

Havenkwartier Rijswijk

Aanmeldnotitie (plan- en project)mer-beoordeling, d.d. 3 december 2025

INHOUDSOPGAVE

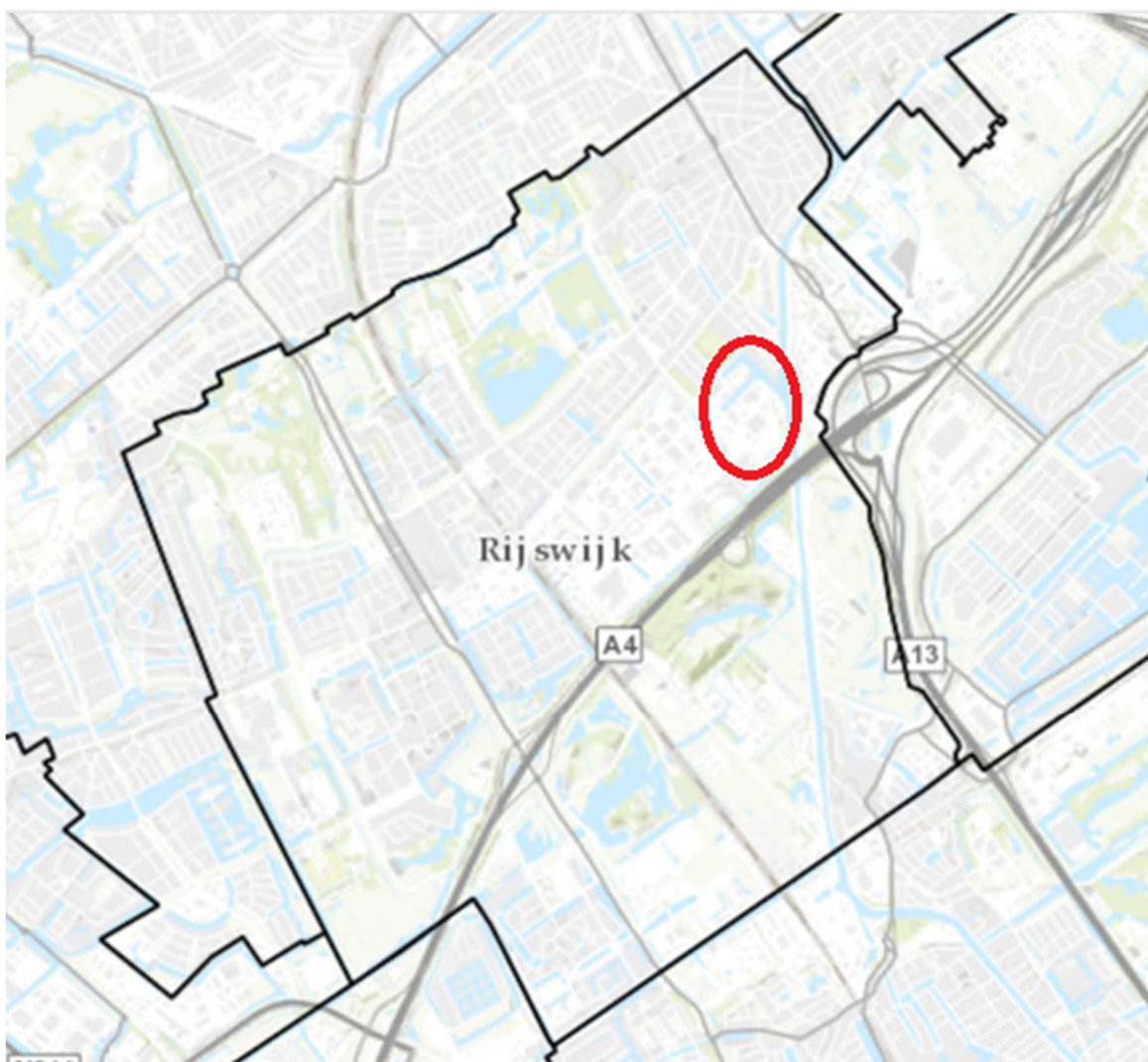
1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Waarom een aanmeldnotitie mer-beoordeling	6
1.3	Criteria voor het toetsen van activiteiten in een mer-beoordeling.....	7
1.4	Leeswijzer	8
2	Plaats en kenmerk van de activiteit	9
2.1	Kenmerken van de activiteit.....	9
2.2	Plaats van de activiteit	11
2.3	Cumulatie met andere ontwikkelingen	13
3	Kenmerken van het potentiële effect.....	14
3.1	Verkeer en parkeren	14
3.2	Geluid	18
3.3	Luchtkwaliteit	22
3.4	Externe veiligheid	24
3.5	Bodem	26
3.6	Water	27
3.7	Ecologie	29
3.8	Archeologie.....	34
3.9	Cultuurhistorie	36
4	Conclusie.....	37

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het Havenkwartier in Rijswijk transformeert van een verouderd bedrijventerrein met veel leegstand naar een gemengd stedelijk werk- en woongebied met een robuust, industrieel karakter aan het water.

Het Ontwikkelkader Havenkwartier (2021) geeft aan dat in de toekomst het Havenkwartier ruimte zal bieden aan maximaal 2.500 woningen en 70.000 m² bedrijfsruimte. Met de voorgenomen doorontwikkeling van het Havenkwartier in fase 2 wordt het programma aangepast. Deze aanmeldnotitie (plan- en project)mer-beoordeling gaat daar op in.



Figuur 1.1: Ligging van het plangebied (globaal aangegeven met rode kader) binnen de gemeente Rijswijk

Fasering

De ontwikkeling vindt gefaseerd plaats op basis van het Ontwikkelkader Havenkwartier. In fase 0 en fase 1 zijn de randen van het gebied aangepakt, met de transformatie van leegstaande

kantoren en de bouw van eerste nieuwe woningen en bedrijfsruimten. In fase 0 en 1 heeft de leegstand plaatsgemaakt via verschillende bestemmingsplanwijzigingen voor circa 2.100 woningen, ruim 30.000 m² bedrijfsruimten en 13.000 m² voorzieningen.

Met fase 2 volgt de afronding van de gebiedsontwikkeling: het hart van het Havenkwartier. In deze fase worden werken en wonen verder gecombineerd; blijft bestaande bedrijvigheid behouden en ca 4.000 m² bedrijfsruimte toegevoegd en worden circa 500 – 700 woningen toegevoegd in verschillende prijsklassen. Tevens wordt de doorsteek tussen de Vliet en Oud-Rijswijk gerealiseerd en krijgen de waterkanten een centrale rol in de openbare ruimte.



De ontwikkeling van het gebied is globaal opgeknipt in drie fases:

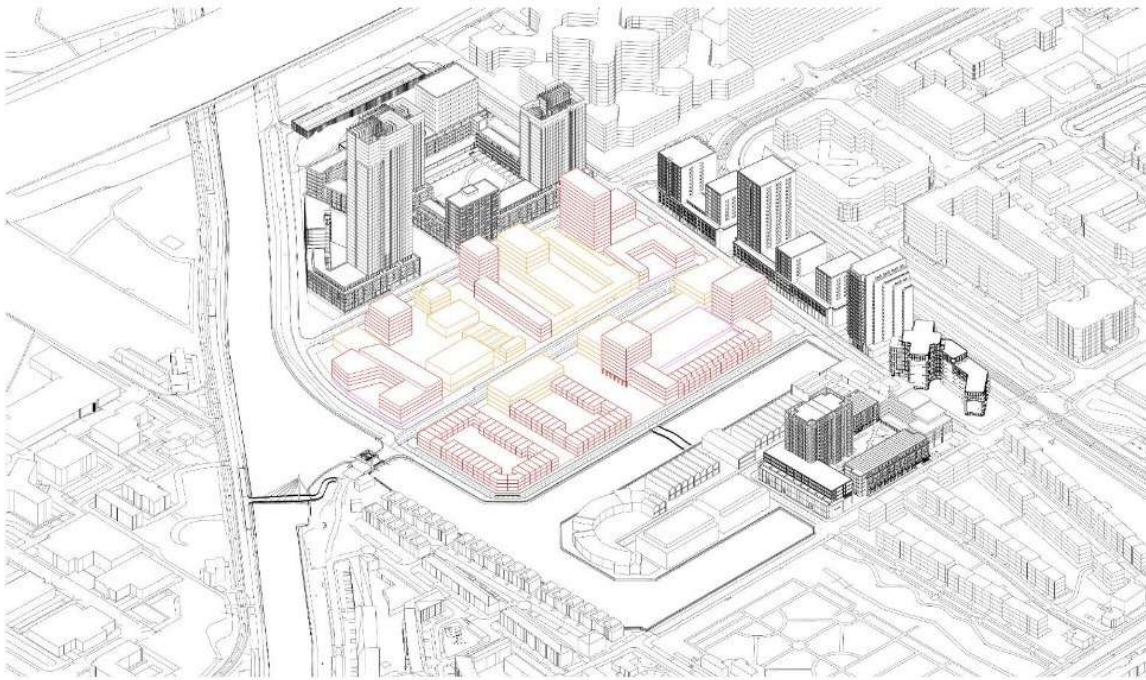
- Fase 0** ook wel de pioniersfase
- Fase 1** nadruk op wonen met werken/voorzieningen in plint (met name leegstand tegengaan)
- Fase 2** hart van het Havenkwartier

Figuur 1.2 Fasering Havenkwartier

In het Ontwikkelkader Havenkwartier van 2021 is ruimte voorzien voor in totaal 2.500 woningen en 70.000 m² bedrijven en voorzieningen. Voor de transformatie van het Havenkwartier gold ten tijde van het opstellen van het ontwikkelkader een mer-beoordelingsplicht. Deze mer-beoordeling concludeerde dat geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht en dat daardoor het opstellen van een MER niet noodzakelijk is.

HUIDIGE SITUATIE 2021, CIRCA	PROGRAMMA ONTWIKKELKADER (2021), CIRCA	PROGRAMMA ONTWIKKELKADER INCLUSIEF ADDENDUM (2025), CIRCA
3 woningen	Maximaal 2.000-2.500 woningen	Maximaal 2.789 woningen
40.000 m2 bvo zelfstandige kantoren	0 m2 bvo zelfstandige kantoren	0 m2 bvo zelfstandige kantoren
80.000 m2 bvo bedrijfsruimte	Minimaal 70.000 m2 bedrijfsruimte	Minimaal 73.850 m2 bedrijfsruimte
0 m2 bvo voorzieningen	Maximaal 10.000 m2 bvo voorzieningen en 20.000 m2 bvo hotel	Maximaal 10.000 m2 bvo voorzieningen waarvan 5.100 m2 bvo hotel

Figuur 1.3: wijziging in programma, ontwikkelkader en addendum



Figuur 1.4 Impressie Havenkwartier (incl. addendum)

Op 25 november 2025 is een addendum op dit Ontwikkeldkader vastgesteld. In het addendum is de combinatie werken en wonen uitgangspunt. Vanuit de positieve benadering is gezocht naar de beste functionele clustering, waarbij zowel bedrijvigheid als woningbouw van elkaar profiteren en tegelijk voldoende eigen interne samenhang en kritische massa genereren. Met het vaststellen van het addendum is sprake van een toename van 289 woningen en 3.850 m² bvo bedrijvigheid dan in het Ontwikkeldkader uit 2021 was beoordeeld op milieueffecten. De eerder uitgevoerde mer-beoordeling voldoet daarom niet meer voor de gehele ontwikkeling van fase 2. Voor de 289 extra woningen en 3.850 m² bvo bedrijfsactiviteiten is daarom een aanvulling op de mer-beoordeling vereist. In deze (plan- en project)mer-beoordeling is voor dit extra programma beoordeeld of sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen die het doorlopen van de mer-procedure noodzakelijk maken. Omdat de toevoeging van programma onderdeel is van Havenkwartier Fase 2 en het onderliggende Havenkwartier is in deze aanmeldnotitie het grotere geheel van deze ontwikkelingen beschreven.

De reeds in gang gezette ontwikkelingen binnen fase 0 en fase 1 hebben vooruitlopend op de resultaten van onderzoek geen milieueffect op de ontwikkelingen binnen het grotere geheel waar deze aanmeldnotitie betrekking op heeft. De ontwikkelingen binnen fase 0 en 1 behoeven daarom geen aanpassingen.

Deze (plan- en project)mer-beoordeling is geen beoordeling van de milieueffecten die in het kader van het wijzigingsbesluit omgevingsplan noodzakelijk zijn, maar richt zich (uitsluitend) op de beoordeling van de vraag of een mer noodzakelijk is. De voorliggende aanmeldingsnotitie (plan- en project)mer-beoordeling bevat de aanvullende informatie op basis waarvan het bevoegd gezag het mer-beoordelingsbesluit kan nemen. Hierbij geldt deze aanmeldnotitie mer-beoordeling als aanvulling op de eerder uitgevoerde mer-beoordeling.

1.2 Waarom een aanmeldnotitie (plan- en project)mer-beoordeling

Het Havenkwartier in Rijswijk zal ontwikkeld worden van een bedrijventerrein naar een bruisend woon- werkgebied. Om in beeld te brengen wat de effecten van de ontwikkeling zijn op het milieu is het belangrijk om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. Milieu is een breed begrip. Het gaat onder andere om water, bodem, lucht, afval, natuur, gezondheid en archeologisch erfgoed.

De regelgeving rondom mer is opgenomen in de Omgevingswet en in het Omgevingsbesluit. In bijlage V bij het Omgevingsbesluit is aangegeven welke projecten mer-beoordelingsplichtig zijn. In Bijlage V bij het Omgevingsbesluit staat in de eerste kolom de omschrijving van projecten. de verplichting bestaat een milieueffectenrapportage (MER) op te stellen of dat een mer-beoordeling uit te voeren.

In een (plan- en project)mer-beoordeling toetst het bevoegd gezag of er bij het project aanzienlijke milieueffecten kunnen optreden. Er zijn 2 uitkomsten mogelijk:

- Aanzienlijke milieueffecten zijn niet uitgesloten: er volgt een mer en er moet een milieueffectrapport (MER) worden gemaakt.
- Aanzienlijke milieueffecten zijn uitgesloten: er is geen mer nodig er hoeft geen MER te worden gemaakt.

In het milieueffectrapport (MER) worden de effecten van de activiteiten onderzocht, alternatieven geëvalueerd en mogelijke maatregelen om negatieve effecten te beperken (mitigatie) bekeken. De procedure bestaat uit verschillende stappen, waaronder openbare inspraak en toetsing door de onafhankelijke Commissie mer. Vooraf kan men reageren op wat er onderzocht moet worden, en na afronding kan men het MER beoordelen op volledigheid en juistheid.

Bij een (plan- en project)mer-beoordeling is het aan het bevoegd gezag om te besluiten of een mer-procedure nodig is, op basis van de verwachte milieueffecten. Dit besluit wordt vaak genomen met een aanmeldnotitie waarin de activiteit, locatie, milieuwaarden en verwachte effecten worden beschreven, meestal zonder uitgebreide onderzoeken. In tegenstelling tot de mer-procedure wordt er geen alternatievenonderzoek gedaan en is er geen openbare inspraak of toetsing door een commissie.

Voor het Ontwikkelkader 2021 is eerder een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Deze ontwikkeling viel toen onder categorie D11.2 van het inmiddels vervallen Besluit milieueffectrapportage. Er werd geconcludeerd dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen werden verwacht en geen MER nodig was, wat door de raad werd bekrachtigd. Bij latere bestemmingsplanwijzigingen (Harbour Park, Urban Parks, De Havenmeester) zijn eveneens m.e.r.-beoordelingen opgesteld, waarbij voor cumulatie werd verwezen naar de eerdere m.e.r.-beoordeling.

