Gemeente Rotterdam

Stadsontwikkeling
Klimaat, Bouwen, Wonen
Drs. C.M. Zeegers MA

Van: Koen Lakerveld/Meriël Huizer
Telefoon: 06-57999736

Ons kenmerk: M2407-10783 - 24bo006875
Bijlage(n): 16

Onderwerp: Vaststelling bestemmingsplannen 'Merwe-Vierhavens' en 'Parapluherziening geluidzone HNOF'

Datum: B&W 3 september 2024

Aan de gemeenteraad

Gevraagd besluit:
Samenvattend stellen wij u voor:

1. de zienswijzen met nummer 1, 3.1, 3.2, 3.3, 4, 5, 6, 7, 9.2, 10.1, 10.3, 12, 13, 14, 15, 16.1.1 (gedeeltelijk), 16.2, 17, 20, 21.1, 22, 24, 25, 27.1, 28.4, 31.1, 32.4, 35.1, 37 en 38.1 gegrond te verklaren;
2. de zienswijzen met nummer 8, 11.2, 16.1.1 (gedeeltelijk), 19, 21.2, 21.4, 26.6, 26.8, 27.2, 27.3, 27.4, 28.1, 28.2, 28.3, 29, 30.3 (gedeeltelijk), 30.4, 31.3, 32.2, 32.3, 32.8, 32.9, 32.10, 36.1, 36.2, 36.4, 37 en 38.1 ongegrond te verklaren;
3. de zienswijzen met 3.4, 3.5, 9.1, 10.2, 10.4, 10.5, 11.1, 16.1.2, 16.1.3, 16.3.1, 16.3.2, 18, 21.3, 21.5, 21.6, 23, 26.1, 26.2, 26.3, 26.4, 26.5, 26.7, 27.5, 28.5, 28.6, 28,7, 28.8, 28.9, 30.1, 30.2, 30.3 (gedeeltelijk), 31.2, 32.1, 32.5, 32.6, 32.7, 33, 34, 35.2, 36.3, 36.5, 36.6, ter kennisgeving aan te nemen;
4. het bestemmingsplan plus MER 'Merwe-Vierhavens' (NL.IMRO.0599.BP1122VierhMerwh-on01) met bijbehorende ondergronden in elektronische en papieren vorm vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders (ontwerpbesluit 1);
5. het bestemmingsplan 'Parapluherziening geluidzone Havens Noord Oost-Frankenland' (NL.IMRO.0599.BP1235HavensNOF-on01) met bijbehorende ondergronden in elektronische en papieren vorm vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders (ontwerpbesluit 2);
6. de 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets Merwe-Vierhavens' als onderdeel van het bestemmingsplan 'Merwe-Vierhavens' vast te stellen (ontwerpbesluit 3);
7. geen exploitatieplan vast te stellen.

Waarom dit voorstel?/Waarom nu voorgelegd?
Met de vaststelling van deze bestemmingsplannen en aanverwante stukken is er een planologisch kader voor de herontwikkeling van Merwe-Vierhavens (M4H) naar gemengd woon-werkgebied.

Het bestemmingsplan zit in de volgende fase: ▼			
Startfase	Concept- en ontwerpfase	Vaststellingsfase	Beroepsfase

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:
- Ruimtelijk Raamwerk M4H (2019)
- Coalitieakkoord Eén Stad (2022-2026)
- Omgevingsvisie Rotterdam: De Veranderstad (2021)
- Mobiliteitsstrategie M4H (2022)

Toelichting:
Dit raadsvoorstel bestaat uit 6 onderdelen:
1. Een beschrijving van de inhoudelijke en procesmatige aspecten van het bestemmingsplan 'Merwe-Vierhavens':
    A. Aanleiding
    B. Scope en doelen bestemmingsplan;
    C. Milieueffectrapportage (MER) en mobiliteit;
    D. Duurzaamheid.
2. Een beschrijving van de inhoudelijke en procesmatige aspecten van het bestemmingsplan 'Parapluherziening geluidzone Havens Noord Oost-Frankenland';
3. Een beschrijving van de participatie rondom de bestemmingsplannen en het advies van de wijkraad Mathenesse met onze reactie daar op;
4. een korte omschrijving van de ontvangen zienswijzen en onze reactie daar op;
5. een korte omschrijving van de voorgestelde ambtshalve wijzigingen;
6. een beschrijving van de inhoudelijke en procesmatige aspecten van de 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets Merwe-Vierhavens';
7. de financiële en juridische consequenties/aspecten.

