

# Waal- en Eemhaven Rotterdam

## Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Bestemmingsplan Waal- en Eemhaven

**Projectcode**

MR11110

**Datum**

december 2011

**Taak**

MRO

**Opdrachtgever**

Margreet Kikkert, Stadsontwikkeling,  
PMBR, namens Boudewijn Marinussen,  
projectbureau Stadshavens

**Paraaf Opdrachtgever:**

**Opsteller**

Leo van der Wal, IGWR

**Paraaf Opsteller:**

**Projectleider m.e.r. WEH**

Leo van der Wal

**Paraaf Projectleider WEH:**

# Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	Een notitie Reikwijdte & Detailniveau	4
1.2	Leeswijzer	4
<b>2.</b>	<b>Voorgenomen besluit</b>	<b>5</b>
2.1	<b>Achtergrond</b>	<b>5</b>
2.1.1	Het project Stadshavens Rotterdam	5
2.1.2	Historie Waal- en Eemhaven	6
2.1.3	De opgaven voor de toekomst	7
2.2	<b>Een nieuw bestemmingsplan voor Waal- en Eemhaven</b>	<b>8</b>
2.3	<b>Geluidruimteverdeelpplan</b>	<b>8</b>
2.4	<b>Gebiedsontwikkelingsplan</b>	<b>9</b>
2.5	<b>Veiligheidscontour</b>	<b>9</b>
2.6	<b>Een milieueffectrapport voor Waal- en Eemhaven</b>	<b>10</b>
2.7	<b>Procedure</b>	<b>11</b>
2.7.1	Bestemmingsplan en m.e.r. procedure	11
2.7.2	Evaluatie	14
<b>3.</b>	<b>Huidige situatie</b>	<b>15</b>
3.1	<b>Ligging en begrenzing</b>	<b>15</b>
3.2	<b>Vigerende bestemmingen</b>	<b>16</b>
3.3	<b>Gebruik</b>	<b>16</b>
3.4	<b>Infrastructuur</b>	<b>17</b>
3.5	<b>Omgeving van het plangebied</b>	<b>17</b>
<b>4.</b>	<b>Autonome ontwikkeling</b>	<b>18</b>
4.1	<b>Autonome ontwikkeling buiten het plangebied</b>	<b>18</b>
4.2	<b>Autonome ontwikkeling binnen het plangebied</b>	<b>18</b>
<b>5.</b>	<b>Voornemen en alternatieven</b>	<b>20</b>

<b>5.1</b>	<b>Het voornemen – Flexibiliteit voor (haven)bedrijvigheid</b>	<b>20</b>
5.1.1	Algemeen	20
5.1.2	Containeroverslag	21
5.1.3	Stukgoed	21
5.1.4	Overige bedrijvigheid	21
<b>5.2</b>	<b>Vorbereiden transformatie</b>	<b>21</b>
5.2.1	Nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken	21
5.2.2	Randvoorwaarden Structuurvisie Stadshavens	25
<b>5.3</b>	<b>Alternatieven</b>	<b>27</b>
<b>6.</b>	<b>Te onderzoeken milieueffecten</b>	<b>29</b>
<b>6.1</b>	<b>Opgave voor het MER</b>	<b>29</b>
6.1.1	Milieueffecten	29
6.1.2	Duurzaamheid	29
<b>6.2</b>	<b>Opzet MER</b>	<b>30</b>
<b>6.3</b>	<b>Te onderzoeken aspecten</b>	<b>31</b>
6.3.1	Verkeer en vervoer	32
6.3.2	Luchtkwaliteit	33
6.3.3	Externe veiligheid	33
6.3.4	Geluid	35
6.3.5	Milieuozonering van bedrijven	36
<b>6.4</b>	<b>Overige milieuthema's</b>	<b>36</b>
<b>6.5</b>	<b>Natuurbeschermingswet en passende beoordeling</b>	<b>36</b>
<b>6.6</b>	<b>Duurzaamheid, gezondheid en leefomgevingkwaliteit</b>	<b>37</b>
<b>BIJLAGEN</b>		<b>38</b>
<b>Referenties</b>		<b>39</b>
<b>Segmentindeling bedrijfsactiviteiten</b>		<b>40</b>
<b>Functionele binding</b>		<b>41</b>

# 1. Inleiding

## 1.1 Een notitie Reikwijdte & Detailniveau

De gemeente heeft besloten voor het gebied Waal- en Eemhaven in Rotterdam een bestemmingsplan te gaan opstellen. Ter onderbouwing van het nieuwe bestemmingsplan dient een milieueffectrapport (MER) te worden opgesteld. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau markeert de start van de milieueffectrapportageprocedure die ten behoeve van het nieuwe bestemmingsplan Waal- en Eemhaven wordt doorlopen. De notitie geeft inzicht in de beoogde reikwijdte en het detailniveau van het MER. Het gaat daarbij om de te onderzoeken alternatieven en om de wijze waarop de milieueffecten in beeld worden gebracht.

## 1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de achtergrond waartegen het nieuwe bestemmingsplan wordt opgesteld en het doel van het voorgenomen besluit, een nieuw bestemmingsplan voor Waal- en Eemhaven. 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 Waal- en Eemhaven 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 ontwikkelt zonder het voorgenomen plan.

In hoofdstuk 5 wordt het voornemen voor het nieuwe 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

“Stadhavens Rotterdam” omvat vier deelgebieden, Merwe- en Vierhaven, Rijn- en Maashaven, Waal- en Eemhaven, RDM-Heijplaat. De ligging is aangegeven in onderstaande figuur. In september 2011 is voor dit gebied de Structuurvisie Stadshavens Rotterdam vastgesteld [Rotterdam 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 ongeveer 30 jaar en krijgt stapsgewijs invulling.

*Begrenzing Stadshavens Rotterdam*



## 2.1.2 Historie Waal- en Eemhaven

De Waalhaven is met zijn oppervlakte van 310 ha het grootste kunstmatig gegraven havenbassin ter wereld. Direct na de inlijving van het voormalige dorp Charlois bij Rotterdam in 1895 vestigen zich aan de Sluisjesdijk de Pakhuismeesteren. In 1901 vestigt zich daar ook de Benzine-Installatie Rotterdam (een voorloper van Shell). Er komt steeds meer behoefte aan een extra haven om zeeschepen te kunnen laden en lossen. Op 13 juni 1907 nam de gemeenteraad van Rotterdam het besluit tot het aanleggen van de Waalhaven en tot onteigening daartoe van de polder Robbenoord en Plompert. De polder is in 1913 opgeheven. In 1907 wordt ook begonnen met de eerste uitgravingen. Baggerspecie wordt voor een groot deel verslept naar Waalhaven Zuidzijde. De eerste uitgraving is klaar in 1908. In 1919 werd besloten een vliegveld aan te leggen ten zuiden van de Waalhaven. Vanaf dit vliegveld werd een luchtvrachtdienst met Engeland opgezet. Op 26 juli 1920 landde het eerste vliegtuig uit Londen. In de meidagen van 1940 kwam abrupt een einde aan het bestaan van het vliegveld, het werd geheel verwoest en is nooit herbouwd.

Aan de Westzijde van de Waalhaven ontstond naast de loodsen van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij (RDM) het dorp Heijplaat, gebouwd om werknemers van de werf te huisvesten met 315 eengezinswoningen. Later kwamen daar nog ongeveer 40 woningen bij. Omdat aan de Sluisjesdijk ruimtegebrek verdere uitbreiding van de Benzine-installatie in de weg stond, is het bedrijf in 1935 verhuisd naar Pernis.

Tot de jaren '90 deed de Waalhaven dienst als overslaghaven van vooral massagoed en containers. Daarna is een ontwikkeling naar maritieme dienstverlening en havengebonden kantoren op gang gekomen.