Voor Havenkwartier Fase 2 is sprake van een mer-beoordelingsplicht. In categorie V is in categorie J11 het “stedelijk ontwikkelingsproject” opgenomen. Ten opzichte van de eerder uitgevoerde m.e.r.-beoordeling gaat het om het toevoegen van 289 woningen en 3.850 m² bvo bedrijfsactiviteiten. Voor deze transformatie geldt geen directe mer-plicht (zie kolom 2), wel geldt hiervoor een mer-beoordelingsplicht (kolom 3) bij het besluit op de omgevingsplanwijziging (kolom 4). Er is vanuit gegaan dat het plan voldoende concreet is om onder kolom 4 te vallen (er is dus geen sprake van een kaderstellend plan) en dat activiteiten binnen Fase 2 geen relatie hebben tot andere categorieën in bijlage V. Via de route van de Passende Beoordeling kan eveneens een Plan-merplicht gelden.

Kolom 1		Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
Nr.	Projecten	Gevallen waarin de mer-plicht geldt (artikel 16.43, eerste lid, aanhef en onder a, van de wet)	Gevallen waarin de mer-beoordelingsplicht geldt (artikel 16.43, eerste lid, aanhef en onder b, van de wet)	Besluiten als bedoeld in artikel 11.6, derde lid, onder c, van dit besluit
J11	Stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra en de aanleg van parkeerterreinen	Niet van toepassing	Aanleg, wijziging of uitbreiding	Het omgevingsplan

Figuur 1.5 Uitsnede bijlage V

1.3 Criteria voor het toetsen van activiteiten in een mer-beoordeling

De toets wordt opgesteld op basis van een lijst met criteria die is opgesteld voor een mer-beoordeling. Deze beoordeling is gebaseerd op de richtlijnen in bijlage III van de Europese Richtlijn milieueffectbeoordeling¹ (uit 2011). Deze richtlijn is door het Europees parlement opgesteld om eerder in het planningsproces na te denken over de effecten op het milieu. In de richtlijnen staan drie criteria met uitgangspunten per criterium benoemd: kenmerken van de activiteit, plaats van de activiteit en kenmerken van het potentiële effect (zie figuur 1.5).

Criteria	Beoordelingscriterium
Kenmerken van de activiteit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Omvang en het ontwerp van het gehele project ▪ de opstapeling van effecten (cumulatie) met andere projecten ▪ het gebruik van natuurlijke hulpbronnen ▪ de productie van afvalstoffen ▪ verontreiniging en hinder ▪ het risico van zware ongevallen of rampen, waaronder rampen door klimaatverandering ▪ de risico's voor de menselijke gezondheid
Plaats van de activiteit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bestaand (en goedgekeurd) bodemgebruik ▪ relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied en de ondergrond ervan ▪ het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met aandacht voor: <ul style="list-style-type: none"> • wetlands, oeverformatie en riviermondingen • kustgebieden en het mariene milieu • berg- en bosgebieden • reservaten en natuurparken • gebieden die in de Nederlandse wetgeving zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd • speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG en Richtlijn 92/43/EEG

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011L0092>

Kenmerken van het potentiële effect	<ul style="list-style-type: none"> • gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen • inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden, • gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid, • landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.
Kenmerken van het potentiële effect	<ul style="list-style-type: none"> ▪ de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten. Bijvoorbeeld hoe groot het gebied is waar effecten optreden en hoeveel mensen daar wonen. ▪ de aard van het effect ▪ het grensoverschrijdend karakter van het effect ▪ de intensiteit en de complexiteit van het effect ▪ de waarschijnlijkheid van het effect ▪ de verwachte aanvang, de duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect ▪ de cumulatie van effecten met de effecten van andere projecten ▪ de mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen

Figuur 1.6 Overzicht criteria 'belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu'

1.4 Leeswijzer

Deze aanmeldingsnotitie is opgebouwd op basis van bovenstaande criteria:

- Hoofdstuk 2: de plaats van de activiteit en de kenmerken van de activiteit (aard en omvang, de wijze van aanleg);
- Hoofdstuk 3: de kenmerken van het potentiële effect van de activiteit;
- Hoofdstuk 4: de conclusie.

2 PLAATS EN KENMERK VAN DE ACTIVITEIT

2.1 Kenmerken van de activiteit

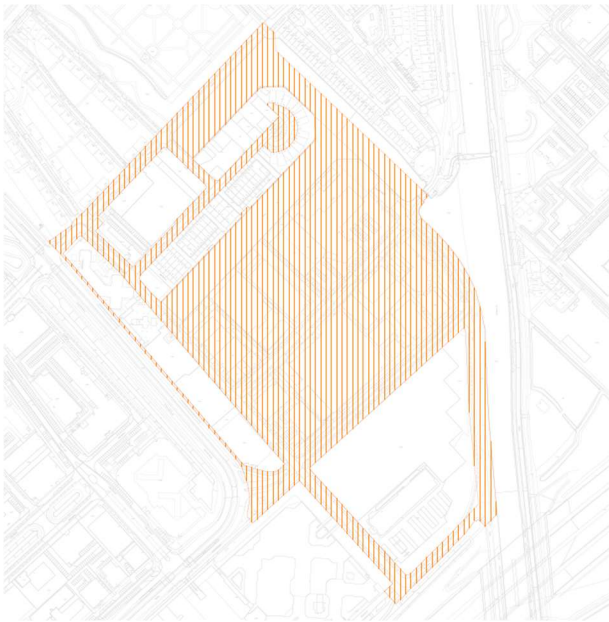
De plannen voor het Havenkwartier bestaan uit het transformeren en herontwikkelen van het bestaande bedrijventerrein tot een gemengd gebied waarin zowel werken als wonen mogelijk is. Het Havenkwartier is op dit moment een deels leegstaand bedrijventerrein in Rijswijk aan de rand van de Plaspoelpolder. Voor de transformatie wordt 80.000 m² aan bestaande bebouwing gesloopt waarna er 2.789 woningen, 73.850 m² aan bedrijfsruimte en 13.600 m² voorzieningen wordt gerealiseerd in het plangebied. Deze toevoeging geschiedt op basis van een gefaseerde uitvoering, met naar verwachting een volledig gerealiseerd Havenkwartier in 2040. Fase 0 en 1 vormen de randen van het plangebied en fase 2 is het hart van het Havenkwartier en de ontwikkeling van de openbare ruimte en de haven (zie figuur 1.3).

De transformatie maakt het behoud van bestaande bedrijfspanden, ofwel het terugkeren in nieuwbouw mogelijk. Voor wonen betreft de nieuwbouw met name appartementen en deels ook grondgebonden stadswoningen. De randen langs de lange insteekhaven lenen zich voor de grondgebonden stadswoningen. Naast bebouwing wordt minimaal 20% van elk kwadrant ingericht als openbaar gebied met ruimte voor groen en water. Een kwadrant is een ontwikkelveld van verschillende grondeigenaren. Er zijn vier ontwikkelvelden in het plangebied. In figuur 2.1 is het plangebied weergegeven. De verkeersontsluiting blijft bij de transformatie gelijk aan de huidige situatie.



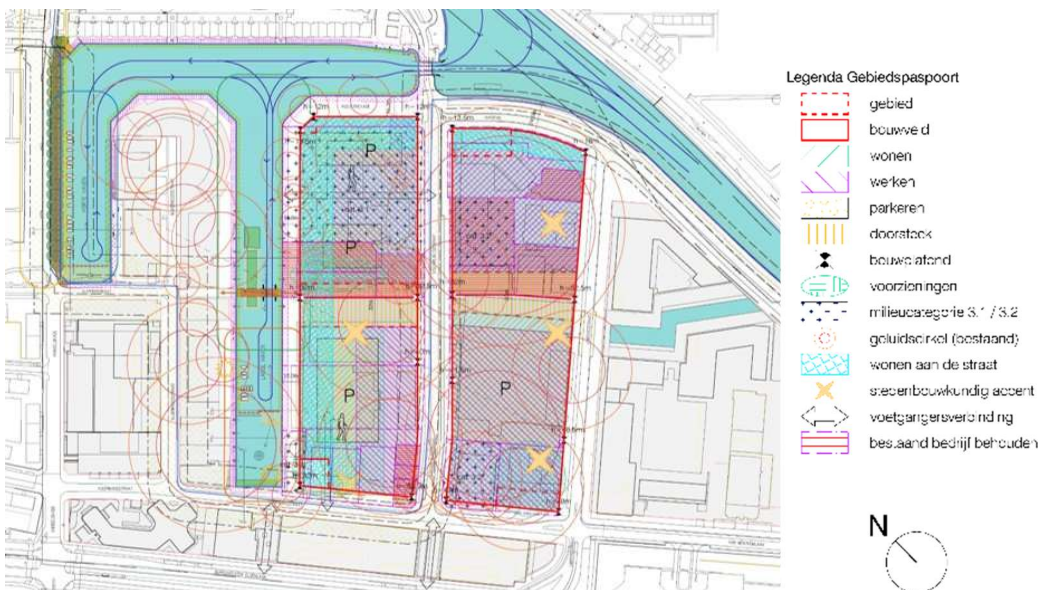
Figuur 1.1 Plangebied Havenkwartier

Fase 2 van het Havenkwartier (zie figuur 2.2) bestaat uit het behouden en/of bebouwen van het hart van het Havenkwartier en het vastleggen van de openbare ruimte en de haven.

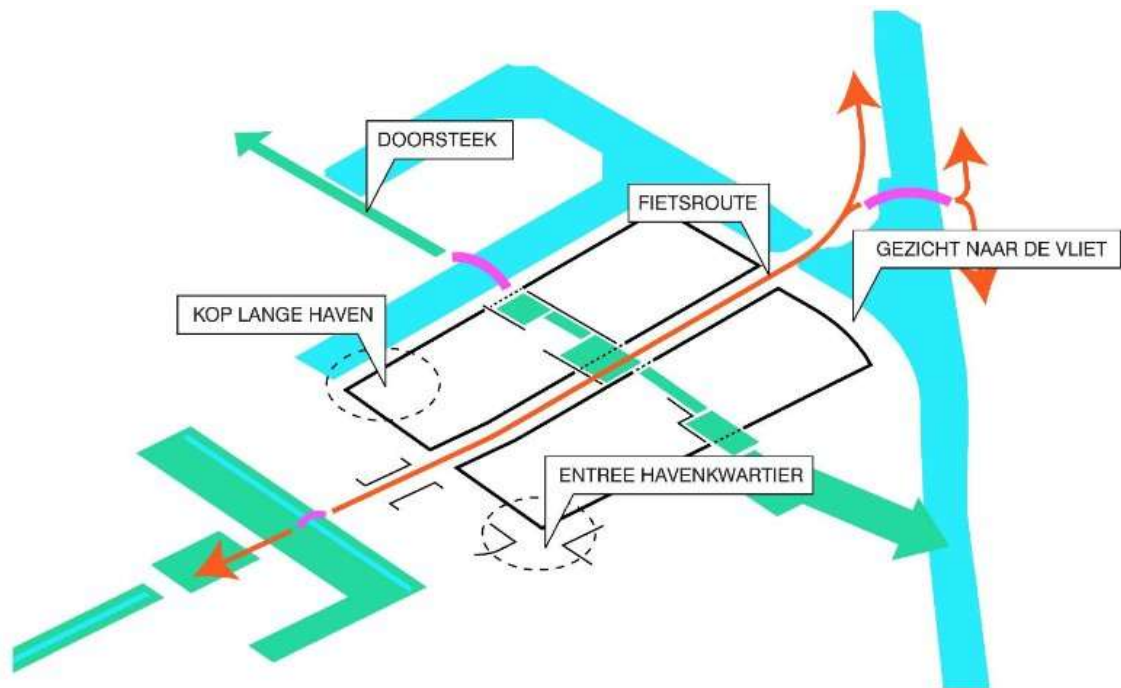


Figuur 2.2 Plangebied Havenkwartier fase 2

In Fase 2 komen bedrijfsruimten en een mix van woningtypes (ook grondgebonden woningen), worden verbindingen door het gebied en met de omgeving gemaakt en wordt de openbare ruimte vergroend. Bij aanvang van de planvorming is reeds een deel van Fase 2 bestempeld als openbare ruimte, dit zijn de kade langs de Lange Haven en de Doorsteek. Fase 2 wordt opgedeeld in 4 kwadranten. Over deze 4 kwadranten wordt het gewenste programma verdeeld, voor zowel bedrijfsruimten als woningen. De gewenste woningen bestaan uit 1/3 sociale huur, 1/3 betaalbare woningen en 1/3 dure woningen. De doelstellingen voor de vier kwadranten zijn vastgelegd in gebiedspaspoorten gebaseerd op de stedenbouwkundige illustratieve schets (zie figuur 2.3).



Figuur 2.3 Gebiedspaspoorten van Fase 2 Havenkwartier Rijswijk



Figuur 2.4 Elementen ruimtelijke kwaliteit van Fase 2 Havenkwartier Rijswijk

Zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven, richt deze aanmeldnotitie zich op het extra programma dat het addendum mogelijk heeft gemaakt, het toevoegen van 289 woningen, 3.850 m² bvo bedrijfsactiviteiten en de mogelijke cumulatieve-effecten van deze toevoeging. Omdat de toevoeging van programma onderdeel is van Havenkwartier Fase 2 en het onderliggende Havenkwartier is in de aanmeldnotitie het grotere geheel van deze ontwikkelingen beschreven.