Het bestemmingsplan 'Parapluherziening geluidzone Havens Noord Oost-Frankenland' is procedureel gekoppeld aan het bestemmingsplan 'Merwe-Vierhavens'. Het wordt daarom tegelijkertijd ter vaststelling aangeboden door middel van dit raadsvoorstel. De parapluherziening regelt de nieuwe geluidzone rondom M4H. Zie hoofdstuk 2 van deze toelichting.

Uw raad wordt ook voorgesteld de 'Uitwerking financieel organisatorisch model Mobiliteitsstrategie M4H' in deze raadsvergadering vast te stellen. Dit vanwege de relatie tussen Mobiliteitsstrategie en bestemmingsplan. De Uitwerking heeft een eigen raadsvoorstel.

1. Bestemmingsplan Merwe-Vierhavens

A. Aanleiding

Het Merwe-Vierhavensgebied (hierna: 'M4H') is een haven- en industriegebied in het westen van Rotterdam. Het gebied gaat de komende decennia transformeren naar een gemengd woon-werkgebied. Met de vaststelling van het Ruimtelijk Raamwerk Merwe-Vierhavens Rotterdam in 2019 is de visie op de toekomst van het gebied dermate concreet geworden dat een start gemaakt kan worden met de planmatige ontwikkeling van het gebied, te beginnen met de gebieden Merwehaven en Galileipark. Het programma dat het Ruimtelijk Raamwerk voorschrijft voor de periode t/m 2035 is voor het MER vertaald naar een concreet programma stedelijke functies: maximaal ca. 7.000 woningen, 547.000 m² nieuwe bedrijvigheid en 137.000 m² (maatschappelijke) voorzieningen voor de periode t/m 2035.

Op grond van de huidige planologische kaders (waaronder een beheersverordening uit 1937) is de voorgenomen gebiedsontwikkeling niet mogelijk. Om deze gebiedsontwikkeling mogelijk te maken is het bestemmingsplan 'Merwe-Vierhavens' met bijbehorend Milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het MER is opgesteld om de (milieu)effecten van de ontwikkelingen in het gebied in samenhang met elkaar inzichtelijk te maken en om te onderzoeken welk deel van het beoogde programma bestemd kan worden. Het programma is in een aantal varianten onderzocht. Uit de onderzoeken en varianten van het MER blijkt dat er op dit moment ca. 2.800 van de beoogde 7.000 woningen in 2035 kunnen worden bestemd. Ook wordt er aanvullend op het bestaande programma ca. 160.000 m² bvo nieuwe maakindustrie bestemd, en ca. 80.000 m² bvo nieuwe voorzieningen. Dit is het zogenaamde voorkeursalternatief (VKA), dat met dit bestemmingsplan bestemd wordt.

Plangebied en deelgebieden

De plangrens is te zien in onderstaande figuur. Het plangebied is ca. 207 ha groot, wat ongeveer vergelijkbaar is met de binnenstad van Rotterdam. In de huidige situatie is het gebied grotendeels in gebruik als bedrijventerrein.

Het gebied is op grond van het Ruimtelijk Raamwerk op te delen in de volgende deelgebieden:

- Gustoweg e.o.: het bedrijventerrein rond de Gustoweg, tegen Schiedam aan. Circa de helft van het gebied is in gebruik door het stuwadoorsbedrijf BSR Van Uden;
- Merwehaven: de Merwepieren en de braakliggende gronden tussen Marconistraat en Schiedamseweg;
- Galileipark: het bedrijventerrein in het hart van het gebied;
- FTR: het overslagbedrijf tussen de Merwe- en Vierhavens;
- Marconikwartier: het gebied rondom de Europoint-torens;
- Keilekwartier: het gebied rondom de Keilehaven en gedempte Keilehaven;
- Vierhavens/Sappencluster: het gebied rondom de Lek- en IJsselhaven.