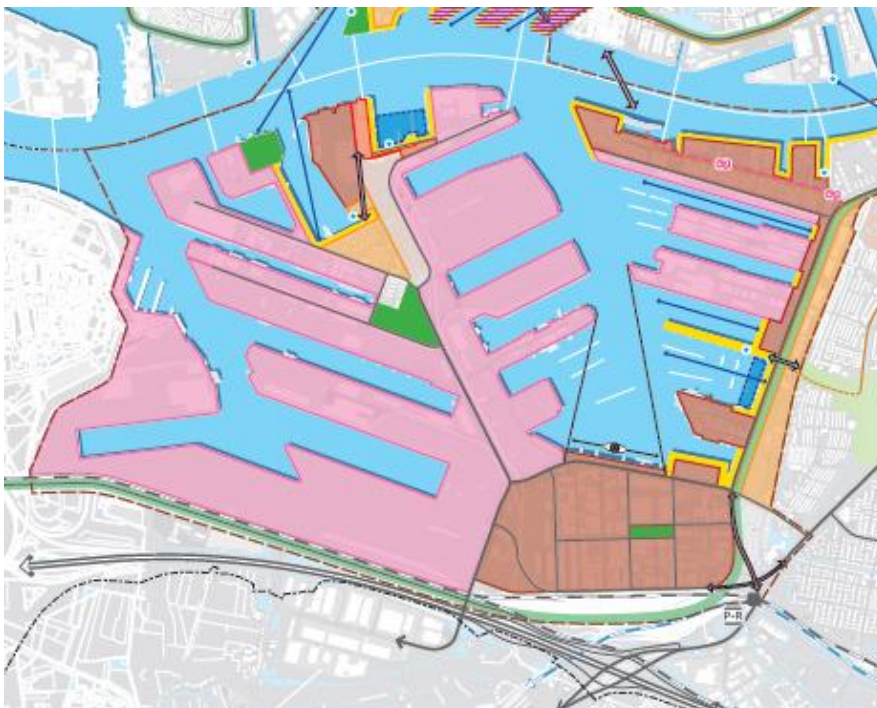
De aanleg van het Eemhavegebied was al gestart voor de Tweede Wereldoorlog met het graven van de monding. Die monding, die er al lag voor de vereniging van Rotterdam met Pernis (eind 1933), kreeg bij besluit van Burgemeester en Wethouders de dato 17 juli 1934 de naam Eemshaven. Direct na de oorlog werd de voltooiing van de haven aanbesteed. In dat jaar, eind 1946, werd tevens besloten de naam Eemshaven te veranderen in Eemhaven, dus zonder 's'. Waarschijnlijk omdat de handhaving van de vernoeming van deze haven na de bezettingstijd naar een uitsluitend Duitse rivier de Eems (de Ems) niet gepast was. De Eem daarentegen is een klein, onschuldig riviertje in de provincie Utrecht.

Eén van de eerste watergebonden bedrijven die zich aan de Eemhaven vestigden, was in 1955 Nihuis & vd Berg's Scheepsreparatiebedrijf, thans Damen Shiprepair Rotterdam. In 1961 werd door de gemeente Rotterdam besloten om de "Eemhavens" verder in te richten voor grootschalige "klassieke" stukgoedoverslag. Het "klassieke" stukgoed werd echter ras ingehaald door de container. Bij Quick Dispatch werd in 1966 de eerste container gelost. De overslag van containers groeide stormachtig na de vestiging van Europe Container Terminus, thans Europe Container Terminals, inmiddels het grootste containeroverslagbedrijf van Europa. Voor de distributie van goederen die per container worden aangevoerd is in 1989 het Distripark Eemhaven in Albrandswaard, direct ten zuiden van de A15 aangelegd.

### 2.1.3 De opgaven voor de toekomst

Het gebied Waal- en Eemhaven (WEH) is onderdeel van het project Stadshavens. Gedurende de komende decennia vindt er - conform de lijn zoals uitgezet in de Structuurvisie Stadshavens - een intensivering van bestaande industrie plaats en vindt er geleidelijk steeds meer maritieme dienstverlening en havengebonden kantoorontwikkeling plaats. Doordat Maasvlakte 2 vanaf 2013 gereedkomt, wordt vervolgens veel deepsea overslag geleidelijk verplaatst naar Maasvlakte 2. In de Waal- en Eemhaven scheidt dat ruimte voor de intensivering en modernisering van de shortsea overslag. In de Eemhaven zal de nadruk liggen op overslag voor stukgoed en shortsea containers. De voormalige RDM-werf transformeert naar een innovatief centrum voor techniek en educatie: Research, Design, Manufacturing. In het dorp Heijplaat, midden in het gebied, vindt herstructurering en modernisering van de woningbouw plaats en er wordt een voorzieningencluster gerealiseerd. In Waalhaven Zuid en Oost ontstaat een geavanceerd servicecluster voor maritieme industrie en diensten. Centraal voor de komende 10 jaar staat een goede balans tussen werken in de Waal- en Eemhaven en wonen in het gebied eromheen.

*Structuurvisie Stadshavens 2025 (+ doorkijk 2040): Waal- en Eemhaven*



De voorgenomen transformatie van de Waal- en Eemhaven is voorzien in drie fases:

- *Tot 2015:* herstructureren terreinen in Waalhaven West of in de Eemhaven ten behoeve van fruitoverslag en temperatuurgecontroleerde containeroverslag (Coolport). Aan de Waalhaven oostzijde gaat de transformatie naar maritieme dienstverlening en verbreding van de Waalhaven oostzijde (Waalhaven Boulevard) door.

- **2015-2025:** delen van de deepsea container overslag verhuizen naar Maasvlakte 2 en maken ruimte voor shortsea container overslag in de Eemhaven. De transformatie naar maritieme dienstverlening langs de Waalhaven Boulevard en de Sluisjesdijk gaat door.
- **Na 2025:** de shortsea containeroverslag in de Eemhaven zal gaan intensiveren. Daarnaast voortgaande stedelijke transformatie langs de Waalhaven Boulevard en op de Sluisjesdijk. Mogelijk aanleg nieuwe oeververbinding en nieuwe OV-lijn op Zuid.

## 2.2 Een nieuw bestemmingsplan voor Waal- en Eemhaven

Om toekomstige ontwikkelingen in de Waal- en Eemhaven goed te kunnen accommoderen en om ongewenste ontwikkelingen tegen te kunnen gaan, is een actueel planologisch kader een vereiste. De nu geldende bestemmingsplannen en verordeningen, deels bebouwingsverordening uit 1936, dienen geactualiseerd te worden. Een nieuw bestemmingsplan dient de gewenste transformaties in de Waal- en Eemhaven die voorzien zijn tot 2023<sup>1</sup> mogelijk te maken. Het gaat daarbij om realisatie van de transformatie in fase 1 en een groot deel van fase 2 (zie hoofdstuk 2.1). Daarnaast dient het nieuwe bestemmingsplan transformaties, die voorzien zijn na 2023, niet onmogelijk te maken (voltooiing fase 2 en realisatie fase 3).

Met het opstellen van een bestemmingsplan voor de Waal- en Eemhaven wordt voldaan aan de wettelijke verplichting uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro): vanaf medio 2013 mogen bestemmingsplannen niet ouder zijn dan 10 jaar.

## 2.3 Geluidruimteverdeelpplan

Voor de Waal- en Eemhaven is een nieuw geluidruimteverdeelpplan opgesteld. Dit plan is gericht op een optimalisatie van de milieugebruiksruimte voor geluid, rekening houdend met de beoogde ontwikkelingen tot 2025. Daarmee is een toekomstvaste milieugebruiksruimte gerealiseerd. Het geluidruimteverdeelpplan is medio 2011 vastgesteld en geldt nu als beleidsregel. Het bindt daarmee de partijen die het ondertekenden<sup>2</sup>.

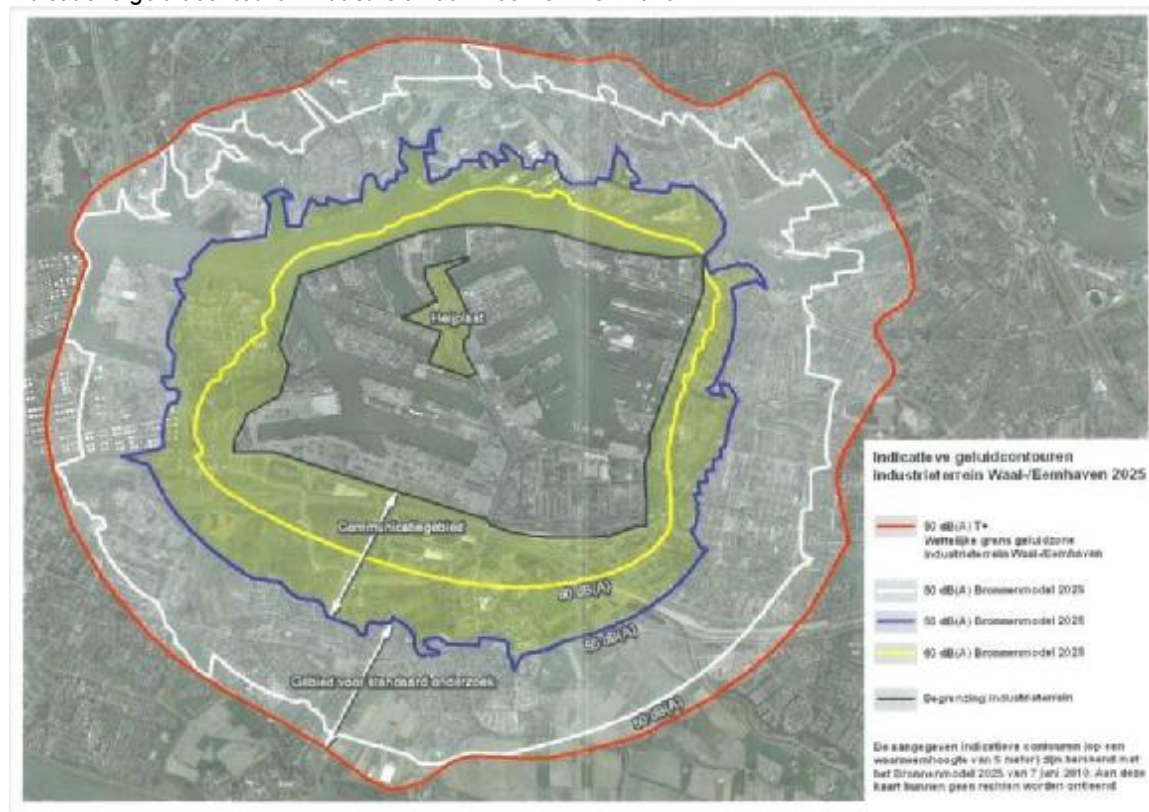
In 2008 is met behulp van kentallen een toekomstverkenning van de geluidemissie vanuit de Waal- en Eemhaven uitgevoerd. In 2010 is deze verkenning geactualiseerd, geheel overeenkomstig de verwachte invulling van het gebied in het jaar 2025 (Structuurvisie Stadshavens). Uit de toekomstverkenning is onder meer het bronnenmodel 2025 voortgekomen, waarop het recente geluidruimteverdeelpplan is gebaseerd. Het geluidruimteverdeelpplan wordt gebruikt bij vergunningverlening aan bedrijven en bij het opstellen van maatwerkvoorschriften en vervangt het beheerplan uit 1995.