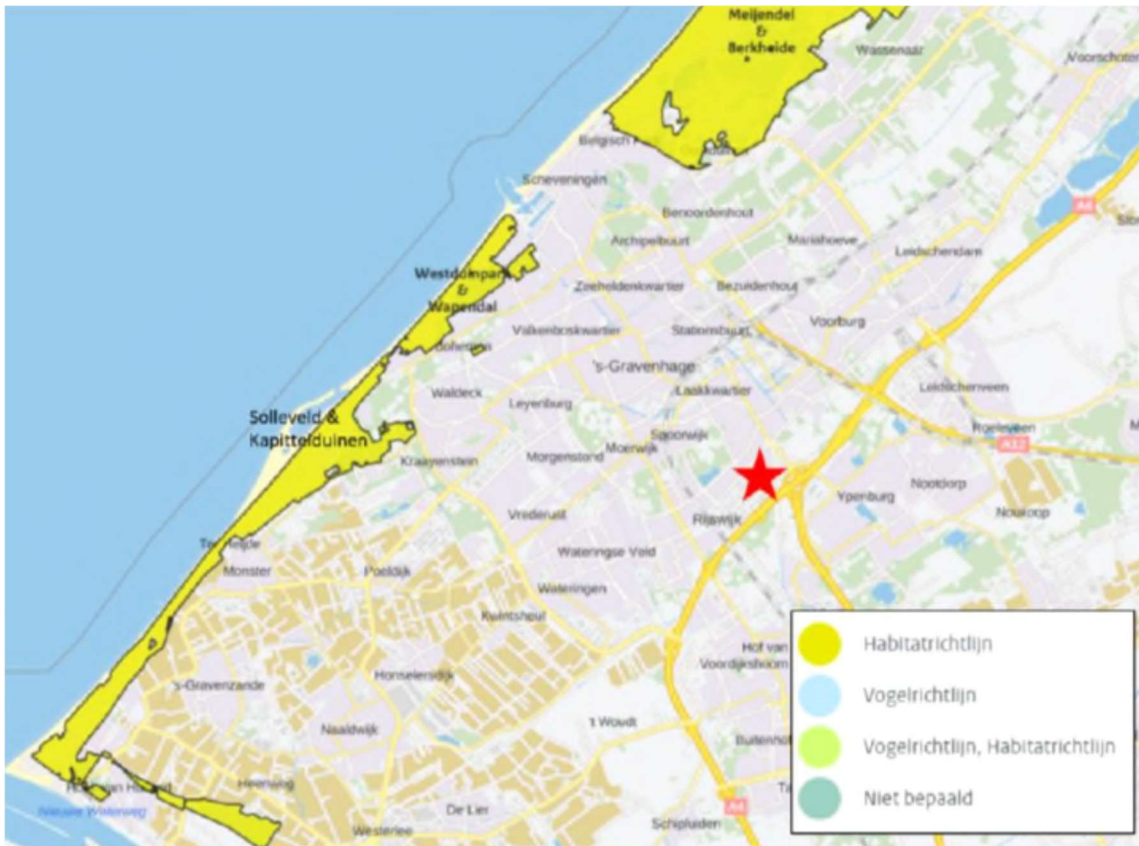
2.2 Plaats van de activiteit

Plangebied

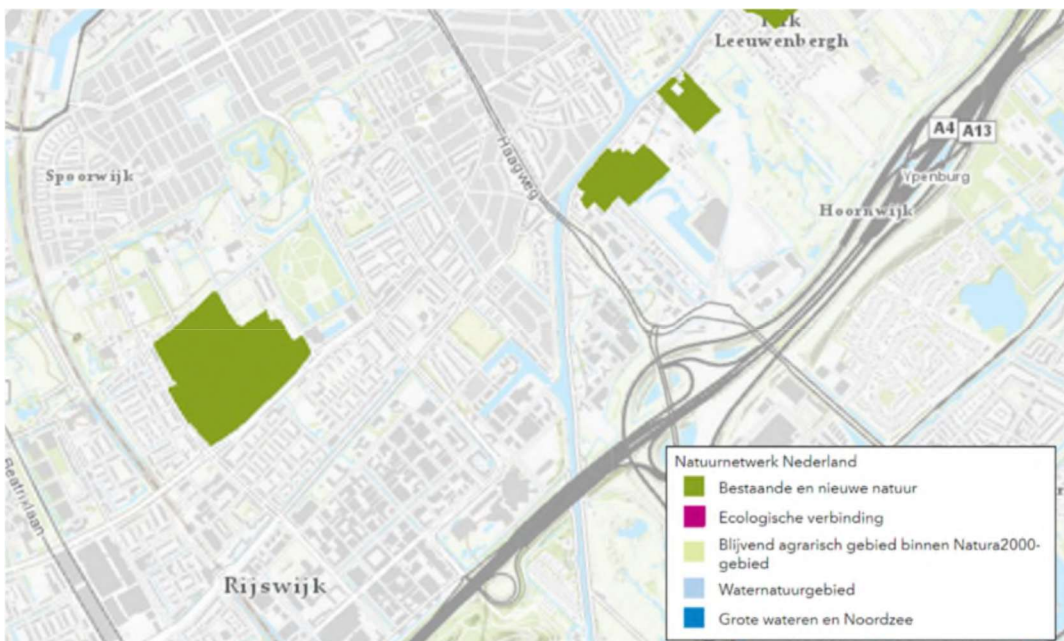
Het plangebied van Havenkwartier Fase 2 is gelegen in een grootstedelijk gebied. Als onderdeel van Rijswijk maakt fase 2 deel uit van het Havenkwartier en daarmee van de metropoolregio Rotterdam-Den Haag, waarbij het Havenkwartier dicht tegen de stad Den Haag is aangelegd. De ontsluiting naar het snelwegennetwerk is op slechts 800 meter van het plangebied. Via de A4 en A13 is Rotterdam goed bereikbaar. Naast de ontsluiting op het hoofdwegennetwerk is het dichtstbijzijnde treinstation station Rijswijk, gelegen op ongeveer 1,5 kilometer van het plangebied. Tramhaltes zijn langs de Burgemeester Elsenlaan naast het plangebied gelegen. In Havenkwartier Fase 2 zijn op dit moment in hoofdzaak bedrijfsactiviteiten mogelijk.

Gevoelige gebieden en waarden in en rond plangebied

Het plangebied ligt niet in of direct nabij beschermde natuurgebieden. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft het Westduinpark & Wapendal (zie figuur 2.3). Dit duingebied aan de kust bij Den Haag is gelegen op circa 6,6 km afstand van het plangebied. Het dichtstbijzijnde gebied dat behoort tot Natuurnetwerk Nederland (NNN) betreft Park te Werve (zie figuur 2.4). Dit park, gelegen in de gemeente Rijswijk, ligt op circa 650 meter afstand tot het plangebied.



Figuur 2.5 Ligging van het plangebied (rode ster) ten opzichte van Natura 2000-gebieden. Bron: AERIUS



Figuur 2.6 NNN-gebieden in de omgeving van het plangebied (bron: provincie Zuid-Holland).

Het plangebied ligt niet in of nabij een (reserveringsgebied) waterbergings-, drinkwaterwinnings of grondwaterbeschermingsgebied. In het plangebied zijn archeologische verwachtingswaarden aanwezig. Hierop wordt verder ingegaan in paragraaf 3.8. Het plangebied is gelegen in de verloopcontour van de landgoederenzone, deze zone loopt van de oude duinenrij van Monster naar Haarlem. De zone zelf loopt echter niet door het plangebied. Naast deze verloopcontour kent het plangebied geen bijzonder landschappelijke of cultuurhistorische

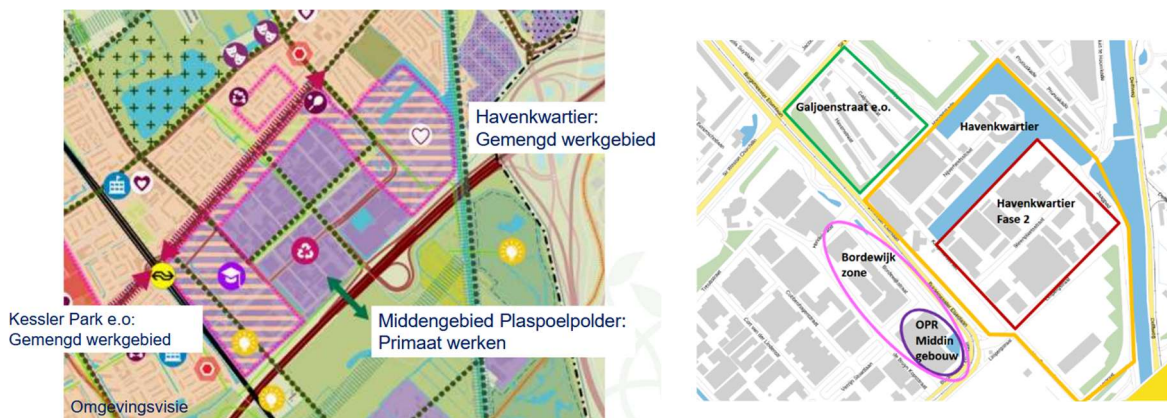
waarden en maakt geen onderdeel uit van een beschermd stads- of dorpsgezicht, een Rijks-, gemeentelijk- en/of archeologische monumenten.

2.3 Cumulatie met andere ontwikkelingen

De ontwikkelingen in het Havenkwartier is geen losstaande ontwikkeling, het project valt binnen de toekomstvisie Plaspoelpolder (vastgesteld op 07-02-2017). De toekomstvisie is opgesteld als maatgevend kompas voor de komende tien jaar, met een doorloop tot 2040. In de toekomstvisie wordt geanticipeerd op de integrale benadering van vraagstukken in de fysieke leefomgeving dat centraal staat in de (destijds nog komende) Omgevingswet.

Op 24 september 2019 is het addendum op de toekomstvisie Plaspoelpolder (2017) vastgesteld door de gemeenteraad van Rijswijk. Hierin zijn het vertrek van Shell uit het gebied en de extra vraag naar kantoren, bedrijfsruimte en woningen meegenomen. Hierin worden op meer locaties functiemenging toegestaan. De ontwikkeling van het Havenkwartier past binnen deze grotere ambitie waarbij ieder deelgebied zijn eigen profiel kent. Dit is vervolgens ook in de Omgevingsvisie (vastgesteld april 2025) opnieuw bevestigd.

De plannen voor de rest van de Plaspoelpolder zijn nog in ontwikkeling. Direct naast het Havenkwartier is Rijswijk Wonen van plan om Galjoenstraat e.o. sloop/nieuwbouw te plegen. Aan de overzijde van de Burgemeester Elsenlaan worden een aantal leegstaande panden getransformeerd. Het middengebied van de Plaspoelpolder blijft bedrijventerrein. De effecten van de transformatie van het hart (fase 2) van het Havenkwartier zijn beperkt en zeer lokaal (zie hoofdstuk 3). Wel is voor zover ontwikkelingen in de nabije omgeving bekend zijn in deze aanmeldnotitie de cumulatie op het gebied van verkeer, geluid, lucht en stikstof inzichtelijk gemaakt.



Figuur 2.7 De Plaspoelpolder (paarse arcering) en het plangebied van het Havenkwartier fase 2 (bron Omgevingsvisie) En indicatieve ligging van de drie ontwikkelgebieden: Bordewijkzone, Galjoenstraat e.o. en Havenkwartier Fase 2 (binnen het plangebied van de volledige transformatie (bron: bijlage I, raadsvoorstel fase 2)

3 KENMERKEN VAN HET POTENTIËLE EFFECT

De voorgenomen ontwikkeling kan invloed hebben op het milieu. In dit hoofdstuk zijn de verwachte milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling weergegeven. Dit is weergegeven op basis van de gebieds- en milieuonderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het wijzigingsbesluit. Hierbij is dus het totaal van de ontwikkeling van Havenkwartier fase 2 onderzocht.

Eenzijds worden de verkeersgerelateerde effecten beschouwd, zoals eventuele effecten van de verkeerstromen op de bereikbaarheid, de geluidbelasting en de luchtkwaliteit. Anderzijds worden meer locatie gerelateerde effecten beschouwd die te maken hebben met de ontwikkelingen en wijzigingen binnen het gebied. Dan gaat het bijvoorbeeld over de effecten op water en op flora en fauna.

3.1 Verkeer en parkeren

Verkeer

Voor het inzichtelijk maken van de verkeerskundige effecten van het voornemen op de doorstroming van het verkeer in het Havenkwartier heeft de gemeente Rijswijk eerder in het kader van de eerder uitgevoerde m.e.r.-beoordeling een verkeerskundig onderzoek laten uitvoeren door Goudappel Coffeng². Op basis van dit onderzoek is beoordeeld of er door de uitvoering van het voornemen belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu kunnen optreden ten aanzien van het aspect verkeer en parkeren.

De gemeente heeft een gemeentebrede Mobiliteitsstrategie (d.d. juli 2024) vastgesteld. De mobiliteitsstrategie van Rijswijk (2024) is ontwikkeld als uitwerking van het Mobiliteitsprogramma 2040 en richt zich op het vinden van een nieuw evenwicht tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in een groeiende stad. De strategie kiest expliciet voor schone vervoermiddelen met een lage ruimtelijke impact, waarbij het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, deelMobiliteit, Personenauto) centraal staat. Dit betekent dat lopen, fietsen en openbaar vervoer prioriteit krijgen boven de auto, met een wijkgerichte aanpak die rekening houdt met de specifieke kenmerken van verschillende gebieden. De zeven strategische pijlers zijn: nabijheid (voorzieningen dichtbij), efficiënt ruimtegebruik, doorstroming, keuzevrijheid, veiligheid, leefbaarheid en gezondheid. Deze pijlers zijn leidend voor de inrichting van de stad en het stimuleren van duurzaam mobiliteitsgedrag. Er wordt gewerkt met een gebiedsgerichte benadering, waarin maatwerk gegeven kan worden aan gebiedsontwikkelingen, maar wel met oog voor een integraal mobiliteitsnetwerk in Rijswijk. In 2024 heeft Goudappel het verkeersonderzoek herijkt aan de hand van het verkeersmodel (V-MRDH 3.0).

Scenario's

Goudappel heeft vervolgens drie scenario's onderzocht:

1. Een scenario met 2.500 woningen, 70.000 m² bvo bedrijfsruimte en 17.201 m² bvo aan voorzieningen.
2. Bovenstaand scenario met 6.000 m² minder voorzieningen.
3. Kwalitatief een doorkijk naar het toevoegen van 1.000 woningen in Havenkwartier

Bij de eerste twee scenario's kunnen de cyclustijden op alle kruispunten als "goed" of "redelijk/matig" geclassificeerd worden. Uitzondering is het kruispunt *Diepenhorstlaan – Veraartlaan*, dit vormt een knelpunt in de avondspits. Verder speelt bij alle onderzochte

² Goudappel Coffeng, Verkeerseffecten ontwikkeling Havenkwartier Rijswijk, oktober 2019

kruispunten dat de wachtrijlengte een bottleneck vormt. Bij het belangrijkste knelpunt (de kruising Diepenhorstlaan-Veraartlaan) is 13% van het verkeer te relateren aan Havenkwartier in scenario 2 en in de avondspits 20%.

In het derde scenario is cumulatie van ontwikkelingen in de omgeving in beeld gebracht. Bij het derde scenario (toevoegen van 1.000 woningen) stijgt de 13% in de ochtendspits naar 17% en de 20% in de avondspits naar 22%. Ook zonder de herontwikkelingen zijn de kruispunten echter al zwaarbelast, dit speelt dus ook al in de referentiesituatie. Op de kruispunten op de Burgemeester Elsenlaan zijn inmiddels iVRI's geplaatst. De extra capaciteit die dit levert, wordt gefaseerd toegevoegd afgestemd op de bouwontwikkelingen.

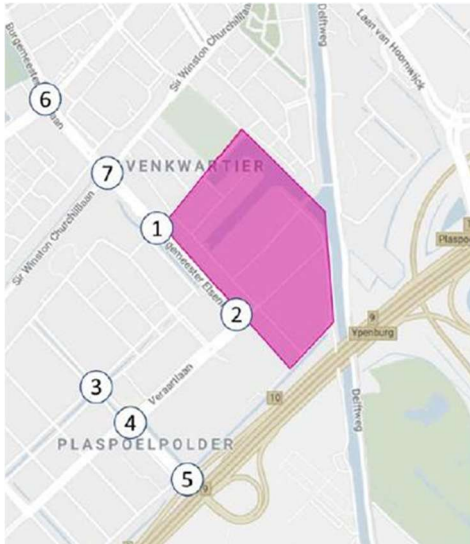
Havenkwartier fase 2

Antea Group heeft op 3 september 2025 in de Verkenning potentiële milieueffecten Bordewijkzone, Galjoenstraat e.o. en Havenkwartier fase 2 de cumulatieve effecten in beeld gebracht. Hierbij is rekening gehouden met drie scenario's en is de verkeersafwikkeling op een zevental (twee extra) kruispunten onderzocht (zie figuur 3.2). Hierbij is beschouwd wat het effect is indien scenario 3 wordt gespreid over Havenkwartier en de directe omgeving (Galjoenstraat e.o. en Bordewijkzone) in het kader van cumulatie-effecten. Dat blijkt op het netwerk nauwelijks effect te hebben.