Plangebied en de verschillende deelgebieden

B. Scope en doelen van het bestemmingsplan

Het nieuwe bestemmingsplan dient grofweg zes doelen:

1. Ontwikkelgericht bestemmen van een deel van het programma uit het Ruimtelijk Raamwerk in de deelgebieden Merwehaven en Galileipark;
2. Voorzien in een actueel planologisch kader, aangezien in het grootste deel van het gebied een planologisch kader uit 1937 geldt;
3. Scheppen van condities voor de gebiedsontwikkeling in deelgebied Marconikwartier en Keilekwartier op grond van het Ruimtelijk Raamwerk, waaronder het voorkomen van ongewenste ontwikkelingen;
4. Borgen van maatregelen die noodzakelijk zijn voor een acceptabel dan wel aanvaardbaar woon- en leefklimaat;
5. Voorzien in een specifiek parkeerbeleid voor de gebiedsontwikkeling;
6. Voorzien in een evenementenregeling voor het gebied.

<u>Ad 1. Bestemmen gebiedsontwikkeling (voorkeursalternatief MER)</u>

Dit bestemmingsplan maakt het volgende programma mogelijk:

- In het gebied Merwehaven: maximaal 2.764 woningen, aangevuld met 40.000 m² bvo voorzieningen (kleinschalige kantoren, een kleinschalige supermarkt, bedrijven t/m categorie 2 die geschikt zijn voor functiemenging, dienstverlening en horeca) en 20.000 m² maatschappelijke functies en sport. Het programma is grotendeels nu al te realiseren (Marconistrip en noordelijke helft van de pieren) en een kleiner deel (zuidelijke helft van de pieren) is pas te realiseren wanneer het stuwadoorsbedrijf aan de Gustoweg vertrokken is. Dit komt door de geluidbelasting die dit bedrijf veroorzaakt. Uiterlijk 2032 is het bedrijf vetrokken. De gemeente heeft volledige grondpositie in Merwehaven. De bouwhoogte is maximaal 27 meter bij de blokken in

de Marconistrip (met hoogteaccenten van 40 m) en maximaal 25 meter op de pieren. Op de pieren zijn onder voorwaarden hoogteaccenten tot 50 meter toegestaan. Voor de stedenbouwkundige uitwerken van dit gebied heeft uw raad op 22 juni 2023 het Masterplan Merwehaven vastgesteld. Op grond van Masterplan Merwehaven gaat het om 20% sociaal, 40% middensegment, 25% hoog segment en 15% topsegment;

- In het gebied Galileipark: maximaal ca. 160.000 m² nieuwe maakindustrie. Aanvullend wordt hier een ondersteunend voorzieningenprogramma bestemd dat uitgaat van maximaal 19.500 m² bvo horeca, sport, cultuur en dienstverlening. Het nieuwbouwprogramma ontstaat door invulling van een aantal braakliggende kavels en herontwikkeling van kavels waar de bedrijven op korte termijn vertrekken vanwege aflopende contracten. Dit betreft ca. de helft van het gebied. Het toevoegen van nieuwe bedrijfsruimte draagt bij aan het collegetarget bedrijfsruimte. Dit target heeft als doelstelling het aantal vierkante meters bedrijfsruimte in de stad gelijk te houden. Vrijwel alle kavels in het Galileipark zijn in erfpacht uitgegeven aan het Havenbedrijf, die ze verhuurt of in erfpacht uitgeeft aan bedrijven. Het Havenbedrijf gaat de kavels waarop zij grip heeft zelf uitgeven en/of ontwikkelen. De maximale bouwhoogte is 25 meter. Er zijn hoogteaccenten van 40 en 70 meter toegestaan. Het bebouwingspercentage is afhankelijk van de kavelgrootte en varieert van 60% tot 100%. De andere helft van het Galileipark is in gebruik door bedrijven met een langlopend erfpachtcontract. Deze gronden zijn overwegend conserverend bestemd, dus conform de huidige situatie en/of de huur- en erfpachtcontracten. Op het terrein van Uniper is uitbreiding van de bestaande stadsverwarmingsinstallatie mogelijk gemaakt.

