



Merwe-Vierhavens

Notitie Reikwijdte en detailniveau MER behorend bij het Bestemmingsplan

Projectcode

20110221

Datum

5 december 2011

Paraaf datum:

Versie

1.5

Paraaf versie:

Opdrachtgever

Projectbureau Stadshavens, Boudewijn
Marinussen

Paraaf opdrachtgever:

Opsteller

Marja Houwen

Projectleider

Ariënne de Muynck



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Waarom deze notitie Reikwijdte en detailniveau MER?	4
1.2	Leeswijzer	4
2.	Voorgenomen besluit	5
2.1	Achtergrond	5
2.1.1	Het project Stadshavens Rotterdam	5
2.1.2	Historie Merwe-Vierhavens	6
2.1.3	Beoogde ontwikkeling Merwe-Vierhavens	6
2.2	Een nieuw bestemmingsplan voor Merwe-Vierhavens	7
2.3	Gebiedsontwikkelingsplan (GOP)	8
2.4	Geluidruimteverdeelpplan Havens-Noord	8
2.5	Een milieueffectrapport voor het bestemmingsplan Merwe-Vierhavens	10
2.6	Procedure	11
3.	Huidige situatie	14
3.1	Ligging en begrenzing	14
3.2	Vigerende bestemmingen	14
3.3	Gebruik	16
3.4	Infrastructuur	17
3.5	Omgeving van het plangebied	17
4.	Autonome ontwikkeling	19
5.	Voornemen en alternatieven	22
5.1	Het voornemen	22
5.2	Flexibiliteit voor (haven)bedrijvigheid	22
5.3	Vorbereiden transformatie	23
5.3.1	Nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken	23



5.3.2	Randvoorwaarden Structuurvisie Stadshavens in acht nemen	26
5.4	Varianten en alternatief	30
6.	Te onderzoeken milieueffecten	31
6.1	Opgave voor het MER	31
6.1.1	Milieueffecten	31
6.1.2	Duurzaamheid	31
6.2	Opzet MER	32
6.3	Te onderzoeken milieuthema's	34
6.4	Overige milieuthema's	38
6.5	Natuurbeschermingswet en passende beoordeling	38
6.6	Duurzaamheid, gezondheid en leefomgevingskwaliteit	38
	Bijlage 1 Referenties	40
	Bijlage 2 Segmentindeling havenbedrijvigheid	41

1. Inleiding

1.1 Waarom deze notitie Reikwijdte en detailniveau MER?

De gemeente heeft besloten voor het gebied Merwe-Vierhavens in Rotterdam een bestemmingsplan te gaan opstellen. Voorafgaand aan het (raads)besluit tot vaststellen van dat plan, zal een Milieueffectrapport (MER) worden opgesteld. Deze notitie Reikwijdte en detailniveau markeert de start van de milieueffectrapportageprocedure die ten behoeve van het bestemmingsplan Merwe-Vierhavens wordt doorlopen. De notitie geeft inzicht in de beoogde reikwijdte en het detailniveau van het MER.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de achtergrond waartegen het bestemmingsplan wordt opgesteld en het doel van het voorgenomen besluit, een nieuw bestemmingsplan voor Merwe-Vierhavens. Ten behoeve van dit plan wordt een MER opgesteld. In de laatste paragraaf worden de stappen van de bestemmingsplan-m.e.r procedure toegelicht.

Hoofdstuk 3 t/m 5 bevatten een beschrijving van de situaties voor het plangebied Merwe-Vierhavens die in het MER aan de orde dienen te komen: de huidige situatie, de autonome ontwikkeling, het voornemen en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven.

Hoofdstuk 3 beschrijft de huidige situatie. Het huidige gebruik in het plangebied Merwe-Vierhavens en de vigerende regelgeving.

Hoofdstuk 4 beschrijft de autonome ontwikkeling. De autonome ontwikkeling is de wijze waarop het plangebied zich zal ontwikkelen zonder het voorgenomen plan.

In hoofdstuk 5 wordt het voornemen voor het bestemmingsplan beschreven. De milieueffecten van dit voornemen worden onderzocht in het MER. Het bestemmingsplanalternatief zal bepaald worden op basis van de bevindingen.

De (milieu)aspecten die in het MER behandeld worden zijn beschreven in hoofdstuk 6. In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke milieuaspecten onderzocht worden en op welke wijze.

2. Voorgenomen besluit

2.1 Achtergrond

2.1.1 Het project Stadshavens Rotterdam

“Stadshavens Rotterdam” omvat vier deelgebieden, Merwe-Vierhavens, Rijn-Maashaven, Waal-Eemhaven, RDM-Heijplaat. De ligging is aangegeven in figuur 2.1. In september 2011 is voor de dit gebied de Structuurvisie Stadshavens Rotterdam vastgesteld [Rdam 2011]. De Gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam en het Rijk werken aan de herstructurering en transformatie van dit gebied. In de structuurvisie is het ruimtelijk kader voor de gebiedsontwikkeling vastgelegd.

De duurzame transformatie van Stadshavens moet een gebied opleveren dat schoon, groen, gezond en aantrekkelijk is en blijft. De ambities zijn daarbij:

- Een sterkere economie door bij te dragen aan de verbreding en de verduurzaming van de mainport;
- Een attractieve stad door in te zetten op binnenstedelijke ontwikkeling van de rivieroever.

De uitvoering van het programma Stadshavens voor het bereiken van een aantrekkelijke leef- woon- en werkomgeving beslaat zo'n 30 jaar en krijgt stapsgewijs invulling.

Figuur 2.1: Ligging van Stadshavens Rotterdam



2.1.2 Historie Merwe-Vierhavens

Het Vierhavensgebied is een havengebied in Nieuw-Mathenesse in Rotterdam-West. Het gebied heeft zijn naam te danken aan de vier havens (Keilehaven, Lekhaven, IJsselhaven en Koushaven) die in dit gedeelte van Rotterdam zijn aangelegd in de periode 1912-1916 voor de overslag van stukgoed. In de jaren zeventig liep de stukgoedoverslag door de containerisatie drastisch terug. In de jaren negentig is het gebied gesaneerd. Het oostelijke deel van de Lekhaven is gedempt en de loodsen zijn gesloopt ten behoeve van de bouw van koel- en vriespakhuisen voor de op- en overslag van fruit en fruitsappen. De Koushaven was een klein detailhandelshaventje dat niet zo diep de oever instak. De Koushaven valt buiten het plangebied.

De aanleg van de Merwehaven is gestart in 1923 en voltooid in 1930. In tegenstelling tot de andere Rotterdamse havens van die leeftijd is de Merwehaven nog volop in gebruik. De Merwehaven is aangelegd als stukgoedhaven. Ook is hier altijd fruit overgeslagen. In 1971 werd een complex van fruitloodsen geopend met een opslagcapaciteit van 400.000 colli. Vanaf 1985 werd dit complex uitgebreid. Tegenwoordig is de totale omvang 43.000 m² aan geklimatiseerde loodsen.

2.1.3 Beoogde ontwikkeling Merwe-Vierhavens

Het gebied Merwe-Vierhavens is het deelgebied van Stadshavens Rotterdam dat gelegen is op de noordoever van de Nieuwe Maas. Zie figuur 2.2.

In de Structuurvisie Stadshavens wordt de transformatie beschreven. Het profiel voor het gebied Merwe-Vierhavens is een transformatie van dit gebied in de periode tot 2040 tot een compleet nieuw watergeoriënteerd stadsdeel met 4500 tot 6500 woningen en een keur aan bedrijven en voorzieningen. Denk aan bedrijvigheid op het gebied van watermanagement, energietransitie maar ook bedrijven en onderzoeksinstellingen in het medische cluster.

Figuur 2.2: Kaart structuurvisie stadshavens 2025 (+ doorkijk 2040), deel Merwe-Vierhavens





2.2 Een nieuw bestemmingsplan voor Merwe-Vierhavens

Doel van het nieuwe bestemmingsplan

Het gemeentebestuur van Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam zijn in de hiervoor opgerichte uitvoeringsorganisatie "Stadshavens" gestart met het voorbereiden van de beoogde transformatie.

Op dit moment is Merwe-Vierhavens in gebruik door havengebonden bedrijvigheid, een gasgestookte warmte/elektriciteitscentrale, kantoren en enkele overige functies. In de havens worden schepen afgemeerd en vindt op- en overslag van goederen plaats, zoals droge bulk, fruit en sappen.

Overwegingen voor een nieuw bestemmingsplan waarmee een eerste beperkte stap gezet wordt in de transformatie zijn:

- Aan de nu in het gebied gevestigde bedrijven wordt duidelijkheid verschaft over de ruimte die zij hebben voor het uitoefenen, wijzigen of uitbreiden van hun activiteiten gedurende de eerste periode van de voorgenomen transformatie.
- Aan initiatieven voor het vestigen van nieuwe bedrijven of functies in het gebied wordt duidelijkheid verschaft over de ruimte die beschikbaar is.
- Ontwikkelingen die niet passen in de beoogde transformatie zijn ongewenst en worden tegengegaan.
- Op grond van de Wet ruimtelijke ordening dient het hele grondgebied van de gemeente Rotterdam op 1 juli 2013 zijn voorzien van actuele bestemmingsplannen.

Het nieuwe bestemmingsplan geldt voor maximaal 10 jaar. De beoogde transformatie van het gebied Merwe-Vierhavens zal op een later moment ruimtelijk moeten worden ingepast¹.

¹ Opties daarvoor zijn een partiële herziening van het dan vastgestelde nieuwe bestemmingsplan, een geheel nieuw bestemmingsplan, één of meerdere projectbestemmingsplannen voor delen van het gebied of omgevingsvergunningen.

Aard van het nieuwe bestemmingsplan

Het nieuwe bestemmingsplan faciliteert de bestaande (bedrijfs)activiteiten in het gebied gaat ongewenste ontwikkelingen die niet passen in de toekomstige beoogde ontwikkeling tegen. De nu ongebruikte (milieu)ruimte voor zware bedrijfsactiviteiten zal voor nieuwe bedrijven worden ingeperkt. Het bestemmingsplan zal passende bestemmingen bevatten voor de (milieu)ruimte zoals deze nu in gebruik is door bedrijven en is vastgelegd in milieuvergunningen en erfpachtcontracten. Het nieuwe bestemmingsplan maakt ook enkele nieuwe ontwikkelingen mogelijk die in de komende tien jaar worden voorzien zoals beschreven in de Structuurvisie Stadshavens.

De gemeenteraad Rotterdam stelt het bestemmingsplan in 2013 vast voor een periode van tien jaar, de planhorizon is aldus 2023.

In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op de inhoud van het bestemmingsplan.

2.3 Gebiedsontwikkelingsplan (GOP)

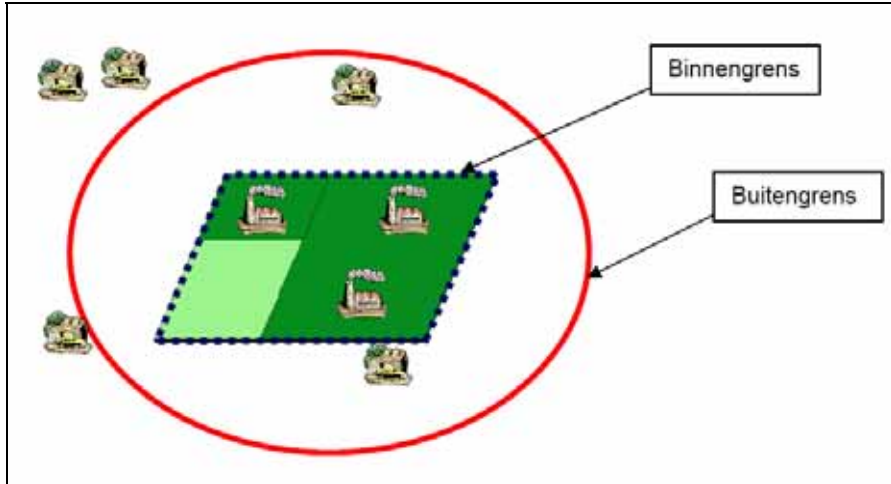
Stadshavens heeft de status gekregen van ontwikkelingsgebied, zoals bedoeld in de Crisis- en herstelwet. Voor een ontwikkelingsgebied stelt de gemeenteraad ingevolge deze wet een gebiedsontwikkelingsplan vast, dat de mogelijkheid biedt de milieugebruiksruimte in het aangewezen gebied op een andere manier te verdelen. Hierdoor worden kansen geboden om gewenste maatschappelijke ontwikkelingen op een flexibele en duurzame manier te realiseren. Zo is het mogelijk om voor een periode van maximaal 10 jaar - onder voorwaarden - af te wijken van de geldende milieunormen. Dit kan met name de transformatie in Merwe-/Vierhavens ondersteunen. Ook kan het gebiedsontwikkelingsplan worden ingezet om afspraken vast te leggen ten behoeve van de leefomgevingskwaliteit. Op dit moment is er nog geen gebiedsontwikkelingsplan in voorbereiding.

2.4 Geluidruimteverdeelplan Havens-Noord

Het plangebied Merwe-Vierhavens maakt samen met Nieuw-Mathenesse Schiedam onderdeel uit van het voor geluid gezoneerde industrieterrein 'Havens-Noordwest en Oost-Frankenland', hierna 'Havens-Noord' genoemd. Het industrieterrein is gemeentegrensoverschrijdend en behoort deels tot de gemeente Rotterdam en deels tot de gemeente Schiedam.