De volgende stap bestaat uit een verkeersonderzoek bij de verdere planuitwerking van fase 2. Bij de omgevingsplanwijziging dient namelijk aangetoond te worden dat het plan 'niet evident onuitvoerbaar' is, daarin speelt de verkeersafwikkeling naar verwachting een cruciale rol. In het Verkeersonderzoek Havenkwartier Fase 2 d.d. 10 november 2025 van Antea Group is de toename van verkeersintensiteiten als gevolg van Fase 2 vooruitlopend op de vaststelling van het addendum in kaart gebracht. Hier is voor gekozen om te zorgen dat verkeersafwikkeling een onderdeel van de besluitvorming kan zijn bij het wijzigingsbesluit. Dit onderzoek is gedaan door de verkeersgeneratie van de ontwikkeling in het MRDH-verkeersmodel (versie 3.0.2) in te voeren waarbij gekeken is naar het toekomstjaar 2040 (scenario hoog). In totaal zijn zeven kruispunten in de omgeving onderzocht, omdat uit eerdere verkeersstudies blijkt dat het wegennet rondom de ontwikkellocatie al grotendeels benut wordt en er weinig reservecapaciteit is. In onderstaand figuur is de ligging van het Havenkwartier opgenomen en zijn de kruispunten weergegeven.

Hiervan betreffen er zes VRI-kruispunten en één rotonde:

1. Kruispunt Burg. Elsenlaan – Handelskade
2. Kruispunt Burg. Elsenlaan – Limpergstraat
3. Rtonde Diepenhorstlaan – Verrijn Stuartlaan
4. Kruispunt Veraartlaan – Diepenhorstlaan
5. Kruispunt Diepenhorstlaan – Polakweg – A4
6. Kruispunt Burg. Elsenlaan – Generaal Spoorlaan
7. Kruispunt Burg. Elsenlaan – Churchillaan



Figuur 3.1 Ligging kruispunten

Het MRDH-verkeersmodel is gebruikt om de verkeersstromen per kruispunt te bepalen in de autonome en plansituatie. Vervolgens zijn de kruispunten doorgerekend met behulp van standaard verkeerskundige software. Voor de VRI-kruispunten is gebruik gemaakt van COCON. Voor de rotonde is gebruik gemaakt van de Meerstrooksrotondeverkenner. Met betrekking tot de uitkomsten van de kruispuntberekeningen zijn algemeen geaccepteerde verkeerskundige criteria gehanteerd:

- Voor de kruispuntberekeningen zijn de ochtend- en avondspits als maatgevende momenten gehanteerd.
- Bij een VRI geldt dat een cyclustijd van meer dan 120 seconden als ongewenst wordt beschouwd.
- Voor rotondes geldt dat een verzadigingsgraad boven 0,8 als ongewenst wordt beschouwd.

Uit het onderzoek van AnteaGroup blijkt dat kruispunt 1, 2, 5 en 7 zowel in ochtend- als avondspits van de autonome- als plansituatie een goede cyclustijd kennen, ruim onder de 100 seconden. Ook de verzadigingsgraad van de rotonde blijft tijdens beide spitsmomenten in de autonome en plansituatie ruim onder de grenswaarde. De doorstroming op deze VRI-kruispunten en rotonde is op basis van de cyclustijden dan ook goed. Kruispunt 4 kent in de autonome situatie een matige cyclustijd (tussen de 100 en 120 sec). Dit geldt zowel voor de ochtend- als avondspits. In de plansituatie neemt de cyclustijd in de ochtendspits verder toe waarmee deze precies uitkomt op de grens wat nog acceptabel is. In de avondspits neemt de cyclustijd juist af ten opzichte van de autonome situatie. Door een andere verdeling van verkeer over de richtingen komt deze onder de 100 seconden uit. Daarnaast is de cyclustijd van kruispunt 6 in de autonome situatie (te) lang. In de ochtendspits bedraagt deze 105 seconden, maar in de avondspits loopt deze op tot 127 sec. In de plansituatie nemen de cyclustijden niet toe ten opzichte van de autonome situatie.

In de bijlage van het Verkeersrapport zijn de resultaten per kruispunt verder uitgewerkt. Hierin zijn ook de benodigde opstellengtes in vergelijking met de beschikbare opstellengtes nader toegelicht. Over het algemeen valt te stellen dat vrijwel alle kruispunten meerdere signaalgroepen kennen waarvan de opstelcapaciteit een bottleneck vormt. Deze knelpunten worden niet door het Havenkwartier Fase 2 veroorzaakt: het netwerk is ook zonder Havenkwartier Fase 2 al zwaarbelast met wachtrijen langer dan de opstelvakken. Enkel kruispunt 5 (Diepenhorstlaan - A4) kent bij alle signaalgroepen in de autonome- als plansituatie, zowel bij de ochtend- als avondspits, voldoende opstellengte.

Parkeren

Onderdeel van de mobiliteitsstrategie is de toepassing van STOMP (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a service, Prive-auto). Zo wordt er meer ingezet op fietsen en lopen en minder op de auto. Al het parkeren wordt op eigen terrein georganiseerd. De parkeernormen uit het Ontwikkelkader Havenkwartier blijven van toepassing. Er is een gemiddelde norm benut om te komen tot een goede inschatting of het parkeren oplosbaar is binnen de voorkeursvariant. Het uitgangspunt is voor de inschatting van het parkeren is:

- 1,4 parkeerplaats per 100 m2 bvo bedrijfsruimte
- 0,6 parkeerplaats per sociale woning;
- 1 parkeerplaats voor betaalbare appartementen;
- 1,15 parkeerplaats voor dure appartementen;
- 1.6 per eengezinswoning;
- 1,7 per 100 m2 bvo voorzieningen.

In het Verkeersonderzoek Havenkwartier Fase 2 d.d. 10 november 2025 van Antea Group is de totale parkeerbehoefte van Havenkwartier Fase 2 (woningen, werken en voorzieningen) vooruitlopend op de vaststelling van het addendum in kaart gebracht. Dit komt afgerond uit op 1.251 parkeerplaatsen. Daarnaast worden in het gebied parkeerplaatsen gerealiseerd voor de ontwikkeling van 'De Havenmeester'. Voor deze ontwikkeling zijn 213 parkeerplaatsen benodigd. Samen met de benodigde parkeerplaatsen voor de ontwikkeling van het Havenkwartier Fase 2 komt de parkeerbehoefte in het plangebied neer op 1.464 parkeerplaatsen.

In het gebied wordt gestuurd op het gebruik van een intelligente flexibele manier van vervoer doormiddel van bijvoorbeeld deelauto's. De verwachting is dat deelautogebruik het autobezit verlaagt en er daarmee ook een lagere parkeerbehoefte is. De verwachte parkeerbehoefte binnen het gebied ligt lager dan de huidige inschatting op basis van deze gemiddelde normen.

De gedetailleerde berekening van de parkeerbehoefte en verdere uitwerking van de parkeervoorzieningen vindt plaats bij de omgevingsvergunning. De borging hiervan wordt voorzien in de planregels van het wijzigingsbesluit. De normen van het wijzigingsbesluit volgen het Ontwikkelkader Havenkwartier 2021.

Conclusie

Uit de kruispuntberekeningen blijkt dat vijf van de zeven kruispunten zowel in de autonome als plansituatie een acceptabele cyclustijd kennen. Kruispunt 4 kent in de ochtendspits van de plansituatie een cyclustijd die precies uitkomt op de grens wat nog acceptabel is. Kruispunt 6 overschrijdt in de avondspits zowel in de autonome- als plansituatie de acceptabele cyclustijd. De realisatie van fase 2 leidt niet tot een toename van cyclustijd. Alle kruispunten kennen meerdere signaalgroepen waarvan de opstelcapaciteit een bottleneck vormt, met uitzondering van kruispunt 5.

Deze knelpunten worden niet door het Havenkwartier Fase 2 veroorzaakt: het netwerk is ook zonder Havenkwartier Fase 2 al zwaarbelast met wachtrijen langer dan de opstelvakken tot gevolg. Ook in cumulatief opzicht is beoordeeld wat de effecten op de verkeersafwikkeling zijn. Ook zonder de herontwikkelingen zijn de kruispunten al zwaarbelast. Op de kruispunten op de Burgemeester Elsenlaan zijn inmiddels iVRI's geplaatst. De extra capaciteit die dit levert, wordt gefaseerd toegevoegd afgestemd op de bouwontwikkelingen. De gemeente heeft een gemeentebrede Mobiliteitsstrategie (d.d. juli 2024) vastgesteld. Hierin wordt gewerkt met een gebiedsgerichte benadering, waarin maatwerk gegeven kan worden aan gebiedsontwikkelingen, maar wel met oog voor een integraal mobiliteitsnetwerk in Rijswijk. De parkeerbehoefte is op

hoofdpijnen inzichtelijk gemaakt, omdat de omgevingsplanwijziging een flexibel karakter heeft en het definitieve ontwikkelprogramma nog niet is vastgesteld. De gedetailleerde berekening van de parkeerbehoefte en verdere uitwerking van de parkeervoorzieningen vindt plaats bij de omgevingsvergunning. De borging hiervan wordt voorzien in de planregels van het wijzigingsbesluit.

3.2 Geluid

Omgevingswet

Geluid door activiteiten

De Ow geeft instructieregels (minimale vereisten) voor de beoordeling van geluid bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Deze instructieregels kunnen worden aangevuld met extra gemeentelijke beleidsregels. Ook kunnen gemeentelijke beleidsregels zwaardere eisen aan het geluid stellen dan de verplichte instructieregels. Voor geluid gelden regels:

- Als een ontwikkeling geluidgevoelige functies bevat (bijvoorbeeld woningen, scholen of zorgfuncties met een bedgebied);
- Als een ontwikkeling zelf geluid produceert;
- Als indirect het geluid toeneemt als gevolg van een toename van de verkeersproductie door de ontwikkeling.

In het Bkl worden ten aanzien van geluid op een geluidgevoelig gebouw de volgende termen gehanteerd:

- Standaardwaarde: een geaccepteerd geluidniveau waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken (artikel 5.65);
- Grenswaarde: een grens waarvan alleen bij uitzondering (zoals bij zwaarwegende belangen) en met geluidbeperkende maatregelen kan worden afgeweken (artikel 5.66 Bkl)

Het Bkl bevat instructieregels voor het toelaatbare geluid door een activiteit op een geluidgevoelig gebouw in de vorm van standaardwaarden (tabel 5.65.1 uit het Bkl) en grenswaarden voor het geluid in geluidgevoelige ruimten binnen een in- en aanpandige geluidgevoelig gebouwen (tabel 5.65.2 uit het Bkl). Ook geldt op basis van genoemd artikel 5.66 Bkl een flexibiliteitsbepaling. Een omgevingsplan kan, gelet op de aard of locatie van de activiteit of cumulatie andere waarden (hoger of lager) bevatten dan de standaardwaarden voor toelaatbaar geluid op een geluidgevoelig gebouw mits dit niet leidt tot overschrijding van de grenswaarde voor toelaatbaar geluid binnen geluidgevoelige gebouwen, anders dan binnen in- en aanpandige geluidgevoelige gebouwen (tabel 5.66 uit het Bkl).

Bij wijziging van het omgevingsplan voor fase 2 kan dus aangesloten worden bij het Bkl waarbij gemotiveerd afwijken van de standaardwaarde voor toelaatbaar geluid mogelijk is. Hiervoor is het Geluidkader Fase 2 Havenkwartier' opgesteld.

Geluid door wegen

Ook geeft de Ow een kader voor beoordeling van het geluid van (gemeente)wegen op de gevels van nieuwe geluidgevoelige gebouwen. In het Havenkwartier worden geluidgevoelige gebouwen aan het geluid van rijksweg A4 en gemeentewegen blootgesteld.

Vergelijkbaar met het geluid oor activiteiten worden in het Bkl ten aanzien van geluid de volgende termen gehanteerd:

- Standaardwaarde: een geaccepteerd geluidniveau waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken (artikel 5.78t uit het Bkl);

- Grenswaarde: een grens waarvan alleen bij uitzondering (zoals bij zwaarwegende belangen) en met geluidbeperkende maatregelen kan worden afgeweken (artikel 5.78u van het Bkl). Wanneer de standaardwaarde voor rijksweg A4 en/of die voor gemeentewegen wordt overschreden, wordt volgens artikel 5.78ab uit het Bkl, het belang van het beschermen van de gezondheid door een geluidluwe gevel betrokken.

Daarnaast dient volgens artikel 5.78ac uit het Bkl de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluid te worden beoordeeld. Het gecumuleerde geluid betreft het geluid van de in het Bkl aangewezen geluidbronsoorten, in de situatie voor het havenkwartier het geluid van de rijksweg A4 en de gemeentewegen. De beoordeling kan plaatsvinden conform artikel 3.38 uit het Bkl.

Het geluid binnen geluidgevoelige gebouwen is geregeld in het Besluit bouwwerken leefomgeving. De karakteristieke geluidwering van een uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied is niet kleiner dan het verschil tussen gezamenlijke geluid, bedoeld in bijlage I bij het Bkl en 33 dB.

Geluidkader Fase 2 Havenkwartier

De gemeente heeft voor Havenkwartier Fase 2 het "Geluidkader Fase 2 Havenkwartier" vastgesteld. Dit is een beleidsmatig toetsingskader voor de omgang met geluid door activiteiten binnen de tweede fase van de gebiedsontwikkeling. In fase 2 transformeert het Havenkwartier van een bedrijventerrein naar werk- woongebied. Dit kader is door de gemeente opgesteld met als doel dat bestaande bedrijven hun activiteiten kunnen voortzetten, terwijl binnen het plangebied tegelijkertijd geluidgevoelige functies (zoals woningen) kunnen worden gerealiseerd met behoud van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De locatie van de nieuwe woningen is nog niet vastgesteld dus in dit geluidkader wordt gewerkt met geluidruimte. De kern van het geluidkader is dat de geluidruimte van bestaande bedrijven in het gebied wordt vastgelegd in geluidcontouren. Deze geluidcontouren zijn gebaseerd op de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus uitgedrukt in etmaalwaarden en piekgeluiden van de bedrijven. Buiten deze contouren met standaardwaarden kan woningbouw zonder meer plaatsvinden. Binnen de contouren wordt eerst beoordeeld of maatregelen bij het bedrijf mogelijk zijn om de geluiduitstraling te beperken; als dat niet haalbaar is, kan onder voorwaarden een hogere grenswaarde worden toegestaan dan de standaardwaarde.

Voor nieuwe bedrijven geldt dat binnen 10 meter van de perceelgrens aan de standaardwaarden uit het Bkl moet worden voldaan. Wanneer binnen 30 meter geen geluidgevoelige functies zijn voorzien, mag die afstand worden verruimd. De gemeente kan onder voorwaarden maatwerkvoorschriften verlenen voor hogere waarden, mits:

1. de Beste Beschikbare Technieken (BBT) worden toegepast;
2. het geluidniveau als aanvaardbaar wordt beoordeeld (max. 55 dB(A) cumulatief); en
3. passende bouwkundige maatregelen worden getroffen.

Bedrijven binnen de plint van een te realiseren woongebouw zijn toelaatbaar indien aantoonbaar gemaakt wordt dat voldaan kan worden aan de grenswaarden binnen gevoelige ruimten (zie tabel 5.65.2 uit het Bkl).

Verkenning potentiële milieueffecten

Antea Group heeft in een verkenning de potentiële milieu-effecten in de omgeving voor geluid cumulatief beschouwd. Uit deze analyse blijkt dat het Havenkwartier ligt in een gebied met een

relatief hoge geluidbelasting. In de mer-beoordeling uit 2020 is geconcludeerd dat een aanvaardbaar geluidklimaat gecreëerd kan worden door middel van mitigerende maatregelen, waardoor significante effecten kunnen worden voorkomen. De inpassing, uitwerking en borging van maatregelen is nader beschouwd in het onderzoek van Peutz (november 2025).