<sup>1</sup> Gestreefd wordt het nieuwe bestemmingsplan medio 2013 door de gemeenteraad te laten vaststellen, de planhorizon is dus 2023.

<sup>2</sup> Het 'Convenant Geluidruimte Waal-/Eemhaven' is op 3 december 2010 ondertekend door: Provincie Zuid-Holland, Stadregio Rotterdam, gemeenten Rotterdam, Schiedam, Albrandswaard, Havenbedrijf Rotterdam N.V., Deltainqs, DCMR milieudienst Rijnmond, Projectbureau Stadshavens.



### Indicatieve geluidcontouren industrielawaai Waal- en Eemhaven



## 2.4 Gebiedsontwikkelingsplan

Stadshavens heeft de status gekregen van ontwikkelingsgebied, zoals bedoeld in de Crisis- en herstelwet (Chw). Voor een ontwikkelingsgebied stelt de gemeenteraad als gevolg van deze wet een gebiedsontwikkelingsplan (GOP) 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.

In het GOP voor de Waal- en Eemhaven wordt de milieugebruiksruimte geregeld door middel van het al vastgestelde geluidruimteverdeelplan. Met het vastleggen van het GOP wordt een verbinding gelegd met vigerende planologische regelingen in de Waal- en Eemhaven. Daardoor zijn zowel het GOP als het geluidruimteverdeelplan juridisch verankerd.

## 2.5 Veiligheidscontour

In de Structuurvisie Stadshavens is tevens beschreven dat de groei van de containeropslag en -overslag met bijbehorende gevaarlijke stoffen in de Waal- en Eemhaven wordt gewaarborgd door de vaststelling van een integrale veiligheidscontour voor de Eemhaven en Waalhaven West. Dit is een beleidsmatig afgewogen contour die de grens aangeeft tot waar de plaatsgebonden

risicocontour ( $10^{-6}$ ) van bedrijven mag reiken. Zo zorgt de veiligheidscontour voor een scheiding van risicovolle activiteiten en (beperkt) kwetsbare functies. De veiligheidscontour zorgt dus voor zekerheid voor de industrie én de omgeving van het plangebied. Kwetsbare objecten, zoals een groot kantoor, en nieuwe beperkt kwetsbare objecten, zoals kleinere bedrijven, zijn alleen toegestaan binnen de contour als zij passen binnen de definitie van functionele binding. Denk hierbij aan inrichtingen en activiteiten die dienstbaar zijn aan de risicovolle bedrijven of het gebied. De functionele binding wordt vastgelegd in het nieuwe bestemmingsplan. De veiligheidscontour zelf wordt daarna in een aparte procedure vastgesteld.

## 2.6 Een milieueffectrapport voor Waal- en Eemhaven

Bestemmingsplan: daar waar in de 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 op te stellen bestemmingsplan is kaderstellend voor mogelijke toekomstige m.e.r. (beoordelings-) plichtige vervolgbesluiten. De voor dit project relevante activiteiten en mogelijke vervolgbesluiten (zie hoofdstuk 5) zijn:

- de activiteiten van bestaande bedrijven binnen het plangebied, die 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;
- de aanleg van toekomstige infrastructuur (bijvoorbeeld de aanleg van een tramlijn of aanpassing van wegen naar vier of meer rijstroken).

Het nieuwe bestemmingsplan voorziet in wijzigings- of uitbreidingsmogelijkheden binnen de al toegestane ruimte voor bedrijvigheid en maakt toekomstige bedrijfsactiviteiten mogelijk die m.e.r.- (beoordelings-) plichtig kunnen zijn. Het nieuwe bestemmingsplan is daarmee kaderstellend voor mogelijke toekomstige vervolgbesluiten en dus planm.e.r.-plichtig. 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 op te stellen bestemmingsplan is naast planm.e.r.-plicht, afhankelijk van drempelwaarden, ook sprake van directe m.e.r.- (beoordelings) plicht voor de categorieën:

- de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject (D11.2);
- de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein (D11.3);
- de aanleg van tramrails (D2.2);
- of de verbreding van wegen tot vier of meer rijstroken (D1.2).

Het voornemen voorziet in deze activiteiten of sorteert daarop voor (zie hoofdstuk 5). Daarmee is het nieuwe bestemmingsplan ook besluitm.e.r.-plichtig. Daarom wordt een gecombineerde procedure doorlopen voor zowel besluit- als planm.e.r.-plicht. Daarvoor is het opstellen van een Milieueffectrapport (MER) Waal- en Eemhaven nodig. Het doel van het MER is om het

milieubelang volwaardig te laten meewegen in de besluitvorming van het nieuwe bestemmingsplan.

## **2.7 Procedure**

### **2.7.1 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 Waal- en Eemhaven 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 mevrouw L. de Voogd  
Postbus 843  
3100 AV Schiedam  
Telefoonnummer: 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 en de ingediende adviezen en zienswijzen worden vervolgens het MER en het nieuwe bestemmingsplan opgesteld. Bij het nieuwe 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.

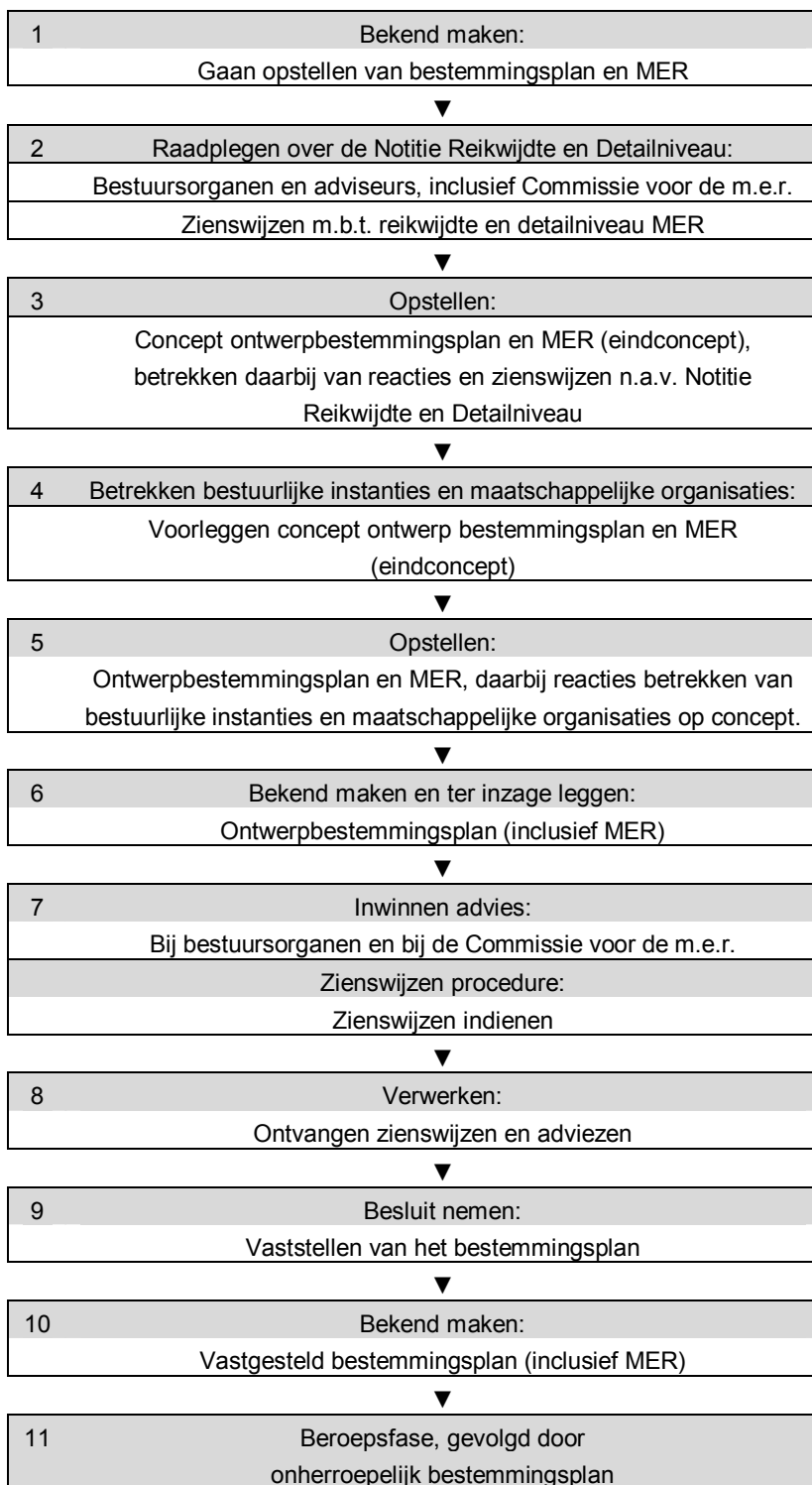
Na de publicatie waarin de ter inzage legging is aangekondigd kan een ieder, binnen een termijn van 6 weken, zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan (inclusief MER) inbrengen. In die

