrij voor de zienswijzenprocedure. In het voorjaar van 2010 kan de gemeenteraad de structuurvisie vaststellen.

Schematische weergave proces structuurvisie en plan-MER



2 Inhoudelijke agenda voor de structuurvisie

Dit hoofdstuk beschrijft kort de opgave en ambitie van het project Stadshavens en de ontwikkelingsstrategie, bestaande uit vijf kansrijke ontwikkelingsrichtingen en veertien smaakmakende concrete deelprojecten. Dit vormt de aanloop naar de inhoudelijke agenda voor de structuurvisie, de kern van dit hoofdstuk. Het hoofdstuk sluit af met de wijze waarop deze kwesties een plek kunnen krijgen in de structuurvisie.

2.1 De opgave voor Stadshavens

Het haven- en industriecomplex van Rotterdam staat over de volle breedte voor een vernieuwingsopgave. Van de Maasvlakte tot Moerdijk, van deep sea-containeroverslag tot research & development: een duurzame toekomst vraagt om een radicale transitie. Deze is ingezet met een verbreding van de klassieke haven economie tot een economisch cluster dat aansluiting vindt bij de kennis- en diensteneconomie. Daarmee moet de mainport behalve op volume, ook op kennis en kunde de concurrentie aankunnen op de schaal van Europa en de wereld. Deze verbreding wordt krachtig uitgebouwd. In de tweede plaats vraagt de 21e eeuw om een drastische verduurzaming van dit economische complex. De huidige wijze van omgaan met energie binnen de westerse samenleving is onhoudbaar en vraagt om een fundamenteel andere benadering. Deze opgave raakt niet alleen het immense havengerelateerde logistieke systeem, maar ook de petrochemische industrie. Bovendien is de regio kwetsbaar voor de gevolgen van klimaatverandering. Een duurzame delta is ook een klimaatbestendige delta.

De opgave van verbreding en verduurzaming van de mainport houdt niet op bij de grens van de haven. Een vitaal stedelijk gebied is een essentiële conditie waaronder deze vernieuwing gestalte kan krijgen: de stad moet een gevarieerd palet aan woonmilieus, culturele en maatschappelijke voorzieningen aantrekkelijk zijn voor kenniswerkers en zakelijke dienstverleners. Bovendien moet de stad als emancipatiemachine zorgen voor een continue stroom van goed opgeleide mensen, die met hoofd- of handwerk hun onmisbare bijdrage willen leveren aan de duurzame toekomst van de regio.

Tegen deze achtergrond positioneren stad en haven het binnenstedelijke transformatieproject Stadshavens Rotterdam als de plek waar deze transitie uitgevonden en toegepast kan worden, eerst binnen het gebied, maar vervolgens ook daarbuiten. Het gebied maakt een transformatieproces door van een traditioneel monofunctioneel havengebied, met Heijplaat en Katendrecht als relatief kleine woongebieden, naar een modern havengebied waar ook de meer stedelijke bedrijvigheid deel uitmaakt van de economische structuur. De ontwikkeling gaat echter langzaam en heeft tot nu toe nog niet geresulteerd in een sterke economische groei met bijbehorende werkgelegenheid. De 975 bedrijven die nu in de Stadshavens gevestigd zijn, bieden werk aan circa 21.000 werknemers. De afgelopen tien jaar is de werkgelegenheid afgenomen met circa 2.300 werknemers. Vooral in de sectoren industrie, vervoer en handel zijn veel arbeidsplaatsen verloren gegaan. De werkgelegenheid bij dienstverlenende bedrijven in het gebied is wel toegenomen.

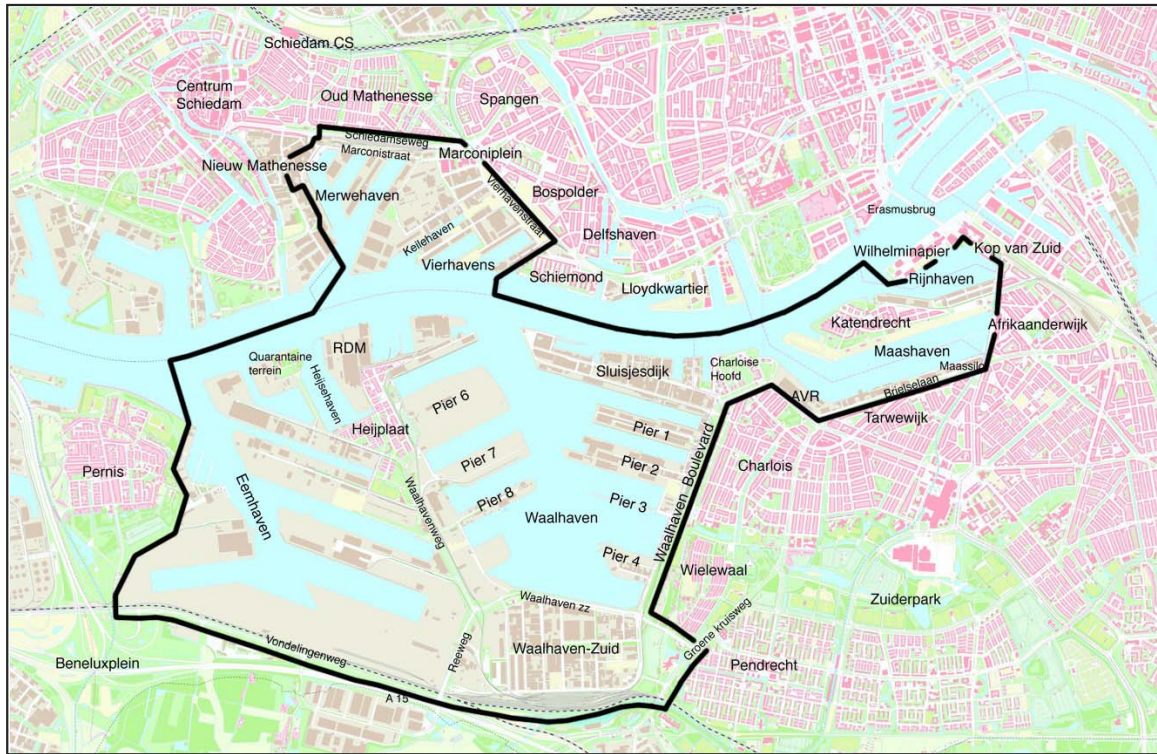
2.2 De ambitie

Dankzij de ligging op het grensvlak van stad en haven leent Stadshavens zich uitstekend voor de verbreding van de haven economie. Onderwijs en kennisinstellingen, maritieme dienstverlening en arbeidsintensieve nieuwe maakindustrie vinden juist in dit gebied gunstige condities om zich te vestigen. De havengebieden die vrijkomen dankzij de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte, lenen zich voor de ontwikkeling van een compleet nieuwe generatie overslag- en distributiecentra. Deze verbreding van de haven economie is belangrijk voor de haven en de stad, maar ook voor de bredere regio. De Zuidvleugel van de Randstad kan er een dringend noodzakelijke economische impuls aan ontleen. Een eerste ambitie met Stadshavens is daarom het herstructureren en intensiveren van bedrijventerreinen ter versterking van de internationale concurrentiepositie van het haven- en industrie complex. Daarnaast bieden de waterfronten van Stadshavens de unieke kans voor de ontwikkeling van stedelijke milieus die een nieuwe stimulans geven aan de quality of life van de stad, die weer noodzakelijk is om tot de vernieuwing van de mainport te komen. De nieuwe stadsdelen op en aan het water zullen bovendien een positieve uitstraling hebben op de omliggende wijken.

Zo levert Stadshavens een substantiële bijdrage aan de binnenstedelijke verdichtings- en vernieuwingsopgave. De stad wint aan kwaliteit en de aanslag op gebied buiten de stad blijft beperkt. Ook het transformeren van minder geschikte bedrijventerreinen naar stedelijke gebieden met een hoogwaardig woon-, werk- en leefklimaat behoort daarom tot de ambities met Stadshavens.

Als icoonproject van de Stichting Urgenda, een platform voor organisaties en personen die Nederland sneller duurzaam willen maken, wordt Stadshavens bovendien de aanjager voor het klimaatbestendig en zoveel mogelijk klimaatneutraal maken van de Randstad. Deze ambitie sluit nauw aan op de programma's RCI (Rotterdam Climate Initiative) en Rotterdam Climate Proof (RCP), die de komende jaren voorzien in maatregelen om klimaatverandering tegen te gaan en de gevolgen van klimaatverandering in Rotterdam op te vangen. Een klimaatbestendige delta is bovendien een harde voorwaarde om het vertrouwen in Rotterdam als internationale vestigingslocatie te vergroten en om de concurrentiepositie ten opzichte van de havens van Hamburg en Antwerpen te verbeteren. De Rotterdam Climate Campus in Stadshavens zal als een katalysator voor de duurzaamheidsdoelstellingen fungeren.

De gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. hebben het voortouw bij de transformatie van de Stadshavens. Maar het project heeft ook een onbetwiste plaats verworven in het nationale en regionale ruimtelijke beleid. Op alle beleidsniveaus wordt onderkend dat Stadshavens van belang is voor de versterking van de bestaande stad als aantrekkelijke woon- en werkomgeving voor velen, voor de vernieuwing van de haven economie en als bijdrage aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van de Randstad als stedelijke regio. De Nota Ruimte, het programma Randstad Urgent, de Nota Randstad 2040, het Havenplan 2020 en de Stadsvisie Rotterdam zijn in dit verband de belangrijkste beleidskaders. Het formele ruimtelijk kader voor Stadshavens wordt geboden door het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020), dat zowel is vastgesteld als regionaal structuurplan (regioraad van de Stadsregio Rotterdam), als als streekplan (Provinciale Staten van Zuid-Holland).



Begrenzing Structuurvisie

2.3 De strategie

Stadshavens is een dynamisch en vernieuwend gebied. Het totaal aan projecten neemt een periode van zeker zo'n dertig jaar in beslag. Dat vraagt om een strategie die rekening houdt met het onverwachte, niets dichttimert maar wel een duidelijke koers uitzet. De ontwikkelingsstrategie voor Stadshavens is daarom een combinatie van:

- kansrijke ontwikkelingsrichtingen voor de lange termijn;
- smaakmakende uitvoeringsprojecten voor de korte termijn.

Beide zijn gebaseerd op de kansen die voortkomen uit de actuele dynamiek. De inhoud en richting van deze dynamiek zijn een goede basis voor duurzame gebiedsontwikkeling in het Stadshavensgebied.

Lange termijn: kansrijke ontwikkelingsrichtingen vanuit huidige dynamiek

De transformatie van Stadshavens betekent een omvangrijke verandering op meerdere fronten. Stad en haven zetten in op vijf langeter-

mijnstrategieën, die inspelen op de kansen die zich in het gebied voordoen en die tegelijk flexibiliteit bieden voor de toekomst. Vele belanghebbenden en betrokkenen uit het bedrijfsleven en de overheid hebben deze getoetst en verrijkt met nieuwe ideeën.

1. Re-inventing deltatotechnology: van RDM Campus naar Clean Tech Delta

De RDM-Campus in Heijplaat is een broedplaats voor creatieve en innovatieve maakindustrie, onder andere op het gebied van energietransitie en watermanagement. Stadshavens profileert zich als dé internationale proeftuin voor klimaatbestendig bouwen. Het heeft de ruimte, het water en binnenkort ook de Climate Campus voor de bundelen van ontwikkeling, toepassing en etaleren van kennis en kunde op het gebied van energietransitie en watermanagement. De Rotterdamse regio groeit uit tot de Clean Tech Delta van Europa met Stadshavens als kloppend hart.

2. Volume & value: van Dockworks naar Waalhavenboulevard

Maritieme dienstverleners vinden de ideale vestigingscondities op het grensvlak van de stad en de haven. Dockworks aan de Waalhaven Oost vormt het begin van een nieuwe concentratie van hoogwaardige bedrijvigheid aan de Waalhavenboulevard. Waardevermeerdering ontstaat ook door een forse intensivering van de containeroverslag, het accommoderen van nieuwe arbeidsintensieve maakindustrie en het opwaarderen van bedrijventerreinen tot moderne distributiecentra.