Voor gezoneerde industrieterreinen biedt de Wet geluidhinder het wettelijk kader. Op een gezoneerd industrieterrein mogen zich bedrijven vestigen die in belangrijke mate geluidhinder veroorzaken. Het principe van de geluidzone is schematisch aangegeven in figuur 2.3. De zone is een aandachtsgebied voor geluidgevoelige bestemmingen, dat begrensd wordt door een binnen- en een buitengrens. De binnengrens is de grens van het industrieterrein. De buitengrens is de 50 dB(A)-contour.

Figuur 2.3: Schematische weergave van een gezoneerd industrieterrein.



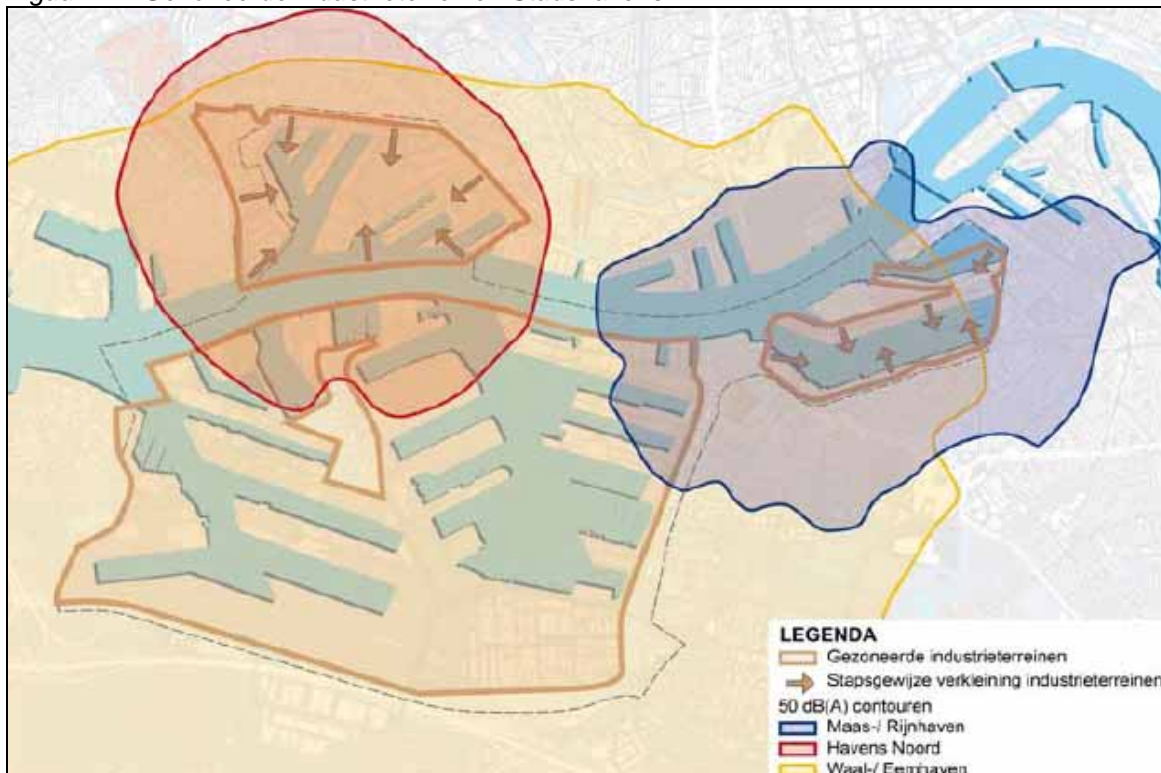
Vergunningen Wabo (Wet milieubeheer) aan bedrijven in het gebied 'Havens-Noord' worden deels door de gemeente Rotterdam, deels door de gemeente Schiedam en deels door de provincie Zuid-Holland verleend. Maatwerkvoorschriften worden voorgeschreven door de gemeente Rotterdam en de gemeente Schiedam, zijnde de daarvoor bevoegde gezagen.

In de Structuurvisie Stadshavens is aangekondigd dat voor Merwe-Vierhavens een geluidruimteverdeelpun opgesteld wordt om een optimale balans te bereiken tussen de leefomgevingskwaliteit van (toekomstige) bewoners en de ontwikkelingsruimte van gevestigde bedrijven.

Met de beoogde ontwikkelingen zal de in 1993 vastgestelde geluidruimte voor de industrie in de toekomst niet meer "passend" zijn. De huidige situatie van het industrieterrein is al merkbaar (materieel, substantieel) gewijzigd ten opzichte van de situatie bij zonering en de situatie overeenkomstig de sanering Wet geluidhinder. Een geluidruimteverdeelpun is nodig voor toedeling en beheer van de geluidruimte gedurende de transformatie. Het geluidruimteverdeelpun Havens-Noord wordt inhoudelijk geheel in lijn met het bestemmingsplan Merwe-Vierhavens (en het bestemmingsplan Nieuw-Mathenesse, Schiedam) opgesteld. De 1e stap in het proces van het geluidruimteverdeelpun is het in beeld brengen van de geluidruimte voor de op dit moment aanwezige bedrijven.

In figuur 2.4 zijn de gezoneerde industrieterreinen van Stadshavens aangegeven.

Figuur 2.4: Gezoneerde industrieterreinen Stadshavens



2.5 Een milieueffectrapport voor het bestemmingsplan Merwe-Vierhavens

Bestemmingsplan: daar waar in het voorliggende notitie wordt gesproken over “ het bestemmingsplan” wordt bedoeld op het in 2013 door de raad vast te stellen nieuwe bestemmingsplan.
Daar waar wordt gesproken over (het) MER wordt het milieueffectrapport bedoeld. Daar waar wordt gesproken over m.e.r. wordt de procedure van de milieueffectrapportage bedoeld.

Het **nieuwe** bestemmingsplan is kaderstellend voor mogelijke toekomstige m.e.r. (beoordelings-) plichtige vervolgbesluiten en daarmee planm.e.r.-plichtig. Activiteiten van bestaande bedrijven binnen het plangebied kunnen namelijk binnen de te bestemmen milieucategorieën in de toekomst nog zodanig kunnen wijzigen of uitbreiden dat er sprake is van een m.e.r.- (beoordelings-) plicht.

Vanwege de planm.e.r.-plicht van dit bestemmingsplan is de zogenaamde uitgebreide m.e.r.-procedure overeenkomstig paragraaf 7.4 van de Wet Milieubeheer van toepassing.

Voor het **nieuwe** bestemmingsplan is naast planm.e.r.-plicht, afhankelijk van drempelwaarden, ook sprake van directe m.e.r.-(beoordelings)plicht, en wel voor de categorieën:

- de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject (D11.2);
- de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein (D11.3).

Daarmee is het bestemmingsplan mogelijk ook besluitm.e.r.-plichtig. Daarom wordt een gecombineerde procedure doorlopen voor planm.e.r.- en besluitm.e.r..

Het is aldus nodig om een milieueffectrapport (MER) Merwe-Vierhavens op te stellen. Het doel van het MER is om het milieubelang volwaardig te laten meewegen in de besluitvorming van het bestemmingsplan.

2.6 Procedure

Bestemmingsplan en m.e.r procedure

Door het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam wordt via een publicatie in kranten en op de website van de gemeente Rotterdam bekend gemaakt dat een bestemmingsplan voor het gebied Merwe-Vierhavens wordt voorbereid en dat hiervoor een MER wordt opgesteld.

Deze Notitie Reikwijdte en detailniveau, wordt voor advies verstuurd aan de bestuursorganen die bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken en aan de wettelijke adviseurs voor een MER, inclusief de commissie voor de milieueffectrapportage. Tevens ligt de notitie 4 weken ter inzage, binnen welke termijn een ieder zienswijzen kan indienen met betrekking tot het voorgenomen plan en de reikwijdte en het detailniveau van het MER. In deze periode vindt ook een informatiebijeenkomst plaats. Zienswijzen kunnen binnen die periode worden gestuurd naar:

DCMR milieudienst Rijnmond
Afdeling Gemeenten en MKB, bureau Ruimtelijke Ontwikkeling
Ter attentie van de heer R. Krijnen
Postbus 843
3100 AV Schiedam
010-2468166

Het (concept) ontwerpbestemmingsplan en het MER worden opgesteld onder verantwoordelijkheid van de gemeenteraad van Rotterdam. Deze notitie Reikwijdte en Detailniveau geeft informatie over de voorgestelde werkwijze met betrekking tot de te onderzoeken milieueffecten in het MER.

Op basis hiervan worden vervolgens het MER en het bestemmingsplan opgesteld. Bij het bestemmingsplan worden de uitkomsten uit het MER betrokken.

De volgende stap is dat een concept ontwerpbestemmingsplan en het MER (eindconcept) worden voorgelegd aan betrokken bestuurlijke instanties en maatschappelijke organisaties (gelet op artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening). De reacties hierop worden betrokken bij het ontwerpbestemmingsplan en het definitieve MER.

Het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam geeft het ontwerpbestemmingsplan en het MER vrij voor ter inzage legging. Het MER maakt als milieuonderbouwing deel uit van het ontwerpbestemmingsplan.

Na de publicatie waarin de ter inzage legging is aangekondigd kan een ieder binnen een termijn van 6 weken zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan (inclusief MER) inbrengen. In die periode wordt tevens over het MER advies gevraagd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage.

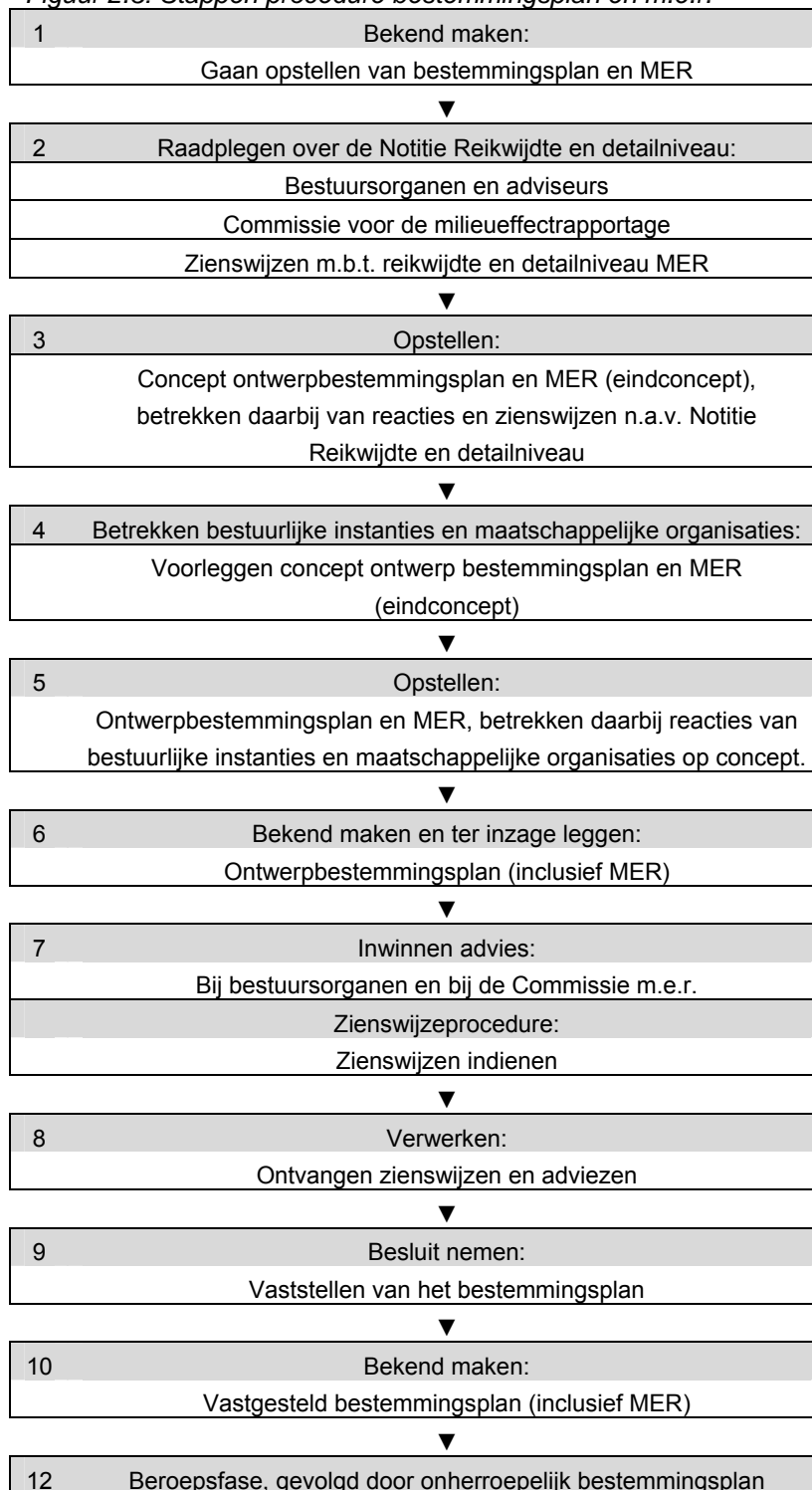
De gemeenteraad van Rotterdam betreft de informatie uit het MER, de ingediende zienswijzen en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage in haar besluit tot vaststellen van het bestemmingsplan. In dat besluit wordt vermeld wat daarbij de overwegingen zijn geweest. Tegen het bestemmingsplan is vervolgens beroep mogelijk bij de Raad van State.