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 nieuwe bestemmingsplan. In dat besluit wordt vermeld wat daarbij de overwegingen zijn geweest.

Tegen het nieuwe bestemmingsplan is vervolgens beroep mogelijk bij de Raad van State.

In onderstaand schema is de procedure ten behoeve van het bestemmingsplan en het MER weergegeven.



Het GOP doorloopt een vergelijkbare procedure parallel aan dit bestemmingsplan:



Het GOP wordt gekoppeld aan vigerende plannen en verordeningen en aan het nieuwe bestemmingsplan.

## 2.7.2 Evaluatie

In artikel 7.39 en verder van de Wet milieubeheer is de evaluatie geregeld. Het bevoegde gezag, dat het besluit neemt dient de gevolgen die de uitvoering van het bestemmingsplan heeft voor het milieu te onderzoeken, wanneer de voorgenoemde activiteit wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen. Het bevoegde 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 bevoegde 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.

## 3. Huidige situatie

### 3.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied van de Waal- en Eemhaven ligt ingesloten tussen de A15 aan de zuidzijde, het dorp Pernis aan de westzijde, de nieuwe Maas aan de noordzijde en Charlois, Wielewaal en Pendrecht aan de oostkant. Het bedrijventerrein Waalhaven Zuid, evenals het dorp Heijplaat en de RDM-locatie maken deel uit van het plangebied.

Het studiegebied voor het MER Waal- en Eemhaven is doorgaans groter en kan verschillen per milieuthema, afhankelijk van de afstand tot waar zich nog wezenlijke milieueffecten kunnen voordoen als gevolg van de voorgenomen activiteiten in het nieuwe bestemmingsplan.

Op onderstaande foto is de geografische afbakening van het plangebied globaal weergegeven. De exacte bestemmingsplangrenzen zullen nog nader worden bepaald.



## 3.2 Vigerende bestemmingen

In het grootste deel van het Waal- en Eemhavengebied gelden op dit moment plannen en verordeningen die deels nog teruggaan op de Bebouwingsverordening van handels- en industrieterreinen uit 1936. Voor grote delen zijn in de loop der tijd nieuwe ruimtelijke plannen of aanvullende verordeningen gemaakt. Het plangebied is daardoor belegd met een lappendeken van plannen en verordeningen. Het op te stellen bestemmingsplan omvat en vervangt deels deze plannen en verordeningen:

- Voor Heijplaat de Bebouwingsverordening Rotterdam 1993, blijft gehandhaafd;
- Voor Waalhaven de Haven- en industrieverordening 1936 / Bebouwingsverordening Rotterdam 1993;
- Gebied tegenover Sluisjesdijk, Pier 1 en 2 Bestemmingsplan Oud Charlois 2008, deze vervalt voor een klein deel;
- Gebied tegenover pier 3 Bestemmingsplan Zuiderpark 2006;
- Gebied tegenover Pier 4 Bestemmingsplan Wielewaal 2009;
- Uitbreidingsplan in onderdelen Industrierrein Waalhaven 1959;
- Omgeving Waalhavenweg en Reeweg Bebouwingsverordening Rotterdam 1993;
- Eemhaven 1998.

## 3.3 Gebruik

De huidige situatie is qua bedrijvigheid de vergunde situatie. Het gebied is grotendeels in gebruik door havenbedrijven en havengebonden bedrijvigheid. Rond de Eemhaven gaat het hier vooral om containeroverslag en aanverwante activiteiten, evenals stukgoed en scheepsreparatie. Dit geldt ook voor Waalhaven west, waar eveneens stukgoed en containeroverslag en scheepsreparatie plaats vindt.

Op het RDM-terrein, vroeger een grote scheepswerf, worden naast maritieme activiteiten (zoals scheepsbouw) in toenemende mate innovatieve technische bedrijven gehuisvest evenals onderwijsinstellingen. De afkorting RDM, vroeger voor Rotterdamse Droogdok Maatschappij, staat nu voor Research, Design, Manufacturing.

De terreinen aan Waalhaven oostzijde zijn gedeeltelijk in gebruik ten behoeve van stukgoed en zware transport. De Sluisjesdijk is van oudsher een bedrijventerrein, waar nu ook een grote RET-garage is gevestigd voor bussen.

In het zuiden ligt het bedrijventerrein Waalhaven Zuid. Vanouds een grootschalig terrein voor transport en logistiek en ten zuiden hiervan het spooreplacement Waalhaven.

Daarnaast hebben in de loop der jaren tal van meer stedelijk georiënteerde functies een plek gevonden in het gebied. Deze functies variëren van (havengebonden en havengeoriënteerde) kantoren op de Sluisjesdijk, langs Waalhaven Oost en op bedrijventerrein Waalhaven Zuid tot kunstenaars in cultureel erfgoed op het Quarantaineterrein bij Heijplaat.



De huidige ruimtelijke situatie in de Waal- en Eemhaven is op onderstaande kaart weergegeven.

### SEGMENTENKAART WAAL- EN EEMHAVEN 2023



### 3.4 Infrastructuur

Het plangebied wordt aan de waterzijde ontsloten door diverse havens die uitkomen op de Nieuwe Maas. Voor autoverkeer is het gebied aan de noordoostzijde ontsloten via de Waalhaven Oostzijde en de Doklaan. De Doklaan vormt de verbinding met het centrum van Rotterdam. Aan de zuidzijde is het gebied bereikbaar via de Groene Kruisweg en via de Reeweg. De hoofdwegen in het gebied zelf zijn de Waalhaven Zuidzijde en de Waalhavenweg naar Heijlplaat.

### 3.5 Omgeving van het plangebied

Het buitendijkse gebied van de Waal- en Eemhaven is in het oosten gescheiden van de aangrenzende woongebieden in de deelgemeente Charlois door de hoofdontsluitingsweg Waalhaven Oostzijde. Langs die weg ligt ook de primaire waterkering. Aan de zuidzijde vormt de A15 de begrenzing met de woongebieden van Rhoon en Poortugaal in de gemeente Albrandswaard. In het westen grenst het plangebied aan het woongebied van Pernis. Midden in de Waal- en Eemhaven ligt het dorp Heijlplaat. Aan de noordzijde aan de overkant van de Nieuwe Maas ligt het havengebied van Merwe- en Vierhavens. De milieubelasting van de Waal- en Eemhaven (geluidcontouren) reikt tot in andere deelgebieden van Stadshavens.

## 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 nieuwe bestemmingsplan afgezet tegen de milieusituatie die optreedt in de autonome ontwikkeling.

### 4.1 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 (Merwe- Vierhavens 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 de Waal- en Eemhaven betreft vooral gebiedsontwikkelingen als Rotterdam Central District en de Binnenstad, Hart van Zuid en Stadionpark. Maar ook de stedelijke vernieuwingsopgave in de Kwaliteitslag 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 Waal- en Eemhaven 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.

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.