3. Crossing borders: van Creative Factory naar rondje Maashaven

Stedelijke pioniers vinden een plek in industrieel erfgoed, bijvoorbeeld in de Creative Factory aan de Maashaven. Op verschillende plekken binnen het Stadshavensgebied vormt dit type initiatieven het begin van nieuwe verbindingen tussen stad en havengebied. Nieuwe routes brengen de stad naar de rivier. Op termijn bieden duizenden nieuwe woningen de kwaliteit van wonen aan en op het water.

4. Floating communities: van werkeiland Heysehaven naar een drijvende wijk

Drijvende programma's vormen een aanjager van ontwikkelingen op de wal. De eerste pioniers vinden een plek in ongebruikte havenbekkens. Stadshavens speelt met het grensvlak van land en water en biedt op termijn ruimte aan complete drijvende wijken. Een klimaatbestendige vorm van bouwen die tegelijk een show-case vormt van Hollandse deltatechnologie.

5. Sustainable mobility: van waterbus naar aquanetwerk

Stadshavens zet in op een dubbele modal shift: zowel in het goederen- als het personenvervoer is een groter aandeel van duurzame transportmiddelen een vereiste. En weer biedt het water hiervoor de kansen. De waterbus naar de RDM Campus is al in de vaart genomen en een uitbreiding van het waterbusnetwerk ligt op de plank, inclusief de aansluitingen op openbaar vervoer aan de landzijde. In het goederenvervoer gaat het naast een groter aandeel voor de binnenvaart ook om rail en schonere vormen van transport over de weg.

Korte termijn: smaakmakende projecten

Tot 2015 zetten veertien uitvoeringsprojecten de toon. Deze projecten dragen allemaal bij aan één of meer van de ontwikkelingsrichtingen. De projecten variëren van de doorontwikkeling van het succesvolle rustig-stedelijke woonmilieu op Katendrecht tot een betere ontsluiting van de Eemhaven, en van de start van de Rotterdam Climate Campus tot de uitbouw van het openbaar vervoer over water. De aanvraag voor rijkssubsidie uit het Nota Ruimte-budget is op deze veertien projecten gebaseerd (zie bijlage 1).

Voor de uitvoering van deze projecten is het belangrijk te weten binnen welke randvoorwaarden deze ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Denk bijvoorbeeld aan ruimtereserveringen voor toekomstige infrastructuur, het mogelijk maken van een toekomstige intensivering van het programma of randvoorwaarden vanuit milieu. De structuurvisie moet leiden tot die kaderstelling.

2.4 Kwesties voor de structuurvisie

Een aantal opgaven binnen Stadshavens is structurerend voor het hele gebied, dat in totaal 1.600 hectaren omvat. Bovendien zijn deze opgaven aan de orde gedurende een langere periode dan de looptijd van de bestemmingsplannen (tien jaar). Een structuurvisie is het geëigende instrument om de uitkomsten van deze opgaven vast te leggen, als kaderstelling voor de gebiedsontwikkeling op zowel de korte als de lange termijn. Het uitgangspunt daarbij is, dat de keuzes bijdragen aan de ambities die zijn geformuleerd in de vijf ontwikkelingsrichtingen. De relevante opgaven voor de structuurvisie zijn in te delen in zes thema's, die in deze paragraaf een voor een behandeld worden: programma, klimaat, infrastructuur, milieu, ruimtelijke hoofdstructuur en bovenplanse verevening.

Voor de meeste van deze opgaven vindt al (verkennende) beleidsvorming plaats. Bijlage 2 bevat hiervan een overzicht.

De resultaten werken door in de structuurvisie. Het proces dat moet leiden tot deze resultaten is geen onderdeel van het planproces van de structuurvisie zelf. Binnen het structuurvisieproces worden de kwesties wel bij de juiste partijen geagendeerd, komt er een eigen inbreng tot stand en wordt zorggedragen voor de integrale afweging en verankering binnen de structuurvisie.

1. Programma: bandbreedte en fasering

De belangrijkste opgave wat betreft het te realiseren programma in het Stadshavensgebied is het bepalen van de mogelijkheden om binnen het gebied te schuiven met bestaande functies en bestemmingen. Cruciaal is de locatiestudie naar de verplaatsing van het fruitcluster. Het beoogde totale programma is weergegeven in tabel 2.1 op de volgende pagina. Meer gedetailleerde informatie over het programma is te vinden in de vier concept-deelgebiedsplannen uit januari 2009.

Tabel 2.1 *Indicatief programma voor het totale Stadshavensgebied, naar type programma, omvang en realisatieperiode*

	2007-2015	%	2015-2025	%	2025-2040	%	Totaal (= 100%)
woningen (aantallen)	2.150	21	3.350	33	4.750	46	10.250
woningequivalenten (aantallen)					5.000	100	5.000
bedrijfsruimten nieuw (m ² bvo)	69.000	58	25.000	21	25.000	21	119.000
bedrijfsruimten nieuw (m ² terrein)	224.000	85	40.000	15			264.000
bedrijfsruimten herstructurering (m ² bvo)	60.700	100					60.701
bedrijfsruimten herstructurering (m ² terrein)	105.000	5	1.350.000	69	500.000	26	1.955.000
kantoren (m ² bvo)	121.200	40	100.500	33	83.000	27	304.700
detailhandel (m ² bvo)	62.700	94	1.000	2	3.000	4	66.700
horeca (m ² bvo)	21.000	84	4.000	6			25.000
creatieve bedrijvigheid (m ² bvo)	4.500	6	42.500	54	32.000	40	79.000
leisure (m ² bvo)	13.400	66	5.000	24	2.000	10	20.400
onderwijs en maatsch. voorz. (m ² bvo)	22.300	86			3.500	14	25.800
tijdelijke functies (m ² bvo)	5.600	100					5.600

De invulling van het ruimtelijk programma heeft een aantal vaste elementen. Dit zijn doorgaans de ontwikkelingen die al voor 2015 plaatsvinden, waaronder de veertien uitvoeringsprojecten. Maar een belangrijk gedeelte is nog variabel. Over de invulling daarvan zijn nog geen keuzes gemaakt. Voor een deel zal de structuurvisie die keuzes bevatten, maar met name voor de periode 2025-2040 is nog zoveel onzeker dat ook in de structuurvisie nog geen harde keuzes mogelijk zijn.

Voor de **Rijnhaven-Maashaven** zijn voor de periode tot 2015 al keuzes gemaakt over de omvang van het woningbouwprogramma en de hoeveelheid kantoren, bedrijven en voorzieningen. De ambitie hier is vooral gericht op de uitbouw van de succesvolle ontwikkeling op de Kop van Zuid en Katendrecht. Klimaatbestendig en energieneutraal bouwen op en aan het water staan centraal. De omvang van het

woonprogramma na 2015 is nog variabel. Deze is afhankelijk van verscheidene factoren, het al dan niet kunnen combineren van wonen met industrie en binnenvaart, de uitplaatsingsmogelijkheden van industriële bedrijvigheid en de marktvraag.

Ook voor de **Merwehaven-Vierhavens** is het programma aan woningbouw en bedrijfsruimten tot 2015 bekend. De ambitie voor dit gebied is om, stap voor stap, uit te groeien tot een volwaardig stadsdeel op en aan het water. De Rotterdam Climate Campus en de huidige pioniers in het gebied vormen samen de aanjagers van de transformatie. Voor de periode tot 2025 zijn nog keuzes te maken over de omvang van het programma en de verhouding tussen de woon- en niet-woonfuncties. Het programma voor de periode daarna is nog onzeker en hangt in eerste instantie af van de marktvraag, maar ook van de eventuele komst van een nieuwe oeververbinding en een metroverbinding naar het gebied.

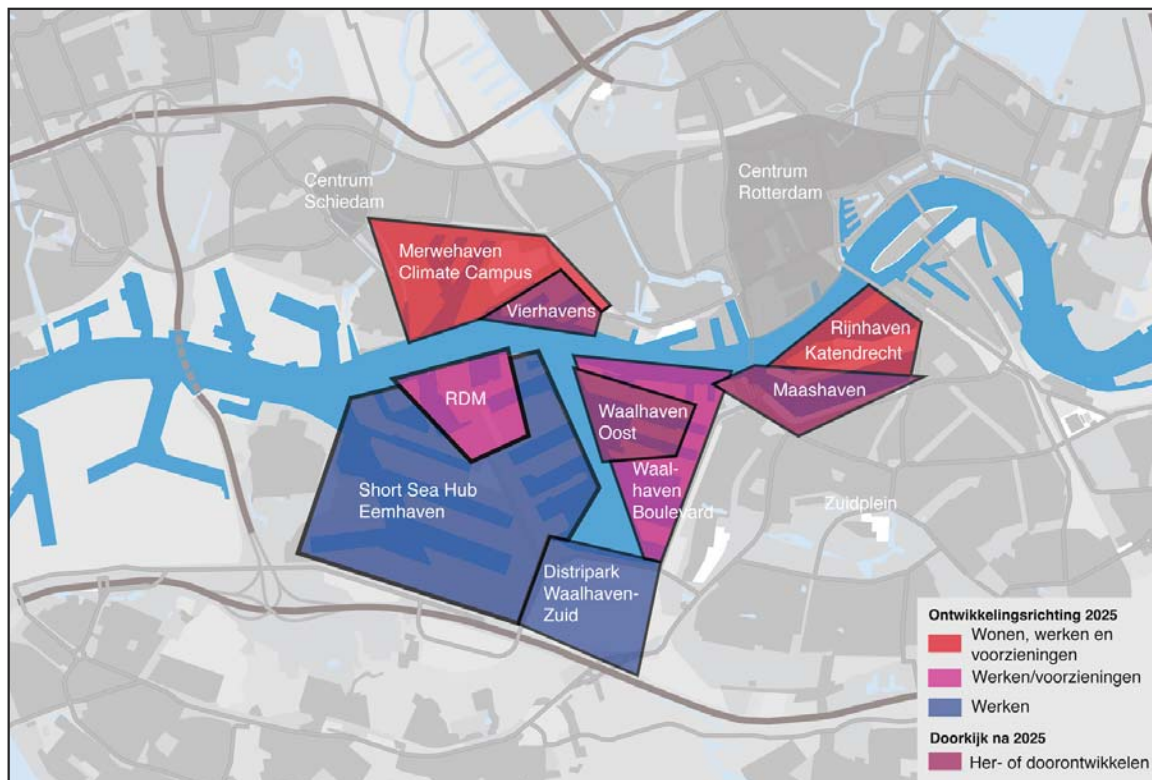
Voor de invulling van **Waalhaven Oost** ligt nog veel open. De ambitie is, hier een maritieme boulevard te maken met vooral hoogwaardige dienstverlenende bedrijven, technische bedrijven en havenbedrijvigheid. De omvang van het kantoren- en bedrijvenprogramma tot 2015 staat vast. Het programma voor de periode 2015–2025 is nog variabel. Het programma en de mate van intensivering van het gebied in de periode na 2025, inclusief hun zonerings, is nog niet bepaald. De invulling ervan is mede afhankelijk van de marktvraag, de eventuele komst van een nieuwe oever- en metroverbinding, de ontwikkelingen in de stukgoedsector en de combinatiemogelijkheden van bedrijvigheid met gevoelige functies.

Voor **Waalhaven Zuid** geldt eveneens dat nog keuzes gemaakt moeten worden. De ambitie voor dit gebied is transformatie naar een modern bedrijvenpark met voornamelijk distributieactiviteiten. Hier gaat het om de omvang van het kantoren- en bedrijvenprogramma, de verhouding tussen distributiebedrijven en gemengde bedrijven en de eventuele bedrijfszonerings. In de periode tot 2015 is al wel de omvang bepaald van het bedrijvenprogramma en de verhouding tussen distributie en gemengde bedrijvigheid.