Geluidonderzoek Peutz

In het onderzoek van Peutz is het geluid van bedrijven inzichtelijk gemaakt door middel van geluidcontouren ten gevolge van activiteiten bij de bestaande bedrijven voor zowel de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus (uitgedrukt als etmaalwaarde) als maximale geluidniveaus, zie ook de paragraaf onder Geluidkader Fase 2 Havenkwartier. De waarden van de geluidcontouren zijn gebaseerd op de zowel de standaardwaarden als de grenswaarden voor nieuwe geluidgevoelige gebouwen. Dit betreft contouren van elk afzonderlijk bestaand bedrijf waarbij de overige bebouwing binnen het besluitgebied is verdwenen en contouren van alle bedrijven gezamenlijk waarbij de bebouwing is gehandhaafd. Bij woningbouwontwikkeling wordt daarmee inzicht verschaft in de te verwachten geluidniveaus op de gevels. In de beschikbare rekenmodellen kunnen de te projecteren bebouwingen worden ingevoerd om het effect ervan op het geluid bij andere ontwikkelingen te bepalen. Aanvullend is het geluid op de te realiseren woningen bepaald voor een voorkeursvariant.

Naast het geluid van bedrijven zoals beschreven is tevens het geluid van wegverkeer in beeld gebracht en zijn de consequenties beschreven. Het geluid van wegverkeer wordt met name veroorzaakt door rijksweg A4.

Geluid van activiteiten

Uit de gegeven geluidcontouren (dus zonder afschermende werking van bestaande en/of toekomstige bebouwing) vanwege activiteiten (bedrijven) volgen de (on)mogelijkheden beperkingen om woningbouw te realiseren binnen het geluidkader. Afwijking is mogelijk bij maatwerk waarbij voldaan moet worden aan de voorwaarden zoals genoemd in het geluidkader Havenkwartier fase 2 Per woningbouwontwikkeling zal daarom in het kader van vergunningverlening nader onderzoek uitgevoerd moeten worden. De onderzoeken kunnen gebaseerd worden op de geluidgegevens en modellen welke worden opgenomen in een geluidregister.

De in het onderzoek onderzochte voorkeursvariant leidt tot gezamenlijke geluid op een aantal gevels van woningen hoger dan 50 dB(A)-etmaalwaarde, maar niet hoger dan 55 dB(A)-etmaalwaarde. Daarmee is de voorkeursvariant ten aanzien de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus inpasbaar binnen het geluidkader Havenkwartier fase 2. De berekende maximale geluidniveaus zijn in de avond- en nachtperiode lager of gelijk aan 70 dB(A) voor aandrijfgeluid (vrachtverkeer) en 65 dB(A) voor overige activiteiten (laden/lossen e.d.). Ook hier wordt aan de voorwaarden uit het geluidkader Havenkwartier fase 2 voldaan. In de dagperiode kunnen op een aantal gevels geluidpieken tot maximaal 83 dB(A) optreden als gevolg van het pletten van autowrakken en/of laten klappen van airbags bij het autodemontagebedrijf Binckhorst. Hoewel formeel dergelijke piekgeluidniveaus die nu uitsluitend in de dagperiode optreden geen beoordeling behoeven, wordt geadviseerd door het treffen van maatregelen bij het bedrijf, de geluidemissie te beperken tot maximaal 75 dB(A) op de gevels van woningen.

Nog te vestigen bedrijven zullen een zodanige geluidemissie moeten hebben dat dit inpasbaar is binnen de geluidgrenswaarden uit het geluidkader (zie hoofdstuk 2). Dit kan betekenen dat sprake dient te zijn van:

- stille buiten opgestelde (dak)installaties;
- geen luidruchtige activiteiten buiten de bebouwing;
- laad- en losactiviteiten in de avond- en nachtperiode op voldoende afstand van woningbouw of afscherming realiseren of laden en lossen inpandig realiseren.

Bedrijven binnen de plint van een te realiseren woongebouw zijn toelaatbaar indien aantoonbaar gemaakt wordt door het realiseren van voldoende hoge geluidsisolatie van scheidingsconstructies dat voldaan kan worden aan de grenswaarden binnen gevoelige ruimten (zie tabel 5.65.2 uit het Bkl).

Geluid van wegen

Rijksweg A4

Uit de resultaten van de berekeningen van de geluidcontouren volgt dat de standaardwaarde van 50 dB in het gehele besluitgebied wordt overschreden, zowel op 5 als op 20 meter hoogte. De grenswaarde van 60 dB wordt in een beperkt gebied in de noordwestzijde van het besluitgebied. Maatregelen, brongericht aan de weg of overdrachtsbeperkend door toepassing van geluidschermen, leiden indien al mogelijk tot een beperkte en onvoldoende geluidreductie. Geluidschermen als overdrachtsbeperkende maatregelen zullen eveneens onvoldoende effect hebben gezien het uitgestrekte brongebied. Daar waar de grenswaarde wordt overschreden kunnen de gevels waarop de geluidbelasting hoger is dan de grenswaarde uitgevoerd worden als een niet-geluidgevoelige gevel. Het is ook mogelijk om een niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen te realiseren (artikel 5.78y, lid 2 Bkl).

De geluidbelasting als gevolg van gemeentewegen is in een tweetal kleine gebieden (noordwestzijde en zuidoostzijde) binnen het besluitgebied (figuren 6.5 en 6.6) hoger dan de standaardwaarde 53 dB. Op geen enkele te realiseren woning wordt de grenswaarde van 70 dB(A) overschreden. Maatregelen als niet-geluidgevoelige gevels, al of niet met bouwkundige maatregelen, zijn niet vereist. Maatregelen om het geluid van gemeentewegen te beperken middels geluidarm asfalt zijn niet doeltreffend. Er zijn immers veel kruispunten waar het aanbrengen van een geluidarm asfalt stilwegdek vanuit beheers- en onderhoudsoverwegingen niet wenselijk is. De slijtage vanwege optrekken, remmen en bochten nemen is veel groter dan op rechte delen van een weg. Geluidschermen zijn in een stedelijke omgeving sowieso niet wenselijk en leidt tot een beperkte reductie door de in- en uitritten en kruisingen met andere wegen, waardoor gesloten geluidschermen onmogelijk zijn.

Gemeentewegen

De geluidbelasting als gevolg van gemeentewegen is in een tweetal kleine gebieden (noordwestzijde en zuidoostzijde) hoger dan de standaardwaarde 53 dB. Op geen enkele te realiseren woning wordt de grenswaarde van 70 dB(A) overschreden. Maatregelen als niet-geluidgevoelige gevels, al of niet met bouwkundige maatregelen, zijn niet vereist. Maatregelen om het geluid van gemeentewegen te beperken middels geluidarm asfalt zijn niet doeltreffend. Er zijn immers veel kruispunten waar het aanbrengen van een geluidarm asfalt stilwegdek vanuit beheers- en onderhoudsoverwegingen niet wenselijk is. Geluidschermen zijn in een stedelijke omgeving sowieso niet wenselijk en leidt tot een beperkte reductie door de in- en uitritten en kruisingen met andere wegen, waardoor gesloten geluidschermen onmogelijk zijn.

Cumulatie

Het gecumuleerde geluid van wegen (rijksweg en gemeentewegen) varieert van <50 tot 65 dB. De beoordeling varieert tussen goed en tamelijk slecht. Het hoogste gecumuleerde geluid wordt veroorzaakt op de woningen waarbij de zuidoost- en noordoostgevels gericht zijn naar rijksweg A4 en de toerit naar de A13. Veel gevels zijn ook vanwege wegen als geluidluw te bestempelen, een aantal gevels is dat niet. Minimaal één gevel van een woning dient geluidluw te zijn. Daar waar dat nog niet het geval is, dient dit gerealiseerd te worden door de toepassing van Harbour fensters, afsluitbare loggia's, geluiddempende ventilatieboxen o.d.

Conclusie

Bij daadwerkelijke invulling van het besluitgebied, al of niet gefaseerd, dient per woning berekend te worden wat de geluidbelasting is per bedrijf en gecumuleerd bij blootstelling aan het geluid van meerdere bedrijven. Tevens dient daarbij het geluid van wegen inzichtelijke gemaakt te worden. Alleen het geluid van rijksweg A4 leidt tot overschrijding van de grenswaarde. Als maatregel voor het geluid van de rijksweg A4 dient een niet-geluidgevoelige gevel gecreëerd te worden, al of niet met bouwkundige maatregelen. Daar waar de gecumuleerde geluidbelasting maximaal 50 dB dient te bedragen om de gevels als geluidluw te bestempelen, dienen maatregelen als Harbour fensters, afsluitbare loggia's, geluiddempende ventilatieboxen o.d. te worden toegepast. Bewoners kunnen bij geopende geveldelen dan alsnog relatief stil ventileren.

Op basis van het akoestisch onderzoek en het geluidkader voor Havenkwartier fase 2 kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling akoestisch inpasbaar is, mits in de verdere planuitwerking zorgvuldig wordt omgegaan met de aanwezige geluidbronnen. Het geluid van bestaande bedrijven blijft binnen de beleidskaders; buiten de geluidcontouren is woningbouw zonder beperkingen mogelijk, en binnen de contouren kan onder voorwaarden een hogere waarde worden toegestaan. Voor piekgeluiden bij het autodemontagebedrijf zijn aanvullende maatregelen vereist.

Het wegverkeerslawaai, met name van de rijksweg A4, vormt de dominante geluidbron binnen het plangebied. Hoewel de standaardwaarden worden overschreden en de grenswaarde lokaal wordt bereikt, kunnen plaatselijk maatregelen getroffen worden en ter plaatse van de overschrijdingen met niet-geluidgevoelige gevels of gerichte bouwkundige voorzieningen te werken. De ontwikkeling van Sijthoff levert daarbij een aanzienlijke afscherpende werking.

Cumulatief blijft het merendeel van de gevels binnen een aanvaardbaar akoestisch niveau, waardoor in veel gevallen sprake is van geluidluwe gevels. Waar dat niet mogelijk is, kunnen maatregelen zoals Harbour-fensters, afsluitbare loggia's en geluiddempende ventilatieoplossingen een goed woon- en leefklimaat alsnog waarborgen.

3.3 Luchtkwaliteit

In het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) zijn de rijksomgevingswaarden opgenomen. De nu vigerende en maatgevende rijksomgevingswaarden zijn opgenomen in de onderstaande tabel.

Stof	Soort norm	Concentratie en frequentie
Stikstofdioxide NO ₂	Jaargemiddelde	40 µg/m ³
Fijn stof PM ₁₀	Jaargemiddelde	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde	50 µg/m ³ (maximaal 35 keer per jaar worden overschreden)
Fijn stof PM _{2,5}	Jaargemiddelde	25 µg/m ³

Op 26 oktober 2022 heeft de Europese Commissie het voorstel gepubliceerd voor de nieuwe richtlijn luchtkwaliteit. Het meest opvallende in het voorstel is de aanscherping van de grenswaarden voor de meest luchtvervuilende stoffen. Zo moeten uiterlijk in 2030 de jaargemiddelde concentraties van PM_{2,5} en PM₁₀ gedaald zijn naar de concentraties getoond in onderstaande tabel.

Stof	Soort norm	Concentratie en frequentie
Stikstofdioxide NO ₂	Jaargemiddelde	20 µg/m ³
Fijn stof PM ₁₀	Jaargemiddelde	20 µg/m ³
Fijn stof PM _{2,5}	Jaargemiddelde	10 µg/m ³

Deze Richtlijn is begin 2024 aangenomen en dient binnen twee jaar geïmplementeerd te worden in landelijke wetgeving. De rijksomgevingswaarden zijn nog niet op dit punt aangepast, zodat nog getoetst wordt aan de normen van Bkl.

Een toetsing aan de (rijks)omgevingswaarden voor luchtkwaliteit is niet nodig als een project of activiteit maar weinig bijdraagt aan de luchtverontreiniging. In juridische termen heet dat: niet in betekenende mate (NIBM). Een project of activiteit draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de jaargemiddelde concentraties in de buitenlucht van zowel NO₂ als PM₁₀ niet meer bedraagt dan 3% van de rijksomgevingswaarde voor die stoffen. Dit komt voor beide stoffen overeen met een maximale toename van de jaargemiddelde concentraties met 1,2 µg/m³. Projecten of activiteiten die niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven niet getoetst te worden aan de omgevingswaarden. Voor veehouderijen geldt dat NIBM niet zomaar toepasbaar is.

Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

1. Motiveren dat het project binnen de getalsmatige grenzen van een aangewezen categorieën blijft. Onder deze 'standaardgevallen' NIBM vallen kantoren, woonwijken, het telen van gewassen en het aanleggen of wijzigen van een spoorwegemplacement. Dit moet dan wel onder een bepaalde getalsmatige omvang blijven. Voor woonfuncties omvat het standaardgeval maximaal 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee of meer ontsluitingswegen.
2. Op een andere manier aannemelijk maken dat een project de 3%-grens niet overschrijdt, bijvoorbeeld middels een berekening met de NIBM-tool.

Conclusie

In de memo beoordeling luchtkwaliteit d.d. 10 november 2025 van Antea Group is het thema luchtkwaliteit vooruitlopend op de vaststelling van het addendum in kaart gebracht. De ontwikkellocatie ligt in een aandachtsgebied voor zowel NO₂ als PM₁₀ namelijk het aandachtsgebied 'Den Haag/Leiden' waar 12 gemeenten inliggen. Daarom dient getoetst te worden aan de (rijks)omgevingswaarden of dient aannemelijk te worden gemaakt dat deze toetsing niet nodig is. Er is daarom een NIBM-toets uitgevoerd. Ter aanvulling is de heersende luchtkwaliteit in en rond het plangebied onderzocht en is het plan afgezet tegen het Actieplan Luchtkwaliteit.

In fase 2 zijn maximaal 663 woningen voorzien, wat ruim onder het standaardgeval voor woonfuncties blijft. De woonfuncties worden gecombineerd met bedrijfsfuncties, voor deze combinatie bestaat geen standaardgeval. De bedrijvigheid is grotendeels al toegestaan in het vigerende planologische regime. Zekerheidshalve is de NIBM-tool (versie 20 april 2025) ingevuld met worst-case de verkeersgeneratie per weekday van het totale plan vanuit het verkeersmodel. Uit de berekening met de NIBM-tool volgt dat het plan niet in betekende mate bijdraagt aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Hierdoor kan nader onderzoek naar de gevolgen van luchtkwaliteit achterwege blijven. Ook is met behulp van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK) de jaargemiddelde concentraties in de huidige situatie (2023) en toekomstige situatie (2030) in beeld gebracht, zie onderstaande tabel.

Stof	Totale concentratie 2023 [µg/m ³]	Totale concentratie 2030 [µg/m ³]
Stikstofdioxide NO ₂	21,41	19,01
Fijn stof PM ₁₀ *	16,60	15,27
Fijn stof PM _{2,5}	8,19	7,51

Hieruit blijkt dat er wordt voldaan aan de rijksomgevingswaarden. Ook wordt in 2030 voldaan aan de aangescherpte Europese Richtlijn.

3.4 Externe veiligheid

Beleidskader

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet is het begrip externe veiligheid verbreed tot omgevingsveiligheid. Dit begrip omvat de risico's die kunnen ontstaan door opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen bij milieubelastende activiteiten (mba's). De beoordeling voor de omgang met omgevingsveiligheid is opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en het uitvoeringsbesluit van de Omgevingswet.