### 4.2 Autonome ontwikkeling binnen het plangebied

Een deel van de in de Structuurvisie Stadshavens genoemde ontwikkeling van kantoren in Port City (Waalhaven oost) is inmiddels gerealiseerd. Het gaat om circa 32.000 m<sup>2</sup> b.v.o., in de vorm van 4 nieuwe kantoortorens. De 4<sup>e</sup> kantoortoren is in ontwikkeling. Dit deel van Port City wordt

daarmee voor het MER Waal- en Eemhaven als een huidige situatie en autonome ontwikkeling beschouwd. Hetzelfde geldt voor het voormalige RDM terrein, waar in RDM West 14.000 m<sup>2</sup> aan voorzieningen is gerealiseerd. Dat betreft de inmiddels gevestigde onderwijsvoorzieningen. In de middenstrip van het RDM terrein is de herontwikkeling van het voormalig RDM-kantoor en haar bijgebouwen (circa 7.500 m<sup>2</sup>) in 2023 grotendeels gerealiseerd. In Heijplaat is inmiddels de herstructurering van een deel van de woningvoorraad gestart (sloopnieuwbouw Nieuwe Dorp). Het gaat hierbij om realisatie van 180 á 200 grondgebonden woningen ter vervanging van verouderde woningen.

Voor de rest van de bedrijvigheid in de Waal- en Eemhaven wordt een beperkte autonome groei voorzien binnen het ET scenario<sup>3</sup>. Dat wil zeggen de lading-doorzet van 2010 binnen de bestaande havenbedrijven met een beperkte, gemiddelde groei van 1% per jaar in de komende 10 jaar. Dit komt omdat in het gebied Waal- en Eemhaven zonder grootschalige verschuivingen van deepsea bedrijvigheid naar het westen vrijwel geen in gebruik te nemen ruimte meer aanwezig is waarop nieuwe ontwikkelingen van havengebonden activiteiten kan plaatsvinden. Ook zonder het project Stadshavens zal, vanwege de ingebruikname van Maasvlakte 2 vanaf 2015, een gedeeltelijke transformatie plaatsvinden van deepsea naar shortsea containeroverslag. Hoe die ontwikkeling er uit gaat zien wordt nog nader onderzocht en beschreven in het MER.

Op onderstaande kaart is de segmentering voor de autonome ontwikkeling weergegeven.

## SEGMENTENKAART WAAL- EN EEMHAVEN 2023 AUTONOOM



<sup>3</sup> ET staat voor European Trend, een gematigd groeiscenario zoals ook is toegepast in de (ontwerp) Havenvisie 2030.

## 5. Voornemen en alternatieven

### 5.1 Het voornemen – Flexibiliteit voor (haven)bedrijvigheid

#### 5.1.1 Algemeen

De centrale opgave van het project Stadshavens is het realiseren van een transformatie en herstructurering van het gebied naar een hoogwaardig havengebied in combinatie met een aantrekkelijk stedelijk woon- en werkgebied. Deze ambities zijn op hoofdlijnen uitgewerkt in de Structuurvisie Stadshavens. Ter onderbouwing van de structuurvisie is ook een milieueffectrapport opgesteld (PlanMER Stadshavens).

De onzekerheden in de gebiedsontwikkeling van Stadshavens, of het nu de economische ontwikkeling betreft, de ontwikkelingen op de woningmarkt en/of de technologische vooruitgang, vormen aanleiding om te werken met scenario's. Omvang van het ruimtelijk programma, de verdeling daarvan over het plangebied en de noodzakelijke infrastructurele ingrepen zijn in de onderscheiden scenario's zo gerangschikt dat het milieuonderzoek een bandbreedte aan mogelijk te verwachten milieueffecten opleverde. Op basis daarvan konden weloverwogen keuzes voor de structuurvisie worden gemaakt. De scenario's die in het PlanMER Stadshavens zijn onderzocht zijn:

- Scenario A: weinig transformatie - geen schaa sprong (nieuw OV op Zuid)
- Scenario B: gedeeltelijke transformatie – geen schaa sprong (nieuw OV op Zuid)
- Scenario C: veel transformatie – plus schaa sprong (nieuw OV op Zuid)

Het in de Structuurvisie Stadshavens vastgelegde beleid komt overeen met het in het PlanMER Stadshavens beschreven scenario C. Dat betekent dat er voor de langere termijn wordt ingezet op veel transformatie, benutting van maximale ontwikkelruimte en een nieuwe OV-verbinding op Zuid, inclusief een nieuwe stedelijke oeverbinding in Stadshavens (de schaa sprong). Op basis van scenario C is een globaal programma voor de Waal- en Eemhaven voor de komende 10 jaar af te leiden.

Recente marktontwikkelingen en nader onderzoek in het kader van het nieuwe bestemmingsplan Waal- en Eemhaven heeft inmiddels geleid tot bijstelling van het ruimtelijk programma voor de komende 10 jaar. De verslechterde marktsituatie leidt tot de verwachting dat er een vertraging van de eerder voorziene toekomstige ontwikkeling zal plaatsvinden. Er wordt voor de kortere termijn uitgegaan van een programma dat lager ligt dan het programma dat is doorgerekend in scenario C van het planMER en de structuurvisie. Dat geldt vooral voor de overslag van containers en stukgoed, maar ook voor nieuwe, havengebonden kantoren.

### **5.1.2 Containeroverslag**

In de totale Rotterdamse haven groeit deepsea harder dan shortsea, gefaciliteerd door de ontwikkeling van de Maasvlaktes. De economische crisis heeft echter gezorgd voor een vertraging in de verschuiving van deepsea naar shortsea overslagactiviteiten in de Waal- en Eemhaven, en daarmee ook in de intensivering van de shortsea in dat gebied. De gerealiseerde overslag van containers in de Waal- en Eemhaven was in de afgelopen jaren daardoor lager dan in het PlanMER en Structuurvisie Stadshavens nog was aangenomen.

De inschatting is dat de totaaloverslag van containers (deepsea en shortsea) ten opzichte van 2010 aanvankelijk zal afnemen om daarna weer geleidelijk te groeien. Vertrek van deepsea overslagactiviteiten wordt deels ingevuld door de komst van fruitoverslag uit de Merwe- en Vierhavens. Fruit dat nu nog in stukgoed wordt overgeslagen zal straks in containers worden vervoerd. De komst van een CoolPort (een concept voor temperatuur controleerde overslag) anticipeert op deze transitie. Er wordt aangenomen dat er op een gegeven moment helemaal geen deepsea containers meer worden overgeslagen in het gebied. Door verdere invulling van de vrijkomende ruimte met shortsea overslag kan dat segment verder intensiveren. In 2023 zal in het voornemen dus sprake zijn van een volledige transformatie naar shortsea containeroverslag. De groeiprognoses voor dit segment worden nog nader bepaald en zullen in het MER worden beschreven.

### **5.1.3 Stukgoed**

Ook wat betreft de overslag van stukgoed was de gerealiseerde overslag de afgelopen jaren lager dan in het PlanMER en Structuurvisie Stadshavens was aangenomen. Dit heeft geleid tot bijstelling van de groeiverwachting voor stukgoed voor de komende 10 jaar naar gemiddeld 2% per jaar.

### **5.1.4 Overige bedrijvigheid**

Er worden geen wezenlijke veranderingen verwacht in de overige bedrijvigheid in het Waal- en Eemhavengebied. De bedrijvigheid bestaat vooral uit empty depots (afhandeling van lege containers), een distripark en transport- en logistieke bedrijven, maritieme dienstverlening, en dergelijke. De groeiverwachtingen worden nog nader bepaald en zullen in het MER worden beschreven.

## **5.2 Voorbereiden transformatie**

### **5.2.1 Nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken**

Met het opstellen van het nieuwe bestemmingsplan worden nieuwe ontwikkelingen die voor de eerstvolgende 10 jaar worden verwacht planologisch en juridisch vastgelegd. Uitgangspunt is dat al vergunde ontwikkelruimte van bestaande bedrijven en het vastgestelde geluidruimteverdeelpplan worden gerespecteerd. Daarnaast is sprake van een beleid gericht op

transformatie van deepsea naar shortsea containeroverslag, intensivering van shortsea en de ontwikkeling van kantoren.

In vergelijking met de huidige situatie en autonome ontwikkelingen zijn de te verwachten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor de komende tien jaar als volgt.

#### *Heijplaat*

Vestiging van een aantal (nieuwe of vernieuwde) voorzieningen ten behoeve van het dorp en de RDM. Tevens aanleg van een 2<sup>e</sup> ontsluitingsweg, om de RDM locatie ook vanuit het westen bereikbaar te maken, voor alleen personenauto's en met een snelheidsregiem van 30 of 50 kilometer per uur. De 2<sup>e</sup> ontsluitingsweg wordt gefaseerd aangelegd.

#### *RDM*

Verdergaande ontwikkeling van het innovatieve technische cluster en van de onderwijsinstellingen. Het Quarantaineterrein krijgt een nog nader te bepalen herbestemming, rekening houdend met het bijzondere en monumentale karakter daarvan.