De hoeveelheid overslag en omvang van het te ontwikkelen programma havengebonden bedrijven in de **Eemhaven – Waalhaven West** staat voor de periode tot 2015 vast. Voor de periode na 2015 liggen er mogelijkheden om de overslag te intensiveren tot 2,25 à 3,5 miljoen TEU per jaar. Dit is minimaal een verdubbeling van de huidige hoeveelheid overslag. Mogelijk kan er overslag van stukgoed plaatsvinden en kan zich meer bedrijvigheid in dit deelgebied vestigen. Bepaald moet nog worden waar de op- en overslag van gevaarlijke stoffen gelokaliseerd moet worden. Een en ander is afhankelijk van de intensivering van de short sea-containeroverslag, de locatie van het fruitcluster en een nieuwe ontsluiting van het gebied.

De ontwikkeling van de **RDM** vindt plaats voor 2015. Het programma hiervoor ligt vast. Hier komt de RDM Campus, gecombineerd met logistieke activiteiten en maritieme industrie. Op Heijplaat wordt woonwijk De Heij herontwikkeld. Het betreft de sloop en herbouw van 200 woningen. Daarnaast zal het dorp worden uitgebreid met een voorzieningencluster.

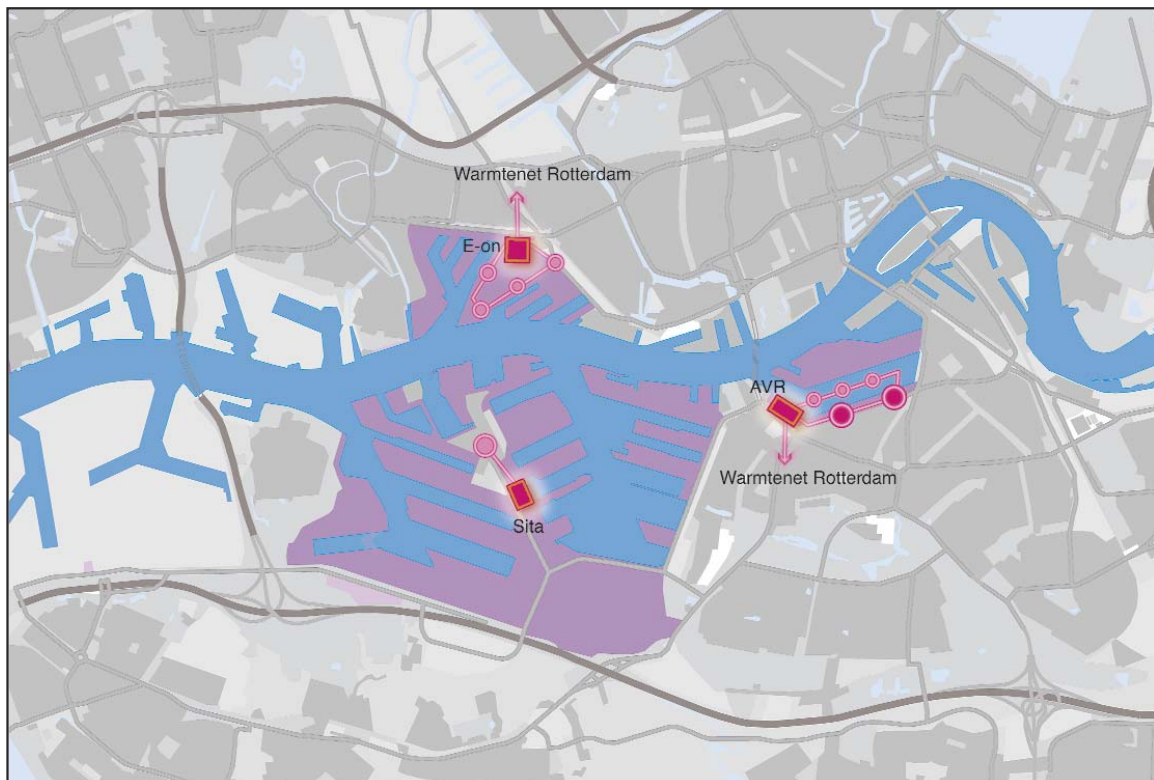
Thema 1 Programma:
bandbreedtes
en fasering



2. Klimaat: mitigatie en adaptatie

De Structuurvisie Stadshavens moet de randvoorwaarden leveren om tot CO₂-reductie te komen (**mitigatie**). Concreet betekent dit dat de structuurvisie een set indicatoren moet bevatten waaraan ontwikkelingen binnen Stadshavens worden getoetst. Ook moet de structuurvisie duidelijkheid verschaffen over de faciliteiten die de gebiedsverantwoordelijken (gemeente en Havenbedrijf) bieden om te kunnen komen tot duurzame gebiedsontwikkeling, bijvoorbeeld op het vlak van leidingnetwerken voor de uitwisseling van energie. Op het gebied van energievoorziening zijn voorsnog verschillende alternatieven denkbaar. Een relatief traditioneel scenario gaat uit van aansluiting van de intensief te bebouwen delen van het gebied op de stadsverwarming en het toepassen van manieren waarop zo efficiënt mogelijk met energie uit fossiele bronnen wordt omgegaan. Dit kan bijvoorbeeld met vernieuwende energieconcepten als de energiecascade, waarbij de industrie warmte levert aan nieuwe en bestaande woningbouw. En meer vergaand alternatief bevat maatregelen die gericht

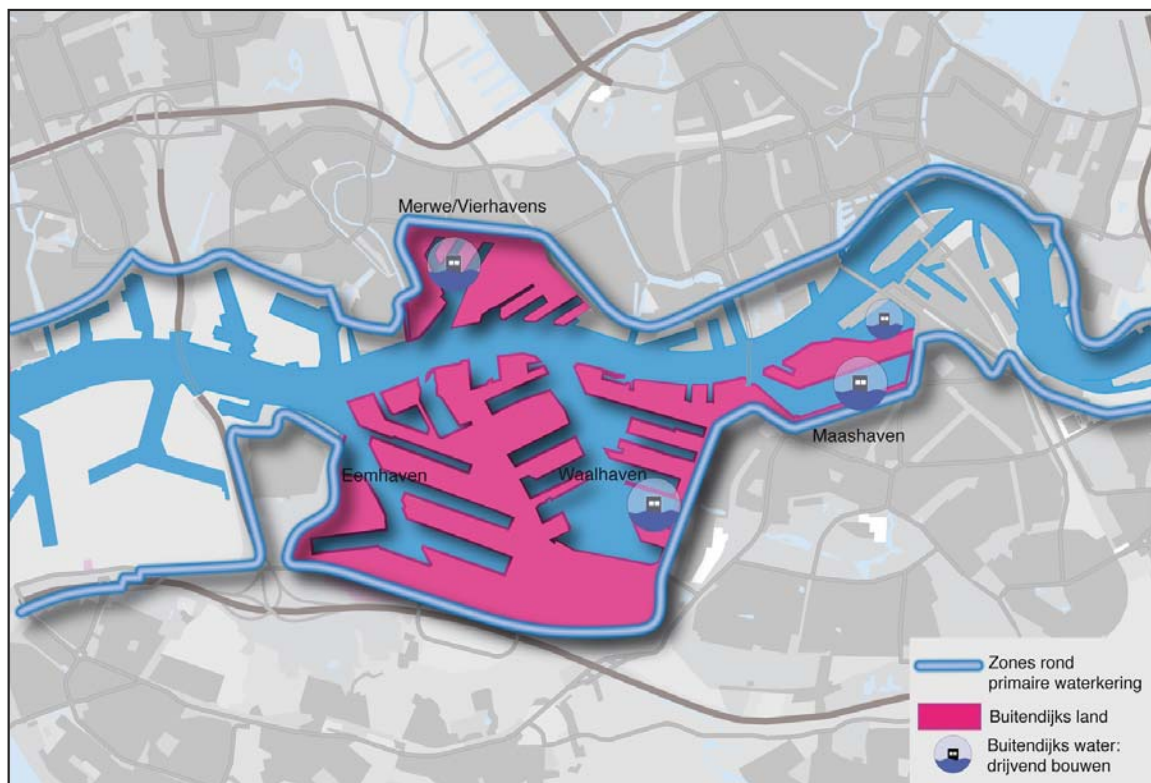
*Thema 2a Klimaat (mitigatie):
kansen voor
warmtecascladering*



zijn op het beperken van de vraag naar energie en het gebruikmaken van duurzame energieopwekking.

De structuurvisie moet ook randvoorwaarden scheppen voor het klimaatbestendig inrichten van Stadshavens (**adaptatie**). Het hele Stadshavensgebied ligt buitendijks. Het moet daarom voorbereid zijn op hogere rivierwaterstanden die zich als gevolg van klimaatverandering kunnen voordoen. Buitendijks bouwen is zeker niet per definitie gevaarlijker dan een binnendijkse ontwikkeling: het maaiveld van het buitendijkse gebied ligt immers vele meters hoger dan dat van binnendijkse gebieden. Bovendien leidt hoog water niet tot een plotse heftige overstroming, zoals bij een dijkdoorbraak, maar tot het geleidelijk en tijdelijk onderlopen van het gebied. In de huidige praktijk geeft Rijkswaterstaat een advieshoogte af voor de hoogte van het maaiveld in buitendijks gebied. Rijkswaterstaat adviseert om de vloerpeilen hoger dan het maaiveld aan te leggen. Het hele Stadshavensgebied wordt begrensd door primaire waterkeringen. Voor deze keringen gelden wettelijk vastgestelde normen. De manier waarop in

*Thema 2b Klimaat (adaptatie):
randvoorwaarden
aan buitendijkse
ontwikkelingen*



de toekomst met de waterkeringen wordt omgegaan heeft in ieder geval effect op de mogelijkheden van ruimtegebruik en beleving. Een variabele in dit verband is de aard en ligging van de vrijwaringszones rond de primaire waterkeringen.

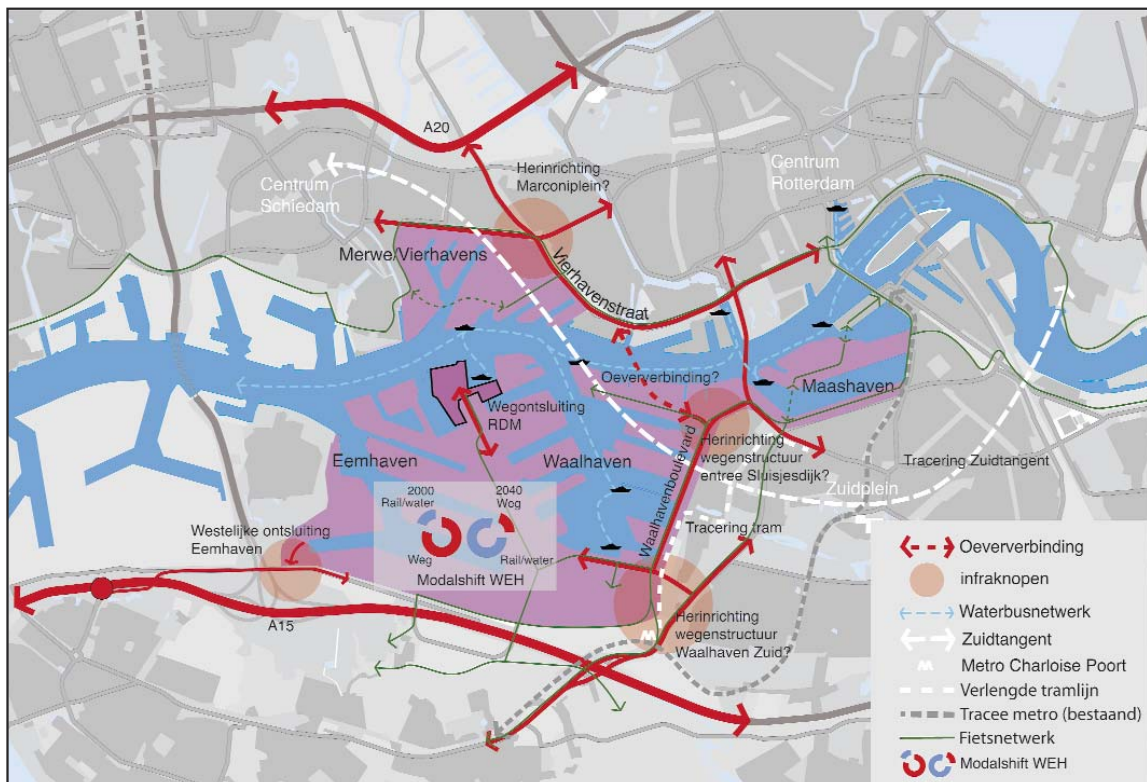
3. Infrastructuur: personen- en goederenmobiliteit

Over enkele onderdelen van de toekomstige infrastructuur in en rond het Stadshavensgebied bestaat inmiddels duidelijkheid. Het betreft:

- de verbreding van de Waalhaven Oostzijde naar 2x2 rijstroken;
- een hoogfrequente verbinding van de waterbus naar het RDM-terrein;
- de westelijke ontsluiting van de Eemhaven;
- de verbetering van het RAILSERVICECENTRUM aan de zuidzijde van de Waalhaven.

