



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Bestemmingsplan en Structuurvisie Hart van Zuid, Rotterdam

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

6 juli 2015 / rapportnummer 2969-35



1. Voorlopig oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De gemeente Rotterdam wil het gebied rond Ahoy en Winkelcentrum en busstation Zuidplein herontwikkelen. Om de herontwikkeling mogelijk te maken besluit de gemeenteraad van Rotterdam later dit jaar over de benodigde structuurvisie en het bestemmingsplan. De milieugevolgen hiervan zijn onderzocht in een MER. Ballast Nedam heeft de aanbesteding gebiedsontwikkeling Hart van Zuid verworven met de integrale visie 'Hart van Zuid, plek om te blijven'. Ballast Nedam heeft namens de gemeente het bestemmingsplan, de structuurvisie en het MER voorbereid. De gemeenteraad heeft de Commissie¹ gevraagd het MER te toetsen. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en volledigheid van het MER.

Het valt de Commissie op dat in het MER vooral vanuit de visie 'Hart van Zuid, plek om te blijven' is gezocht naar verbeteringen of optimalisaties. Hierdoor komt de focus in het MER vrij automatisch uit op bereikbaarheid, verkeer en kwaliteit openbare ruimte, deze elementen staan namelijk centraal in deze visie. De Commissie vindt dat vanuit dit perspectief het MER goed uitgewerkt is. Het MER laat bijvoorbeeld zien dat de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte sterk verbetert. Het bredere perspectief, zoals de Rotterdamse doelen voor de gezondheid en klimaat, lijkt door deze focus op de achtergrond te raken. Realistische alternatieven met mogelijk minder milieugevolgen zijn buiten beeld gebleven.

Al met al is de Commissie van oordeel dat de essentiële informatie om het milieubelang een volwaardige rol te geven bij de besluitvorming nog **niet** aanwezig is in het MER. Het gaat om:

- de bijdrage die dit gebied aan de Rotterdamse doelen voor gezondheid en klimaat (Rotterdam Climate Initiative) moet leveren;
- de mogelijkheden om de verslechtingen in de geluidssituatie teniet te doen;
- mogelijke lokale knelpunten in de luchtkwaliteit.

De Commissie vindt het essentieel dat deze informatie voorafgaand aan de besluitvorming over de structuurvisie en het bestemmingsplan alsnog in beeld gebracht wordt, zodat hiermee rekening gehouden kan worden bij de te maken afwegingen. De gemeente Rotterdam heeft aangegeven dit advies op te volgen en het aangepaste MER opnieuw aan de Commissie voor te leggen.

In de hoofdstuk 2 gaat de Commissie in op bovenstaande tekortkomingen en in hoofdstuk 3 gaat de Commissie in op een aanbeveling voor fietsverkeer.

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl door in het zoekvak het projectnummer 2969 in te vullen.

2. Gesignaleerde tekortkomingen

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en doet zij aanbevelingen voor de op te stellen aanvulling. Deze aanbevelingen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren van deze aanbevelingen essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming.

2.1 Gezondheid

De gemeente Rotterdam heeft gezondheidsdoelen om de leefomgeving in de stad te verbeteren. Het MER gaat niet in op de bijdrage (doelbereik) die de onderhavige structuurvisie en bestemmingsplan hieraan (moeten) leveren. De gezondheidsdoelen zijn bijvoorbeeld:

- de Regionale Strategische Agenda (2010– 2014); ambitie hierin is om ten opzichte van 2006 30% reductie van het aantal gehinderden door verkeer te realiseren in 2025;
- het Actieplan geluid 2013–2018; één van de hoofdoelen in dit plan is geluid in de ruimtelijke ordening mee te nemen zodat minder geluidhinder wordt ervaren;
- de Koersnota Schone Lucht (29 april 2015); daarin is onder meer de ambitie opgenomen van 40% reductie van de verkeersbijdrage aan roetconcentraties in de stad;
- het startdocument Hart van Zuid; hierin zijn eisen voor geluid- en luchtkwaliteit opgenomen, namelijk: *'Hart van Zuid moet zo ontworpen zijn dat de geluid- en luchtkwaliteit van (toekomstige) bewoners in de stad positief wordt beïnvloed'*²