Het hierboven beschreven programma is kleiner dan beoogd op grond van het Ruimtelijk Raamwerk (maximaal ca. 7.000 woningen, 547.000 m² nieuwe bedrijvigheid en 137.000 m² (maatschappelijke) voorzieningen voor de periode t/m 2035). Uit de onderzoeken in het MER en op basis van ruimtelijke en financiële afwegingen is namelijk gebleken dat het hele programma niet in één keer ontwikkelgericht bestemd kan worden. Op sommige locaties moeten namelijk eerst aanvullende maatregelen getroffen worden voordat het hele programma ontwikkeld kan worden. De aanvullende maatregelen zijn met name bedoeld om de geluidbelasting in het gebied naar beneden te brengen. Concreet betekenen deze maatregelen dat nu aanwezige bedrijven verplaatst moeten worden, erfpachtcontracten moeten worden opengebroken of dat de bedrijfsvoering ingeperkt moet worden. Hiervoor is nu niet gekozen en hier is ook geen haalbaarheidsonderzoek naar gedaan. In deze fase van de gebiedsontwikkeling is gekozen om de privaatrechtelijke en huidige overeenkomsten met de bedrijven te respecteren en dit als uitgangspunt te nemen voor de milieuonderzoeken. Het feit dat de rechten van de bestaande bedrijven worden gerespecteerd is ook het uitgangspunt van het Ruimtelijk Raamwerk. Op andere locaties is de geluidbelasting geen knelpunt, maar ontbreekt het aan een stedenbouwkundige visie en anterieure afspraken waardoor er nog niet ontwikkelgericht bestemd kan worden.

Dit resulteert, samen met een aantal andere aspecten, in minder ontwikkelmogelijkheden dan het Ruimtelijk Raamwerk voor de periode t/m 2035 beoogd. Het resultaat is dat er nu maximaal 2.764 van de beoogde maximaal 7.000 nieuwe woningen planologisch mogelijk gemaakt kunnen worden. Deze woningen komen allemaal in het deelgebied Merwehaven.

In dit deelgebied is de geluidbelasting acceptabel om nieuwe woningen toe te laten. De gemeente is hier (grotendeels) eigenaar en er is een vastgesteld Masterplan met een sluitende grondexploitatie.

De afweging om in de gebieden Marconikwartier en Keilekwartier geen woningbouw toe te staan is als volgt.