De Structuurvisie Stadshavens zal ingaan op een aantal andere cruciale infrastructurele voorzieningen in en om het Stadshavensgebied.

*Thema 3 Infrastructuur:
opgaves personen-
en goederenvervoer*



Bij de **weginfrastructuur** speelt de eventuele aanwezigheid, de ligging en het tijdstip van realisering van een nieuwe oeververbinding een grote rol. Dat geldt ook voor de aansluiting van de Waalhavenboulevard op de A15 en het Maastunneltracé. Bij de Eemhaven is het interne ontsluitingssysteem nog onderwerp van studie. De centrale vraag is hier hoe een modal shift is te bereiken in het goederenvervoer, waarbij binnenvaart en spoor een groter deel van het transport voor hun rekening nemen. Daarnaast zijn er nog verschillende mogelijkheden voor de wegontsluiting van het RDM-terrein. Op het gebied van openbaar vervoer staan vragen centraal als de eventuele realisatie van de Zuidtangent (nieuwe metroverbinding van Kralingse Zoom via Stadionpark en Zuidplein naar Stadshavens en Schiedam), een nieuwe metrohalte Charloisse Poort op de Erasmuslijn, het wel of niet verlengen van tramlijn 2 en de aanleg van nieuwe haltes voor de waterbus. Een niet-geografisch gebonden variabele is mobiliteitsmanagement, die van invloed is op de verdeling van het vervoer over de verschillende modaliteiten.

4. Milieu: combineren van programma's binnen milieuraandvoorwaarden

Bij het combineren van programma's kunnen zich dilemma's voordoen vanwege milieuraandvoorwaarden. De geluidsproductie van een intensievere industrie in de Waalhaven-Eemhaven kan bijvoorbeeld op gespannen voet staan met woningbouw in de Merwehaven-Vierhavens. Naar het zich nu laat aanzien, krijgen duizenden nieuwbouwwoningen te maken met industrielawaai luider dan 55 dB(A).

Deze situatie geeft aanleiding gebruik te maken van de Interimwet Stad & Milieu. Deze wet is ontwikkeld om bouwen mogelijk te maken op plekken in de stad waar dat wel gewenst is, maar vanwege de milieunormen niet zonder meer mogelijk is. De Stad & Milieu-benadering werkt met drie stappen:

1. het integreren van milieubelangen in een zo vroeg mogelijk stadium van de ruimtelijke planvorming en het zoveel mogelijk treffen van brongerichte maatregelen;
2. het optimaal benutten van de ruimte binnen bestaande regelgeving;

3. het afwijken van bestaande wettelijke milieunormen voor bodem, geluid, lucht, stank en ammoniak.

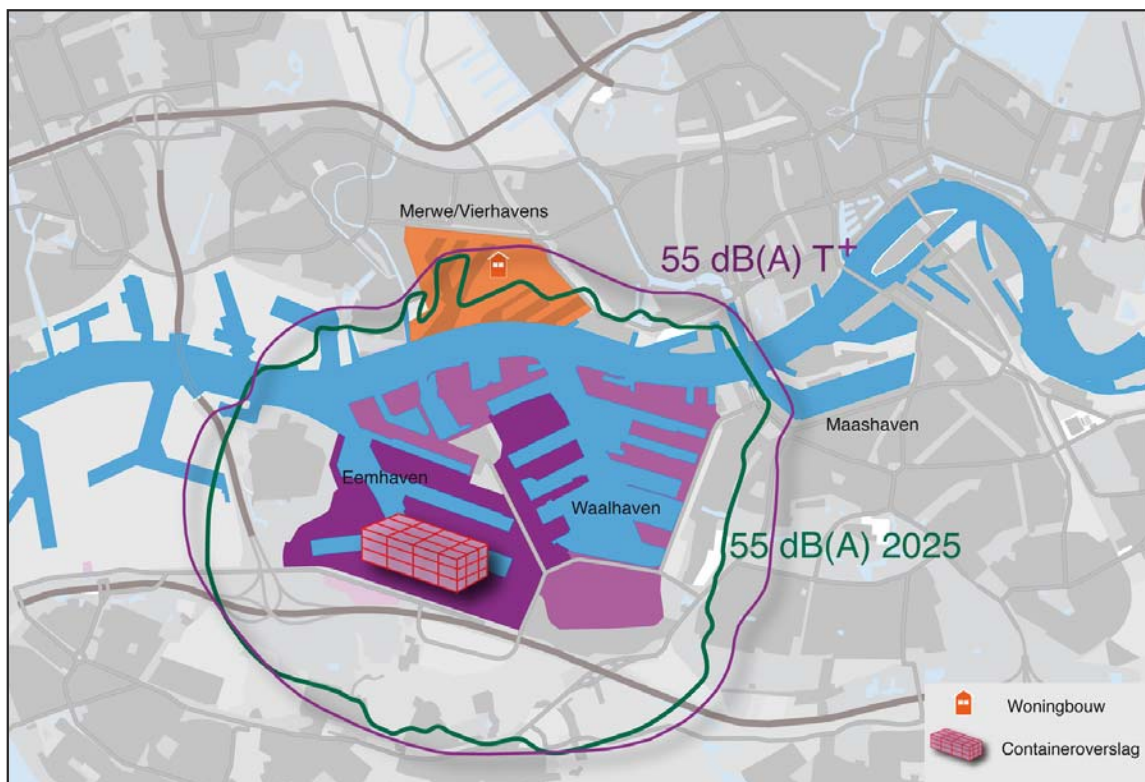
In de praktijk van Stadshavens zou het vooral om geluid gaan. In het uiterste geval mag onder voorwaarden worden afgeweken van de geluidsnormen. Compenserende maatregelen zijn dan noodzakelijk: zodanig dat ze per saldo een betere leefomgevingskwaliteit opleveren. Voor zo ver mogelijk zal in het kader van de structuurvisie en de plan-MER al voorwerk worden verricht om de Stad & Milieu-benadering in latere bestemmingsplanprocedures vlot te kunnen toepassen.

De resultaten van de evaluatie en toekomstverkenning van de T+ Bestuursovereenkomst Waalhaven-Eemhaven ondersteunen deze aanpak. Dit proces is een samenwerking tussen de gemeenten Rotterdam, Schiedam en Albrandswaard, de provincie Zuid-Holland, het Havenbedrijf Rotterdam en Deltalinqs als koepelorganisatie voor het bedrijfsleven. Zij hebben zich verbonden aan drie doelstellingen:

1. de ontwikkeling van de Waalhaven-Eemhaven als volwaardig havengebied: deze krijgt vorm conform het programma zoals dat is

Thema 4 Milieu: zoeken naar mogelijkheden om programma's te combineren

Voor de toekomstige ontwikkeling van het Stadshavengebied is de geluidbelasting met industrielaai van grote betekenis. Bijgaande 55 dB(A) contouren (de toekomstverwachting 2025 c.q. de in 1993 vastgestelde T+ contour) spelen een belangrijke rol in deze zoektocht.



- ingebracht in het concept-gebiedsplan Waalhaven-Eemhaven van januari 2009;
2. het mogelijk maken van woningbouw rondom de Waalhaven-Eemhaven (in Rotterdam, Schiedam en Albrandswaard);
 3. een optimale milieu- en leefomgevingskwaliteit in dit gebied.

De toekomstverkenning heeft een zogenoemde 2025-contour opgeleverd (gelegen binnen de vigerende T+-contour). De betrokken partijen werken aan een bestuursovereenkomst die moet leiden tot uitgangspunten voor zowel de vergunningverlening aan bedrijven als voor de toetsing van woningbouwplannen en deze in een volgende fase te onderzoeken op juridische houdbaarheid. Ook is er bestuurlijk draagvlak voor een integrale aanpak in een proces vergelijkbaar met de Stad & Milieubenadering en passend in de duurzaamheidsstrategie Stadshavens. In het lopende project wordt verder onderzoek gedaan naar:

- de juridische mogelijkheden van het instrument 'geluidruimteverdeelpunten' als toetsingskader voor vergunningverlening en voor ruimtelijke plannen,
- de ontwikkeling van de 24-uurseconomie,
- mogelijke te treffen mitigerende, compenserende en organisatorische maatregelen in geval van woningbouw in de Merwehaven-Vierhavens en op andere locaties rond de Waalhaven-Eemhaven. Dit is bedoeld als handreiking.

5. Ruimtelijke hoofdstructuur: ruimtelijke en cultuurhistorische continuïteit

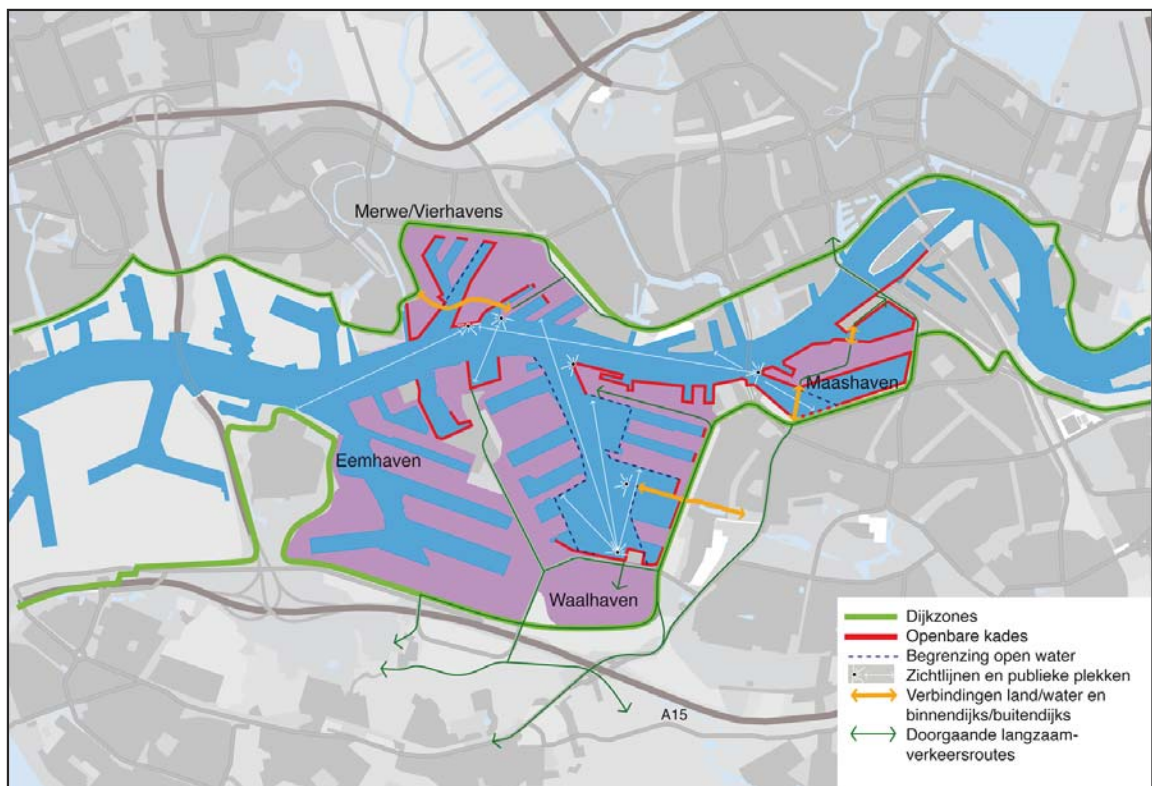
In de ruimtelijke hoofdstructuur van het Stadshavensgebied zijn het onderscheid binnen- en buitendijks en het onderscheid land en water bepalend. De vele havenpielen en de kilometerslange dijken geven structuur aan het gebied, maar vormen tegelijkertijd ook barrières voor de toegankelijkheid en beperken de mogelijkheid om het water te beleven. Omdat het gebied vanaf het begin van de havenontwikkeling een sterke oriëntatie heeft gehad op het water en op de achterlandverbindingen over land, zijn de verbindingen met het stedelijk gebied beperkt en vaak niet aantrekkelijk voor fietsers en wandelaars.