In figuur 2.3 is de procedure ten behoeve van het bestemmingsplan en het MER weergegeven.

Evaluatie

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

Figuur 2.3: Stappen procedure bestemmingsplan en m.e.r.



3. Huidige situatie

3.1 Ligging en begrenzing

Het gebied Merwe-Vierhavens ligt op de noordoever van de Nieuwe Maas. De begrenzing van het plangebied bestaat uit de gemeentegrens met Schiedam, de Schiedamse weg, Marconiplein, Vierhavensstraat. Aan de zuidkant hoort een deel van de Nieuwe Maas bij het plangebied. Het plangebied ligt geheel buitendijks; de waterzijdige teen van de dijk vormt de grens van het bestemmingsplan.

Zie figuur 3.1 voor de begrenzing van het plangebied.

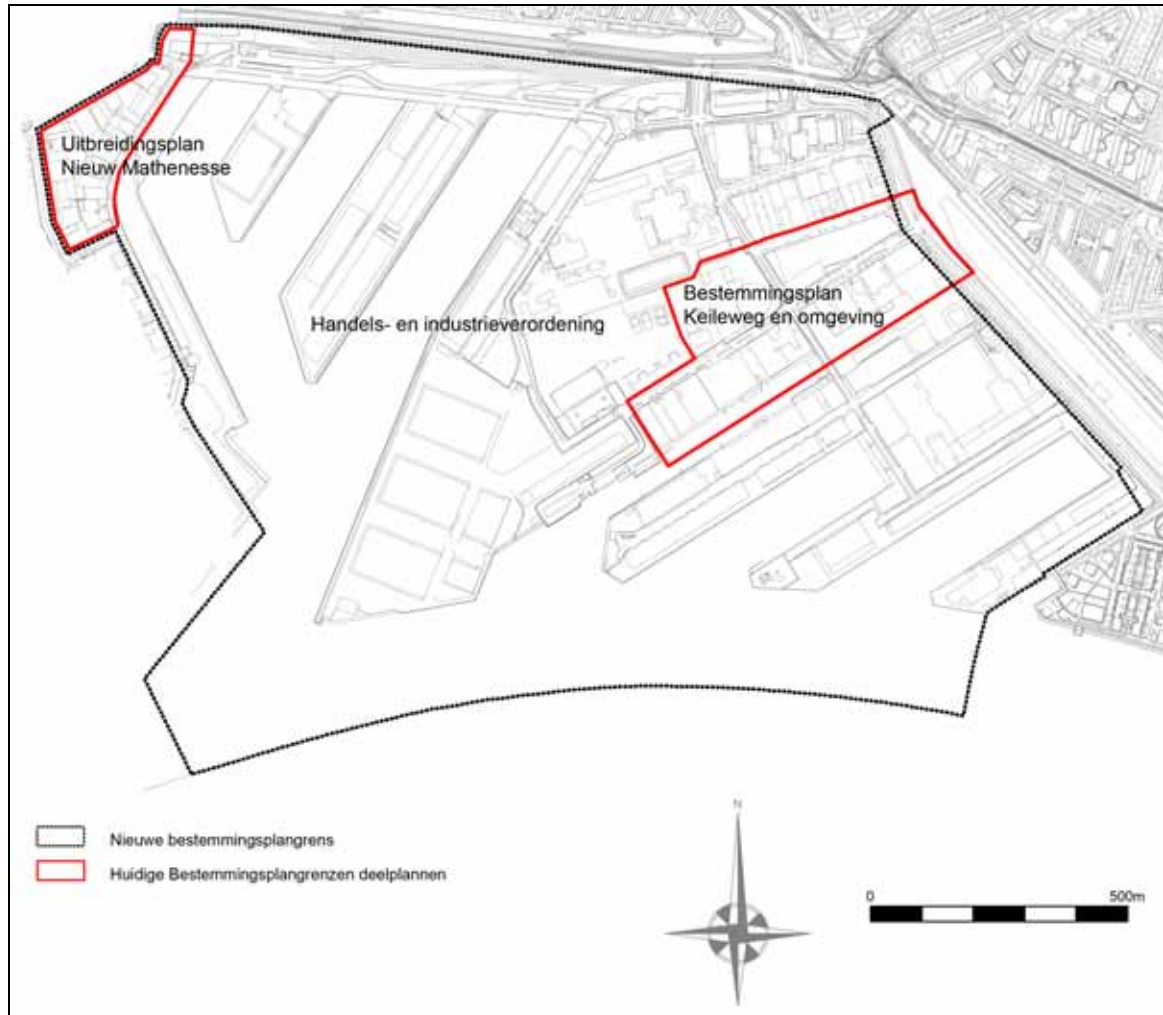
3.2 Vigerende bestemmingen

De bestemmingsplannen die op dit moment vigerend zijn voor het gebied, zie figuur 3.1, zijn:

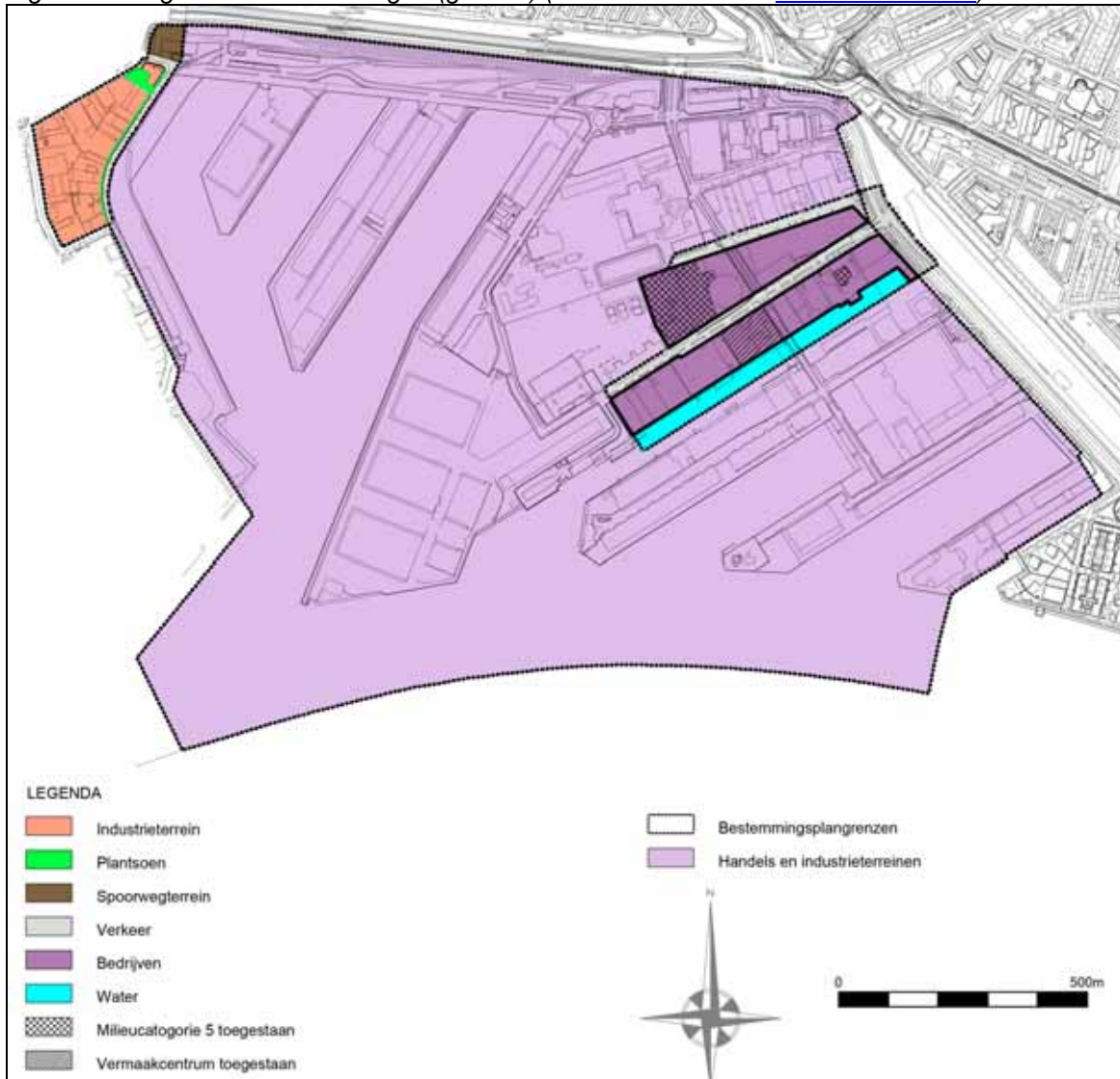
- Uitbreidingsplan Nieuw Mathenesse uit 1947 (nr.182).
- Bestemmingsplan Keileweg en omgeving uit 1989 en een herziening van dit plan 1996 (nr.480).
- Bebouwingsverordening voor handels- en industrieterreinen uit 1936 (nr.127).

In figuur 3.2 zijn de bestemmingen globaal weergegeven.

Figuur 3.1: Vigerende bestemmingsplangrenzen



Figuur 3.2: Vigerende bestemmingen (globaal) (exacte kaarten: zie www.rotterdam.nl)



3.3 Gebruik

Het grootste deel van het gebied is in gebruik door havengebonden bedrijvigheid. Een tweede grote functie is de gasgestookte warmte/elektriciteitscentrale ter hoogte van de Galvanistraat. Daarnaast hebben in de loop der jaren tal van meer stedelijk georiënteerde functies een plek gevonden in het gebied. Het gaat om een diversiteit aan functies zoals kantoren, groothandel en detailhandel, kunstenaarsateliers en horeca. De bedrijven (die in het paars en gemengd G-4 zijn aangegeven in figuur 3.2) kunnen nog verder worden getypeerd. Zo is er een aantal adviesbureaus, administratiekantoren en installatiebureaus te vinden. Daarnaast worden er verschillende producten vervaardigd, opgeslagen en verhandeld. Tot slot zijn veel van de bedrijven georiënteerd op de autobranche. In het gebied zijn geen woningen aanwezig. In de havens worden schepen afgemeerd en vindt op- en overslag van goederen plaats, zoals droge bulk, fruit en sappen.

Het overgrote deel van het gebied is in eigendom van de gemeente. Een belangrijk deel hiervan is in erfpacht uitgegeven aan het Havenbedrijf Rotterdam. Via huurovereenkomsten zijn gronden uitgegeven aan bedrijven.

Bijna alle gronden zijn op dit moment uitgegeven, behalve het gebied grenzend aan de Schiedamse weg, de zogenoemde Marconistrip en enkele kavels aan de Keilehaven.

In figuur 3.3 is het huidige gebruik aangegeven. Voor de havengebonden bedrijvigheid is de functie weergegeven in segmentaanduidingen zoals die door het Havenbedrijf gebruikt worden. Een overzicht hiervan is opgenomen in bijlage 1. Deze aanpak is ook gehanteerd bij de kaarten in hoofdstuk 4 en 5.

De aanwezige bedrijvigheid bestaat uit zogenoemde Wabo vergunningplichtige bedrijven (Wet milieubeheer, omgevingsvergunning) en uit bedrijven die vallen onder het Activiteitenbesluit (Wet milieubeheer).

Bedrijfsmatige activiteiten zijn in hun algemeenheid in te delen in milieucategorieën, van heel licht (milieucategorie 1) tot heel zwaar (milieucategorie 6) [VNG 2009]. In het gebied komen bedrijfsmatige activiteiten voor van milieucategorie 5 en lager.

Het gebied maakt onderdeel uit van het voor geluid gezondeer industrieterrein 'Havens-Noordwest en Oost-Frankenland'. In de huidige situatie is de geluidzone van het industrieterrein groter dan de geluidbelasting door het huidige gebruik.

De Nieuwe Maas maakt onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur van Nederland.