#### *Sluisjesdijk en Waalhaven Oost*

Voortgaande transformatie tot een cluster van maritieme dienstverlening. Verdergaande kantoorontwikkeling, inclusief drijvend bouwen, langs een verbeterde weginfrastructuur (Waalhaven Boulevard).

#### *Bedrijventerrein Waalhaven Zuid*

Ontwikkeling van maritieme dienstverlening (als onderdeel van Port City) en de herontwikkeling van het logistiek cluster.

#### *Waalhaven West en Eemhaven Zuid*

Na ingebruikname van Maasvlakte 2 ligt de nadruk in Waalhaven West en Eemhaven Zuid op shortsea overslag van containers. Tevens de verplaatsing van fruitoverslag vanuit Merwe-Vierhaven, hetzij naar Waalhaven West, hetzij naar Eemhaven Zuid. Hieraan gekoppeld een aanpak van de bereikbaarheid, al dan niet met een verbeterde infrastructuur.

In het gehele gebied wordt ingezet op het verbeteren van de buitenruimte, het langzaam vervoersnetwerk en de voorzieningenstructuur (onder andere horeca). Er komen meer aanlegmogelijkheden voor openbaar vervoer over water (watertaxi, waterbus, pontjes). Een betere aanhaking van het gebied op de omliggende woongebieden (Rotterdam Zuid en het Zuiderpark). En herprofilering van de belangrijkste wegen en in samenhang daarmee realisatie van de Groenvisie.

### Doorkijk na 2023

In de gebiedsvisie Heijplaat 2010-2020 (vastgesteld 24 oktober 2011) is aangegeven dat in de nabije toekomst wordt onderzocht of en op welke wijze het aantal woningen in Heijplaat verder vergroot kan worden, om het aantal bewoners van Heijplaat tot een niveau van minimaal 2000 bewoners terug te brengen en het voorzieningenniveau op peil te houden. In overleg met de deelgemeente Charlois zal bepaald worden op welke wijze dit onderzoek plaats zal vinden.

In Waalhaven oost en Sluisjesdijk wordt conform de Structuurvisie Stadshavens geanticipeerd op een toekomstige 'schaalsprong': een nieuwe, binnenstedelijke oeververbinding van Delfshaven naar Sluisjesdijk, aansluitend op een nieuwe OV-lijn op Zuid. Daarnaast wordt in het kader van Port Valley en de ontwikkeling van de Waalhaven Boulevard rekening gehouden met een nieuwe ontsluitingsstructuur richting de A15. Het doel daarvan is om op de langere termijn een representatieve en directe aansluiting tussen de Waalhaven oostzijde en het Groene Kruisplein te realiseren.

Het beoogde ruimtelijk programma voor Waal- en Eemhaven voor de komende 10 jaar, in vergelijking met de prognoses van de structuurvisie en het PlanMER Stadshavens, is in onderstaande tabel weergegeven.

*Ruimtelijk programma Waal- en Eemhaven in vergelijking met Structuurvisie en PlanMER Stadshavens*

<b>Programma</b>	<b>Autonome ontwikkeling</b>	<b>Bestemmingsplan Waal- en Eemhaven 2023</b>	<b>Structuurvisie PlanMER Stadshavens 2025, scenario C</b>
Herstructurering woningen Heijplaat (aantal)	200		200
Nieuwbouw woningen Heijplaat (aantal)			140
Stedelijke voorzieningen RDM / Heijplaat (m <sup>2</sup> b.v.o.) <sup>4</sup>	14.000	7.000	21.000
Kantoren Waalhaven Oost (m <sup>2</sup> b.v.o.)	32.000	50.000	246.000 <sup>5</sup>
Kantoren RDM	7.500		
Bedrijven RDM West (m <sup>2</sup> b.v.o.)		62.000	77.000
Intensivering shortsea (ha)		70	70
Overige herstructurering bedrijven RDM oost, Waalhaven Zuid en Oost (ha)		82 <sup>6</sup>	74 <sup>7</sup>
<b>TOTAAL</b>	53.500 m <sup>2</sup> b.v.o. nieuwbouw, 30.000 m <sup>2</sup> b.v.o. herstructurering woningen Heijplaat	119.000 m <sup>2</sup> b.v.o. nieuwbouw; 152 ha intensivering / herstructurering bestaande bedrijventerreinen	365.000 m <sup>2</sup> b.v.o. nieuwbouw; 144 ha intensivering / herstructurering bedrijventerreinen; 30.000 m <sup>2</sup> b.v.o. herstructurering bestaande woningen

<sup>4</sup> b.v.o. staat voor bruto vloeroppervlak

<sup>5</sup> Inclusief 7.500 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoren RDM

<sup>6</sup> Inclusief 8 ha RDM oost

<sup>7</sup> Exclusief 8 ha RDM oost

Gespecificeerd per deelgebied zien de huidige prognoses van het programma voor de Waal- en Eemhaven er voor de komende 10 jaar als volgt uit:

*Waalhaven:*

- Kop Sluisjesdijk 10.000 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoren (of gemengd kantoor/bedrijvigheid)
- Sluisjesdijk Midden Noord 10.000 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoren (of gemengd kantoor/bedrijvigheid)
- Sluisjesdijk Dokhaven 10.000 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoren (of gemengd kantoor/bedrijvigheid)
- RET locatie herontwikkelen bestaand kantoor; garage blijft
- Pier 1 – 2 5 á 10.000 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoren bedrijfsgebonden
- Pier 3 – 4 2.000 m<sup>2</sup> b.v.o. drijvende kantoorunits
- Pier 3 voetgangersbrug naar Zuiderpark
- Pier 4 4.000 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoren
- Plesmanweg Noord 8.000 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoren
- Waalhaven Zuid herstructurering bedrijventerrein
- Pieren 5, 6, 7 groei van stukgoed overslag  
intensivering shortsea containers  
optioneel vestiging Coolport (temperatuurgecontroleerde overslag van bijvoorbeeld fruit of projectlading)
- Herprofilering Waalhaven OZ extra rijstroken
- Waalhaven zuid- en oostzijde alternatieve kantoorlocaties

*RDM / Heijplaat:*

- Voorzieningcluster 7.000 m<sup>2</sup> b.v.o. voorzieningen t.b.v. dorp
- Herstructurering RDM West 62.000 m<sup>2</sup> Innovatieve bedrijven
- Herstructurering RDM Oost 8 ha
- 2<sup>e</sup> ontsluitingsweg naar RDM

*Eemhaven:*

- Eemhaven Midden van deepsea naar intensivering shortsea
- Eemhaven Zuid van deepsea naar intensivering shortsea  
optioneel vestiging Coolport (temperatuurgecontroleerde overslag van bijvoorbeeld fruit of projectlading)



Vertaald naar een segmentenkaart ziet het voornemen er als volgt uit:

## SEGMENTENKAART WAAL- EN EEMHAVEN 2023



Uit het MER zal blijken in hoeverre het hierboven beschreven programma milieutechnisch inpasbaar is. Als dat het geval is zal het nieuwe bestemmingsplan de voorziene en gewenste ontwikkelingen binnen het plangebied zoveel mogelijk faciliteren, rekening houdend met efficiënt grondgebruik en de beschikbare milieugebruiksruimte. Voor zover ruimtelijk relevant en juridisch uitvoerbaar kunnen aanvullende maatregelen worden geborgd met het nieuwe bestemmingsplan. Voor overige maatregelen zullen andere instrumenten worden ingezet.

### 5.2.2 Randvoorwaarden Structuurvisie Stadshavens

De Structuurvisie Stadshavens beschrijft de randvoorwaarden voor bovengenoemde gebiedsontwikkeling. De randvoorwaarden zijn ingedeeld in vier onderdelen die als zodanig op de kaart 'ruimtelijke kwaliteit' zichtbaar zijn:

1. water: te handhaven zichtlijnen.
2. groen en natuur: maatvoering van wegreserveringen, mede gebaseerd op nog toe te voegen bomenrijen.
3. dijken, routes, bruggen en kades: garanderen van openbare kades, bebouwing op nu niet openbare kades tegengaan met het oog op toekomstige openbaarheid, maatvoering van wegreserveringen mede baseren op aanleg van vrij liggende fietspaden.

4. industrieel erfgoed: handhaven en herontwikkelen van monumenten, zoveel als mogelijk handhaven en herontwikkelen van beeldbepalende gebouwen en hiervoor voorschriften opnemen in het nieuwe bestemmingsplan.

Ten behoeve van de ontwikkelingen op de Sluisjesdijk en langs de Waalhaven Boulevard worden specifieke randvoorwaarden geformuleerd ten aanzien van bouwvolumes, plinten en de situering van entrees.