Op lokaal niveau vinden momenteel al structurele verbeteringen plaats, zoals aan de Dokhavenkade op het RDM-terrein en bij Docworks aan de Waalhaven. Rondom de Rijn- en de Maashaven krijgen de kades over grotere lengtes verblijfskwaliteit en wordt de entree vanuit het omliggende stedelijke gebied steeds beter. Voor het hele gebied moeten nog keuzes gemaakt worden over te realiseren routes voor langzaam verkeer, het garanderen van zichtlijnen en het beschermen van specifieke ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteiten.

Concreet dient de structuurvisie uitspraken te doen over onder meer de wenselijkheid van de volgende cruciale ruimtelijk-structurende elementen in het Stadshavensgebied:

- Doorgaande langzaamverkeerroutes langs de rivier. Het betreft de keuze voor het opnemen van een nieuwe buitendijkse fietsroute door het Merwehavengebied met bruggen over de Keilehaven en de monding van de Merwehaven. Deze route maakt het mogelijk

Thema 5 Ruimtelijke hoofdstructuur: ingrediënten hoofdstructuur openbare ruimte



als fietser de rivier te blijven volgen in het verlengde van de route Maasboulevard – Westzeedijk.

- Doorgaande langzaamverkeerroutes die het binnendijkse en het buitendijkse gebied met elkaar verbinden. Het betreft onder andere het opnemen van een route vanuit het Zuiderpark naar de Waalhaven (pier 3) en de route vanuit de Waalhaven via het Groene Kruisplein naar het toekomstige landschapspark Buytenland.
- Het respecteren van bijzondere cultuurhistorische waarden zoals het ensemble rond de Dokhaven, de contour van de Waalhaven en het industriële ensemble aan de zuidzijde van de Maashaven.

6. Bovenplanse verevening

Wil er in de toekomst sprake kunnen zijn van financiële verevening over de grenzen van bestemmingsplannen heen, dan verdient het aanbeveling dat daarover al in de structuurvisie een uitspraak te doen. De grondexploitatiewet maakt onderscheid in twee soorten verevening en stelt per type verevening verschillende eisen aan een structuurvisie:

- Wil er in de toekomst sprake kunnen zijn van bovenplanse verevening op het gebied van *ruimtelijke ontwikkelingen*, dan moet daarover in een structuurvisie een uitspraak worden gedaan. Bij dergelijke ruimtelijke ontwikkelingen gaat het om ontwikkelingen die buiten het plangebied van een project worden gerealiseerd, maar waar het project wel van profiteert. De wet definieert niet duidelijk wat onder 'ruimtelijke ontwikkelingen' verstaan kan worden, maar er kan worden gedacht aan een bijdrage aan maatschappelijk belangrijke functies in een ander gebied, zoals natuur, recreatie of waterberging. De structuurvisie moet aangeven waarom het gebied waar de ontwikkelaar wil ontwikkelen, van zo'n ruimtelijke ontwikkeling profiteert. Over dit type verevening kunnen alleen anterieure overeenkomsten worden gesloten, dat wil zeggen voorafgaand aan vaststelling van een bestemmingsplan. In het exploitatieplan is dit niet meer af te dwingen.
- Wil er in de toekomst sprake kunnen zijn van bovenplanse verevening op het gebied van *bovenwijkse voorzieningen*, dan hoeft dat in een structuurvisie niet beschreven te zijn. Bij bovenwijkse voorzieningen gaat het om nog te realiseren ingrepen die in of buiten

het gebied zelf liggen, maar waar andere gebieden ook van profiteren. Het gaat hierbij vooral om boven- en ondergrondse infrastructuur. Wil je tot bovenplanse verevening overgaan, dan moet er inhoudelijke argumentatie zijn over de mate waarin de ontwikkeling profijt heeft van de voorziening (proportionaliteit). Het is aan te bevelen dat de structuurvisie de basis legt voor deze inhoudelijke argumentatie. Ook de plan-MER speelt hierin een rol, bijvoorbeeld doordat de plan-MER aantoont welk aandeel van het verkeer op een bepaalde weg uit het betreffende gebied afkomstig is.

2.5 Typen uitspraken

De structuurvisie kan mede op basis van de uitkomsten van het plan-MER op deze thema's verschillende type uitspraken gaan doen:

- *concrete keuzes*, bijvoorbeeld voor een bepaald ruimtelijk structurerend element (denk aan openbare kades of een nieuwe langzaamverkeersroute over bekkens) of een minimaal uitgiftepeil voor stedelijke functies,
- *opties*, bijvoorbeeld in de vorm van reserveringen voor infrastructuurtracés of het aanwijzen van twee mogelijk nieuwe locaties voor het fruitcluster,
- *procesafspraken*, bijvoorbeeld ten aanzien van het combineren van programma's (wat te doen als blijkt dat een bepaalde mate van containeroverslag niet te combineren blijkt met woningbouw op de andere oever?)
- *agenderen*, bijvoorbeeld voor bepaalde thema's waar nog verdieping op nodig is om tot concretere uitspraken te komen. Dat kan bijvoorbeeld gaan om de uitwerking van een energiecascade van industrie naar woningbouw.

3. Reikwijdte en detailniveau plan-MER

De Structuurvisie Stadshavens zal kaderstellende uitspraken doen over het bouwprogramma, de infrastructuur, de waterhuishouding en andere ingrepen die grote effecten kunnen hebben op de milieukwaliteit. Daarom wordt tegelijkertijd een milieueffectrapport opgesteld: een zogeheten plan-MER. Dit rapport biedt zicht op de milieutechnische haalbaarheid van de voorgenomen ontwikkelingen. Concreet betekent dit, dat het plan-MER oplossingsrichtingen moet bevatten voor milieukwesties en dat die in een structuurvisie terugkomen in de vorm van randvoorwaarden voor de ontwikkeling van verschillende programma's. Dit sluit aan op de milieustrategie Stadshavens zoals in 2008 opgesteld.

Het plan-MER biedt bestuurders en plannenmakers houvast bij de te maken afwegingen. Het is ook een goede basis voor vervolgbesluiten, zeker als daar een eigen milieu-effectrapport voor moet worden opgesteld. Voor sommige ingrepen is dat wettelijk verplicht, ook als er al een plan-MER gekoppeld aan een structuurvisie ligt. Eventuele plan- en projectm.e.r.-plicht ten behoeve van bestemmingsplannen en/of vergunningen kan daarmee niet worden vermeden, aangezien de m.e.r.-regelgeving uitgaat van meerdere opeenvolgende plannen en besluiten die onder de m.e.r.-plicht vallen. De milieubeoordeling zal steeds concreter worden, waarbij passende informatie ten behoeve van het betreffende plan of besluit wordt verzameld.

Het uitgangspunt is wel dat bij milieu-effectrapporten op bestemmingsplanniveau gedeeltelijk kan worden verwezen naar het plan-MER bij de structuurvisie, mits in het betreffende plan geen nieuwe keuzes worden gemaakt en geen wezenlijk nieuwe aspecten worden toegevoegd. Daarmee krijgen latere milieu-effectrapporten meer het karakter van een controle, of eerder gepresenteerde informatie nog actueel is en of eerdere aannames kloppen op basis van meer gedetailleerde informatie.

Dit hoofdstuk gaat over de reikwijdte en het detailniveau die in het plan-MER worden beoogd.

3.1 People, planet, profit

De vijf ontwikkelingsrichtingen uit paragraaf 2.3 dragen de duurzaamheidsstrategie voor Stadshavens, naast de procesafspraken die daarover zijn gemaakt. Ze dragen in verschillende mate bij aan de drie pijlers van duurzaamheid: people, planet en profit.

Bij 'Planet' gaat het om de winst voor het milieu en de verkenning van de mogelijkheden om het milieu zo min mogelijk te belasten. De 'People'-pijler betreft verbetering van de leefomgevingskwaliteit in brede zin dankzij de combinatie tussen wonen en werken, tussen stad- en havenactiviteiten en de uitstraling hiervan op de aangrenzende wijken. Het gaat ook om het proces van de totstandkoming van de structuurvisie in samenwerking met betrokkenen en het verkrijgen van draagvlak. 'Profit' heeft betrekking op het versterken van de economische structuur van de mainport (haveneconomie) en de toevoeging van een stedelijke economie (woningbouw en andere stedelijke functies). De opgave is dat de economische activiteiten worden verbreed (diversificatie) en dat het vestigingsklimaat voor bedrijven verbetert. Tot het Profit-domein behoort ook verkeer en vervoer, gericht op bereikbaarheid.

Een beoordelingskader, waarvoor in tabel 3.1 een aanzet is gegeven, legt de ontwikkelingsrichtingen uiteen in thema's indicatoren en criteria. Dit beoordelingskader is zodanig samengesteld, dat hiermee afspraken gedaan kunnen worden over de doelstellingen die voor de Stadshavens zijn geformuleerd: een duurzame versterking van de economische structuur en het creëren van een attractief woon- en vestigingsklimaat. In de kolommen Planet, People en Profit is aangegeven waar het zwaartepunt ligt voor de verschillende criteria.

Het plan-MER richt zich binnen dit beoordelingskader vooral op de 'planet'-aspecten. Het geeft een inschatting van de effecten op klassieke milieuthema's zoals lucht, geluid en water, maar ook van de bijdrage van het plan aan een klimaatbestendige en zoveel mogelijk klimaatneutrale ontwikkeling. De integrale afweging van alle aspecten gebeurt in de structuurvisie.