3.4 Infrastructuur

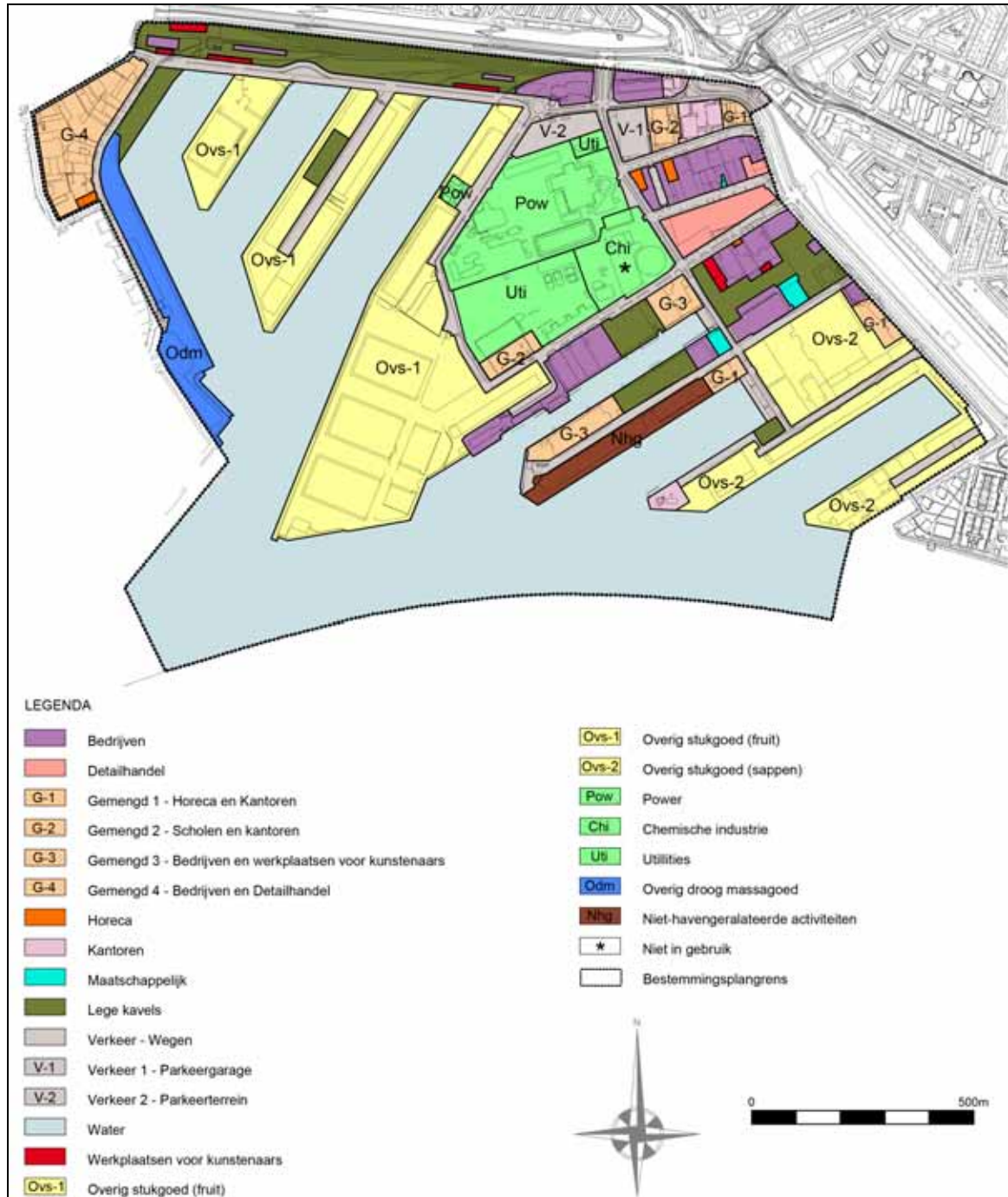
Het plangebied wordt aan de waterzijde ontsloten door diverse havens die uitkomen op de Nieuwe Maas. Voor autoverkeer is het gebied vooral ontsloten via de Tjalklaan en de Vierhavensstraat. De Vierhavensstraat vormt de verbinding met het centrum van Rotterdam. Ook vanaf de Schiedamseweg is het gebied bereikbaar. De hoofdwegen in het gebied zijn de Keileweg, Marconistraat en de Benjamin Franklinstraat.

Het Marconiplein, een openbaar vervoerknooppunt van metro, tram en bus, ligt in de directe nabijheid van het plangebied.

3.5 Omgeving van het plangebied

Het gebied is gescheiden van de omliggende woongebieden in de deelgemeente Delfshaven door de hoofdontsluitingswegen Schiedamseweg en de Vierhavensstraat. Ter hoogte van het plangebied ligt hier ook de primaire waterkering. Alleen in de uiterste zuidoostpunt grenst het plangebied aan woongebied. Bij Schiedam grenst het gebied aan het bedrijventerrein Nieuw Mathenesse. De milieubelasting van dit bedrijventerrein (geur en geluid) reikt tot in het plangebied. Aan de zuidzijde ligt aan de overkant van de Nieuwe Maas het havengebied Waal-Eemhaven. De milieubelasting van dit havengebied (geluid, risicocontouren) reikt eveneens tot in het plangebied.

Figuur 3.3: huidig gebruik



4. Autonome ontwikkeling

De autonome ontwikkeling is de wijze waarop het plangebied zich ontwikkelt zonder het voorgenomen plan. In het MER worden de milieueffecten van het mogelijke toekomstige gebruik volgens het bestemmingsplan afgezet tegen de milieusituatie die optreedt in de autonome ontwikkeling.

Autonome ontwikkeling buiten het plangebied

Buiten het plangebied zijn diverse plannen die in de bestemmingsplanperiode tot 2023 nog gerealiseerd gaan worden, zowel in het Havenindustrieel Complex (HIC: Botlek-Vondelingenplaat, Europoort, Maasvlakte 1) als in Stadshavens zelf (Waal- Eemhaven en Rijn- en Maashaven). Bij het opstellen van de nieuwe bestemmingsplannen in het Havenindustrieel Complex wordt voor de autonome situatie aldaar uitgegaan van twee mogelijke economische scenario's, het sterke Global Economy (GE)-groei-scenario en het minder sterke European Trend (ET)- scenario, die worden in de beschouwing betrokken. Maasvlakte 2 wordt meegenomen als autonome ontwikkeling vanaf 2015, conform de effecten zoals beschreven voor het voorkeursalternatief in het MER Maasvlakte 2.

De autonome ontwikkeling in het stedelijk gebied ten oosten van Merwe-Vierhavens betreft vooral gebiedsontwikkelingen als Rotterdam Central District en de Binnenstad, Hart van Zuid en Stadionpark. Maar ook de stedelijke vernieuwingsopgave in de Kwaliteitsslag op Zuid, de gebiedsontwikkeling van Wielewaal met sloop en nieuwbouw van woningen, woningbouwontwikkelingen in Albrandswaard Noord en het waterfront van Schiedam. Al deze ontwikkelingen worden in het MER Merwe Vierhavens als een autonome ontwikkeling buiten het plangebied beschouwd.

Wat betreft weginfrastructuur wordt buiten het plangebied uitgegaan van de aanwezige rijkswegen en de nieuwe wegen waarvoor een tracébesluit is genomen. Dat houdt in dat onder meer de voorgenomen nieuwe aanleg van de A4 Noord en de verbreding van de A15 Maasvlakte-Vaanplein als autonome ontwikkeling worden meegenomen. De mogelijke effecten van de toekomstige A13/16 en de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (de Blankenburgtunnel of de Oranjetunnel) zullen kwalitatief beschreven worden. Dit zal gebeuren op basis van de studie resultaten uit de genoemde projecten.

Wat betreft weginfrastructuur wordt buiten het plangebied uitgegaan van de aanwezige rijkswegen en de nieuwe wegen waarvoor een tracébesluit is genomen. Dat houdt in dat onder meer de voorgenomen nieuwe aanleg van de A4 Noord en de verbreding van de A15 Maasvlakte-Vaanplein als autonome ontwikkeling worden meegenomen.

Voorts worden voor railinfrastructuur de doortrekking van Randstad Rail naar station Slinge en realisatie van de light railverbinding Hoekse Lijn (Schiedam-Hoek van Holland) als autonome ontwikkeling buiten het plangebied beschouwd.

Autonome ontwikkeling binnen het plangebied

Binnen het plangebied bestaat de autonome ontwikkeling uit de reeds bestemde en vergunde ruimte die nog ingevuld kan worden. Op basis van de vigerende bestemmingsregelingen zijn nog ontwikkelingen mogelijk, zo zijn in het gebied waar de handels- en industrieverordening geldt ruime mogelijkheden voor zware bedrijfsactiviteiten. De daadwerkelijke mogelijkheden zijn echter beperkt doordat de (milieu)ruimte voor bedrijven is vastgelegd in milieuvergunningen, erfpachtcontracten en met de geluidszone Havens-Noord. Verder is nagenoeg in het hele gebied sprake van bestaand gebruik, wat in praktische zin leidt tot beperking van de ontwikkelingsmogelijkheden. Gelet op de Structuurvisie Stadshavens, die gedragen wordt door de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam, is een autonome ontwikkeling louter gebaseerd op de vigerende bestemmingsregelingen niet realistisch en daar wordt dan ook niet van uitgegaan.

Het gebruik dat mogelijk is in de autonome ontwikkeling zonder dat nieuwe besluiten zoals bijvoorbeeld een omgevingsvergunning nodig zijn, komt nagenoeg overeen met het huidige functiegebruik. Zie figuur 4.1.

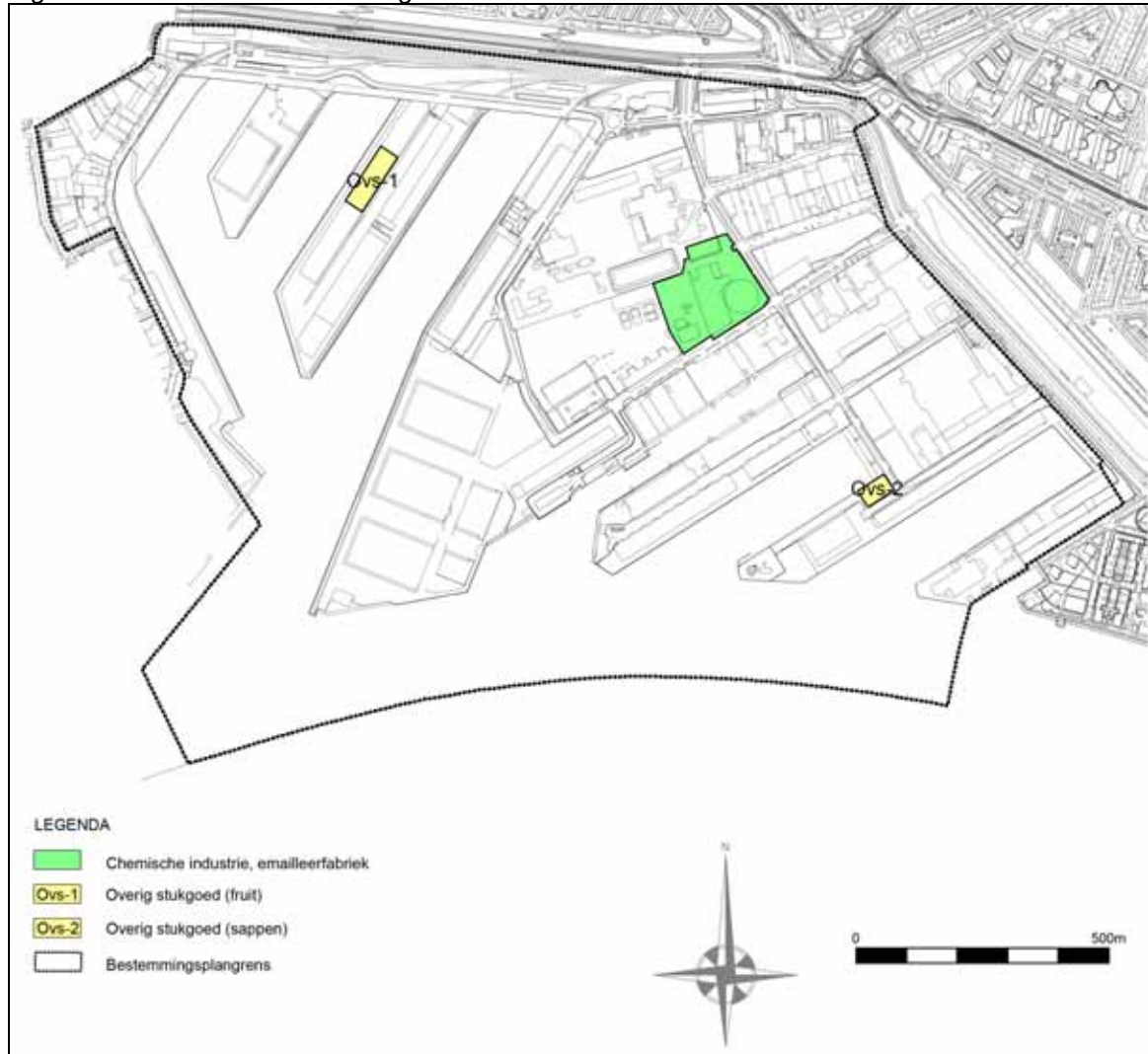
Geïnventariseerd is onderstaande autonome ontwikkeling.

- In het nu niet gebruikte gebied hoek Keileweg / Benjamin Franklinstraat is vanwege de ruimte in het erfpachtcontract in de autonome ontwikkeling de vestiging van een emailleerfabriek mogelijk.
- De bestaande havenbedrijven kunnen binnen hun terreingrenzen nog uitbreiden. Het gaat om een tweetal locaties waar een uitbreiding van activiteiten mogelijk is tot 'overig stukgoed'. Daarnaast neemt de lading-doorzet binnen de bestaande havenbedrijven naar verwachting toenemen met gemiddeld 1% per jaar².

De gekleurde vlakken in onderstaande figuur geven aan waar in de autonome ontwikkeling sprake is van een andere functie dan in de huidige situatie.

² In de overige havengebieden van het Havenbedrijf Rotterdam wordt bij het opstellen van de bestemmingsplannen uitgegaan van twee mogelijke economische scenario's Global Economy (GE)-scenario en European trend (ET)- scenario. Voor Merwe-Vierhavens wordt volstaan met de autonome groei binnen het ET scenario, te weten een lading-doorzet binnen de bestaande havenbedrijven met gemiddeld 1% per jaar. Dit is te rechtvaardigen omdat in het gebied Merwe-Vierhavens buiten de in figuur 5.1 aangegeven locaties geen in gebruik te nemen ruimte meer aanwezig is waarop een ontwikkeling kan plaatsvinden. Daarnaast is sprake van een beleid gericht op transformatie naar wonen en stedelijke economie. Grote ontwikkelingen die sterk beïnvloedt worden door autonome ontwikkelingen bij een maximale economische groei (GE-scenario) zijn daarom niet te verwachten.