Om de omgevingsveiligheid meetbaar te maken en te controleren wordt gekeken naar plaatsgebonden risico's en groepsrisico's;

- Plaatsgebonden risico (PR): de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. Bij het wijzigen van het omgevingsplan of het vergunnen van een omgevingsplanactiviteit moet het plaatsgebonden risico van 10⁻⁶ in acht worden genomen. Dit plaatsgebonden contour op een kaart geeft aan waar geen nieuwe (zeer) kwetsbare gebouwen worden toegestaan.

- Groepsrisico (GR): de kans dat een groep mensen tegelijk overlijdt door een ongewenste gebeurtenis, bijvoorbeeld bij een brand of explosie. Hiervoor gelden aandachtsgebieden voor brand, explosie en gifwolk. Binnen een aandachtsgebied moet het bevoegd gezag bij het opstellen van een wijziging van het omgevingsplan beschouwen hoe groepen mensen worden beschermd en of deze bescherming afdoende is. Als binnen een aandachtsgebied een zeer kwetsbare functie wordt opgenomen moet de gemeente hier een voorschriftgebied aanwijzen, binnen zo'n voorschriftgebied gelden aanvullende bouwkundige eisen.

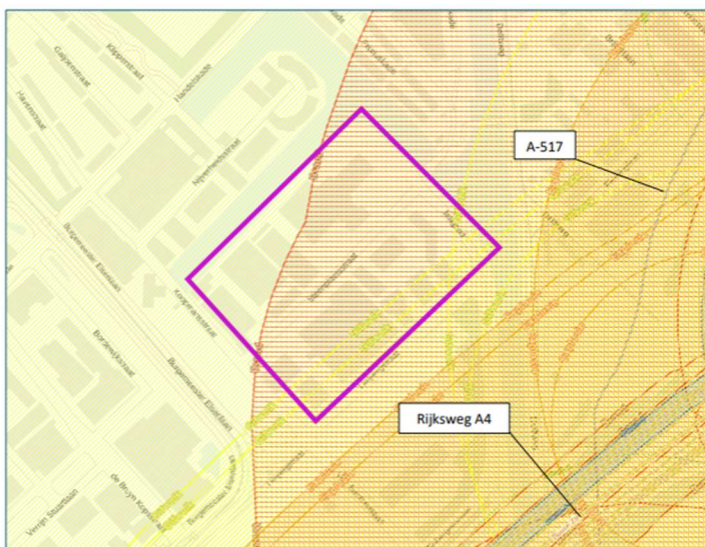
Risicobronnen

In de beschouwing omgevingsveiligheid d.d. 22 oktober 2025 van Antea Group is het thema omgevingsveiligheid vooruitlopend op de vaststelling van het addendum in kaart gebracht. In en nabijheid het plangebied zijn verschillende risicobronnen aanwezig. Deze risicobronnen betreffen zowel risicovolle inrichtingen als transportroutes (zie figuur 3.6). De volgende risicobronnen zijn relevant in relatie tot het plangebied:

- De Rijksweg A4
- Hogedruk aardgastransportleiding A-517
- Stena Line B.V.
- Vuurwerkhandel 'De Rijswijksevuurwerkhof'

De vuurwerkhandel wordt in het kader van het planvoornemen gesaneerd, derhalve is deze bron van risico niet meer relevant en verder meegenomen in de veiligheidsanalyse. Het bedrijf Stena Line B.V. is niet aangegeven op de kaart, maar het gifwolkaandachtsgebied (geel) wat over het hele plangebied ligt wel.

Door toename van het aantal woningen in het gebied kan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ten aanzien van de risicobronnen toenemen. In het kader van deze ontwikkeling is een onderzoek naar de externe veiligheid uitgevoerd. In afbeelding 3.6 zijn de ligging van de risicobronnen, bijbehorende aandachtsgebieden en PR 10^{-6} contouren in relatie tot het plangebied weergegeven.



Figuur 3.2: Ligging van plangebied (paars omkaderd) ten opzichte van de brandaandachtsgebieden (rood), explosieaandachtsgebieden (oranje) en PR 10^{-6} contouren (blauw). Bron: Antea Group

Rijksweg A4 (transport via weg)

Op circa 270 meter van het plangebied bevindt zich de Rijksweg. Over deze weg vindt, conform de regeling basisnet, transport van gevaarlijke stoffen plaats. De PR 10⁻⁶ contour van de A4 reikt niet tot het plangebied, daarmee wordt voldaan aan de norm- en richtwaarden ten aanzien van het PR. Het plangebied ligt daarnaast binnen het gifwolkaandachtsgebied van de Rijksweg A4. Aan dit gifwolkaandachtsgebied kan geen voorschriftengebied worden gekoppeld.

Hogedruk aardgastransportleiding A-517

Op circa 210 meter ten oosten van het plangebied ligt de hogedruk aardgastransportleiding van Gasunie. De buisleiding heeft geen PR 10⁻⁶ contour ter hoogte van het plangebied, dus daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden van het PR. Het plangebied ligt daarnaast wel binnen het brandaandachtsgebied van de buisleiding.

Stena Line B.V.

Het bedrijf Stena Line B.V. is gelegen in de haven van Rotterdam. Het plangebied ligt volledig binnen het gifwolkaandachtsgebied van Stena Line B.V.

Conclusie

Ten aanzien van het aspect externe veiligheid worden geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht. Wel zal het wijzigingsbesluit omgevingsplan moeten beschouwen hoe groepen mensen beschermd worden en of de bescherming afdoende is.

3.5 Bodem

In juli 2019 is bodemonderzoek³ uitgevoerd. Het doel van het historisch onderzoek was het in kaart brengen van alle bekende historische gegevens over mogelijke aanwezigheid van bodemverontreiniging en daarmee het inzichtelijk krijgen waar nog informatie over de bodem ontbreekt. Op basis van deze bevindingen kan worden beoordeeld of en op welke wijze in de tweede fase (verkennend) bodemonderzoek uitgevoerd dient te worden. Bij de uitvoering van het onderzoek naar eventuele verontreiniging is de NEN 5725 als leidraad gebruikt.

Het onderzoeksgebied is verdacht op de aanwezigheid van verontreinigingen, dit komt ook naar boven uit het historisch vooronderzoek. Er blijken binnen het plangebied meerdere sterke verontreinigde locaties voor te komen. Op deze plekken is nader onderzoek nodig om de omvang van de verontreiniging in beeld te brengen. Het gaat hierbij om de volgende locaties:

- Nijverheidsstraat 2-20;
- Steenplaetsstraat 7;
- Koopmansstraat 9;
- Nijverheidsstraat 2, 3/3A, tussen 3 en 5, 10 tot 12, 11, 14 tot 16 en 18;
- Handelskade 37/39.

Naast deze sterk verontreinigde locaties zijn er een aantal locaties binnen het gebied aanwezig die al gesaneerd zijn. Echter kan bij ontwikkeling van nieuwe bestemmingen extra sanering noodzakelijk zijn of is er onvoldoende informatie beschikbaar over de uitgevoerde sanering. Dit

³ AbelTalent, Vooronderzoek NEN 5725, Havenkwartier Rijswijk, juli 2019

geldt voor de volgende locaties:

- Haven Rijswijk;
- Nijverheidsstraat 2;
- Nijverheidsstraat 11.

Van nature komen er waarden van licht tot sterke verontreinigingen met arseen voor in het gebied die te relateren zijn aan het "plaatsingseffect". Dit effect houdt in dat arseen uit een ijzer/arseenverbinding uit de bodem in oplossing in het grondwater gaat. Daardoor kan het plaatsen van peilbuizen de zuurstofbalans in de bodem tijdelijk worden verstoord. Dit arseen gehalte neemt na verloop van tijd weer af naar een concentratie rond de streefwaarde. Saneringsmaatregelen zijn daarom, conform het provinciaal beleid, niet noodzakelijk met betrekking tot de verontreiniging met arseen.

Conclusie

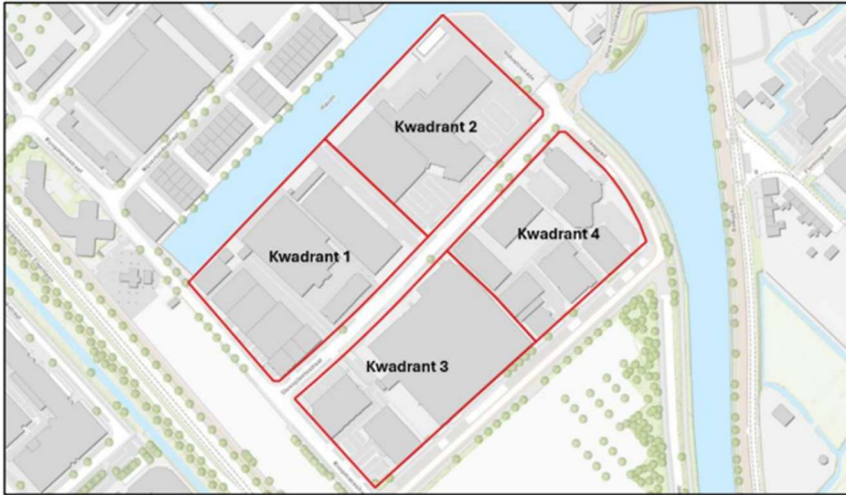
In het plangebied is in 2019 al geconstateerd dat sprake is van bodemverontreiniging op aantal locaties. Door hiervoor maatregelen te treffen of de verontreinigingen te saneren, kunnen negatieve effecten voorkomen worden. Met het in acht nemen van de aanwezige verontreiniging en het uitgangspunt dat dit gesaneerd kan worden, worden er geen belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu verwacht ten aanzien van het aspect bodem.

3.6 Water

In de weging van het waterbelang d.d. 22 oktober 2025 van Antea Group is het thema water vooruitlopend op de vaststelling van het addendum in kaart gebracht.

De herontwikkeling van Havenkwartier Fase 2 beslaat circa 5,4 hectare en voorziet in een gemengd stedelijk programma met wonen en werken. De ambitie is om het Havenkwartier door te ontwikkelen tot een aantrekkelijk gemengd en duurzaam stedelijk gebied, waarbij de buitenruimte een hoogwaardige uitstraling heeft. De waterrijke kwaliteiten van het Havenkwartier dienen daarbij te worden benut. De verhouding tussen verhard en onverhard oppervlak blijft grotendeels gelijk aan de huidige situatie; in enkele delen neemt de verharding af door groenvoorziening in de openbare ruimte.

Voor het plan gelden waterbergingsverplichtingen vanuit zowel de gemeente Rijswijk als het Hoogheemraadschap van Delfland. De gemeentelijke verordening afvoer hemelwater (2022) stelt dat bij nieuwbouw minimaal 50 liter berging per m² verhard oppervlak moet worden gerealiseerd. Om deze opgave meetbaar te maken heeft gemeente Rijswijk Havenkwartier Fase 2 opgedeeld in vier kwadranten (figuur 3.3).



Tabel 3.3: Verdeling kwadranten plangebied Havenkwartier Fase 2

De gemeente Rijswijk stelt aan de hand van de verordening afvoer hemelwater (2022) dat;

- Kwadrant 1 685 m³ water moet bergen.
- Kwadrant 2 680 m³ water moet bergen.
- Kwadrant 3 664 m³ water moet bergen.
- Kwadrant 4 555 m³ water moet bergen.

Vanuit de berekeningen van het Hoogheemraadschap Delfland (gebaseerd op de watersleutel) volgt een extra opgave waterberging. Dit gaat om 83 m³ waterberging in kwadrant 3 en om 143 m³ waterberging in kwadrant 4. De gemeentelijke opgave is maatgevend en geeft dus de totale bergingscapaciteit die binnen het plangebied moet worden gerealiseerd. Door in te zetten binnen de kwadranten op bovengrondse en ondergrondse voorzieningen, zoals wadi's, retentiedaken, waterbergingskelders en waterbergende pleinen kan de opgave worden ingevuld. Vanwege klei- en veenlagen is infiltratie in de ondergrond beperkt mogelijk, bovengrondse oplossingen krijgen de voorkeur.

De transformatie van het gebied betreft geen activiteiten met een risico op waterverontreiniging. De sanering van de bodemverontreinigingen in het plangebied kunnen tevens de grondwaterkwaliteit verbeteren. Het plangebied ligt deels binnen de beschermingszone van de regionale waterkering (boezemkade), er worden hier geen negatieve effecten op de waterveiligheid verwacht.

De aan te leggen waterberging gaat vertraagd afvoeren op het naastgelegen watersysteem. Dit watersysteem bestaat bij het plangebied uit watergang de Rijswijksche Haven. Deze haven zelf is geen KRW-waterlichaam, maar staat wel in verbinding met de Delftsche Vliet. De Delftsche Vliet is onderdeel van het KRW-waterlichaam 'Boezem Schie' met code NL15_01b. Het KRW-type van het oppervlaktewaterlichaam is M7b, kunstmatig meer. Door ervoor te zorgen dat het hemelwater in de waterbergingsvoorziening niet vervuild is, worden ook negatieve effecten op de waterkwaliteit van het KRW-waterlichaam voorkomen.

Conclusie

Er treden geen belangrijke nadelige milieueffecten op voor de waterhuishouding, waterkwaliteit of waterveiligheid.

3.7 Ecologie

In de Quick-scan flora en fauna d.d. 1 oktober 2025 van Equipe Adviseurs is het thema flora en fauna vooruitlopend op de vaststelling van het addendum in kaart gebracht.

De ontwikkeling van het Havenkwartier Fase 2 is getoetst aan de eisen van de Omgevingswet en de daarop gebaseerde besluiten: het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Deze wetgeving borgt dat ruimtelijke ontwikkelingen geen significante nadelige effecten veroorzaken op beschermde natuurgebieden of soorten. De bescherming van de natuur kent drie niveaus;

- Gebiedsbescherming, via de Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland (NNN)
- Soortenbescherming, gericht op het behoud van individuen en hun verblijfplaats.
- Houtopstanden, via regels in de Omgevingswet en het Bal worden bomen en boomgroepen beschermd

Hiernaast geldt de zorgplicht (artikel 1.6 Omgevingswet), iedereen die activiteiten uitvoert die nadelige gevolgen voor flora en fauna kunnen hebben, moet redelijke maatregelen nemen om schade te voorkomen of te beperken. Op de bescherming van houtopstanden wordt niet verder ingegaan. Dit is niet aan de orde aangezien er geen (vergunningsplichtige) bomen worden gekapt in het plangebied

Effecten

Gebiedsbescherming

Binnen het plangebied bevinden zich geen Natura 2000-gebieden of NNN-gebieden. In de omgeving bevinden zich wel:

- Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is Westduinpark & Wapendal, dit ligt op circa 6,7 kilometer afstand.
- Het dichtstbijzijnde NNN-gebied, Park te Werve, dit ligt op circa 750 meter afstand.

Gezien de afstanden tot de beschermde gebieden en de stedelijke omgeving worden geen negatieve effecten verwacht. De mogelijke effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zijn eerder beschreven aan de hand van de resultaten van het stikstofonderzoek⁴ dat in het kader van het Ontwikkelkader uitgevoerd is. In november 2025 zijn aanvullende berekeningen uitgevoerd voor zowel de realisatiefase als de gebruiksfase. Uit de berekening volgt dat de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen aanwezig is:

1. Eerste bouwjaar (rekenjaar 2028): 0,00 mol N/ha/jaar.
2. Laatste bouwjaar incl. 90% gebruik (rekenjaar 2037): 0,01 mol N/ha/jaar op N2000-gebieden "Meijendel & Berkheide", "Solleveld & Kapittelduinen" en "Westduinpark & Wapendal".
3. Gebruiksfase (rekenjaar 2038): 0,01 mol N/ha/jaar op N2000-gebieden "Meijendel & Berkheide", "Solleveld & Kapittelduinen" en "Westduinpark & Wapendal".