Doordat de uitwerking hiervan in het MER ontbreekt, is het onduidelijk wat de Rotterdamse gezondheidsdoelen betekenen voor de structuurvisie en het bestemmingsplan. Consequentie hiervan is dat onduidelijk is welke bijdrage dit gebied moet leveren aan deze doelen en, hoe dit wordt vertaald in het ruimtelijke ontwerp.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de gezondheidsdoelen van Rotterdam uit te werken voor Hart van Zuid. Mochten deze doelen niet aan de orde zijn voor het project Hart van Zuid dan adviseert de Commissie dit in de aanvulling goed te motiveren.

2.1.1 Geluid

In het MER is de toekomstige geluidssituatie goed beschreven. Hieruit blijken op meerdere plaatsen in het plangebied verslechtingen vanwege het plan Hart van Zuid (het aantal geluidgehinderden en de intensiteit van geluid neemt toe). Uit het rapport blijkt ook dat in de autonome ontwikkeling – indien het plan niet uitgevoerd wordt – de geluidssituatie licht verbetert.

² In het startdocument is de volgende uitwerking hiervan aangegeven:

1. Geluidgevoelige bestemmingen en bijzonder gevoelige bestemmingen zoals kinderdagverblijven, woningen, ziekenhuizen en scholen niet langs drukke doorgaande wegen in het gebied geplaatst zijn, of ruime afstand is gehouden van de geluidsbron en de grenswaarden (lucht en geluid), of voldoende maatregelen aan de bron zijn genomen, met uitzondering van bestaande inrichtingen.
2. Als dit niet kan, dan moet een kwaliteitsverbetering op andere gezondheidsbevorderende aspecten gerealiseerd zijn. (Zie 'Convenant Waal-Eemhaven', 'Luchtkwaliteitsonderzoek Hart van Zuid' en 'Ontheffingsbeleid Wet Geluidhinder').

Het MER noemt op hoofdlijnen mogelijke mitigerende maatregelen om deze verslechtering teniet te doen. De maatregelen zijn echter niet samenhangend uitgewerkt en de positieve milieueffecten (effectiviteit) zijn niet integraal beschreven. Genoemde redenen zijn dat:

- verdergaande maatregelen niet doelmatig zijn of technisch niet haalbaar;³
- maatregelen wensen betreffen die in een later stadium aan bod kunnen komen als er een financiële basis is.

Hierdoor biedt het MER, hoewel de gemeente verbetering van de geluidssituatie beoogt, geen inzicht in mogelijkheden om verslechtingen teniet te doen.

De Commissie adviseert daarom in een aanvulling op het MER mitigerende maatregelen voor geluid uit te werken. Hieronder licht zij dit kort toe.⁴

Mitigerende maatregelen geluid

Werk in de aanvulling mitigerende maatregelen⁵ voor geluid uit op de locaties waar een verslechtering van de geluidssituatie optreedt.⁶ Werk bijvoorbeeld bij de twee tracé-opties waarbij de busbaan verlegd wordt (naast of onder de terrasflats) de positieve effecten van (verlengde) overkappingen van de busbaan uit.

De Commissie adviseert in de aanvulling ook een maatregelenpakket te verkennen waarbij de geluidskwaliteit van het hele plangebied verbetert of tenminste 'stand still' is. Werk daartoe een pakket uit met ambitie in het beperken van het aantal gehinderden door uitbreiding van de mitigerende maatregelen (raildempers metro, hogere, langere geluidschermen of overkappingen, stillere bussen, meer geluidreducerend asfalt etc.), zowel bij de bestaande als bij de nieuwbouwwoningen. Met dit pakket moet de toekomstige geluidssituatie op een neutrale