Heijplaat vormt samen met de RDM en de Quarantaine Inrichting een ensemble van bijzonder maritiem en cultuurhistorisch erfgoed. De gemeente heeft dit ensemble in samenwerking met het Rijk genomineerd als rijksbeschermd stadsgezicht. Zoals gebruikelijk is, zal de Minister de aanwijzingsprocedure opstarten na de officiële voordracht van de gemeente. Met de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht worden de bestaande kwaliteiten van het gebied gekoesterd. Nieuwe ontwikkelingen moeten aansluiten op bestaande kwaliteiten en deze verder versterken. Met de aanwijzing als beschermd stadsgezicht is het verplicht een bestemmingsplan op te stellen waarin de cultuurhistorische waarden uit de toelichting bij het beschermd stadsgezicht zijn vertaald in het nieuwe bestemmingsplan.

Voor alle ontwikkelingen geldt dat de stedenbouwkundige randvoorwaarden ook betrekking hebben op ontwikkelingen op de langere termijn (na 2023); dit om gewenste ontwikkelingen in de toekomst niet onmogelijk te maken, dan wel nu al specifieke kwaliteitskenmerken toevoegen (openbare ruimte, groenstructuur, profiel van stedelijke routes, verblijfskwaliteit en dergelijke) die voor toekomstige ontwikkelingen essentieel zijn.

*Kader ruimtelijke kwaliteit (Bron: hoofdstuk 6 Structuurvisie Stadshavens)*



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). Deze staan in onderstaande figuur vermeld. In hoofdstuk 6 van de structuurvisie komen deze terug in de transformatie per thema.

*De tien uitgangspunten voor duurzame gebiedsontwikkeling Stadshavens*

**Fysiek**

1. Energieneutraal bouwen.
2. Klimaatbestendig bouwen.
3. Ontwikkelen op en rond het water.

**Milieu**

4. Hergebruik van bestaande materialen en producten.
5. Zo weinig mogelijk vervuiling genereren. Hier wordt vooral bedoeld op luchtverontreiniging, bodemverontreiniging en geluidoverlast.
6. Een groene omgeving.

**Sociaal-cultureel**

7. Menselijke maat.
8. Ontwikkelen vanuit cultuurhistorisch perspectief.

**Economie**

9. Duurzame exploitatie en beheer van vastgoed.
10. Kennis over duurzaamheid als economische motor.

### 5.3 Alternatieven

Binnen de hierboven beschreven ontwikkelingen wordt in het MER voor Waal- en Eemhaven nader onderzoek uitgevoerd naar de milieueffecten van de mogelijke vestigingsplaatsen voor Coolport en de intensivering van shortsea containeroverslag in vooral Waalhaven West, beide in relatie tot bestaande en toekomstige woningen in Heijlplaat (na 2023). Ook een goede uitvoering van een 2<sup>e</sup> ontsluitingsweg bij Heijlplaat is in dit verband relevant en aanleiding voor nader onderzoek. Het onderzoek is vooral gericht op de vraag wat de milieueffecten zijn op de woningen in Heijlplaat.

#### Varianten intensivering shortsea

Deze bestaat uit het voornemen, waarin de intensivering van shortsea in Waalhaven West dan wel in Eemhaven Zuid nader wordt onderzocht in relatie tot effecten op bestaande en toekomstige woningen in Heijlplaat. Hierbij worden tevens mogelijke maatregelen aan de bronzijde van milieueffecten beschouwd (duurzame containerterminals en duurzame logistiek).

#### Varianten vestiging Coolport

Deze bestaat uit het voornemen met ofwel vestiging van een Coolport in Waalhaven West dan wel in Eemhaven Zuid. De varianten worden onderzocht in relatie tot effecten op bestaande en toekomstige woningen in Heijlplaat. Hierbij worden tevens mogelijkheden voor duurzame containerterminals en duurzame logistiek betrokken.

### Varianten 2<sup>e</sup> ontsluitingsweg

Deze bestaat uit het voornemen, waarbinnen uitvoeringsvarianten voor een 2<sup>e</sup> ontsluitingsweg nader worden onderzocht in relatie tot effecten op woningen in Heijplaat. Hierbij worden tevens de mogelijkheden voor duurzame mobiliteit en een afschermdende en adaptatieve strategie voor Heijplaat in beeld gebracht.

Voor het onderdeel 'Flexibiliteit voor (haven)bedrijvigheid' zal daarnaast bekeken worden of dit 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 nieuwe bestemmingsplan opgesteld.

Het resultaat van het alternatievenonderzoek in het MER is een nadere onderbouwing van een geactualiseerd bestemmingsplan voor het hele gebied, ter vervanging van de nu geldende bestemmingsplannen en verordeningen.

## 6. Te onderzoeken milieueffecten

### 6.1 Opgave voor het MER

#### 6.1.1 Milieueffecten

De opgave voor het MER bestemmingsplan Waal- en Eemhaven is om te bepalen welke milieueffecten het toekomstig 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 realistische bron- en effectmaatregelen de onderdelen 'Flexibiliteit voor (haven)bedrijvigheid' en 'Voorbereiden transformatie' te combineren zijn.

#### 6.1.2 Duurzaamheid

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 van toepassing zijn op het onderdeel "Voorbereiden transformatie" van het voornemen. Het MER gaat in op die uitgangspunten die ruimtelijk relevant zijn en die aldus in aanmerking komen voor opnemen in een bestemmingsplan, mits (juridisch) uitvoerbaar. Het betreft:

- Energieneutraal bouwen (kantoren Waalhaven zuid- en oostzijde, inclusief Sluisjesdijk)
- Klimaatbestendig bouwen (adaptatiestrategie Heijplaat)
- Ontwikkelen op en rond het water (drijvende kantoren Waalhaven oostzijde)
- Zo weinig mogelijk vervuiling genereren (duurzame mobiliteit en logistiek, duurzame op- en overslag)
- Een groene omgeving (groenstructuur Waal- en Eemhaven)
- Ontwikkelen vanuit een cultuurhistorisch perspectief (beschermd stads- en dorpsgezicht RDM-Heijplaat-Quarantaine Inrichting)

De opgave voor het MER is om inzicht te geven in de mate waarin deze ambities binnen het voornemen (kunnen) worden gerealiseerd en in de milieueffecten die het gevolg zijn. Concretisering en uitvoering van duurzaamheidsambities zal plaatsvinden in parallelle trajecten door en in samenwerking met marktpartijen.

## 6.2 Opzet MER

Basis voor het MER is het al 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. 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 alternatieven en varianten die nu worden onderzocht. In het MER kan dan ook worden volstaan met het weergeven van de informatie uit de deelstudies behorende bij het planMER Stadshavens, aangevuld met eventuele nieuw beschikbare gegevens. Deze afbakening zal in het MER nader worden onderbouwd en toegelicht.

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 (inclusief 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 worden afgezet tegen de milieusituatie in de autonome ontwikkeling (zie hoofdstuk 4).
- Mede op basis van de optredende effecten wordt vervolgens het bestemmingsplanalternatief bepaald, dat de basis vormt voor het nieuwe 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 de volgende tabel 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 planMER<sup>8</sup>. In paragraaf 6.3 is per thema een toelichting opgenomen.

---

<sup>8</sup> De "nieuwe" aspecten, criteria en indicatoren, zijn cursief weergegeven.

Aanzet toetsingskader, samenvattende tabel

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

### 6.3 Te onderzoeken aspecten

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.

### 6.3.1 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.

In het MER worden de verkeersintensiteiten modelmatig bepaald. 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 en rond het gebied (Doklaan, Dorpsweg, Waalhaven Oostzijde, Groene Kruisweg, Reeweg) en de afwikkeling van het verkeer van en naar de A15, voldoende is. Ook wordt aandacht besteed aan bestaande ontsluitingswegen binnen het plangebied als Waalhavenweg, Waalhaven Zuidzijde, Albert Plesmanweg en Sluisjesdijk. En aan reserveringen voor toekomstige ontsluitingen op Waalhaven Oost en de Sluisjesdijk. Waar relevant wordt aandacht besteed aan de afwikkeling van het verkeer op kruispunten.

#### Binnen- en zeevaart

De bereikbaarheid over water, zowel voor zee- als binnenvaart, zal aan de hand van de huidige situatie en scheepvaartprognoses worden bepaald. Voor de toekomst wordt daarbij uitgegaan van de al beschreven ladingstromen. De bereikbaarheid over het water zal vooral kwalitatief beschouwd worden.

#### Treinverkeer

Ook de bereikbaarheid over spoor zal aan de hand van de huidige situatie en prognoses van aantallen goederentreinen worden bepaald. Voor de toekomst wordt daarbij uitgegaan van de al beschreven ladingstromen. De bereikbaarheid over het spoor zal vooral kwalitatief beschouwd worden.

#### Leidingen

Vanwege de aanwezigheid van leidingen in het plangebied, zoals een hoogspanningstracé, gas- en olieleidingen, zullen ook de beperkingen die deze leidingen opleggen aan nieuwe ontwikkelingen en de gevolgen van deze ontwikkelingen voor het gebruik en de contouren van die leidingen kwalitatief worden beschouwd.