Tabel 3.1 Aanzet tot het beoordelingskader

strategie	Thema	Indicator	Criterium	Planet	People	Profit
Re-inventing deltatechnology	Adaptatie	Veiligheid	Kans op overstroming gebied en achterland	●	●	●
		Stedelijk waterbeheer	Schoon oppervlaktewater Voldoende ontwatering en afwatering	●		
	Mitigatie	Energiegebruik gebouwde omgeving	CO2 -emissie	●		
Volume en value	Duurzame overslag	Aantal TEU's	Omvang Werkgelegenheid		●	●
		Milieubelasting: • Geluid • Externe veiligheid	Geluid: • omvang geluidbelast gebied • aantal woningen met hogerewaarden Externe veiligheid: • omvang van de plaatsgebonden risico-zones • norm voor plaatsgebonden groepsrisico	●		
	Hoogwaardige bedrijvigheid	Programma	omvang werkgelegenheid		●	●
	Intensief ruimtegebruik	Intensiteit	Floorspace index	●		●
		Flexibiliteit	Reserveringen			●
	Bodem	Bodemverontreiniging	Aanwezigheid en aard	●		●
Floating communities	Drijvende bebouwing (wonen en werken)	Omvang	% water dat benut wordt % drijvend van totale programma		●	●
	Ontwikkeling waterfront	Omvang	Lengte bebouwd oppervl. grenzend aan het water		●	●

strategie	Thema	Indicator	Criterium	Planet	People	Profit	
Sustainable mobility	Efficiënt vervoer: bereikbaarheid, modal split	Bereikbaarheid wegverkeer	I/C verhouding, 'dikte' vervoersstroom			•	
		Bereikbaarheid openbaar vervoer	Reistijd vanaf openbaar vervoer-knooppunten		•		
		Bereikbaarheid langzaam verkeer	Verbindingen en barrières in het gebied en directe omgeving		•		
		Multimodale overstap-punten	Aantal, ligging		•	•	
		Bereikbaarheid Scheepvaart	intensiteit/capaciteit aanlegmogelijkheden			•	
	Schoon vervoer	Milieubelasting geluid:	<ul style="list-style-type: none"> • Industrie • Wegverkeer 	omvang geluidbelast gebied	•		
		<ul style="list-style-type: none"> • Spoor • Scheepvaart 		laagfrequent geluid	•		
		Milieubelasting lucht:	<ul style="list-style-type: none"> • NO2 • PM10 	Grenswaarden	•		
		Milieubelasting Externe veiligheid:		<ul style="list-style-type: none"> • Scheepvaart • Weg • Spoor 	Externe veiligheid: <ul style="list-style-type: none"> • omvang van de plaatsgebonden risico-zones • norm voor plaatsgebonden risico groepsrisico alles tezamen 	•	
		Energiegebruik verkeer	CO2-emissie	•			
	Crossing borders	Landschap en cultuurhistorie	Ruimtelijke hoofd-structuur, maat, schaal	Behoud,verlies		•	

strategie	Thema	Indicator	Criterium	Planet	People	Profit
Crossing borders (vervolg)	Levendigheid, Aantrekkingskracht (gebieds-overschrijdend)	Programmatische mix	Mate van diversiteit		●	●
	Bereikbaarheid langzaam verkeer	Structuur openbare ruimte	Verbindingen en barrières in het gebied en directe omgeving		●	
	Groenstructuur	Biodiversiteit	omvang groen gebied, lengte groen-water, verbindingen met groengebieden in de stad	●	●	

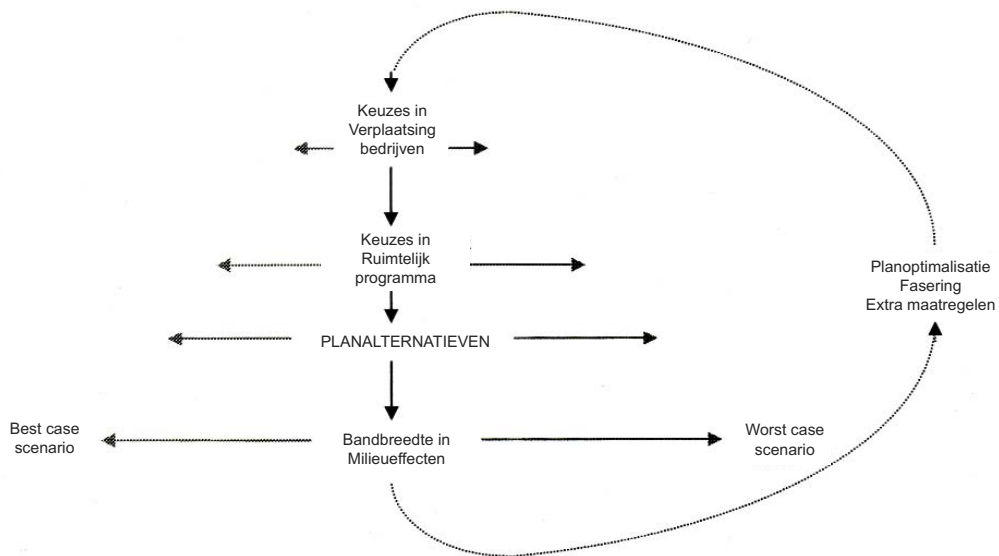
3.2 Aanpak

Het onderzoek voor de plan-MER vindt parallel plaats aan de voorbereiding van de ontwerp-structuurvisie. Zo draagt het plan-MER optimaal bij aan de keuzes in de structuurvisie. Het betekent ook dat er, op het moment van het milieuonderzoek, nog geen concreet te beoordelen plan ligt. Daarom werkt het plan-MER met twee scenario's, die binnen het onderzoek zelf worden opgesteld: het best-casescenario en het worst-casescenario. Het best-casescenario omvat een set ruimtelijke keuzes en een invulling van de technologische ontwikkeling op grond waarvan de bijdrage aan de duurzaamheidsdoelstellingen zo groot mogelijk is en de negatieve milieueffecten zo beperkt mogelijk blijven. Omgekeerd wordt in het worst-casescenario een set keuzes gehanteerd die naar verwachting meer negatieve milieueffecten hebben en tot een beperkte of zelfs negatieve bijdrage aan de duurzaamheidsdoelstellingen leiden. Beide scenario's worden afgezet tegen de 'autonome ontwikkeling', opgevat als de ontwikkeling van het gebied zoals die zonder structuurvisie zou kunnen verlopen. Door deze aanpak wordt duidelijk binnen welke bandbreedte de milieueffecten zich zullen bevinden.

In schema 3.1 is deze werkwijze schematisch aangeduid. In het schema is aangegeven over welke onderwerpen aannames worden gedaan: het verplaatsen van bedrijven, de invulling van het ruimtelijk

programma en de vertaling daarvan in een plan. De keuzemarges zijn bij elk van deze onderwerpen groter, dus de potentiële milieueffecten ook. De pijlen geven aan in welke richting de milieueffecten zich bewegen: de groene pijlen bewegen zich naar het best-casescenario, terwijl de rode pijlen zich juist naar het worst-casescenario bewegen. Uiteindelijk kan op basis van het plan-MER bepaald worden of er extra maatregelen mogelijk zijn om de milieueffecten te beperken.

De effectbeschrijving richt zich op drie tijdshorizonten. Het jaar 2025 staat centraal. Vanuit dit perspectief wordt teruggekeken naar 2015 en vooruitgekeken naar 2040. Dit geldt voor zowel de beide scenario's als de autonome ontwikkeling. De milieueffecten buiten het plangebied van Stadshavens maken ook deel uit van het onderzoek. Het totale gebied waarbinnen de milieueffecten optreden, wordt het studiegebied genoemd. Dit studiegebied kan per milieuthema variëren. Het plan-MER zal dit verder toelichten.



Schema 3.1

3.3 Autonome Ontwikkeling

Het plan-MER beschrijft de milieueffecten van de plannen voor Stadshavens door de twee scenario's te vergelijken met milieueffecten van de autonome ontwikkeling. Dit is een situatie waarin alleen projecten doorgaan die nu al in uitvoering zijn, of die zover in voorbereiding zijn dat ze ook zonder integrale structuurvisie Stadshavens zouden worden uitgevoerd. Een voorbeeld van een project in de autonome ontwikkeling is het dakpark.

Concreet betekent dit dat het gebied goeddeels op slot gaat. Omdat bedrijfsactiviteiten niet actief worden verplaatst, is het niet mogelijk om woningen te bouwen in de Merwehaven-Vierhavens en in de Rijnhaven-Maashaven. De focus blijft daardoor liggen op havenactiviteiten. De haven groeit slechts beperkt, door het achterwege blijven van ingrepen als de westelijke ontsluiting van de Eemhaven op de A15. In de autonome ontwikkeling neemt het aantal arbeidsplaatsen dan ook af en de ruimtelijke kwaliteit gaat achteruit.

3.4 Twee scenario's: best-case en worst-case

De invulling van het plan, ook wel de 'voorgenomen activiteit' genoemd, is gericht op duurzame gebiedsontwikkeling. Hiervoor zijn de vijf ontwikkelingsrichtingen geformuleerd, die in hoofdstuk 2 zijn beschreven. Er moeten op verschillende niveaus keuzes gemaakt worden om tot een verdere invulling van het plan te komen. Die keuzes gaan over:

- de invulling van het programma voor wonen, werken en voorzieningen zoals opgenomen in paragraaf 2.4;
- de aard en ligging van de infrastructuur waarmee de interne en externe ontsluiting van Stadshavens plaatsvindt;
- de manier waarop met klimaataspecten wordt omgegaan, waarbij het gaat om:
 - mitigatie van de effecten op het klimaat door de uitstoot van CO₂ gekoppeld aan het energiegebruik zoveel mogelijk te beperken,
 - adaptatie aan hogere waterstanden die in de toekomst als gevolg van klimaatveranderingen kunnen ontstaan;
- de structuur van de openbare ruimte, in het bijzonder water, groen en doorgaande routes voor langzaam verkeer.

Voor ieder onderdeel moeten keuzes worden gemaakt over de omvang van de ontwikkeling, de spreiding over het Stadshavensgebied en de periode van ontwikkeling: voor 2015, tussen 2015 en 2025 of tussen 2025 en 2040.

Sommige keuzes staan al vast, maar zijn nog niet zo ver in de uitvoering dat ze tot de autonome ontwikkeling gerekend mogen worden. Veel van de veertien projecten uit het uitvoeringsprogramma vallen hieronder. Het plan-MER neemt de milieueffecten hiervan mee. Als er binnen deze projecten nog varianten mogelijk zijn, worden deze (afhankelijk van hun milieueffecten) geplaatst in het best- of het worst-casescenario. Zo zal ieder scenario investeringen in duurzame energie bevatten, maar deze gaan in het best-casescenario veel verder dan in het worst-casescenario. In het laatste scenario kan bijvoorbeeld nog wel winst worden geboekt met een efficiënt gebruik van fossiele energiebronnen (via energiecascades).

Andere keuzes moeten in de structuurvisie worden gemaakt. Hierover zal het plan-MER gefundeerde aannames doen, met name over de omvang, de locatie en de termijn van ontwikkeling. Een voorbeeld is het drijvend wonen. Als onderdeel van de strategie Floating Communities, draagt dat bij aan de duurzame ontwikkeling van het gebied. Drijvend wonen maakt daarom deel uit van het best case-scenario. Het plan-MER zal aannames doen over de hoeveelheid drijvende woningen, de locaties en de periode van ontwikkeling (2015-2025). Deze aannames zijn grotendeels gebaseerd op de planontwikkeling tot nu toe, maar in de structuurvisie kan uiteindelijk voor een andere oplossing worden gekozen, bijvoorbeeld omdat het plan-MER daar aanleiding toe geeft.

Een ander voorbeeld is de nieuwe oeververbinding. Als de nieuwe oeververbinding er komt, zal dat waarschijnlijk na 2025 zijn. Het plan-MER onderzoekt daarom de milieueffecten in 2040 in situaties met én zonder een nieuwe oeververbinding. De voorlopige veronderstelling is dat de aanleg een positieve bijdrage aan de milieukwaliteit levert. De oeververbinding komt daarom terecht in het best-casescenario. Mocht het onderzoek voor het plan-MER echter uitwijzen dat de negatieve milieueffecten overheersen, dan kan de oeververbinding tijdens het onderzoek alsnog in het worst-casescenario terecht komen.

Zo komt een reële bandbreedte van mogelijke milieueffecten in beeld. In het plan-MER zal een compleet overzicht van de aannames te vinden zijn, inclusief de onderbouwing van de gemaakte keuzes en hoe ze zijn verwerkt in het best-case- en het worst-casescenario. Tabel 3.2 geeft enkele voorbeelden van de invulling van de alternatieven.