³ Voor zowel weg- als raillawaai wordt betoogd dat geluidreducerend asfalt en/of raildempers en geluidschermen niet doelmatig zijn, kosten te hoog in relatie tot de baten in verminderd geluid, dit wordt echter nergens kwantitatief onderbouwd. Er wordt slechts gesteld dat de kosten van de bron- en overdrachtsmaatregelen vanwege het geringe aantal woningen niet opwegen tegen de kosten aan de woningen. Dit wordt echter niet onderbouwd. De Commissie vraagt zich af of dit inderdaad het geval, ter illustratie het volgende rekenvoorbeeld: Voor de 95 nieuwbouwwoningen geluidsisolatie aanbrengen van bijvoorbeeld € 5.000 per woning levert een budget op van € 450.000 op waarvoor op doelmatige wijze raildempers, een geluidscherm onder de metrolijn of stiller asfalt is aan te brengen. Conform het gemeentelijk beleid in het actieplan 2013 -2018 zijn maatregelen zelfs sneller doelmatig volgens het daar gehanteerde toetscriterium. Er behoeven slechts 2 geluidgehinderden en 2 slaapgestoorden minder te zijn om 1.000 m² stiller asfalt (of andere maatregelen) te motiveren. Met een reductie van het asfalt (of de raildempers of de geluidschermen) schat de Commissie in dat het geluidniveau 2 tot 5 dB te verlagen is (meer dan halvering) hetgeen zeker leidt tot een afname van meer gehinderden dan het gemeentelijke toetscriterium van 2 gehinderden en 2 slaapgestoorden.

⁴ In zienswijzen wordt ook aandacht gevraagd voor de verslechterende geluidssituatie en maatregelen om dit tegen te gaan.

⁵ Het MER (inclusief geluidsrapport in de bijlage) beoordeelt het busstation in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Afhankelijk van de variant die gekozen wordt zou de geluidsbeoordeling onder de beoordeling van Wet Milieubeheer vallen (als busstation als inrichting wordt beschouwd en dat kan in het geval er alleen bussen over de busbanen gaan en gesloten voor alle andere verkeer) of de Wet geluidhinder als het de openbare weg is (route onder de terrasflats door, tenzij deze ook gesloten wordt verklaard maar dat is niet waarschijnlijk want dan is parkeergarage niet meer bereikbaar). Het akoestisch onderzoek worstelt ook met deze vraag en maakt daarom waarschijnlijk de keuze voor beoordeling in kader goede ruimtelijke ordening. Onafhankelijk van welke beoordeling gekozen wordt is een uitwerking van mitigerende maatregelen vereist.

⁶ Deze informatie is ook nodig als onderbouwing voor een (eventueel) te nemen hogere waarden besluit.

score uitkomen en liever nog positief. Hiermee komt in beeld in hoeverre op Rotterdamse doelen voor gezondheid aangesloten kan worden.

2.1.2 Luchtkwaliteit

In het MER is gebruik gemaakt van de standaardrekenmethodieken voor luchtkwaliteit en is de informatie over luchtkwaliteit op gebiedsniveau beschreven. Op basis van deze berekeningen blijken geen overschrijdingen van luchtkwaliteitsnormen.

Door de hierboven genoemde aanpak zijn (piek)concentraties binnen het plangebied niet zichtbaar⁷ en komen eventuele lokale knelpunten niet naar voren. De Commissie denkt hierbij bijvoorbeeld aan het busstation, de terraswoningen naast het busstation en de uiteindes van de tunnelmondingen onder het winkelcentrum, waar bussen stationair draaien.⁸

Het gebruikte standaardverspreidingsmodel (Monitoringstool) is daarbij niet ontworpen op de omgang met complexe situaties zoals busstations (Hart van zuid heeft een busstation in grootte het 3^e van Nederland), tunnelmondingen (onder het winkelcentrum) en overkappingen (voorgestelde varianten in het MER).

Consequentie hiervan is dat de effecten op de luchtkwaliteit niet voldoende in beeld zijn. Mogelijk zijn er knelpunten met hoge concentraties, piekbelastingen en (te) hoge blootstelling.