⁴ Antea Group, Stikstofberekening Havenkwartier Rijswijk, oktober 2020

Er is voor deze bijdragen een ecologische voortoets opgesteld door Equipe⁵. In de Handreiking Voortoets Stikstof van BIJ12 zijn een aantal criteria/voorbeelden opgenomen waarbij significant negatieve effecten op Natura 2000-gebied op voorhand uitgesloten kunnen worden.

Deze zijn:

- Er is sprake van stikstofdepositie maar geen (naderende) overschrijding van de kritische depositiewaarde (KDW).
- Er is sprake van stikstofdepositie op een leefgebied van een soort maar de soort komt niet voor en er gelden geen uitbreidingsdoelstellingen voor de soort.
- Er is sprake van een overschrijding van de KDW op een zeer klein oppervlak. Dit oppervlak moet kleiner zijn dan het minimumoppervlak van de betreffende habitat.
- Er is sprake van stikstofdepositie op alleen stikstofgevoelig leefgebied, maar stikstofdepositie is geen knelpunt voor dit leefgebied.
- Er is sprake van stikstofdepositie maar er staat vast dat de instandhoudingsdoelstellingen van een soort/habitatype niet in het geding komt door stikstofdepositie
- Er is sprake van stikstofdepositie maar dit is tijdelijk en binnen de norm (0,05 mol/hectare/jr gedurende twee jaar).
- Er is stikstofdepositie maar het habitat- en/of leefgebied type komt feitelijk niet voor.

Uit de Handreiking Voortoets Stikstof blijkt dat om invulling te geven aan de voortoets ook andere onderdelen gebruikt kunnen worden, mits deze objectief zijn. In de voortoets van Equipe zijn daarom nog de volgende criteria beoordeeld:

- effecten van stikstof op concurrentiedepositie van planten;
- de natuurlijke fluctuatie van stikstof;
- cumulatie/tijdelijke depositie;
- depositietrend.

Kritische depositiewaarde en overbelasting

De kritische depositiewaarde (hierna: KDW) en de achtergronddepositie van habitat (hexagoon) dat overbelast is, is van groot belang voor het beoordelen van de planbijdrage. Er is dus sprake van overbelasting wanneer de achtergronddepositie (al dan met de berekende depositie van een project) groter is dan de KDW. De aanwezigheid van overbelaste hexagonen betekent niet dat het gebied zich in de praktijk in een slechte staat bevindt aangezien de KDW een risico-indicatie is. Wel laten overbelaste hexagonen zien dat er een kans is dat het habitat is, of wordt aangetast en verder moet worden gekeken naar de effecten van de extra stikstofdepositie op de habitatypes (Natura 2000, sd). Voor de hexagonen die voor dit project relevant zijn in de aanlegfase is circa 52,4% en in de gebruiksfase 58,1% overbelast of is sprake van een naderende overbelasting. Dubbele hexagonen zijn bij de berekening voor de overbelasting niet verwijderd omdat een hexagoon meerdere habitatypes kan hebben met verschillende KDW's. De stikstofdepositie (maximaal 0,01 mol/ha/jr) als gevolg van zowel de aanlegfase als de gebruiksfase is een klein percentage van de huidige achtergronddepositie van de getroffen hexagonen (0,001%).

Oppervlakte beïnvloedt habitat door stikstofdepositie

Op basis van de Handreiking Voortoets Stikstof geldt dat significante effecten kunnen worden uitgesloten als er sprake is van stikstofdepositie op een zeer klein oppervlak. Dit oppervlak moet kleiner zijn dan het minimumoppervlak van de betreffende habitat. Daaruit kan worden

⁵ Equipe, voortoets stikstof, 25Q0931, d.d. 28 november 2025

opgemaakt dat voor geen van de habitattypes en leefgebieden het oppervlak waar depositie op berekend is, kleiner is dan het minimumoppervlak. Concluderend, significante effecten kunnen, op basis van de relevante oppervlakte voor geen van de habitattypen/leefgebieden worden uitgesloten (voor criterium 3). Ook kan worden vastgesteld dat criterium 7 (er is stikstofdepositie maar het habitat- en/of leefgebied type komt feitelijk niet voor) kan worden uitgesloten. De getroffen oppervlaktes zijn zodanig groot dat er geen sprake is van het feitelijk niet voorkomen van een habitatype of leefgebied.

Effect stikstof op habitattype

In de voortoets is per habitattype, waarbij een overschrijding van de KDW is als gevolg van het projectvoornemen of de al reeds verhoogde aanwezige achtergronddepositie, het habitattype beschreven en bezien of er een negatief effect ontstaat vanuit dit project op behoud en/of ontwikkeling van dit habitattype/leefgebied. Ook is een aantal habitattypen in bijbehorende Natura 2000-gebieden op voorhand niet meegenomen omdat daar geen sprake is van overschrijding van de KDW gedurende de aanlegfase, of omdat het relevante oppervlak kleiner is dan het minimumoppervlak.

Effect van stikstof op concurrentiepositie planten

Extra stikstofdepositie heeft als gevolg dat er meer bouwstof beschikbaar is voor de aanwezige planten. Dit is gunstig voor planten die relatief snel (kunnen) groeien, waardoor zij minder snel groeiende planten (vaak zeldzamer dan snelgroeiende planten) kunnen weg concurreren. Aangezien de minder snel groeiende planten vaak zeldzamer zijn, kan het verlies van deze planten leiden tot een lagere biodiversiteit, verminderde kwaliteit van het habitat en mogelijke vermindering van de kwantiteit van de habitat. De depositie van 0,01 mol/ha/jaar in de aanlegfase is hiermee tussen de 0,0004% en 0,0001% van de jaarlijks benodigde hoeveelheid stikstof. Zelfs indien deze hoeveelheid in zijn geheel wordt opgenomen door de aanwezige vegetatie (wat niet het geval is), leidt dit niet tot significant meetbare veranderingen in groeisnelheid van individuele planten. Door de minimale toename van 0,01 mol/ha/jaar als gevolg van het projectvoornemen ontstaat er geen verandering in concurrentieposities van planten en is er geen meetbare aantasting van de habitat.

Natuurlijke fluctuatie stikstof

Bij de bovenstaande berekening is aangenomen dat de achtergronddepositie en de extra depositie als gevolg van het projectvoornemen vast staat. In de werkelijkheid wordt de depositie sterk beïnvloed door windsnelheden, windrichtingen en neerslag en is er een natuurlijke fluctuatie. In een rapportage van het RIVM/Planbureau voor de Leefomgeving staat dat bij de Nederlandse concentratie- en depositiekaarten, de natuurlijke fluctuaties kunnen zorgen voor een afwijking van ongeveer 10% ten opzichte van de gemiddelde achtergronddepositie (Velders, et al., 2010). De gemiddelde achtergronddepositie van de (overbestede) hexagonen in de aanlegfase is 1.207,97 mol/ha/jr en 1.249,91 mol/ha/jr in de gebruiksfase. Met de waarde van het RIVM aanhoudend, betekent dit dat de daadwerkelijke depositie respectievelijk ongeveer 120,8 en 125,0 mol kan afwijken (zowel hoger als lager). De depositie die plaatsvindt door het projectplan valt weg tegen deze natuurlijke fluctuaties en is daarmee geen risico voor het optreden van negatieve effecten.

Cumulatie/tijdelijke depositie

Beoordeeld is of sprake kan zijn van tijdelijke depositie of cumulatie in de tijd.

De Handreiking Voortoets Stikstof hanteert voor tijdelijke stikstof het volgende uitgangspunt: "een project met alléén kleine tijdelijke deposities in de aanlegfase, kleiner dan of gelijk aan 0,05 mol N/ha/jaar gedurende maximaal twee jaar (of een equivalent hiervan), is in beginsel niet vergunningplichtig voor het aspect stikstofdepositie". Gedurende de aanlegfase is er een

maximale stikstofdepositie van 0,01 mol/ha/jr. Een dergelijke depositie valt binnen de norm van de handreiking. Significant negatieve effecten gedurende aanlegfase kunnen derhalve op voorhand worden uitgesloten (criterium 6). Voor de gebruiksfase kan dit criterium echter niet worden gehanteerd. Echter wordt criterium 6 niet meer gehanteerd door het bevoegd gezag.

Depositietrend

In AERIUS Monitor is te zien dat er voor Meijenveld & Berkheide een afname van stikstof wordt verwacht voor de komende jaren van gemiddeld 14,8 kg/ha/jr in 2020 naar 10,5 kg/ha/jr in 2040 (AERIUS Monitor, 2025). Per jaar is dit dus een gemiddelde afname van 0,22 kg/ha/jr wat gelijk staat aan circa 15,05 mol/ha/jr (AERIUS Calculator, 2015). De toename van 0,01 mol/ha/jr door het projectvoornemen is hierbij maar 0,07%. De cumulatie van stikstof als gevolg van het projectvoornemen valt daarbij in het niet ten opzichte van de stikstofdepositie afname.

In AERIUS Monitor is te zien dat er voor Solleveld en Kapittelduinen een afname van stikstof wordt verwacht voor de komende jaren van gemiddeld 15,9 kg/ha/jr in 2020 naar 11,5 kg/ha/jr in 2040 (AERIUS Monitor, 2025). Per jaar is dit dus een gemiddelde afname van 0,22 kg/ha/jr wat gelijk staat aan circa 15,4 mol/ha/jr (AERIUS Calculator, 2015). De toename van 0,01 mol/ha/jr door het projectvoornemen is hierbij maar 0,06%. De cumulatie van stikstof als gevolg van het projectvoornemen valt daarbij in het niet ten opzichte van de stikstofdepositie afname.

In AERIUS Monitor is te zien dat er voor Westduinpark en Wapendal een afname van stikstof wordt verwacht voor de komende jaren van gemiddeld 17,3 kg/ha/jr in 2020 naar 13,1 kg/ha/jr in 2040 (AERIUS Monitor, 2025). Per jaar is dit dus een gemiddelde afname van 0,21 kg/ha/jr wat gelijk staat aan circa 14,7 mol/ha/jr (AERIUS Calculator, 2015). De toename van 0,01 mol/ha/jr door het projectvoornemen is hierbij maar 0,07%. De cumulatie van stikstof als gevolg van het projectvoornemen valt daarbij in het niet ten opzichte van de stikstofdepositie afname.

Conclusie gebiedsbescherming

Er is sprake van stikstofdepositie en er is een (naderende) overschrijding van de kritische depositiewaarde op een aantal hexagonen.

Voor de getroffen habitattypen is er voor H2180B, ZGH2180B, ZGH2160 en H2190Ae in Meijendel & Berkheide en voor H2160 en H2120 in Solleveld & Kapittelduinen in zowel de aanleg- als de gebruiksfase geen sprake van een overschrijding van de KDW. Daarnaast is er voor het habitatype H2190Aom in Meijendel & Berkheide in de aanlegfase geen sprake van een overschrijding van de KDW. Op basis van criterium 1 kunnen significante negatieve effecten daarom voor deze habitattypen in de bijbehorende Natura 2000-gebieden worden uitgesloten. Voor de overige habitatype en leefgebied in zowel de aanlegfase als de gebruiksfase in de drie getroffen Natura 2000-gebieden is er wel sprake van een overschrijding van de KDW door de hoge achtergronddepositie. Op basis van criterium 1 kunnen significant negatieve effecten daarom voor deze overige habitattypen en leefgebied niet worden uitgesloten.

Er is geen sprake van stikstofdepositie op alleen een leefgebied van een soort en de soort komt niet voor of er gelden geen uitbreidingsdoelstellingen voor de soort.

Dit criterium is in dit geval niet relevant omdat er veelal sprake is van stikstofdepositie op habitattypen. Er is echter sprake van stikstofdepositie op leefgebied Lg12 in Meijendel & Berkheide. Er is hier enkel sprake van het ontbreken van uitbreidingsdoelstellingen voor de doelsoort nauwe korfslak. Middels criterium 2 kunnen daarom alleen significante effecten van stikstofdepositie op Lg12 in Meijendel & Berkheide worden uitgesloten.

Er is sprake van een overschrijding van de KDW op een zeer klein oppervlak. Dit oppervlak is echter niet kleiner dan het minimumoppervlak van de betreffende habitat.

Aan dit criterium 3 wordt niet voldaan omdat het getroffen oppervlak groter is dan het minimumoppervlak van 0,01 en 0,1 hectare per habitatype. Op basis van dit criterium kunnen significante effecten dus niet worden uitgesloten.

Er is sprake van stikstofdepositie op alleen stikstofgevoelig leefgebied, maar stikstofdepositie is geen knelpunt voor dit leefgebied.

Dit criterium is in dit geval niet relevant omdat er veelal sprake is van stikstofdepositie op habitattypen. Er is echter sprake van stikstofdepositie op leefgebied Lg12 in Meijndel & Berkheide. Stikstof voortkomend uit het projectvoornemen vormt voor Lg12 geen knelpunt voor het behalen van de in standhoudingsdoelstellingen van dit leefgebied.

Er is sprake van stikstofdepositie maar er staat vast dat de instandhoudingsdoelstellingen van een soort/habitatype niet in het geding komt door stikstofdepositie.

Voor het leefgebied Lg12 zijn de nauwe korfslak een aangewezen doelsoort. Stikstof voortkomend uit het projectvoornemen vormt daarbij geen knelpunt voor de instandhoudingsdoelstellingen van deze soort. Daarnaast komen de instandhoudingsdoelstellingen van een aantal habitattypen in het geding tenzij het effect van de stikstofdepositie te verwaarlozen is. Voor de overige habitattypen en leefgebied in zowel de aanlegfase als de gebruiksfase in de drie getroffen Natura 2000-gebieden staat de stikstofdepositie de te behalen doelstellingen wel in de weg en kunnen op basis van dit criterium significante effecten dus niet worden uitgesloten.

Er is sprake van stikstofdepositie en dit is tijdelijk of binnen de norm (0,05 mol/hectare/jaar gedurende twee jaar)

Dit criterium wordt niet meer door het bevoegd gezag gehanteerd. In deze voortoets wordt daarom dit criterium niet verder uitgewerkt.

Er is stikstofdepositie maar het habitat- en/of leefgebied type komt feitelijk niet voor.

Dit criterium blijkt niet van toepassing

Op basis van verdere berekeningen van de gebruiksfase blijkt dat met intern salderen wel een uitkomst van 0,00 mol N/ha/jaar op N2000-gebieden is te verwachten. De ecologische voortoets geeft aan dat significante (negatieve) gevolgen op de hiervoor genoemde gebieden nog niet (volledig) uitgesloten kunnen worden. In de AERIUS-berekening is de referentiesituatie echter nog niet meegenomen. Vanuit de bestaande bedrijvigheid is saldo beschikbaar uit directe emissies (zoals gasverbruik), (vracht)verkeer en koude starts. Het ligt daarom voor de hand om intern salderen toe te passen als mitigerende maatregel bij dit plan. Hiervoor zal een passende beoordeling worden opgesteld.