Figuur 4.1: Autonome ontwikkeling



5. Voornemen en alternatieven

5.1 Het voornemen

Het voornemen omvat de ontwikkelingen die het nieuwe bestemmingsplan mogelijk maakt, te weten:

- De autonome ontwikkeling .
- Een voldoende ruime bestemming voor de (haven)bedrijvigheid in het gebied.
- Ruimte bieden aan enkele nieuwe ontwikkelingen die passen in de transformatie naar wonen en stedelijke economie, voor zover ze worden voorzien in de planperiode en voldoen aan de randvoorwaarden uit de Structuurvisie Stadshavens.

De gekleurde vlakken in figuur 5.1 geven aan waar in het voornemen sprake is van een andere functie dan in de autonome ontwikkeling.

Het voornemen wordt in deze paragraaf nader beschreven.

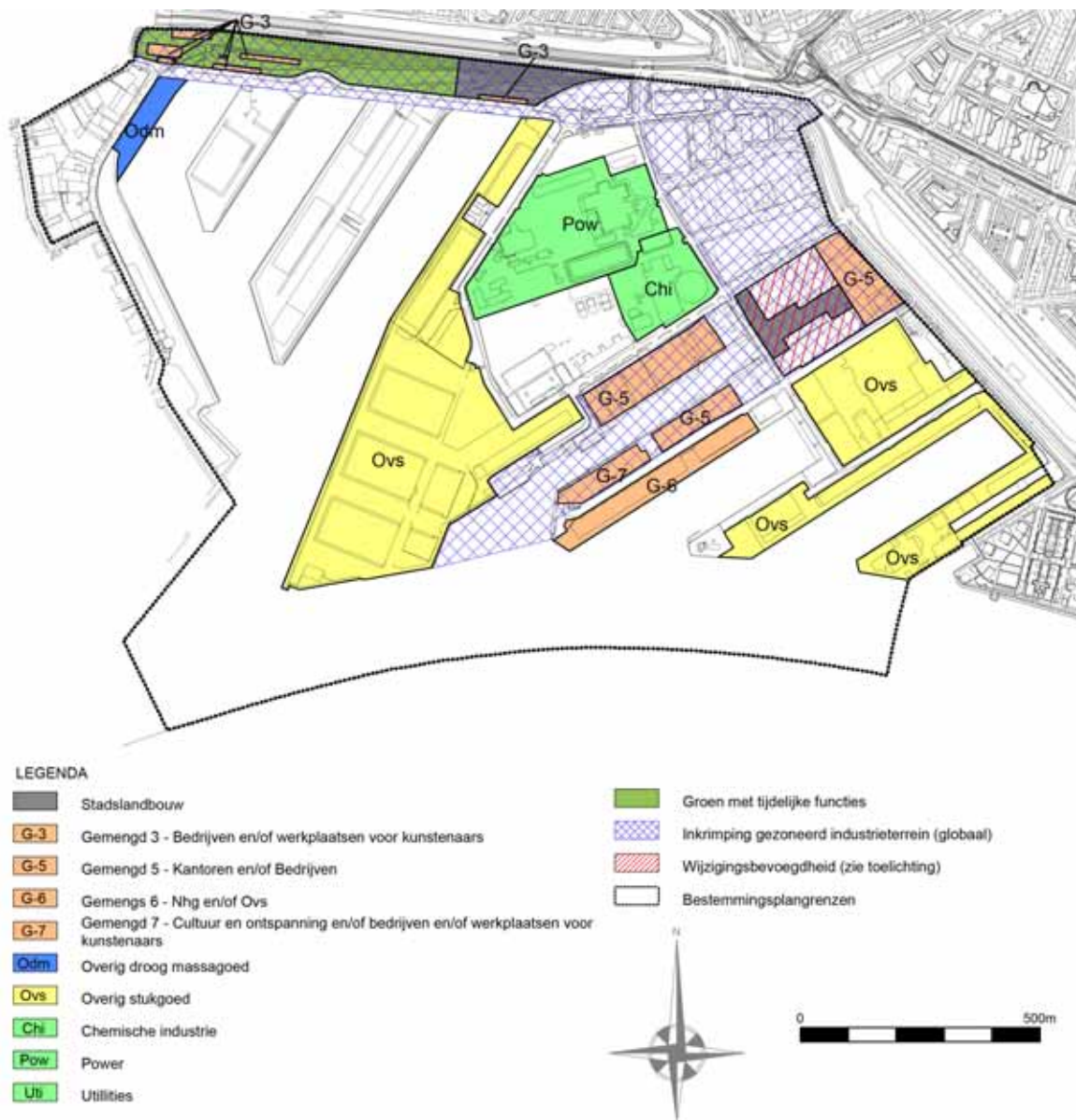
5.2 Flexibiliteit voor (haven)bedrijvigheid

Een voldoende ruime bestemming is nodig voor de bedrijvigheid in het gebied. Zie bijlage 1 voor de segmentindeling havenbedrijvigheid en een algemene toelichting op de deelsegmenten.

In het gebied dat in de Structuurvisie Stadshavens is aangeduid als 'Haveneconomie (zoeklocatie wonen en stedelijke economie na 2030)' is het voornemen om de havengebonden bedrijvigheid de ruimte te geven op het niveau van deelsegment van havengebonden bedrijvigheid. Dit betekent dat er ruimte wordt gegeven voor 'overig stukgoed'. Overig stukgoed zijn goederen waarvan de hoeveelheid niet naar maat of gewicht maar per stuk wordt opgegeven. Overig stukgoed betreft stukgoederen niet zijnde containers. Een uitzondering hierop vormen de koelcontainers waarin een deel van de fruitoverslag wordt op- en overgeslagen. Op dit moment is dit deel van het gebied ook in gebruik voor 'overig stukgoed' maar dan specifiek voor sappen. Ook op de zuidwestpunt van de pier tussen Lek- en IJsselhaven is het voornemen uitbreiding van het huidige gebruik tot het ruimere gebruik 'overig stukgoed'.

Voor het deel van het gebied dat in de Structuurvisie Stadshavens is aangeduid als 'Transformatie naar wonen en stedelijke economie', zijn erfpacht- en huurcontracten afgesloten met een eindtermijn voorbij 2025. Voor deze gebieden is eveneens flexibiliteit nodig voor bedrijvigheid. In het gebied van de warmte/elektriciteitscentrale ter hoogte van de Galvanistraat wordt in het voornemen rekening gehouden met de huidige vergunde situatie en indien relevant de uitkomst van een aanvraag omgevingsvergunning die voor dit gebied in voorbereiding is. Hier wordt ruimte gegeven voor 'power'. Het voornemen is voor het gebied waar in de autonome ontwikkeling een emailleerfabriek mogelijk is ruimte te geven voor het gebruik 'chemische industrie' met als maximum milieucategorie 3.1 (of een daaraan gelijk te stellen milieubelasting). In het gebied aan de Gustoweg bij de kop van de Merwehaven is het voornemen 'overig droog massagoed'. De overslagterminal op de pier tussen Merwe- en Vierhavens die in de huidige situatie in gebruik is voor 'overig stukgoed, fruit' krijgt ruimte tot 'overig stukgoed'.

Figuur 5.1: Nieuwe ontwikkelingen



5.3 Voorbereiden transformatie

5.3.1 Nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken

De Structuurvisie Stadshavens schetst het perspectief voor Merwe-Vierhavens: de ontwikkeling tot multifunctioneel nieuw stadsdeel, met ruimte voor een combinatie van hoofd- en handwerk op het gebied van watermanagement en energietransitie. Dit moet leiden tot opleidingsmogelijkheden en nieuwe werkgelegenheid. Daarnaast gaat het gebied voorzien in onderscheidende woonmilieus, waarmee midden- en hogere inkomens perspectief wordt geboden in de stad te blijven wonen. Omliggende stadswijken profiteren van de nieuwe mogelijkheden die Merwe-Vierhavens biedt.

Niet alleen in woon-, werk- en opleidingsmogelijkheden, maar ook door de realisatie van nieuwe fiets- en wandelroutes langs het water. Het hele gebied moet zich ontwikkelen tot een *Urban living lab* voor toepassing van innovaties.

In het nieuwe bestemmingsplan wordt ruimte opgenomen voor nieuwe ontwikkelingen op twee plekken in het gebied die passen in de transformatie naar wonen en stedelijke economie. Het gaat om twee plekken waar de inzet gericht is op het bereiken van synergie tussen verschillende nog relatief kleinschalige initiatieven, zodat er een begin ontstaat van een nieuw stedelijk milieu. Daarnaast moeten deze plekken ruimte bieden aan functies die ervoor zorgen dat het gebied 'ontdekt' wordt door de stedeling. Tijdelijke culturele activiteiten, maar ook permanente functies die passen binnen het profiel voor Merwe-Vierhavens, dragen hieraan bij. Gegeven de huidige situatie en de beginfase van de transformatie is het belangrijk de ontwikkelingen op een beperkt aantal locaties te concentreren. Deze ontwikkelingen moeten de toon zetten voor de toekomst. Het gaat om ontwikkelingen in de gebieden Keilehaven en Marconistrip.

Keilehaven

De Keilehaven is een gemengd gebied met culturele ondernemers, kleinschalige horeca en kleine stedelijk georiënteerde bedrijven. In het gebied staan meerdere monumenten. Tussen de bebouwing bevinden zich vrije kavels, waarvan de gemeente grondeigenaar is. Voor dit gebied is het voornemen:

- Het rijksmonument Katoenvoem op de kop van de pier naast de Keilehaven krijgt een culturele functie en/of een vorm van bedrijvigheid en/of werkplaatsen voor kunstenaars alle passend in het profiel van de Merwe-Vierhavens.
- Het Vierhavensblok, tussen de Keilehaven en de Vierhavensstraat valt uiteen in twee onderdelen. Op de kop aan de Vierhavensstraat een gemengde functie van kantoren en bedrijven. Met de mogelijkheid om hier een langzaamverkeersbrug vanaf het Dakpark op aan te sluiten.
- Het andere deel van het Vierhavensblok is voorzien van een wijzigingsbevoegdheid naar wonen. Ter ondersteuning van het woonmilieu, biedt de wijzigingsbevoegdheid ook ruimte voor een beperkte hoeveelheid horeca, cultuur&ontspanning en werkplaatsen voor kunstenaars. Het programma van de wijzigingsbevoegdheid is aanvullend op of ter vervanging van de functies in bestaand vastgoed. Zie voor de ligging figuur 5.1. Dit gebied ligt bij de Vierhavensstraat, het Dakpark en sluit aan op het HAKA-gebouw aan de zuidkant en stedelijke bedrijvigheid aan de noordkant. Deze plek leent zich om een start te maken met het eerste woonmilieu voor de Merwe-Vierhavens. Het gaat om een woonmilieu voor mensen die ervan houden om in niet-standaard en dynamische gebieden te wonen, waarin naast wonen ook plaats is voor werken en allerlei tijdelijke functies.

Het ruimte bieden aan deze groep van stedelijke pioniers is belangrijk om straks de stap te kunnen maken naar andere, meer reguliere gemengde stedelijke milieus. De aanwezigheid van meerdere monumentale gebouwen, een culturele functie, de komst van een voedseltuin en de nabijheid van stadswijken en het Marconiplein (met metro) maakt deze locatie bij uitstek geschikt voor het trekken van deze doelgroep.

Omdat er op dit moment nog geen concrete plannen voor woningbouw zijn, maar de gemeente Rotterdam een dergelijke ontwikkeling snel wil kunnen faciliteren als initiatiefnemers zich aandienen gaat het om een wijzigingsbevoegdheid. Tot de komst van woningbouw, is er ruimte voor een voedseltuin, in figuur 5.1 vallend onder de legenda-eenheid stadslandbouw.

- Een gemengde functie kantoren en bedrijven op andere kavels aan weerszijden van de Keilehaven. Deze kavels bevinden zich verderaf van bestaande woongebieden en gaan plaats bieden aan bedrijven op het snijvlak van kennisontwikkeling en –toepassing. Het bestemmen van dit gebied gebeurt zodanig dat op termijn een verdere intensivering, onder andere met woningbouw, mogelijk is.

Bij het voornemen in dit gebied wordt uitgegaan van voldoende dichtheid (FSI)³ van bebouwing om uiteindelijk voldoende draagvlak te hebben voor een goede openbaar vervoer ontsluiting van het gebied, een nieuwe OV-lijn.

De omvang van de nieuwe ontwikkelingen is aangegeven in tabel 5.1.