De Commissie adviseert daarom in een aanvulling op het MER de luchtkwaliteitsverschillen binnen het plangebied op kaart zichtbaar te maken. Vermeld hierbij op kaart de onderzochte gevoelige bestemmingen, de genoemde 'NSL-toetspunten' en ook de aantallen blootgestelden weer.^{9,10} Geef een reëel beeld van de (piek)blootstellingen en vermeld duidelijk de gehanteerde uitgangspunten zoals verkeersintensiteiten.

Ga in de aanvulling in op mitigerende maatregelen die nadelige situaties voor de luchtkwaliteit (ook onder de norm) kunnen verzachten.¹¹

2.2 Klimaat

De gemeente Rotterdam is voorloper op gebied van klimaat adaptatie en -mitigatie. De uitwerking van deze aspecten in het MER beperkt zich tot aansluiten bij standaard eisen die op dit moment gangbaar zijn (% water, energieprestatie gebouwen). Het MER legt een kwalitatief

⁷ Mogelijk wordt dit veroorzaakt door uitmiddeling.

⁸ Uit het luchtkwaliteitsonderzoek wordt niet duidelijk hoe is omgegaan met de specifieke situaties bij het busstation zoals stationair draaiende bussen die wachten tot vertrek, hoe het busverkeer in bv. Patio A langs de terrasflats is meegenomen, op welke wijze het busverkeer onder de terrasflats is de modelberekeningen is meegenomen (welke invoerparameters zijn gekozen), welke (piek)blootstellingen treden op? Etc.

⁹ Concentratieberekeningen aan roet/elementair koolstof kunnen helpen om de vertaling van blootstelling naar gezondheid te maken, bijvoorbeeld om ambities uit de Koersnota Luchtkwaliteit te bereiken.

¹⁰ De Commissie wijst erop dat de uitkomsten van luchtonderzoek rond het busstation zeer gevoelig zijn voor de parameter keuze in een model. Onderbouw de keuze voor de gekozen parameters.

¹¹ Bijvoorbeeld overkappingen over de busbaan onder de flats en/of het vergroten van de afstanden tussen bussen en woningen en/of op termijn de inzet van 'schonere' bussen.

verband met het gemeentelijke Programma Duurzaam, zonder dat daadwerkelijk inzichtelijk wordt gemaakt welke bijdrage wordt geleverd en welke andere kansen het plan ook kan bieden. Consequentie hiervan is dat onduidelijk is welke bijdrage dit gebied moet leveren aan deze doelen en, hoe dit wordt dit vertaald in het ruimtelijke ontwerp. De Commissie vindt het essentieel dat de verbinding tussen de (grote) ambities op stadsniveau en de uitwerking in het gebied rond het Zuidplein in het MER wordt gemaakt. Hieronder licht zij dit verder toe.

2.2.1 Klimaatadaptatie/Water

Als onderdeel van het Rotterdam Climate Initiative heeft de gemeente in 2013 de Rotterdamse Adaptatiestrategie vastgesteld. De Rotterdamse adaptatiestrategie stelt kaders voor alle partijen die in en aan de stad werken en moet leiden tot een klimaatbestendig Rotterdam. De strategie moet leiden tot concrete afspraken met initiatiefnemers over projecten en activiteiten in de stad. De strategie omvat de hele stad maar bevat ook een 'perspectief voor binnendijkse stadwijken'. De Commissie mist een uitwerking van de Rotterdamse adaptatiestrategie in het MER. De ambitie wordt wel benoemd (Structuurvisie, pagina 7) maar niet verder ingevuld, noch in de Structuurvisie noch in het MER of het bestemmingsplan. De Commissie acht het van belang dat in de planvorming rond het Hart van Zuid aantoonbaar wordt gemaakt dat deze past binnen de klimaatadaptatieambitie voor de stad, zowel het plangebied zelf als de omgeving daarvan. Zij mist in het MER bijvoorbeeld een uitwerking voor zowel extreme pieken en dalen in neerslag als hittestress.¹²

De Commissie adviseert daarom in een aanvulling op het MER duidelijk te maken hoe het plan 'voor huidige en toekomstige generaties bijdraagt aan de Rotterdamse klimaatdoelstellingen'. Hiermee kan ook het belang dat in het MER gehecht wordt aan water en groen een plaats krijgen.^{13,14}

Werk hiertoe in de aanvulling een pakket uit met meer/slimmere waterberging en gericht op het tegengaan van hittestress door water veel meer integraal mee te nemen. Dit kan bijvoorbeeld door in het ruimtelijk ontwerp groene en blauwe dragers in het gebied zichtbaar te maken. Alternatief hiervoor is te onderbouwen dat bepaalde doelen beter elders gerealiseerd kunnen worden (aansluiting Zuiderpark zoeken op onderdeel watercompensatie).