- Op basis van het Ruimtelijk Raamwerk krijgt het gebied Marconikwartier in de toekomst een sterk stedelijk karakter, met de hoogste dichtheden van het M4H-gebied. Het programma gaat uit van ca. 1.500-2.500 nieuwe woningen, ca. 110.000 - 180.000 m² bvo bedrijvigheid en ca. 27.000 tot 45.000 m² bvo (maatschappelijke) voorzieningen. Dit programma is in het MER onderzocht en er zijn geen (grote) milieutechnische knelpunten om het bovengenoemde programma te bestemmen. Wel is ook in dit gebied sprake van een hoge geluidbelasting en ligt het in de impact van de verschillende geluidbronnen (industrie, ligplaatsen voor schepen, autoverkeer). Geluid is geen knelpunt, maar wel een aandachtspunt. Daarom is sturing nodig om een acceptabel akoestisch klimaat te borgen. De gemeente heeft deels grip op de gronden in het Marconikwartier. Doordat gronden ook in handen van particulieren zijn en er vanuit het Ruimtelijk Raamwerk en MER ruimtelijke en milieutechnische voorwaarden voor de transformatie gelden, is een integrale sturing op de beoogde kwaliteit noodzakelijk. Om die reden is het noodzakelijk om eerst een ruimtelijke visie op te stellen voordat het gebied ontwikkelgericht bestemd kan worden. Daarnaast zijn ook anterieure afspraken nodig om de financiële haalbaarheid van de transformatie aan te tonen. Op dit moment wordt tussen de gemeente en eigenaren in het Marconikwartier gewerkt aan een gezamenlijke ontwikkelvisie. Het streven is dat dit document in 2025 aan uw raad aangeboden zal worden ter vaststelling. De ontwikkelvisie is nodig om de ontwikkeling van de verschillende kavels in samenhang te kunnen bezien. Het programma moet gelijkelijk verdeeld worden over het deelgebied. Dit bestemmingsplan anticipeert al wel op de transformatie van het Marconikwartier. Zo worden de gronden 'conserverend' bestemd: de planologische milieucategorie wordt verlaagd tot de feitelijk aanwezige milieucategorie en bouwmogelijkheden worden afgestemd op de feitelijke situatie. Nieuwe zware bedrijvigheid wordt zo uitgesloten. Ook worden de gronden uit het gezoneerde industrieterrein gehaald.
- Voor het Keilekwartier wordt op basis van het Ruimtelijk Raamwerk uitgegaan van een gemengd woon-werkmilieu met ca. 1.200-1.700 woningen, 100.000 tot 150.000 m² bvo bedrijvigheid en 25.000 - 37.000 m² bvo voorzieningen. De gemeente heeft hier veel grondpositie. Desondanks is herontwikkeling met woningen in een substantieel deel van het gebied niet mogelijk vanwege de hoge geluidbelasting. Zie de passage over geluid bij onderdeel 'C'. Ook de geurcontour van AVR zorgt voor beperkingen (zie ook onderdeel 'C'). Pas nadat een aantal bedrijven uit het M4H-gebied vertrokken zijn of wanneer er andere maatregelen zoals walstroom getroffen zijn, daalt de geluidbelasting hier voldoende om woningen toe te staan. Ook moet het industrielawaai uit Waal-Eemhaven gedaald zijn. Daarnaast geldt in het Keilekwartier hetzelfde als in het Marconikwartier: het is noodzakelijk om eerst een ruimtelijke visie op te stellen voordat het gebied ontwikkelgericht bestemd kan worden. De ontwikkeling van de verschillende kavels moet in samenhang bezien worden en het ontwikkelprogramma moet gelijkelijk over het deelgebied verdeeld worden. Daarom is

hier ook conserverend bestemd, maar wordt door de verlaging van de milieucategorieën en dezonering geanticipeerd op de gebiedsontwikkeling. Wel lopen er verkennende gesprekken over de herontwikkeling van de AVL-plot (Brutus), de ontwikkeling van een cultuurcluster met woningen. In de gesprekken wordt onderzocht welke (geluid)maatregelen hier nodig zijn om binnen afzienbare termijn woningen te kunnen realiseren. Een afweging over deze maatregelen wordt gemaakt in het kader van de toekomstige ruimtelijke procedure voor de herontwikkeling van de plot. Hierbij worden ook de ontwikkelmogelijkheden in de rest van het Keilekwartier in acht genomen.

In de gebieden FTR en Vierhavens zijn bedrijven aanwezig met langlopende erfpachtcontracten. Herontwikkeling is hier op basis van het Ruimtelijk Raamwerk pas na 2035 aan de orde. Hetzelfde geldt voor het gebied Gustoweg. Deze gebieden zijn daarom conserverend bestemd.

Ad2. Voorzien in een actueel planologisch kader voor deelgebieden FTR, Gustoweg en Vierhavens

De beheersverordeningen in het gebied zijn gedateerd, zeer globaal van aard en sluiten niet aan bij de huidige bestemmingsplansystematiek. In dit bestemmingsplan zijn de gebieden FTR, Gustoweg en Vierhavens bestemd op basis van de huidige erfpachtcontracten en de huidige milieucategorie, volgens de huidige bestemmingsplan systematiek. Bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn daarmee in lijn met de bestaande situatie. De toegestane geluidproductie is vastgelegd in de geluidverkaveling.