De gemeente moet in beginsel een plan-milieueffectrapport (plan-MER) maken als er bij het omgevingsplan een passende beoordeling in het kader van natuurbescherming nodig is. Artikel 16.36 lid 3 en 4 van de Omgevingswet biedt echter de mogelijkheid van een plan-mer-beoordeling, ook als een passende beoordeling nodig is. Dit is mogelijk als het gaat om kleine gebieden op lokaal niveau of kleine wijzigingen. Europese jurisprudentie geeft een eerste inkleuring van het begrip 'klein gebied'. Het Hof concludeerde dat de grootte van het betrokken gebied, vergeleken met die van dat grondgebied klein moet zijn. Door de Afdeling bestuursrechtspraak is 1% van het grondgebied van de gehele gemeente als een klein gebied aangemerkt. Het Havenkwartier voldoet hier ruimschoots aan, dit bedraagt namelijk circa 0,02% van het gemeentelijk grondgebied. Dat maakt dat nog steeds kan worden volstaan met een (plan)mer-beoordeling.

Beschermden soorten

Uit de quickscan blijkt dat binnen het plangebied geen zwaar beschermde soorten zijn aangetroffen, maar dat aanwezigheid van enkele algemene soorten niet volledig kan worden uitgesloten. In het gebied zijn (potentieel) aanwezig:

- Algemene broedvogels zijn aanwezig in het gebied omdat de vegetatie en groenstructuren nestgelegenheid bieden. Het advies volgens beschermingsregime artikel 3.10 (Bal) is dat buiten het broedseizoen gewerkt moet worden of dat er vooraf ecologische controle plaatsvindt.
- Vleermuizen zijn potentieel aanwezig in het gebied en gebouwbewonend. In het plangebied zijn vijf panden met open stootvoegen geschikt als verblijfplaats. Volgens artikel 3.5 (Bal) en het Vleermuisprotocol (2021) is aanvullend onderzoek verplicht. Als vleermuizen aanwezig blijken zijn mitigerende maatregelen als vleermuiskasten of gefaseerde sloop nodig. De omgeving langs de Rijswijksche Haven vormt bovendien een foerageer- en vliegroute voor vleermuizen. Langs deze route wordt geadviseerd om lichtverstoring te beperken, geen verlichting op vegetatie of waterlichamen en nachtelijke werkzaamheden.
- Overige soortengroepen, zoals amfibieën, reptielen, vissen, planten en ongewervelden, kunnen worden uitgesloten vanwege het stedelijke karakter en het ontbreken van een geschikte habitat.

Conclusie beschermde soorten

Binnen of in de directe omgeving van het plangebied zijn geen beschermde natuurgebieden aanwezig. Directe aantasting is hierdoor uit te sluiten. Vanwege de afstand en de afscherming worden geen effecten op soorten, habitats van soorten of habitattypen in het Natura 2000-gebied verwacht. Voor stikstof is een bijdrage van 0,01 mol N/ha/jaar op N2000-gebieden "Meijendel & Berkheide", "Solleveld & Kapittelduinen" en "Westduinpark & Wapendal" verwacht. Daarom wordt nu een ecologische voortoest uitgevoerd. Ook indien een passende beoordeling moet worden uitgevoerd, dan hoeft in dit geval geen planMER te worden uitgevoerd vanwege artikel 3, lid 3 smb-richtlijn.

Uit onderzoek blijkt dat de aanwezigheid van beschermde soorten niet op voorhand uitgesloten kan worden. Dit betekent dat er voorafgaande aan de uitvoering aanvullend onderzoek gedaan moet worden naar het voorkomen van vleermuizen en algemene broedvogels. Eventuele effecten zijn veelal te voorkomen door een goede fasering van de werkzaamheden (buiten het broed- /paarseizoen) en door het aanbieden van vervangende verblijfplaatsen. Mits met deze voorwaarden rekening wordt gehouden worden geen belangrijke nadelige effecten op beschermde soorten verwacht.

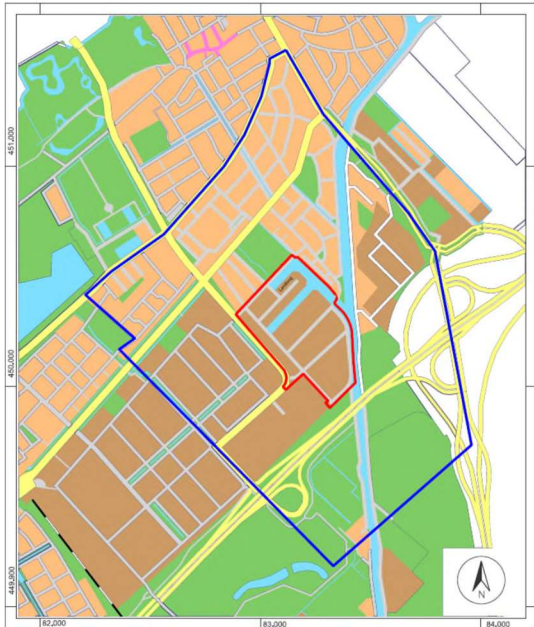
3.8 Archeologie

Beleidskader

Voordat plannen worden uitgevoerd, is het noodzakelijk om duidelijk te hebben wat de mogelijke effecten zijn van de ontwikkeling op de archeologische potentie in de ondergrond. Voor archeologie wordt er door een gemeente zelf vastgesteld waar archeologische waarden aanwezig kan zijn en hoe groot de kans is op een archeologische vondst. Als er een risico is op een archeologische vondst en de ontwikkeling de richtlijnen van de gemeente overtreft zal er voorafgaan aan de ontwikkeling een onderzoek uitgevoerd worden. De gemeente Rijswijk heeft hiervoor al bij het Ontwikkelkader een archeologisch bureauonderzoek⁶ uitgevoerd.

⁶ Gemeente Rijswijk, Een archeologisch onderzoek, Het Havengebied van Rijswijk (Z-H), juli 2019

Doel van dat onderzoek was het in kaart brengen en waarderen van archeologische resten. Voor behoudenswaardige archeologische resten geldt dat gestreefd dient te worden naar behoud *in situ* (in de bodem). Alleen indien behoud niet mogelijk is, zal een opgraving plaatsvinden. Voor het bureauonderzoek is een groter onderzoeksgebied aangehouden, dit gebied wordt afgebakend door de Lindelaan (ten noorden), Diepenhorstlaan (ten westen), Rijksweg & A13 (ten oosten) en het noordelijke deel van de Rijswijkse Golfbaan dient als zuidelijke grens (zie figuur 3.4).



Figuur 3.4: Het plangebied (rood omkaderd) en het onderzoeksgebied (blauw omkaderd) (bron: Gemeente Rijswijk).

Onderzoek

In het kader van de m.e.r.-beoordeling uit 2020 is al archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd om de verwachte archeologische waarden binnen het Havenkwartier vast te stellen. De resultaten van dit onderzoek zijn gebaseerd op de bodemopbouw, de historische ontwikkelingen en eerdere bodemverstoringen in het gebied.

Het Havengebied bevindt zich in een zone met een middelhoge tot hoge archeologische verwachting, met name voor resten uit de Romeinse Tijd en de Late Middeleeuwen, vermoedelijk aanwezig in de top van het Laagpakket van Walcheren. Ook kunnen in diepere lagen prehistorische duinvormingen met bewoningssporen voorkomen. Indien op specifieke locaties grondwerkzaamheden plaatsvinden dieper dan de bestaande verstoringdiepte, kan aanvullend booronderzoek of proefsleuvenonderzoek worden verlangd om de aanwezigheid van archeologische sporen te verifiëren.

De mate van bodemverstoring door grondwerkzaamheden is bepalend voor de aanwezigheid en behoudenswaardigheid van archeologische resten, niet de ruimtelijke invulling of het bouwprogramma bovengronds. Omdat het plangebied en de bodemcondities ongewijzigd zijn ten opzichte van de situatie in 2020, is aanvullend of nieuw archeologisch onderzoek niet nodig. De bestaande resultaten en conclusies blijven onverkort van toepassing waardoor afhankelijk van de diepte en aard van de grondwerkzaamheden nader onderzoek nodig kan zijn.

Conclusie

Uit het archeologisch bureauonderzoek van 2020 blijkt dat binnen het plangebied op verschillende locaties archeologische vondsten te verwachten zijn. Om dit vast te stellen kan, afhankelijk van de diepte en aard van de grondwerkzaamheden, nader onderzoek nodig zijn. De bodemopbouw, verstoringdiepte en archeologische verwachtingswaarden blijven ongewijzigd ten opzichte van de eerder onderzochte situatie.

3.9 Cultuurhistorie

In het Bkl is ten aanzien van de bescherming van cultureel erfgoed een aantal beginselen geformuleerd (art. 5.130 Bkl). Deze beginselen richten zich op de omgang met monumenten die op grond van het omgevingsplan zijn beschermd, archeologische monumenten, (voorbeschermd) rijksmonumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten en beschermde cultuurlandschappen. Daarnaast zijn in afdeling 8.8 van het Bkl regels gesteld voor de beoordeling van een rijksmonumentenactiviteit en het verplaatsen van gebouwde monumenten.

Direct aangrenzend aan het plangebied liggen twee cultuurhistorisch waardevolle elementen: gemeentelijke monument de Steenplaatsbrug en het Rijn- Schiekanaal (een oude trekvaartroute) (zie figuur 3.13). Bij de vaststelling van het Ontwikkelkader is geconstateerd dat beide behouden blijven en deze worden niet in waarde aangetast door de ontwikkeling van het Havenkwartier.



Figuur 3.5: Aanwezige cultuurhistorische waarden in en om het plangebied Havenkwartier

Conclusie

De aanwezige cultuurhistorische waarden in en rond het plangebied blijven behouden en worden niet negatief beïnvloed door de uitvoering van de voorgenomen ontwikkeling. Dit betekent dat het thema cultuurhistorie geen belangrijke nadelige milieugevolgen oplevert.

4 CONCLUSIE

De gemeente Rijswijk heeft het voornemen het Havenkwartier te transformeren tot gemengd woon- en werkgebied. Deze transformatie vindt plaats in een gebied dat momenteel voornamelijk in gebruik is als bedrijventerrein. Voor het Ontwikkelkader Havenkwartier is eerder een m.e.r.-beoordeling opgesteld, uitgaande van o.a. 2500 woningen en 70.000 m² bedrijvigheid. Deze (plan- en project)mer-beoordeling is opgesteld omdat de gemeente op 25 november 2025 een addendum heeft vastgesteld, waardoor extra programma wordt voorzien in fase 2 van het Havenkwartier. Het gaat om 289 woningen en 3.850 m² bedrijvigheid.

Deze aanmeldnotitie (plan- en project)mer-beoordeling is opgesteld om mogelijk belangrijke nadelige milieueffecten in beeld te brengen van dit extra programma, zodat het bevoegd gezag een mer-beoordelingsbesluit kan nemen. Als onderbouwing bij deze (plan- en project)mer-beoordeling zijn milieuonderzoeken uitgevoerd. Deze milieuonderzoeken zien op het totale programma van het Havenkwartier fase 2 en niet uitsluitend gericht op het extra programma. Op deze manier is ook het totaal van het nog te ontwikkelen programma in beeld gebracht. Daar waar dit mogelijk relevant is, is cumulatie in beeld gebracht en opgenomen in de conclusies.

Voor de voorgenomen activiteit geldt dat wanneer wordt voldaan aan de gestelde eisen en maatregelen uit de onderzoeken en onderhavige notitie er verwacht wordt dat er geen belangrijk nadelige milieugevolgen optreden.

Dit volgt uit de volgende conclusies uit de onderzoeken die aan deze aanmeldnotitie ten grondslag hebben gelegen:

- Verkeer: bepaalde kruispunten al (zwaar) belast zijn in de autonome en plansituatie in de ochtend- en/of avondspits. De plansituatie is daarvoor niet verantwoordelijk. Oplossingen worden aangedragen in de mobiliteitsstrategie (juli 2024);
- Geluid: Op basis van het akoestisch onderzoek en het beoordelingskader voor zowel het geluid van bedrijven als verkeer kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling akoestisch inpasbaar is. Dit vraagt dat in de verdere planuitwerking zorgvuldig wordt omgegaan met het geluid van bedrijven en verkeer en dat maatregelen, waaronder bouwkundige, voldoende effect sorteren;
- Luchtkwaliteit: De luchtkwaliteit zal in de beoogde situatie ruimschoots voldoen aan de rijksomgevingswaarden ten aanzien van stikstofdioxide en fijn stof. In toekomstige jaren wordt zelfs voldaan aan de veel strengere WHO-waarden;
- Externe veiligheid: Ten aanzien van het aspect externe veiligheid worden geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht. Wel zal het wijzigingsbesluit omgevingsplan moeten beschouwen hoe groepen mensen beschermd worden en of de bescherming afdoende is;
- Bodem: In het plangebied is sprake van bodemverontreiniging op aantal locaties. Door hiervoor maatregelen te treffen of de verontreinigingen te saneren, kunnen negatieve effecten voorkomen worden. Door deze sanering zullen de effecten van de ontwikkelingen binnen Havenkwartier positief zijn;
- Water: Er treden geen belangrijke nadelige milieueffecten op voor de waterhuishouding, waterkwaliteit of waterveiligheid;
- Ecologie, beschermde soorten: Uit onderzoek blijkt dat de aanwezigheid van beschermde soorten niet op voorhand uitgesloten kan worden. Dit betekent dat er voorafgaande aan de uitvoering aanvullend onderzoek gedaan moet worden naar het voorkomen van vleermuizen en algemene broedvogels. Een dergelijk onderzoek geldt voor alle te slopen of realiseren gebouwen en geldt niet specifiek voor de ontwikkelingen binnen Havenkwartier;

- Ecologie, Natura 2000: Uit onderzoek naar de stikstofdepositie is op stikstofgevoelige habitats in Natura 2000 gebieden is gebleken dat in het laatste bouwjaar en de gebruiksfase de stikstofdepositie na intern salderen maximaal 0,01 mol/ha/jaar zou kunnen zijn. Een ecologische voortoets is uitgevoerd. De ecologische voortoets geeft aan dat significante (negatieve) gevolgen op de hiervoor genoemde gebieden nog niet (volledig) uitgesloten kunnen worden. In de AERIUS-berekening is de referentiesituatie echter nog niet meegenomen. Vanuit de bestaande bedrijvigheid is saldo beschikbaar uit directe emissies (zoals gasverbruik), (vracht)verkeer en koude starts. Het ligt daarom voor de hand om intern salderen toe te passen als mitigerende maatregel bij dit plan. Hiervoor zal een passende beoordeling worden opgesteld. Op grond van artikel 16.36 lid 3 en 4 is sprake van een klein gebied en kan ook met passende beoordeling worden volstaan met een (plan)mer-beoordeling.
- Archeologie: Uit het archeologisch bureauonderzoek blijkt dat binnen het plangebied op verschillende locaties archeologische vondsten te verwachten zijn. Bij daadwerkelijke uitvoering van grondwerkzaamheden zal aanvullend proefsleuvenonderzoek en aanvullend booronderzoek noodzakelijk geacht worden. De ruimtelijke invulling is daarvoor niet bepalend voor mate van bodemverstoring;
- Cultuurhistorie: De aanwezige cultuurhistorische waarden in en rond het plangebied blijven behouden en worden niet negatief beïnvloed door de uitvoering van de voorgenomen ontwikkeling. Dit betekent dat ook het thema cultuurhistorie geen belangrijke nadelige milieugevolgen oplevert.

Er wordt daarom geconcludeerd dat het niet noodzakelijk is om een mer-procedure te doorlopen voor deze ontwikkeling.