Tabel 3.2 Voorbeelden van elementen in de autonome ontwikkeling (AO) en de twee scenario's

	AO	Voorgenomen activiteit		Milieueffecten te meten in de situatie van:
		Best Case	Worst case	
Extensieve uitbreiding shortsea met factor 1,5		•		2025 en later
Intensieve uitbreiding shortsea met factor 3			•	2025 en later
Drijvend wonen		•		2025 en later
Dakpark	•			2015 en later
Oeververbinding		?	?	2040
Openbaar vervoer over water		•		2015 en later
Maximale energiebesparing en inzet duurzame energie		•		2015 en later
Energiecascades: efficiënt gebruik fossiele bronnen			•	2015 en later

3.5 Milieueffecten en beoordeling

Het plan-MER beschrijft de milieueffecten van beide scenario's van het plan. Exacte berekeningen zijn in deze fase van de planvorming nog niet mogelijk. Er wordt gebruik gemaakt van de driepuntsschaal van positieve, neutrale en negatieve effecten per milieuthema.

De effectbeschrijving zal per thema aangeven welke aannames sturend zijn voor de omvang van de milieueffecten. Per thema zal ook worden nagegaan of maatregelen aan de bron de omvang van negatieve effecten kunnen beperken. Op deze manier geeft het plan-MER inzicht in de bandbreedte van de mogelijke milieueffecten. Het is mogelijk dat er leemten in kennis naar voren komen. Ook deze zullen worden beschreven.

Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande kwalitatieve en semi-kwantitatieve gegevens. Deze kunnen bijvoorbeeld afkomstig zijn uit het MER voor de Tweede Maasvlakte en het ontwerp-tracébesluit A15. Deskundigen zullen een oordeel geven over de uitgangs-

punten waarop deze onderzoeksgegevens zijn gebaseerd en over de resultaten zelf. Aan de hand van deze interpretatie wordt de bruikbaarheid en toepasbaarheid van deze gegevens voor het plan-MER Stadshavens bepaald. Op basis van de resultaten en een aantal algemene vuistregels worden de gegevens vervolgens vertaald naar een effectbeschrijving van de alternatieven. De effectbeschrijving heeft hiermee het karakter van een deskundigenoordeel.

Een belangrijk deel van de effectbeschrijvingen heeft te maken met de programmakeuzes en de aard en omvang van de vervoersstromen die dat genereert. Met behulp van aannames over de verdeling over vervoerssoorten, de 'modal split', wordt er voor elk peiljaar een inschatting gemaakt van de verkeersintensiteiten. Hierbij wordt gerekend met zowel een gunstige als een minder gunstige ontwikkeling. De uitkomsten hiervan staan aan de basis van de effectbeschrijvingen voor de bereikbaarheid, de luchtkwaliteit, het geluid en de externe veiligheid.

In het plan-MER zal bepaald worden welke effecten per milieuthema het meest substantieel zijn. Dat zijn de effecten die onderzocht zullen worden. Hieronder volgt een eerste selectie van thema's uit het beoordelingskader waarvan in paragraaf 3.1 een aanzet is gepresenteerd.

Bereikbaarheid

Binnen het thema bereikbaarheid zijn verschillende aspecten van belang.

- Specifiek voor het wegverkeer wordt ingeschat of er als gevolg van de ontwikkelingen in de Stadshavens congestie ontstaat op de hoofdinfrastructuur. Om hiervan een beeld te krijgen worden de prognosticeerde vervoersstromen geconfronteerd met de capaciteit van de weginfrastructuur.
- Om de bereikbaarheid van de Stadshavens per openbaar vervoer te beoordelen, is het aantal multimodale overstappunten in de nabijheid een geschikte indicator. Ook wordt aandacht besteed aan de reistijden vanaf openbaarvervoersknooppunten.
- Ten aanzien van het langzaam verkeer worden vooral de verbindingen en barrières binnen de verschillende deelgebieden en tus-

- sen de deelgebieden en hun omgeving in kaart gebracht.
- Bij de bereikbaarheid van de havens voor de scheepvaart gaat het om de vraag of de capaciteit van lig- en wachtplaatsen voldoende is in relatie tot de te verwachten intensiteit van de zee- en binnenvaart.

Luchtkwaliteit

Aan de hand van de prognoses van het weg- en scheepvaartverkeer kunnen veranderingen in de emissie van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) ingeschat worden. Hierbij is vooral van belang of de grenswaarden naar verwachting overschreden zullen worden. Bij de effectbeschrijving wordt bezien of en in hoeverre eventuele maatregelen aan de bron tot lagere emissies kunnen leiden.

Geluid

De geluidsbelasting van de industrie, het wegverkeer en het treinverkeer leidt tot diverse geluidscontouren, die gevolgen hebben voor de vormen van ruimtegebruik die zijn toegestaan. De scheepvaart veroorzaakt een laagfrequent geluid. Het plan-MER zal een inschatting bevatten in hoeverre geluidscontouren zullen verschuiven. Ook wordt bezien in hoeverre woningen daardoor binnen andere geluidscontouren terecht komen, en zo met hogere grenswaarden te maken krijgen. Hierbij wordt aangesloten bij de resultaten van de Toekomstverkenning T+ voor de Waalhaven-Eemhaven. Dankzij technologische ontwikkelingen aan de bron kan het geluidsniveau van verkeer en industrie in de toekomst afnemen. De mogelijke opkomst van een 24-uurseconomie kan het geluidsniveau daarentegen verhogen. De invloed van dergelijke factoren is op dit moment nog niet goed in te schatten. Daarom zal de toekomstige geluidsbelasting in het plan-MER in een bandbreedte worden weergegeven.

Externe veiligheid

Onder 'externe veiligheid' vallen de risico's van een activiteit voor de omgeving, dus voor mensen die in de buurt aanwezig zijn, maar verder niets met de activiteit te maken hebben. Dit speelt bij de industrie en bij het vervoer, met name van gevaarlijke stoffen. Er zullen aannames worden gedaan die het plaatsgebonden risico bepalen. Dit is het risico dat een omwonende komt te overlijden door een ongeluk.

De basisnorm hiervoor is maximaal één op de miljoen (oftewel 1:10-6). Uit de aannames volgt een inschatting van waar de 10-6-contouren zullen liggen. Ook hierbij zal rekening worden gehouden met technologische ontwikkelingen die de omvang van de contouren kunnen beïnvloeden. Specifiek voor de scheepvaart worden bebouwingsvrije zones langs de rivier gezien. Het 'groepsrisico' legt de relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Het plan-MER biedt voor alle ontwikkelingen tezamen een inschatting of de oriëntatiewaarde, een algemeen geldend ijkpunt voor het groepsrisico, zal worden overschreden. Ten slotte komen de kansen en consequenties van een integrale veiligheidscontour voor het Waal- en Eemhavengebied aan de orde.

Energie

Bij energie gaat het vooral om het energieverbruik van de aanwezige en geplande industrie en woningbouw en van het verkeer. Het meest duurzaam is het om maatregelen te nemen volgens de Trias Energetica: eerst de energievraag reduceren, daarna de resterende energievraag invullen met duurzame energie en pas in laatste instantie fossiele energie toepassen, maar dan wel zo efficiënt mogelijk. In het plan-MER zullen verschillende aannames worden gedaan over de warmte/koudevraag en de gebruikte energiesystemen, maar ook over de mogelijkheden tot het realiseren van energiecascades. Op basis van kentallen wordt gezien in welke richting de CO₂-emissie zich zal bewegen. De verwachting is dat een reductie van de CO₂-emissie haalbaar is. Deze reductie zal worden beoordeeld in het licht van de ambitie die de gemeente Rotterdam hiervoor heeft geformuleerd.

Water

Binnen het thema water gaat het vooral om waterveiligheid en de wijze waarop de structuurvisie anticipeert op de hogere waterstanden die zullen optreden als gevolg van de klimaatsverandering. Daarnaast gaat het plan-MER in op de effecten op de chemische en ecologische waterkwaliteit. Tot slot komen de verschillende aspecten van het stedelijk waterbeheer aan de orde.

Ruimtegebruik

Binnen de ontwikkelingsstrategie 'Volume & Value' wordt gewerkt aan een intensiever ruimtegebruik. Het plan-MER zet deze ambitie om in een schatting van de Floor Space Index (FSI). Ook wordt bezien in hoeverre de flexibiliteit die in het plan is opgenomen, de FSI kan beïnvloeden.

Bodem

Het plan-MER zal op hoofdlijnen aandacht besteden aan de bodemkwaliteit in het gebied. Daaruit volgen conclusies over de vraag in hoeverre deze de uitvoering van bepaalde planonderdelen kan belemmeren.

Landschap en cultuurhistorie

De strategie Crossing Borders is gericht op het realiseren van een aantrekkelijk, levendig gebied met een duidelijke ruimtelijke hoofdstructuur. Het plan-MER zal op hoofdlijnen analyseren welke wijzigingen er in de ruimtelijke hoofdstructuur zijn voorzien en welke barrières daarmee worden geslecht, zowel binnen de Stadshavens als tussen het gebied en zijn omgeving.

Natuur

Het plan-MER besteedt aandacht aan de mogelijke invloed van het plan op beschermde soorten en gebieden en op de biodiversiteit. Een maat voor de biodiversiteit is de totale oppervlakte aan groen in de Stadshavens. Daarnaast gaat het plan-MER in op de verbindingen met groengebieden buiten de Stadshavens en de lengte van de groengebieden die in de langsrichting van de rivier liggen.

Gezondheid

Met de aandacht voor de effecten op de bereikbaarheid van het gebied, de luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid wordt deels invulling gegeven aan de effecten van het plan op de volksgezondheid.

4. Planproces en procedures

4.1 Participatie publieke en private partijen

De kansen en mogelijkheden voor de toekomst van de Rotterdamse Stadshavens zijn in de achterliggende jaren verkend. Dat is gebeurd in gesprekken met gebruikers en belanghebbenden; in talloze studies naar de toekomstmogelijkheden van het gebied; door prijsvragen, festivals, manifestaties en evenementen te organiseren; door enthousiaste investeerders de kans te geven hun droom waar te maken, enzovoort. Steeds zijn het zowel publieke als private partijen geweest die elkaar attenderen en bevragen op de toekomstmogelijkheden van het gebied.

Al in de vorige fase, bij het opstellen van het koersdocument *Creating on the edge*, is een aantal betrokken partijen geconsulteerd. Dat zal ook bij het opstellen van de structuurvisie en het plan-MER gebeuren. Het betreft niet alleen de partijen die direct betrokken zijn bij de gebiedsontwikkeling Stadshavens zelf, maar juist ook partijen buiten deze directe kring van belanghebbenden. Het gaat om vertegenwoordigers van de betrokken bestuurlijke niveaus, maatschappelijke organisaties en private partijen. Tot deze laatste behoren institutionele beleggers, de partners in Rotterdam Climate Campus, de in Delta-linqs verenigde havenbedrijven en de woningcorporaties die bezit hebben in Heijplaat en Katendrecht.

Overleg vindt plaats zodra de tussenresultaten beschikbaar zijn en duidelijk moet worden welke keuzes, opties, afspraken en agenda-punten geformuleerd kunnen worden. Er wordt hierbij zoveel mogelijk aangesloten op reguliere communicatietrajecten voor afstemming en consultatie. Zodra de ontwerp-structuurvisie en het plan-MER gepubliceerd worden, is er uiteraard formele inspraak mogelijk.