Tabel 5.1: Omvang voornemen nieuwe ontwikkelingen in het gebied Keilehaven (indicatief)

Deelgebied	Uitgangspunt te bereiken FSI	Omvang voornemen
Vierhavenblok	2,0	<u>Kop Vierhavensstraat</u> 32.000 m ² kantoren en bedrijven <u>Overig deel Vierhavenblok</u> Wijzigingsbevoegdheid ⁴ voor: 80 woningen 3000 m ² horeca/cultuur&ontspanning/werkplaatsen voor kunstenaars
Noordzijde van de Keilehaven	1,5	18.000 m ² , bedrijven, kantoren en voorzieningen
Zuidzijde van de Keilehaven	1,0	3.000 m ² , bedrijven, kantoren en voorzieningen

Marconistrip

De Marconistrip sluit aan op de kleine en grote pier in de Merwehaven. Voor deze pieren is woningbouw beoogd voor de periode na 2020. Met het oog hierop is het gewenst dat het gebied wordt 'ontdekt' en tijdens de eerste fase woningbouw in de directe nabijheid van de woningen aantrekkelijk verblijfruimte is en routes van en naar de woningen aantrekkelijk en veilig zijn. Voor de invulling van deze strip zijn nog geen concrete plannen beschikbaar en ligt gebruik voor tijdelijke functies voor de hand. Daarom gaat het voornemen uit van bestemmingen om tijdelijke functies te kunnen faciliteren. Dat kan gaan om evenementen, maar ook om functies met een publiek karakter, die voor 10 tot 15 jaar gebruik mogen maken van het gebied.

³. De Floor Space Index (FSI) is een maat voor intensief ruimtegebruik. Het is een verhoudingsgetal van de gerealiseerde hoeveelheid vloeroppervlak in verhouding tot het grondoppervlak. De FSI betreft hier de gerealiseerde hoeveelheid vloeroppervlak tot het grondoppervlak van het gebied.

⁴ Het programma van de wijzigingsbevoegdheid is aanvullend op of ter vervanging van de functies in bestaand vastgoed.

De tijdelijkheid regelt de gemeente via contracten, het gebied is eigendom van de gemeente Rotterdam. Voor de Marconistrip betekent dit dat het voornemen bestaat uit:

- Een gemengde functie van bedrijven en/of werkplaatsen voor kunstenaars voor een aantal bestaande gebouwen in dit gebied.
- Stadslandbouw in het oosten van dit gebied. Bij deze stadslandbouw gaat het om een combinatie van kleinschalige verbouw van gewassen, horeca en een winkel. Dit initiatief leidt tot meerwaarde voor de achterliggende wijken, maar trekt ook mensen uit een groter gebied en past dus goed in deze fase.
- Het middendeel van de Marconistrip, in de huidige situatie niet in gebruik, krijgt in het nieuwe bestemmingsplan geen stedelijke functie maar wordt als groen bestemd. Voor tijdelijke initiatieven of voor een nu nog onbekende definitieve invulling van dit gebied wordt op het moment dat zich ontwikkelingen aandienen een ruimtelijk besluit genomen, voor tijdelijke initiatieven wordt dan zonedig gebruik gemaakt van een tijdelijke ontheffing van het bestemmingsplan.

Omdat alle ontwikkelingen plaats vinden op grond in eigendom van de gemeente, is voor dit bestemmingsplan het maken van een exploitatieplan niet nodig.

5.3.2 Randvoorwaarden Structuurvisie Stadshavens in acht nemen

De structuurvisie leidt tot een aantal randvoorwaarden die in acht genomen moeten worden om het eindbeeld van de gewenste transformatie te bereiken. Een aantal van deze randvoorwaarden is zo concreet dat deze direct meegenomen kunnen worden in het voornemen, zoals bijvoorbeeld het handhaven van aanwezige zichtlijnen over het water. Deze randvoorwaarden zijn hieronder aangegeven.

Andere uitgangspunten en randvoorwaarden vragen nader onderzoek. Waar het milieuthema's betreft voor nieuwe ontwikkelingen (Voorbereiden transformatie) wordt in het MER hierop nader ingegaan, zie hoofdstuk 6 van deze notitie. Een voorbeeld hiervan is het energieneutraal ontwikkelen van gebieden.

Aanpassen begrenzing gezoneerd industrieterrein

Voor realisatie van de wijzigingsbevoegdheid wonen moet de begrenzing van het gezoneerd industrieterrein worden aangepast. In het voornemen wordt het gezoneerd industrieterrein met een ruimer gebied verkleind, te weten het gedeelte ten noorden van de Marconistraat, het gebied rond Keilehaven en het gebied bij de Galvanistraat en de Helmondstraat. In dit gebied zitten geen bedrijven die veel geluid maken (grote lawaaimakers, voorheen aangeduid als categorie A-inrichtingen). Met deze aanpassing wordt voorgesorteerd op de transformatie waarbij in dit gebied ook geluidgevoelige bestemmingen als wonen worden voorzien. Het is daarom niet langer gewenst dit gebied aan te duiden als een aandachtsgebied voor mogelijke vestiging van bedrijven die veel geluid maken (grote lawaaimakers, voorheen aangeduid als categorie A-inrichtingen).

Restricties bij nieuwe ontwikkelingen

In de Structuurvisie Stadshavens is aangegeven dat voor nieuwe bedrijven in het deel van het plangebied dat in de structuurvisie is aangeduid als transformatiegebied naar wonen en stedelijk gebied (zie figuur 2.2. in hoofdstuk 2) voor de eerste 10 à 15 jaar de maximale milieucategorie 3.1 is (of een daaraan gelijk te stellen milieubelasting), daarna is de maximale milieucategorie 2 (of een daaraan gelijk te stellen milieubelasting). Het nieuwe bestemmingsplan geeft nieuwe bedrijven de ruimte overeenkomstig milieucategorie 3.1. De inperking tot categorie 2 wordt in principe door de gemeente geregeld in een privaatrechtelijke overeenkomst.

Voor bestaande bedrijven met een hogere milieucategorie dan 3.1 wordt uitgegaan van de huidige situatie dat wil zeggen een milieugebruiksruimte op basis van het huidige gebruik. Dit wordt in het bestemmingsplan geregeld met een maatbestemming. Voor bestaande bedrijvigheid van een milieucategorie 3.1 of lager wordt uitgegaan van bedrijvigheid met belasting overeenkomstig milieucategorie 3.1.

Infrastructuur

Met het oog op toekomstige ontwikkelingen is verbreding van de Keileweg nodig. Deze verbreding wordt echter nog niet binnen de planperiode (2013-2023) voorzien. De situering van monumenten langs deze weg bepalen aan welke kant de reservering komt te liggen. Het voornemen maakt toekomstige verbreding van bestaande infrastructuur mogelijk door op deze gronden geen nieuwe gebouwen mogelijk te maken, zonder dat de aanleg van nieuwe infrastructuur al concreet mogelijk wordt gemaakt.

Stedenbouwkundige en landschappelijke aspecten, cultuurhistorie

De Structuurvisie Stadshavens beschrijft in de paragraaf ruimtelijke kwaliteit (paragraaf 6.6 van de structuurvisie) de randvoorwaarden voor de gebiedsontwikkeling vanuit dit thema. De randvoorwaarden zijn aangeduid op de kaart 'kader ruimtelijke kwaliteit'. Zie figuur 5.3.

In het voornemen wordt op de volgende wijze rekening gehouden met dit kader:

- Water: Het wateroppervlak wordt, met het oog op gewenste zichtlijnen gehandhaafd.
- Groen en natuur: Bij het rekening houden met de verbreding van de Keileweg (zie bij hierboven bij infrastructuur) wordt uitgegaan van een weg met bomenrijen.
- Dijken, routes, bruggen en kades: Door geen bebouwing toe te staan op nu niet openbare kades wordt het openbaar maken van deze kades in de toekomst niet onmogelijk gemaakt. De maatvoering van de toekomstige Keileweg is mede gebaseerd op de aanleg van vrijliggende fietspaden. Het Vierhavensblok wordt zodanig bestemd dat de aanlanding van een langzaam verkeersbrug vanaf het dakpark in de toekomst niet onmogelijk wordt.
- Cultuurhistorie. Uitgangspunt is het handhaven en herontwikkelen van monumenten en het zoveel als mogelijk handhaven en herontwikkelen van beeldbepalende gebouwen. Voor het bestemmingsplan Merwe Vierhavens worden eerdere cultuurhistorische onderzoeken aangevuld. In eerdere onderzoeken zijn de (historische)ruimtelijke ontwikkelingen, de huidige ruimtelijke structuur en de cultuurhistorisch waardevolle panden geïnventariseerd en gewaardeerd (monumenten en beeldbepalende objecten). De essentie hiervan is opgenomen op de kaart 'kader ruimtelijke kwaliteit' in de Structuurvisie.

- De geïnventariseerde beeldbepalende panden en toekomstige monumenten worden op de Plankaart en in de Regels van het bestemmingsplan opgenomen. Het aanvullende onderzoek inventariseert de huidige ruimtelijke karakteristieken inventariseren en, waardeert deze voor zover mogelijk: cultuurhistorisch waardevolle objecten (zijnde geen panden) en karakteristieken in inrichting en materiaalgebruik voor zowel ruimte (denk aan kades) als bebouwing. De uitkomsten worden betrokken bij het bestemmingsplan (onderdeel cultuurhistorie).

Duurzaamheid

Tot slot is een randvoorwaarde voor de nieuwe ontwikkelingen dat de transformatie van Stadshavens uiteindelijk een gebied moet opleveren dat schoon, groen, gezond en aantrekkelijk is. In de Structuurvisie Stadshavens zijn daarvoor tien uitgangspunten opgenomen (in hoofdstuk 4 van de structuurvisie), ze staan in onderstaande figuur vermeld. In hoofdstuk 6 van de structuurvisie komen deze terug in de transformatie per thema.



Figuur 5.2: De tien uitgangspunten voor duurzame gebiedsontwikkeling Stadshavens (Bron: hoofdstuk 4 Structuurvisie Stadshavens)

<p>Fysiek</p> <ol style="list-style-type: none">1. Energieneutraal bouwen.2. Klimaatbestendig bouwen.3. Ontwikkelen op en rond het water. <p>Milieu</p> <ol style="list-style-type: none">4. Hergebruik van bestaande materialen en producten.5. Zo weinig mogelijk vervuiling genereren. Hier wordt met name bedoeld op luchtverontreiniging, bodemverontreiniging en geluidoverlast.6. Een groene omgeving. <p>Sociaal-cultureel</p> <ol style="list-style-type: none">7. Menselijke maat.8. Ontwikkelen vanuit cultuurhistorisch perspectief. <p>Economie</p> <ol style="list-style-type: none">9. Duurzame exploitatie en beheer van vastgoed.10. Kennis over duurzaamheid als economische motor.

Figuur 5.3: Kader ruimtelijke kwaliteit (Bron: hoofdstuk 6 Structuurvisie Stadshavens)



LEGENDA

-  Gebiedsgrens
-  Gemeentegrens





Functionele hoofdstructuur

-  Zoeklocatie drijvende bebouwing

Ruimtelijke hoofdstructuur

-  Brug voor langzaam verkeer

Zoekruimte

-  Oeververbinding (brug of tunnel)
-  Verbinding binnendijs- buitendijs voor langzaam verkeer
-  Brug
-  Brug voor langzaam verkeer

-  Zichtlijn over water
-  Zichtlijn op land/structurende assen
-  Uitzichtpunt
-  Bomenlaan
-  Stadsparken
-  Openbare kade
-  Gedeeltelijke openbare kade
-  Groene dijk
-  Rivierpark of groene verblijfsplek
-  Zichtlijnen
-  Havenpanorama
-  Monumenten
-  Toekomstige monumenten
-  Beeld bepalend object
-  Toekomstig beschermd stadsgezicht
-  Karaktervolle stads/dorpskernen
-  Begrenzing structuurvisie Stadshavens

5.4 Varianten en alternatief

Het voornemen is uitgangspunt voor het milieueffectenonderzoek en het op te stellen bestemmingsplan. Gelet op wet- en regelgeving verschillen de consequenties van milieubelasting wezenlijk bij een verkleind gezoneerd industrieterrein en met woningen in het gebied dan zonder verkleining en zonder woningen. Daarom worden in het onderzoek twee situaties beschouwd.

Variant 1

Deze variant bestaat uit de 'Flexibiliteit voor (haven)bedrijvigheid' en 'Voorbereiden transformatie', zonder toepassing van de wijzigingsbevoegdheid wonen en zonder verkleining van het gezoneerde industrieterrein.

Variant 2

Deze variant bestaat uit de 'Flexibiliteit voor (haven)bedrijvigheid' en 'Voorbereiden transformatie'.

Deze variant omvat wel de wijzigingsbevoegdheid wonen en verkleining van het gezoneerde industrieterrein.

Voor het onderdeel 'Flexibiliteit voor (haven)bedrijvigheid' waarbij het voornemen een ruimer gebruik mogelijk maakt dan het gebruik in de huidige situatie zal daarnaast bekeken worden of het voornemen leidt tot extra milieuknelpunten voor de transformatie ten opzichte van de huidige situatie.

Uit de bevindingen blijkt welke ontwikkelingen milieutechnisch en ruimtelijk inpasbaar zijn. Op grond hiervan wordt het bestemmingsplanalternatief bepaald. Dit bestemmingsplanalternatief is basis voor het bestemmingsplan.

6. Te onderzoeken milieueffecten

6.1 Opgave voor het MER

6.1.1 Milieueffecten

De opgave voor het MER bestemmingsplan Merwe-Vierhavens is bepalen welke milieueffecten het gebruik van het gebied heeft en welke milieuruimte daarvoor nodig is. Dit betekent dat nagegaan wordt of het voornemen binnen de grenzen van de vigerende wet- en regelgeving kan plaatsvinden. Daarbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van het onderzoek dat al is verricht voor het planMER Stadshavens. Als er knelpunten blijken te zijn wordt bekeken met welke bron- en effectmaatregelen de onderdelen 'Flexibiliteit voor (haven)bedrijvigheid' en 'Voorbereiden transformatie' te combineren zijn.