¹² In het MER wordt bij het ontwerp en de te treffen maatregelen alleen ingezoomd op de watercompensatie. Hiervoor is een 'smalle' oplossing gevonden door de volledige compensatie te zoeken bij tennisbaangebied. Onduidelijk is of mogelijk is om de watercompensatie-opgave meer gespreid binnen het gebied en eventueel in samenhang met de waterberging in het Zuiderpark te realiseren.

¹³ Dit belang wordt in het MER geïllustreerd met voorbeelden zoals water langs de Gooilandsingel en een waterplein op het voorplein bij Ahoy. Ook in de Value Engineering-studie ('water leeft en verbindt') zijn verschillende ideeën voor water aan bod gekomen. De meeste voorbeelden komen later echter niet concreet terug in het MER, bestemmingsplan of structuurvisie. Voor het waterplein op het voorplein van Ahoy is aangegeven dat hiervoor een financiële drager moet worden gevonden vanuit de commerciële opgave.

¹⁴ De stichting Zuidpleingebied vraagt in haar zienswijze aandacht voor voldoende ruimte voor groen en water en voor zekerheden dat – bijvoorbeeld langs de Gooilandsingel – water en groen daadwerkelijk worden gerealiseerd.

2.2.2 Klimaatmitigatie/Duurzame energie

Rotterdam heeft een ambitieus klimaat programma. Energiebesparing en inzet van duurzame energie is daar een belangrijk onderdeel van, zowel op gebouwniveau als op gebiedsniveau. In het MER is aangegeven dat de initiatiefnemer veel aandacht heeft voor duurzaamheid bij het bouwen, renoveren en beheren van gebouwen. De Commissie heeft er begrip voor dat de maatregelen op gebouwniveau alleen in de vorm van intenties zijn beschreven. De Commissie mist echter een analyse van de mogelijkheden op gebiedsniveau die het individuele gebouw overstijgen. Denk daarbij aan mogelijkheden voor warmtenetten, (grootschalige collectieve) WKO en/of geothermie. Of aan mogelijkheden voor synergie tussen functies met specifieke warmtevraag of warmteverschot (zwembad, bioscoop, andere functies). Het MER geeft alleen kwalitatieve verwachtingen zonder inzicht te geven in de mate waarin deze verwachtingen aan de ambitie kunnen of moeten bijdragen.

De Commissie adviseert daarom in een aanvulling op het MER een maatregelenpakket uit te werken waarin de mogelijkheden voor klimaatmitigatie worden uitgewerkt op gebiedsniveau, die het individuele gebouw overstijgen. Ga in op de kansen, in welke mate zij kunnen bijdragen aan de ambities, en hoe ze (randvoorwaardelijk) in de besluitvorming een plek kunnen krijgen of langs een andere weg gerealiseerd moeten worden.

3. Aandachtspunten voor (vervolg)besluitvorming

De Commissie wil met onderstaande aanbeveling een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming. De opmerking in dit hoofdstuk wordt door de Commissie niet beschouwd als een tekortkoming.

3.1 Fietsverkeer

In het MER zijn de verkeerskundige aspecten van het project overzichtelijk en duidelijk beschreven. In het onderzoek is naast het autoverkeer een groot accent op het OV-knooppunt gelegd. De Commissie constateert dat dit ten koste gaat van de noodzakelijke aandacht voor het fietsverkeer. Om de in het MER beschreven beleidsmatig gewenste verschuiving van autoverkeer naar fietsverkeer te bereiken, zullen meer maatregelen en voorzieningen nodig zijn dan nu in de plannen is beschreven. Aandacht voor fietsverkeer en verbetering van de infrastructuur sluit ook aan op de ambities uit de Koersnota Luchtkwaliteit van Rotterdam.