4.2 Planning en procedures Stadshavens vanaf publicatie startnotitie

In hoofdstuk 1 is een schema opgenomen met de planning van de diverse activiteiten die in het kader van de opstelling van de structuurvisie en het plan-MER aan de orde zijn. In aanvulling daarop volgt hieronder een gedetailleerder overzicht van de mijlpalen gekoppeld aan het structuurvisie- en plan-MERtraject vanaf het moment van publicatie van deze startnotitie:

<i>april '09</i>	kennisgeving van het voornemen tot het opstellen van de Structuurvisie Stadshavens en een plan-MER (Wet milieubeheer art. 7.11c)
<i>april – mei '09</i>	overleg met bestuurlijke instanties en de (secretaris van de) Commissie voor de m.e.r. over de reikwijdte en het detailniveau van het plan-MER (Wm art. 7.11b)
<i>april '09 – sept. '09</i>	opstellen van de structuurvisie en het plan-MER
<i>nov. / dec. '09</i>	besluit B&W: toezending aan de gemeenteraad en vrijgave voor het indienen van zienswijzen
<i>jan. – feb. '10</i>	de ontwerpstructuurvisie en het plan-MER liggen ter inzage; belangstellenden wordt de mogelijkheid geboden zienswijzen in te dienen en de Commissie voor de m.e.r. wordt om advies gevraagd over de inhoud van het plan-MER
<i>feb. – maart '10</i>	rapportage aan het bevoegd gezag naar aanleiding van de ingediende zienswijzen
<i>maart – april '10</i>	afronding bestuurlijke behandeling (raadscommissies)
<i>mei '10</i>	vaststelling door gemeenteraad

Bijlage 1: 14 projecten in het uitvoeringsprogramma 2007-2015

1. Katendrecht

De huidige, succesvolle ontwikkeling van woningen voor middeninkomens op Katendrecht krijgt een vervolg door de bouw van 1700 woningen, variërend van hoogstedelijk wonen bij de entree van het schiereiland, tot luxueuzere woonvormen richting de Nieuwe Maas. De komst van de SS Rotterdam als congrescentrum met leisure en horeca op de kop van Katendrecht is een feit en geeft een impuls aan het imago van het gebied.

2. Rondje Rijnhaven

Het water is het goud van de Rijnhaven. Het waterbekken zelf vormt een podium voor grote Rotterdamse evenementen. Op het water komen daarom publiekstrekkingen zoals een drijvend podium of een jachthaven. Bebouwing aan de rand van Rijnhaven voegt een interessant programma toe in de vorm van retail, wonen en het European China Center. Herinrichting van de kades en de nieuwe Rijnhavenbrug, een langzaamverkeersbrug, tussen de Wilhelminapier en Katendrecht completeren het 'Rondje Rijnhaven'.

3. Voorinvesteringen Maashaven

De voorinvesteringen bestaan uit maatregelen ten behoeve van het terugdringen van geur- en geluidsoverlast en het verfraaien van de aanblik van deze karakteristieke complexen, waaronder de AVR. Dit is nodig om op de langere termijn woningbouw rond en bij voorkeur ook in de Maashaven mogelijk te maken. Op korte termijn moet duidelijk worden of een energiecascade, waarbij de industrie warmte levert aan nieuwe en bestaande woningbouw, mogelijk is. Ook start de verkenning naar de wijze waarop drijvend programma en ligplaatsen voor de binnenvaart te combineren zijn.

4. Entree Sluisjesdijk

In aansluiting op ontwikkelingen van het afgelopen jaar, biedt de Sluisjesdijk ruimte aan havengerelateerde zakelijke dienstverlening, maar ook aan kleinschalige onderzoekscentra en maakindustrie. De openbare ruimte wordt heringericht en met name de entree

van de Sluisjesdijk krijgt een vernieuwde uitstraling in aansluiting op het populaire Charloisse Hoofd. De waterbus voorziet in een snelle verbinding met het centrum.

5. Waalhavenboulevard

De succesvolle ontwikkeling van maritieme dienstverlening krijgt een vervolg, onder andere met de bouw van drijvende kantoren tussen pier 3 en 4. De Waalhavenboulevard zelf wordt verbreed en helemaal opnieuw ingericht en krijgt een verbeterde aansluiting op het Groene Kruisplein bij de A15. Een nieuwe brug voor langzaam verkeer tussen het Zuiderpark en pier 3 over de Waalhavenboulevard zorgt ervoor dat de kades en het water onderdeel worden van openbare ruimte van de stad. Waterbus en watertaxi zorgen voor snelle verbindingen met het centrum.

6. Distripark Waalhaven Zuid

In de periode tot 2015 worden met maatregelen als kavelvergroting, herinrichting van de Waalhaven Zuidzijde en kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte de eerste stappen gezet op weg naar de herontwikkeling van het bedrijventerrein tot modern en ruimte-efficiënt distripark met een hoger rendement per hectare dan het huidige bedrijventerrein.

7. Short sea hub Eemhaven

In de Eemhaven krijgt, ten behoeve van het containervervoer langs de Europese en Noord-Afrikaanse kusten, de eerste fase van de short sea hub zijn beslag. In de periode tot 2015 zal een stevige intensivering met een innovatief terminalconcept en de inzet van alle vervoersmodaliteiten (weg, water, rail) mogelijk worden gemaakt. Een betere verkeersafwikkeling naar de A15 wordt gerealiseerd met een tweede, westelijke aansluiting.

8. RDM Campus

Met de komst van de scholen, de jachtenbouw en nieuw openbaar gebied is de toekomst van RDM-West al grotendeels duidelijk. De scholen starten in 2009 op RDM Campus en RDM Innovation Dock is medio 2009 gereed. De jachtbouwers op RDM West hechten zeer veel belang aan innovatie en zorgen voor een continue

stroom van stageplaatsen, ook als leer-werkplaatsen voor toekomstige werknemers.

9. Maritieme (maak)industrie

Op RDM West zal tussen 2008 en 2014 een van de grootste bouwclusters voor megajachten (van meer dan 50 meter lengte) in West-Europa worden gerealiseerd. De plannen voor RDM-Oost (maritieme maakindustrie, stukgoed en projectlading) zijn nog in ontwikkeling. De herstructurering van dit gedeelte bestaat uit onder andere kadeherstel, sanering, verbouw en sloop van bestaand vastgoed en de bouw van nieuw vastgoed.

10. Dakpark

De herinrichting van de Vierhavensstraat tot Parklane gaat samen op met de realisatie van een groots complex: 8 hectare park op het dak van een nieuw gebouw met retail en bedrijfsruimtes: een grootschalig voorbeeld van dubbel ruimtegebruik. Met dit park wordt de verbinding tussen de Merwehaven-Vierhavens en de achterliggende wijk Bospolder gelegd. De aanwezige, maar niet meer gebruikte sporen worden hiervoor verwijderd.

11. Keilehaven

Een nieuwe route vanaf het dakpark brengt Delfshaven naar de Maas. De kop van de Keilehaven wordt een aantrekkelijke openbare ruimte. De waterbus zorgt voor een snelle verbinding met onder andere Rotterdam-Zuid en het RDM-terrein. Langs de Keilehaven is ruimte voor kleinschalige stedelijke en creatieve economie.

12. Marconi freezone

Dit voormalige emplacement krijgt een tijdelijke bestemming als freezone: havenloodsen en tijdelijke architectuur bieden ruimte aan ateliers, tentoonstellingsruimte, experimentele maakindustrie en horeca. Twee nieuwe routes dwars op de Schiedamseweg ontsluiten deze nieuwe publieke plek vanaf de tramplushaltes en vanuit de achterliggende woonwijken. Deze tijdelijk invulling moet bijdragen aan placemaking, ter voorbereiding op de ontwikkeling van de Merwehavens als woongebied.

13. Climate Campus

De start van de Climate Campus betekent de eerste stap op weg naar een nieuw brandpunt van kennis en innovatie ten behoeve van de transitie van Rotterdam en omstreken naar een toekomstbestendige regio. Uiteindelijk groeit de Climate Campus uit tot een grootschalig complex met kenniscentra, proeflocaties, congresfaciliteiten, horeca en tijdelijke behuizing van kenniswerkers en studenten. Tot 2015 maakt de Climate Campus een vliegende start in een bestaand markant gebouw.

14. Openbaar vervoer over water

De ontwikkelingen tot 2015 vinden bijna zonder uitzondering plaats op het grensvlak van land en water. Waterbus en watertaxi ontsluiten deze locaties en zorgen op meerdere plekken voor de koppeling met openbaar vervoer over land. In combinatie met goede voorzieningen voor langzaam verkeer bij de haltes, wordt de keuze voor transport over water gemakkelijk gemaakt.

Bijlage 2: parallele processen in relatie tot de Structuurvisie Stadshavens

Om in de structuurvisie tot integrale afwegingen te komen, zijn bouwstenen nodig uit een aantal parallele processen. Het proces van de structuurvisie vraagt in het tweede kwartaal van 2009 om deze input. Conclusies uit Stadshavens-overstijgende visie- en planvorming werken door in de structuurvisie voor Stadshavens. Omgekeerd werkt planvorming binnen Stadshavens door in afwegingen op stedelijke en regionale schaal.

Thema 1 programma

Verschuiven programma's: Merwe-Vierhavens, Rijn-Maashaven

Doorwerking in structuurvisie: keuzes / opties herplaatsing programma's

13 businesscases

Oplevering: juni 2009

Doorwerking in structuurvisie: wellicht aanpassingen in programma (omvang, fasering, functie)

Uitvoeringsstrategie Stadsvisie/Werklocaties

Doorwerking in structuurvisie: profilering van en afstemming tussen gebieden binnen Stadshavens en daarbuiten

Havenontwikkeling lange termijn

Doorwerking in structuurvisie: opties op lange termijn voor te intensiveren gebieden na 2025 (Vierhavens, Waalhaven Oost)

Bestemmingsplanherziening havengebied, waaronder Botlek-Vondelingenplaat

Oplevering: diverse tijdstippen

Doorwerking in structuurvisie: afstemming nodig op input voor plan-MER

Thema 2 klimaat

Duurzaamheidsambitie mitigatie (CO2-reductie)

Oplevering: juni 2009
Doorwerking in structuurvisie: ruimtelijke consequenties energiescenario's

Trajecten rond Rotterdam Climate Campus

Doorwerking in structuurvisie: prestatie indicatoren duurzaamheid

Duurzaamheidsambitie adaptatie (klimaatbestendig inrichten)

Oplevering: verschillende producten gedurende meerdere jaren
Doorwerking in structuurvisie: randvoorwaarden aan ontwikkeling met betrekking tot waterveiligheid en wateroverlast

Kader drijvend bouwen

Oplevering: juni 2009
Doorwerking in structuurvisie: selectie van havens geschikt voor drijvend bouwen en bijbehorende randvoorwaarden

Thema 3 infrastructuur

OV op Zuid

Oplevering: bestuurlijke vaststelling eind 1e kwartaal 2009
Doorwerking in structuurvisie: - plan eerste fase uitbreiding tramnet
- reserveringen uitbreiding tramnet
- halteplaatsen OV-over-water
- reserveringen voor zuidtangent

Weg op Zuid

Oplevering: PvA in voorbereiden
Doorwerking in structuurvisie: - reserveringen voor zuidtangent
- herordening wegstructuur op zuid (Waalhavenboulevard en Dorpsstraat)

MIRT

Oplevering: najaarsoverleg: overeenkomst over te starten planstudies

Doorwerking in structuurvisie: o.a. reserveringen (NB: belang van consistentie in te hanteren ruimtelijk programma)

Businesscase OV over water

Oplevering: juni 2009

Doorwerking in structuurvisie: haltes tot 2015, reservering voor haltes periode daarna

Mobiliteitsstudie Waal-Eemhaven

Oplevering: 2e helft 2009

Doorwerking in structuurvisie: keuzes / opties voor met name weginfrastructuur ten zuiden van de Maas

Thema 4 milieu

Vervolg T+

Oplevering: 2e helft 2009

Doorwerking in structuurvisie: afweging belangen industrie – woningbouw, leidend tot keuzes, opties, procesafspraken of agendering

Thema 5 ruimtelijk hoofdstructuur

Cruciale ruimtelijke structurende elementen

Oplevering: juni 2009

Doorwerking in structuurvisie: keuzes in beperkt aantal ruimtelijke ingrepen die (vaak) over de grenzen van businesscases heen gaan (denk aan bruggen over havenbekkens, continuïteit openbaarheid kades, zichtlijnen, bomenstructuur, fietsstructuur, wegprofielen).

Thema 6 bovenplanse verevening

Bovenplanse verevening (belegd bij werkgroep 'investeringsstrategie Stadshavens')

Oplevering: zomer 2009

Doorwerking in structuurvisie: strategie ten aanzien van bovenplanse verevening