Tevens wordt een doorkijk gegeven in hoeverre het onderdeel 'Flexibiliteit voor (haven)bedrijvigheid' waarbij het voornemen een ruimer gebruik mogelijk maakt dan het gebruik in de huidige situatie, leidt tot extra milieuknelpunten voor de toekomstige transformatie. Als het beeld substantieel en in negatieve zin afwijkt van de uitkomsten van de planMER Stadshavens, wordt verkend met welke bron- en effectmaatregelen een verslechtering in deze gebieden wordt voorkomen. Daarbij wordt bekeken welke maatregelen mogelijk en realistisch zijn.

6.1.2 Duurzaamheid

Een deel van het gebied blijft gedurende (langere) tijd in gebruik als havengebied. In de (concept)Havenvisie is opgenomen dat in 2030 de kwaliteit van de leefomgeving aantoonbaar is verbeterd. Voor het plangebied en de planperiode is deze ambitie te vertalen naar autonome groei met voldoende flexibiliteit, in balans met de omgeving.

In de Structuurvisie Stadshavens zijn tien uitgangspunten voor een duurzame gebiedsontwikkeling opgenomen, die in beginsel van toepassing zijn op het onderdeel "Voorbereiden transformatie" van het Voornemen. Het MER gaat in op die uitgangspunten die ruimtelijke relevant zijn en die (juridisch) kunnen worden opgenomen in een bestemmingsplan. Het betreft met name:

- Energieneutraal bouwen.
- Klimaatbestendig bouwen (adaptatiestrategie).
- Zo weinig mogelijk vervuiling genereren (met name luchtverontreiniging, geluidoverlast en bodemverontreiniging, duurzame mobiliteit is een van de componenten voor dit uitgangspunt).
- Een groene omgeving (nieuwe ecologische structuur Merwe- en Vierhavens).
- Ontwikkelen vanuit een cultuurhistorisch perspectief.

Deze ambities zullen door de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf, in overleg met marktpartijen verder worden uitgewerkt als onderdeel van de voorbereiding van de transformatie van het gebied Merwe Vierhavens. De ambities zullen uiteindelijk concreet moeten worden ingevuld door en met initiatieven van marktpartijen.

De opgave voor het MER is om inzicht te geven in de mate waarin deze ambities ook al binnen het Voornemen (kunnen) worden gerealiseerd en in de milieueffecten die het gevolg zijn.

6.2 Opzet MER

Basis voor het MER is het reeds beschikbare PlanMER Stadshavens met de daarbij behorende deelstudies. Daarvoor is in 2009 en 2010 al uitgebreid onderzoek verricht. In het MER wordt daarvan zoveel mogelijk gebruik gemaakt. Alleen voor zover nodig wordt nieuw onderzoek uitgevoerd. Voor zover beschikbaar worden nieuwe gegevens meegenomen in het MER.

Voor de milieuthema's verkeer en vervoer, luchtkwaliteit, externe veiligheid en geluid wordt het Voornemen kwantitatief onderzocht en getoetst, op het detailniveau zoals benodigd voor een bestemmingsplan. Voor wat betreft de overige milieuthema's is met het PlanMER Stadshavens voldoende relevante en actuele informatie beschikbaar. De verwachting is bovendien dat die milieueffecten weinig onderscheidend zijn voor de twee varianten die worden onderzocht. Dat wordt in het MER onderbouwd door middel van een kwalitatieve beschouwing, waarin de informatie uit de deelstudies behorende bij het planMER Stadshavens wordt weergegeven en het Voornemen tegen de bevindingen van het planMERonderzoek wordt afgezet. Eventuele nieuw beschikbare gegevens worden daarbij betrokken.

De algemene opzet van het MER is als volgt:

- De huidige (milieu)situatie wordt beschreven. Er wordt inzicht gegeven in de bestaande milieucontouren, de voornaamste bestaande bedrijven en eventuele knelpunten in het plangebied en de directe omgeving.
- De milieueffecten van het voornemen (2 varianten) worden beschreven. Het voornemen bestaat uit de autonome ontwikkeling + de flexibiliteit voor (haven)bedrijvigheid + voorbereiding transformatie (zie hoofdstuk 4 en 5).
- De effecten van het voornemen 'Flexibiliteit voor (haven)bedrijvigheid' en 'Voorbereiding transformatie' worden afgezet tegen de milieusituatie in de autonome ontwikkeling.
- Er wordt een doorkijk gegeven in hoeverre het onderdeel 'Flexibiliteit voor (haven)bedrijvigheid' in de toekomst kan leiden tot extra milieuknelpunten voor de toekomstige transformatie.
- Mede op basis van de optredende effecten wordt vervolgens het bestemmingsplanalternatief bepaald, dat de basis vormt voor het bestemmingsplan. De verwachting is dat het bestemmingsplanalternatief overeenkomt met het voornemen, aangevuld met noodzakelijke of wenselijke milieumaatregelen. De effecten van die maatregelen worden ook inzichtelijk gemaakt.
- De wijze waarop rekening wordt gehouden met de uitgangspunten voor een duurzame gebiedsontwikkeling Stadshavens wordt in beeld gebracht.
- De leemten in kennis die gesignaleerd zijn en die van belang zijn voor het te nemen besluit worden vermeld.
- Er wordt een aanzet opgenomen voor een evaluatieprogramma.

In tabel 6.1 is een aanzet opgenomen van het toetsingkader met de thema's die in elk geval worden onderzocht in het MER en de indicatoren en criteria die daarbij worden gebruikt. Het is in beginsel gelijk aan het toetsingskader zoals gehanteerd in het planMER⁵. In paragraaf 6.3 is per thema een toelichting opgenomen.

Tabel 6.1 Aanzet toetsingskader, samenvattende tabel.

Thema	Aspect	Indicator / criterium
Verkeer en vervoer	Bereikbaarheid wegverkeer	<ul style="list-style-type: none"> I/C verhouding op ontsluitingswegen naar het gebied Kwalitatief oordeel capaciteit van belangrijkste wegen in het gebied V/P verhouding bij kruispunten
	Scheepvaart (zeevaart en binnenvaart)	<ul style="list-style-type: none"> Bereikbaarheid
	Duurzame mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> Modal split Duurzame vervoerswijzen
Luchtkwaliteit	Wegverkeer Bedrijven Scheepvaart	<ul style="list-style-type: none"> Grenswaarden NO2 en PM10 Streefwaarden PM2,5 kwalitatief
Externe veiligheid	Bedrijven Hoge druk aardgasleiding Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en over de Nieuwe Maas.	<ul style="list-style-type: none"> Plaatsgebonden risico Groepsrisico Vrij te houden zones op de oevers
Geluid	Industrielawaai	<ul style="list-style-type: none"> Omvang geluidbelast gebied (> 50 dB(A)) Aantal geluidbelaste woningen met een hogere grenswaarde (> 50 dB(A))
	Wegverkeerslawaai	<ul style="list-style-type: none"> Toename geluidbelasting bij woningen in de omgeving Geluidbelasting bij nieuwe woningen in het gebied
	Scheepvaart lawaai(zeevaart en binnenvaart)	Verandering van geluidbelasting in achterland
	Laagfrequent geluid (trillingen): scheepvaart, activiteiten in de haven, bedrijven	Kwalitatief
	Cumulatie	<ul style="list-style-type: none"> Referentiepunten bij woningen

Bron: planMER Stadshavens, m.u.v. vetgedrukte tekst

⁵ De "nieuwe" aspecten en criteria zijn vetgedrukt.

6.3 Te onderzoeken milieuthema's

De milieuthema's verkeer en vervoer, luchtkwaliteit, externe veiligheid en geluid worden kwantitatief onderzocht en getoetst, op het detailniveau zoals benodigd voor een bestemmingsplan. De uitkomsten hiervan worden verwoord in nieuwe deelstudies, de samenvatting van de deelstudies wordt weergegeven in het hoofdrapport MER. De opzet, toetsingskader en indeling daarvan zijn in beginsel gelijk aan die van de deelstudies van het planMER. De vergelijking en beoordeling van de varianten is toegespitst op deze thema's.

Verkeer en vervoer

Autoverkeer

In het planMER Stadshavens is de autonome ontwikkeling van de weginfrastructuur en van het netwerk van openbaar vervoer in en rond het plangebied Stadshavens aangegeven. In het MER wordt deze autonome ontwikkeling geactualiseerd voor de peiljaren 2015 en 2023.

De verkeersintensiteiten worden bepaald met behulp van de Regionale VerkeersMilieuKaart (RVMK). Deze verkeersintensiteiten zijn ook van belang voor de effectbepaling voor het thema geluid en luchtkwaliteit. Bij de beoordeling van de effecten van verkeer en vervoer wordt ingegaan op de (veranderingen) van de verkeersintensiteiten en de zogenaamde I/C-verhouding, de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit op een wegvak. De analyses van de verkeerseffecten richten zich op de I/C-verhoudingen in de spits (ochtend- en avondspits) op de stedelijke wegen en het hoofdwegennet waarop significante veranderingen in de verkeersintensiteiten optreden. Verder wordt kwalitatief aangegeven of de capaciteit van de hoofdwegen in het gebied, te weten de Keileweg, Marconistraat en de Benjamin Franklin straat, voldoende is. Waar relevant wordt aandacht besteed aan de afwikkeling van het verkeer op kruispunten.

Scheepvaart

De bereikbaarheid over water, zowel voor zee- als binnenvaart, wordt aan de hand van de huidige situatie en scheepvaartprognoses beoordeeld. Voor de toekomst wordt daarbij uitgegaan van de te verwachte toekomstige ladingstromen. De bereikbaarheid over het water wordt kwalitatief beschouwd.

Spoorverkeer

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

Duurzame mobiliteit

Stadshavens zet in op duurzame mobiliteit. In hoofdstuk 6.2 van de Structuurvisie Stadshavens is dit nader uitgewerkt. In het MER wordt de bijdrage van het bestemmingsplan aan het realiseren van duurzame mobiliteit in beeld gebracht.

Luchtkwaliteit

Relevante bronnen in het gebied die van invloed zijn op de luchtkwaliteit zijn industrie, weg- en scheepvaartverkeer (zeevaart en binnenvaart). Het effectgebied strekt zich uit zover zich relevante veranderingen in de luchtkwaliteit voordoen door activiteiten in het plangebied.

Onderzocht wordt of die bronnen in het voornemen tot overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden van NO₂ en PM₁₀ (PM_{2,5} in kwalitatieve zin) leiden. Als dat niet het geval is, wordt volstaan met het weergeven van de resultaten. Als blijkt dat het voornemen tot zodanige emissies leidt dat er sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit, wordt bezien welke maatregelen er mogelijk zijn om alsnog aan de grenswaarden te voldoen.

Externe veiligheid

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

Voor het groepsrisico is op 9 juni 2011 door de gemeenteraad van Rotterdam het Beleidskader Groepsrisico Rotterdam vastgesteld. De inrichting van het plangebied blijft grotendeels onveranderd. Gelet op het groepsrisico zijn daardoor de mogelijkheden voor maatregelen voor zelfredzaamheid en hulpverlening door middel van het bestemmingsplan beperkt. In het MER worden deze maatregelen aangegeven en wordt aangegeven welke optimalisatie vanuit het oogpunt van groepsrisico mogelijk is. Hierbij wordt de Veiligheids regio Rotterdam Rijnmond (VRR) betrokken. Onderdeel van de besluitvorming van het bestemmingsplan is de bestuurlijke verantwoording van het groepsrisico, de onderbouwing daarvan vindt niet plaats in het MER maar in een separaat document.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

In het plangebied vindt thans geen relevant vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg plaats. Over de wegen naar de Merwehaven en de Vierhavens (Tjalklaan, Vierhavensstraat en Schiedamseweg) vindt nu maar weinig transport van gevaarlijke stoffen plaats. Dit transport veroorzaakt geen plaatsgebonden risico en ook geen groepsrisico. In het MER wordt onderzocht of ontwikkelingen in het plangebied leiden tot een relevante toename van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg c.q het risico daarvan.

Het gebied ligt op ruime afstand van de spoorlijn tussen station Rotterdam-CS en station Schiedam (ruim 700 meter) en over deze lijn worden nauwelijks gevaarlijke stoffen vervoerd. Externe veiligheid als gevolg van vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor wordt daarom niet in beschouwing genomen in het MER.

In het gebied ligt in het deel Vierhavens een hoge druk aardgasleiding die de warmte/elektriciteitscentrale ter hoogte van de Galvanistraat van aardgas voorziet. De plaatsgebonden risicocontour ligt niet buiten de leiding. In het planMER Stadshavens is aangegeven dat het groepsrisico niet bekend is, dit zal worden berekend. Gelet op de lage personendichtheid aan weerszijden van de leiding wordt het groepsrisico thans als klein (factor 10 onder de oriënterende waarde) geschat.