Ad3. Scheppen van condities voor de toekomstige gebiedsontwikkeling in Marconi- en Keilekwartier

Zoals hierboven uitgelegd kunnen het Marconi- en Keilekwartier nu nog niet ontwikkelgericht bestemd worden. Het is en blijft nadrukkelijk de wens om ook deze gebieden volgens het Ruimtelijk Raamwerk te herontwikkelen. Het bestemmingsplan en MER dragen hier als onderstaand beschreven aan bij. Overigens zijn deze maatregelen ook noodzakelijk voor de ontwikkeling van Merwehaven;

- Het gehele M4H gebied is in de huidige situatie aangewezen als gezoneerd industrieterrein: een bedrijventerrein bedoeld voor bedrijven die veel lawaai maken. Met dit bestemmingsplan wordt circa de helft van het gebied onttrokken aan het gezoneerde industrieterrein ('gedezoneerd'). Alleen de delen van M4H waar nu nog zware bedrijvigheid aanwezig is en blijft, blijven gezoneerd. Merwehaven, Galileipark (uitgezonderd de kavels van Tennet en Stedin), Gustoweg, Keile- en Marconikwartier zijn aan het gezoneerde industrieterrein onttrokken. Hierdoor is woningbouw mogelijk en daalt de geluidbelasting. Voor het resterende deel van het gezoneerde industrieterrein wordt een nieuwe geluidzone vastgesteld. De nieuwe geluidzone wordt vastgelegd met een zogenaamde parapluherziening die over de omliggende bestemmingsplannen Oud-Mathenesse, Schiemond en Bospolder-Tussendijken valt. Zie hoofdstuk 2 van dit raadsvoorstel;
- Vrijwel alle beheersverordeningen (een soort bestemmingsplan) in het M4H gebied staan op alle gronden in het gebied zware bedrijvigheid toe. Woningbouw is niet mogelijk op korte afstand van zulke bedrijven. In het Marconi- en Keilekwartier waar geen zware bedrijvigheid meer bestaat, is om te voorkomen dat er nieuwe zware

bedrijvigheid ontstaat, de milieucategorie teruggebracht naar milieucategorie 2. Zittende bedrijven uit een hogere categorie hebben een maatbestemming gekregen. De bedrijven worden hiermee niet beperkt in hun huidige activiteiten en er worden geen bestaande bedrijven wegbestemd. Het gebied is als het ware op slot gezet zodat er zo min mogelijk milieutechnische beperkingen zijn voor de toekomstige woningbouw. In het Galileipark is nog wel zwaardere bedrijvigheid mogelijk (maar minder zwaar dan ten opzichte van de beheersverordening). Daar zorgt de milieuzonering ervoor dat er bij de nu bestemde en toekomstige woningen geen hinder ontstaat en dat de beoogde maakindustrie ontwikkeld kan worden;

- Voor het resterende gezoneerde industrieterrein is een zogenaamde geluidverkaveling opgesteld. Deze bepaalt simpel gezegd hoe veel geluid er op een kavel door een bedrijf geproduceerd mag worden. De geluidverkaveling en woningbouwmogelijkheden zijn op elkaar afgestemd;
- Om het gewenste woon- en leefklimaat voor woningbouw in Merwehaven te realiseren moet het aantal ligplaatsen voor zee- en binnenvaart worden beperkt. In Merwehaven vervalt daarom een aantal ligplaatsen. Om deze beperking te minimaliseren realiseert het Havenbedrijf 14 nieuwe binnenvaartligplaatsen met walstroom tussen de Merwepieren en het Galileipark. Ook de zeevaartligplaatsen op deze locatie worden voorzien van walstroom. Dit wordt geregeld in de Havenverordening (niet in het bestemmingsplan). Door het opheffen van ligplaatsen en het aanleggen van walstroom daalt de geluidbelasting niet alleen in Merwehaven maar ook in het Keile- en Marconikwartier.

Ad4. Maatregelen woon- en leefklimaat

Ondanks dat de geluidbelasting het toelaat om woningen te bouwen in Merwehaven blijft de geluidbelasting een aandachtspunt. Het bestemmingsplan bevat daarom regels voor de woon- en leefkwaliteit van de nieuwe woningen. Het gaat om regels over een maximale geluidwaarde in de woningen, het verplicht realiseren van een gezonde of acceptabele gevel, het voorkomen van dove gevels en het realiseren van een buitenruimte en regels over de wijze waarop rekening gehouden moet worden met Laagfrequent geluid. Zie ook de passage 'geluid' in het onderdeel 'Milieueffectrapportage'.