Concreet betreft het (verkeers)veilige fietsroutes, goed bereikbare fietsstallingen en de kwaliteit daarvan (denk aan beveiligde fietsstallingen, ruime opzet, voldoende stallingsplekken), de relatie met looproutes, voldoende openbare verlichting, etc. Voor deze fase is het MER voldoende omdat het plan voldoende flexibiliteit biedt om dit later in te passen.

- De Commissie adviseert daarom om een op het fietsverkeer gerichte nadere uitwerking te maken. Dit kan bijvoorbeeld bij de volgende planfase.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Rotterdam

Bevoegd gezag: gemeenteraad van de gemeente Rotterdam

Besluit: vaststellen van structuurvisie en bestemmingsplan

Categorie Besluit m.e.r.:

plan-m.e.r. vanwege kaderstelling D11.2

Procedurele gegevens:

kennisgeving MER in Staatscourant van: 29 april 2015

ter inzage legging MER: 1 mei tot en met 11 juni 2015

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 17 maart 2015

voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 6 juni 2015

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

mw. ir. L. Besselink

dhr. ing. N. Faber

dhr. drs. S.J. Harkema (secretaris)

dhr. ing. B.P.A. Peters

dhr. mr. C.Th. Smit (Voorzitter)

dhr. ir. S. Teeuwisse

dhr. drs. G. de Zoeten

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Omdat de Commissie niet is geraadpleegd bij de voorbereiding op het MER heeft ze een locatiebezoek afgelegd om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Milieueffectrapport Hart van Zuid Rotterdam, Deel A: hoofdlijnen van het onderzoek, 10 april 2015;
- Milieueffectrapport Hart van Zuid Rotterdam, Deel B: effectstudies, 10 april 2015;
- Rapport Rotterdam Hart van Zuid Distributieve toets en effecten uitbreiding retailprogramma, Bureau Stedelijke Planning, 17 februari 2015;
- Rapport Hart van Zuid, Document Verkeer, Witteveen+Bos, Ballast Nedam, 3 april 2015;
- Rapport Hart van Zuid, Rotterdam, achtergronddocument Water, In het kader van de milieueffectrapportage, vaststelling van een nieuw bestemmingsplan en structuurvisie, Cle-ton&Com/Ballast Nedam, 23 maart 2015;
- Rapport Hart van Zuid in Rotterdam, Akoestisch onderzoek, in het kader van de milieueffectrapportage, vaststelling van een nieuw bestemmingsplan en de structuurvisie, Ballast Nedam, 19 maart 2015;
- Rapport Hart van Zuid in Rotterdam, Onderzoek Luchtkwaliteit, in het kader van de milieueffectrapportage, vaststelling van een nieuw bestemmingsplan en de structuurvisie, Ballast Nedam, 19 februari 2015;
- Rapport Externe Veiligheid Hart van Zuid, UMEO Milieuadvies, 22 februari 2013;
- Rapport Arnicon Quick-scan Bodem, Arnicon Acorius Milieu Vastgoed Infrastructuur, 20 februari 2013;
- Rapport Natuuronderzoek Flora-&Faunawet Herontwikkeling Hart van Zuid te Rotterdam, Groenteam, 23 maart 2015;
- Kort Verslag van de publiek-private-buurt-samenwerking en value engineering, Ballast Nedam, juni 2014;
- Rapport Structuurvisie Hart van Zuid, mei 2015;
- Bestemmingsplan 'Hart van Zuid', 9 april 2015;
- Startdocument Hart van Zuid Rotterdam, Gemeente Rotterdam, Ballast Nedam, oktober 2014.

De Commissie heeft kennis genomen van 23 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 15 juni 2015 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Bestemmingsplan en Structuurvisie Hart van Zuid, Rotterdam



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht
T 030 - 234 76 66
F 030 - 233 12 95
E mer@eia.nl
w www.commissiemer.nl