Over de Nieuwe Maas vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De Verordening Ruimte stelt dat in bestemmingsplannen voor gronden langs de Nieuwe Waterweg en de Nieuwe Maas van raainummer 1034 (Hoek van Holland) tot raainummer 995 (splitsing Nieuwe Maas en Hollandse IJssel) zones langs de kade vrijgehouden moeten worden van bebouwing, de zogenoemde plasbrandaandachtsgebieden⁶. In het MER worden de zones aangegeven die vrijgehouden moeten worden van bebouwing en wordt bekeken of daarmee voldoende rekening wordt gehouden. Volgens het Basisnet water is er geen afstand van de plaatsgebonden risico contour van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water, dat wil zeggen dat deze contour de oever niet raakt.

In het MER wordt onderzocht of het groepsrisico als gevolg van ontwikkelingen in het plangebied toeneemt. Dit gebeurt semi-kwantitatief op basis van reeds beschikbare groepsrisicoberekeningen van het vervoer van gevaarlijks stoffen over de Nieuwe Maas in de omgeving.

Bedrijven

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

Geluid

Het geluid van de industrie, het wegverkeer en de scheepvaart leidt tot een geluidbelasting van geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen.

Industrielawaai

Het geluidgezoneerde industrieterrein 'Havens-Noordwest en Oost-Frankenland', hierna 'Havens-Noord' genoemd, omvat het gebied Merwe-Vierhavens en Nieuw-Mathenesse (gemeente Schiedam). In de Structuurvisie Stadshavens is aangegeven dat een geluidruimteverdeelpplan Havens Noord wordt opgesteld om te komen tot een toedeling en beheer van de geluidruimte gedurende de transformatie.

In het MER wordt de thans maximaal beschikbare geluidruimte in beeld gebracht en het geluidbelaste gebied als gevolg van de bedrijvigheid. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de gegevens uit het planMER Stadshavens, aangevuld met nieuwe gegevens uit het geluidruimteverdeelpplan Havens-Noord. In het MER wordt inzicht gegeven in de omvang van het geluidbelaste gebied en het aantal door industrielawaai belaste woningen (bestaand en geprojecteerd buiten het plangebied en nieuw binnen het plangebied).

⁶ Plasbrandrisico's komen voor op de vaarroutes van schepen die brandbare vloeistoffen vervoeren. Bij lekkages, bijvoorbeeld na een aanvaring, kunnen die brandbare vloeistoffen drijvende plassen vormen en ontsteken. De gebieden waar dat risico bestaat, worden plasbrandaandachtsgebieden genoemd.

Daarbij wordt ook de verkleining van het industrieterrein beschouwd ten opzichte van de thans geluidgezoneerde situatie. In de huidige situatie is de geluidzone groter dan de geluidbelasting van het huidige gebruik.

Wegverkeer

Effect van het plangebied op de omgeving

In het MER wordt gekeken naar significante geluideffecten bij woningen in de omgeving van het plangebied ten gevolge van de ontwikkelingen in het plangebied. Het gaat hierbij om geluideffecten als gevolg van verandering in verkeersintensiteiten op wegen in de omgeving. De selectie van wegvakken wordt uitgevoerd volgens de 30/20%-regel⁷. Effecten van minimaal 2 dB ten opzichte van de autonome ontwikkeling worden in beeld gebracht.

Effect omliggende en interne wegen op geluidgevoelige bestemmingen en kantoren in het plangebied

In het planMER Stadshavens is de geluidbelasting van omliggende wegen op het plangebied indicatief in beeld gebracht. In het MER wordt de geluidbelasting boven de voorkeurswaarde bij nieuwe woningen in het plangebied berekend. Voor wonen is de voorkeurswaarde 48 dB.

Scheepvaart

In het MER wordt bezien of ontwikkelingen een wezenlijke toename geven van de geluidbelasting (minimaal 2 dB) als gevolg van het scheepvaartverkeer over de Nieuwe Maas.

Als uit het verkeersonderzoek blijkt dat een toename aan de orde is die tot een wezenlijke toename aan geluidbelasting kan leiden, wordt de toename van geluidhinder op de hoofdvaarwegen kwantitatief in beeld gebracht op enkele nader te bepalen referentiepunten. Een dergelijke wezenlijke toename is echter waarschijnlijk niet aan de orde.

Cumulatie geluid

In de wet- en regelgeving wordt onderscheid gemaakt in industrielawaai, spoorweglawaai en wegverkeerslawaai. Omwonenden horen echter de optelsom van het geluid, dus ook van de niet gereguleerde bronnen zoals scheepvaart.

Daar waar door één of meer geluidbronnen de voorkeurswaarde geluid wordt overschreden door de nieuw mogelijk gemaakte activiteiten wordt het cumulatieve effect beschouwd van industrie, scheepvaart en weg. De cumulatie wordt op enkele nader te bepalen referentiepunten inzichtelijk gemaakt.

Laagfrequent geluid

Scheepvaart, activiteiten in de haven, en de industrie kunnen laag frequent geluid voortbrengen. Het MER beschouwt de toename als gevolg van nieuwe ontwikkelingen kwalitatief.

Milieuzonering van bedrijven

Er wordt aandacht besteed aan situering van bedrijven binnen het gebied gelet op woonbestemmingen en andere gevoelige bestemmingen in het plangebied en omgeving. Dit vindt plaats voor geluid, lucht en externe veiligheid zoals hierboven is aangegeven.

⁷ Wegvakken met een toename van de verkeersintensiteit van 30% of een afname van 20%. Deze percentages komen overeen met een toe- of afname van de geluidbelasting van ongeveer 1dB.

Aanvullend wordt voor de effectbeschrijving zonodig gebruik gemaakt van de richtafstanden op basis van milieucategorieën van bedrijven [VNG-2009].

6.4 Overige milieuthema's

In het MER wordt -net als in het planMER- ook aandacht besteed aan de thema's geur, energie, water, bodem, landschap en cultuurhistorie, natuur en archeologie en ondergrond. Voor deze milieuthema's wordt echter geen nieuw onderzoek verricht, maar wordt volstaan met het kwalitatief beschouwen van het Voornemen door dat af te zetten tegen de bevindingen van het planMERonderzoek. De bestaande deelstudies van het planMER worden daarvoor benut. De uitkomsten worden beknopt in het hoofdrapport MER weergegeven, ten behoeve van de onderbouwing van het bestemmingsplan, inclusief eventuele mitigerende en compenserende maatregelen voor zover deze geborgd worden in het bestemmingsplan.

6.5 Natuurbeschermingswet en passende beoordeling

Indien significante effecten kunnen optreden op een Natura 2000 gebied waarvoor een passende beoordeling op grond van artikel 19j tweede lid van de Nb-wet moet worden uitgevoerd geldt een planm.e.r.plicht op grond van artikel 7.2a van de wet Milieubeheer voor het bestemmingsplan. Natura 2000 gebieden liggen op afstand van het plangebied.

- De Natura 2000 gebieden Solleveld/Kapittelduinen en Voornes duin bevinden zich op grote afstand (> 20 km) van het Stadshavensgebied en daarmee buiten de invloedssfeer, negatieve effecten op deze gebieden zullen niet optreden.
- Dichter bij ligt het Natura 2000 gebied de Oude Maas, op circa 6 kilometer ten zuidwesten van het plangebied. In het planMER Stadshavens deelstudie Natuur [Rdam 2010-1] is aangegeven dat uit de depositiekaart blijkt dat de maximale stikstofdepositie in de Oude Maas in 2015 1.401-1.550 mol N/ha.jr bedraagt. Daarmee zit de depositie (substantieel) beneden de kritische depositieniveaus van de meest gevoelige habitats binnen dit gebied, te weten H91E0A (vochtige alluviale bossen). Hiervoor is een kritische grenswaarde vastgesteld voor N cf. Van Dobben & van Hinsberg (2008) van 2.000 mol N/ha.jr. De waarde voor 2015 ligt hier substantieel onder. Er zijn weliswaar geen voorspellingen beschikbaar voor 2025 of 2040, maar het internationale beleid (NEC-plafonds) waaraan Nederland zich heeft verplicht is gericht op verdere afname.

Voor het plangebied Merwe Vierhavens is de verwachting dat, gelet op het bovenstaande, de bestemmingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt niet zullen leiden tot een toename van stikstofemissie door bedrijvigheid waarvoor een passende beoordeling nodig is. In het MER wordt daarom geen nader onderzoek naar depositie en effecten op Natura 2000 gebieden gedaan.

6.6 Duurzaamheid, gezondheid en leefomgevingskwaliteit

In het MER worden op basis van de inzichten verkregen door middel van de thematische effectbeschrijvingen, in een apart hoofdstuk kwalitatief beschouwd wat de gevolgen zijn voor duurzaamheid, gezondheid en leefomgevingskwaliteit. In dat hoofdstuk wordt tevens inzicht gegeven in de mate waarin de in de Structuurvisie Stadshavens verwoorde ambities ten aanzien van duurzaamheid binnen het Voornemen worden gerealiseerd en in de milieueffecten die het gevolg zijn.

Het MER gaat daarbij in op die uitgangspunten van de Structuurvisie die ruimtelijk relevant zijn en die (juridisch) kunnen worden opgenomen in een bestemmingsplan. Het betreft met name:

- Energieneutraal bouwen.
- Klimaatbestendig bouwen (adaptatiestrategie).
- Zo weinig mogelijk vervuiling genereren (met name luchtverontreiniging, geluidoverlast en bodemverontreiniging, duurzame mobiliteit is een van de componenten voor dit uitgangspunt).
- Een groene omgeving (nieuwe ecologische structuur Merwe- en Vierhavens).
- Ontwikkelen vanuit een cultuurhistorisch perspectief.

Bijlage 1 Referenties

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

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

[Rdam 2010 -1] Gemeente Rotterdam, Gemeentewerken in opdracht van projectbureau Stadshavens. Plan-MER Stadshavens, deelstudie natuur, oktober 2010. (Zie <http://www.stadshavensrotterdam.nl>)

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

Bijlage 2 Segmentindeling havenbedrijvigheid

In onderstaande tabel is de indeling naar hoofd-, markt- en deelsegmenten weergegeven zoals deze wordt gehanteerd voor het haven- en industriegebied in de Rotterdamse haven. De deelsegmenten die voorkomen in het plangebied Merwe-Vierhavens zijn grijs gearceerd en hiervan is een korte toelichting gegeven onder de tabel.

Tabel: Indeling hoofd-, markt- en deelsegmenten haven- en industriegebied Rotterdamse haven

hoofdsegment	Marktsegment	deelsegment (productgroep)	afk	
Non-bulk	Containers	Deepsea	dps	
		Shortsea	shs	
		Empty depots	emd	
	Breakbulk	Distriparken	dis	
		Overig stukgoed	ovs	
		RoRo	roro	
Droog Massagoed	Droog massagoed	Agribulk	agi	
		IJzererts & schroot	y_s	
		Kolen	kol	
		Overig droog massagoed	odm	
Nat Massagoed	Chemie & bio-based industry	Chemische industrie	chi	
		Bio-based industrie	bbi	
	Ruwe olie & raffinage	Raffinaderijterminals	rat	
		Raffinaderijen	raf	
		Onafhankelijke tankoverslag	Minerale olieproducten	otm
			Chemische producten	otc
			Plantaardige oliën	plo
	Gas & power	Gas	gas	
			Power	pow
			Utilities	uti
	Overig	Maritieme service industrie en overige havengerelateerde bedrijven	Maritieme industrie	min
Maritieme dienstverlening			mdv	
Andere havengerelateerde activiteiten			aha	
Niet-havengerelateerde bedrijven		Niet-havengerelateerde bedrijven	nhg	

Overig stukgoed

Stukgoed zijn goederen waarvan de hoeveelheid niet naar maat of gewicht maar per stuk worden opgegeven. Overig stukgoed betreft stukgoederen niet zijnde containers. Een uitzondering hierop vormen de koelcontainers waarin een deel van de fruitoverslag wordt op- en overgeslagen.

Overig droog massagoed

Dit segment kan onderscheiden worden in bouwgrondstoffen, minerale delfstoffen, biomassa, recycling en milieugerelateerde dienstverlening. Bij de bouwgrondstoffen moeten we denken aan aannemers (die zand en grint e.d. nodig hebben voor bouwactiviteiten) en cementfabrieken.

Tot de mineralen behoren ertsen en concentraten en allerlei industriële mineralen. De biomassa betreft ook import van houtpellets. Recyclingbedrijven produceren secundaire grondstoffen en hebben een plaats in één of andere productieketen. De milieugerelateerde dienstverlening zit aan de afvalkant (afvalinzameling, sloop, schoonmaak).

Chemische industrie

Het deelsegment chemische industrie omvat productievestigingen in de traditionele (petro-) chemie. Het segment omvat tevens de overslag op de aan deze bedrijven verbonden eigen steigers en kades van chemische producten.

Power

Het deelsegment power omvat de import, op- en overslag en/of productie en transport van elektriciteit.

Utilities

Het deelsegment utilities omvat op- en overslag en/of productie van industriële gassen, warmte en waterzuivering. Maar ook transformatoren, elektriciteitsverdeelstations, opslag van goederen ten behoeve van elektriciteitsvoorziening.

Niet-haven gerelateerde bedrijvigheid

Niet-havengebonden bedrijvigheid zijn bedrijven die niet havengebonden activiteiten uitvoeren, maar wel een erfpachtcontract hebben met het Havenbedrijf Rotterdam. Het gaat dan bijvoorbeeld om opslag van goederen zonder watergebonden overslag, kantoor- of opleidingsfuncties zonder directe relatie met het havengebied.