#### 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 nieuwe bestemmingsplan aan het realiseren van duurzame mobiliteit in beeld gebracht.



### 6.3.2 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 NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (PM<sub>2,5</sub> in kwalitatieve zin) leiden. Als dat niet het geval is, wordt volstaan met het weergeven van de resultaten. Als blijkt dat het voornemen tot zodanige emissies leidt dat er sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit, wordt bezien welke maatregelen er mogelijk zijn om alsnog aan de grenswaarden te voldoen.

### 6.3.3 Externe veiligheid

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

Voor wat betreft de autosnelwegen (Rijkswegen) is de A15 ten zuiden van Stadshaven van belang vanwege de huidige en toekomstige bedrijvigheid in de Waal- en Eemhaven. Over de hoofdwegen binnen het Waal- en Eemhaven gebied vindt nu voornamelijk containertransport plaats en maar weinig bulktransport. 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.

Van belang is ook de Betuwelijn, het Rail Service Centre Waalhaven en het emplacement Waalhaven, in het zuiden van het studiegebied. De aftakkingen van het Emplacement Waalhaven naar bedrijven in de Waal- en Eemhaven zijn niet relevant omdat er geen wagons met gevaarlijke stoffen in/uit het gebied gaan via dit emplacement. Uitgangspunt voor de effectbeschrijvingen is de maximale intensiteit van het vervoer over dit traject conform het concept Basisnet Spoor.

Over de Nieuwe Maas vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De Verordening Ruimte stelt daarnaast dat in de 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 zogenaamde plasbrand aandachtsgebieden<sup>9</sup>. In het artikel is echter een afwijking opgenomen voor de raainummers 1005 tot 1034 (linkeroever). Onder bepaalde voorwaarden hoeft niet voldaan te worden aan het bebouwingsvrij houden van genoemde zones. In het MER worden de betreffende zones aangegeven 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 al 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. Voor de vaststelling van een integrale veiligheidscontour voor een deel van het plangebied is het noodzakelijk om de functioneel gebonden functies op het te zoneren deel van het industrieterrein Waal- en Eemhaven te kennen en in het nieuwe bestemmingsplan vast te leggen. Het is dan ook noodzakelijk om inzicht te verkrijgen in de huidige situatie van de bedrijven en de ligging van (beperkt) kwetsbare bestemmingen in de omgeving. Die situatie zal worden beschreven in het MER op basis van gegevens uit het project Veiligheidscontour Waal- en Eemhaven. Daarbij wordt de huidige definitie van een functionele binding (zie bijlage) toegepast op het gebied Waal- en Eemhaven. De consequenties hiervan worden in het MER in beeld gebracht.

Indien ontwikkelingen in het plangebied leiden tot een toename van de populatie binnen de 1% letaliteitcontour wordt tevens het groepsrisico berekend met een actuele rekenmethodiek conform het Besluit veiligheid inrichtingen (Bevi). 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 zal kwalitatief worden beschreven.

Tevens worden in het MER de mogelijkheden voor maatregelen voor zelfredzaamheid en hulpverlening beschreven. Als onderdeel van het nieuwe bestemmingsplan zal met de CHAMP-methodiek het groepsrisico bestuurlijk worden verantwoord.

---

<sup>9</sup> 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.

### 6.3.4 Geluid

Het geluid van de industrie, het wegverkeer en de scheepvaart leiden tot een geluidbelasting die vooral bij geluidgevoelige bestemmingen zoals wonen en bij kantoren van belang is.

#### Industrielawaai

De Waal- en Eemhaven is aangewezen als een gezoneerd industriegebied, waarvoor een geluidscontour is vastgesteld, inclusief een beheersplan. Dit beheersplan is geactualiseerd in een geluidruimteverdeelpplan dat inmiddels is vastgesteld.

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. Deze worden waar nodig geactualiseerd en aangevuld met gegevens die beschikbaar zijn uit het project Toekomstverkenning industriewelawaai Waal- en Eemhaven (en de actualisatie daarvan in 2010) en van het Geluidruimteverdeelpplan (Bronnenmodel 2025). In het MER wordt voorts inzicht gegeven in de omvang van het geluidbelaste gebied en het aantal door industriewelawaai belaste woningen (bestaand en geprojecteerd buiten het plangebied en nieuw binnen het plangebied). Rekening houdend met de voorgenomen krimp van de huidige geluidszone zoals vastgelegd in het Geluidruimteverdeelpplan.

#### Wegverkeer

##### *Effect van het planalternatief op de omgeving*

In het MER wordt met behulp van de standaard rekenmethodiek onderzoek gedaan naar (significante) geluideffecten bij geluidgevoelige bestemmingen zoals wonen en bij kantoren in de omgeving van 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%-regel<sup>10</sup>. Een verandering van meer dan 2 dB ten opzichte van de autonome ontwikkeling wordt als significante verandering beschouwd.

##### *Effect van het planalternatief binnen het plangebied*

In het planMER Stadshavens is de geluidbelasting van doorgaande en omliggende wegen op het plangebied indicatief in beeld gebracht. In het MER wordt nu ook de geluidbelasting boven de voorkeurswaarde bij nieuwe gevoelige bestemmingen berekend als gevolg van wegverkeer. Voor wonen is de voorkeurswaarde 48 dB op de gevel.

#### Spoor

Ontwikkelingen in het gebied kunnen effect hebben op de intensiteiten van onder meer de Havenspoorlijn. In het kader van bereikbaarheid wordt onderzocht in hoeverre hier sprake van is. Daarnaast wordt onderzocht of deze intensiteitsveranderingen een wezenlijke toename geven van de geluidbelasting (minimaal 2 dB) als gevolg van het spoorverkeer. Indien uit het geluidsonderzoek blijkt dat een wezenlijke toename van geluidhinder op spoorwegen kan worden verwacht wordt dit kwantitatief in beeld gebracht op enkele nader te bepalen referentiepunten.

---

<sup>10</sup> 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.

### 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. Indien uit het onderzoek blijkt dat een wezenlijke toename van geluidhinder op de hoofdvaarwegen kan worden verwacht, wordt dit kwantitatief in beeld gebracht op enkele nader te bepalen referentiepunten.

### Cumulatie geluid

In de wet- en regelgeving wordt onderscheid gemaakt in industrielawaai, spoorweglawaai en wegverkeerlawaai. 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, spoor 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 zal de toename als gevolg van nieuwe ontwikkelingen kwalitatief beschouwen.

## **6.3.5 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. 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 planMER onderzoek. 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 nieuwe 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 [Rotterdam 2010-1] is aangegeven dat uit de depositiekaart blijkt dat de maximale stikstofdepositie in de Oude Maas in 2015 ongeveer 1.401-1.550 mol N/ha/jaar 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/jaar. 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 Waal- en Eemhaven is de verwachting dat, gelet op het bovenstaande, de bestemmingen die het nieuwe 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 leefomgevingkwaliteit

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.

# BIJLAGEN

# Referenties

[Rdam- 2011] Gemeente Rotterdam, Structuurvisie Stadshavens. Vastgesteld door gemeenteraad Rotterdam september 2011

[Rdam 2010] Gemeente Rotterdam, Gemeentewerken. Plan-MER Stadshavens Rotterdam hoofdrapport en diverse deelstudies, oktober 2010

[Rdam 2010 -1] Gemeente Rotterdam, Gemeentewerken. Plan-MER Stadshavens, deelstudie natuur, oktober 2010

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

[Nieuwe Gracht- 2008] Havenbedrijf en gemeente Rotterdam. Toekomstverkenning industrielaai Waal- en Eemhaven, november 2008

# Segmentindeling bedrijfsactiviteiten

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

De 'niet-havengerelateerde bedrijvigheid' bestaat uit bedrijven die niet havengebonden activiteiten uitvoeren, maar wel een erfpachtcontract hebben met het Havenbedrijf Rotterdam.



# Functionele binding

Binnen de veiligheidscontour is de aanwezigheid van bestaande kwetsbare objecten en de vestiging van beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten (bijv. alleenstaande kantoren) slechts toegestaan wanneer die functioneel gebonden zijn. Bij de formulering van de functionele binding wordt er uitsluitend gekeken naar de hoofdactiviteiten van het betreffende object. Criteria zoals een logistieke, organisatorische of technische afhankelijkheid spelen hierbij een belangrijke rol.

Er is sprake van een functionele binding wanneer het object binnen een van de volgende categorieën van bedrijvigheid valt:

- Havengebonden bedrijvigheid;
- Aan risicovolle activiteiten gebonden bedrijvigheid;
- Bedrijvigheid die voor het functioneren van de risicovolle bedrijven in het gebied en/of het havengebied zelf aanwezig moet zijn.