Ad5. Parkeerregeling

Voor de ontwikkeling van M4H is het noodzakelijk om een verschuiving in de modal split te realiseren. De modal split is de verdeling van verplaatsingen van mensen over de verschillende transportmiddelen (in dit geval auto, OV, fiets en lopend). Een verschuiving van de modal split is noodzakelijk om het gehele programma M4H te kunnen realiseren omdat het omliggende wegennet anders overbelast raakt. Hiervoor is de Mobiliteitsstrategie M4H vastgesteld. De Mobiliteitsstrategie is een uitwerking van de onderzoeken in het MER. Een deel van de Mobiliteitsstrategie werkt daarom door in het bestemmingsplan, en wel in de regels over parkeren. Het gaat onder andere om de verplichting om in hubs te parkeren en toepassing van deelmobiliteit. Hierdoor kent de verkeersaantrekkende werking een bovengrens en ontstaan er geen verkeerskundige knelpunten op het omliggende wegennet. Zie voor meer informatie onderdeel 'C' en hoofdstuk 6 van dit raadsvoorstel.

Ad6. Evenementenregeling

In het ontwerpbestemmingsplan is geen evenementenregeling opgenomen. Op het moment van terinzagelegging was de evenementenregeling nog niet voldoende uitgewerkt en dat is de reden dat er geen regeling opgenomen is. Inmiddels is de evenementenregeling uitgewerkt en afgestemd met het Havenbedrijf en de clusters Maatschappelijke Ontwikkeling (MO) en Directie Veilig (DV) binnen de gemeente. Bij het uitwerken van de evenementenregeling zijn diverse aspecten meegewogen: de balans tussen rust en reuring, het belang van de evenementen voor de stad versus het belang van een goed woon- en leefklimaat, de evenementen die in het verleden in het gebied hebben plaatsgevonden, eigendomspositie van gronden en de geschiktheid van locaties voor evenementen. Hierbij is ook in acht genomen dat het gebied al door meerdere bronnen geluidbelast is. Er wordt daarom terughoudend omgegaan met grotere evenementen in het toekomstige woongebied Merwehaven. Qua systematiek en maximale geluidbelasting wordt aangesloten bij bestemmingsplan Parapluherziening Evenementen. Concreet gaat het om de volgende evenementen:

- In het toekomstige woongebied (Merwehaven) wordt ruimte geboden voor kleine evenementen met een lage geluidbelasting op de gevel van de woningen. De evenementen vinden plaats in het openbaar gebied, dus op straat en pleinen, in parken en op het water. Er worden maximaal 5 evenementen in maximaal 5 evenementendagen per jaar toegestaan met maximaal 500 bezoekers per evenement.
- In het meer gemengde gebied (Marconi- en Keilekwartier) is meer variatie mogelijk, met grotere evenementen en een hogere geluidbelasting. Het gaat om maximaal 3 evenementen in maximaal 3 evenementendagen met 2.500 tot 4.000 bezoekers, 2 evenementen in maximaal 2 evenementendagen met 501 tot 2.500 bezoekers en 7 evenementen in maximaal 18 evenementendagen met maximaal 500 bezoekers. Ook hier gaat het om evenementen in het openbaar gebied.
- In het Galileipark zijn evenementen uitsluitend toegestaan op drie afgebakende locaties. Rond de Stadshavenbrouwerij maximaal 3 evenementen in maximaal 3 evenementendagen tot 3000 bezoekers en 3 evenementen in maximaal 3 evenementendagen voor maximaal 1.500 bezoekers. Op het plein bij de Ferro fabriek, 8 in maximaal 8 evenementendagen evenementen met maximaal 500 bezoekers. En in de 'Kolenbak' voor 29 evenementen in maximaal 29 evenementendagen tot 2500 bezoekers en 50 kleine evenementen in maximaal 50 evenementendagen tot maximaal 500 bezoekers (waarvan 10 met versterkte muziek). Het betreft hier evenementen die buiten plaatsvinden.

C. Milieueffectrapportage (MER) en mobiliteit

Het doel van het MER is om het milieubelang volwaardig te laten meewegen in de besluitvorming voor de nieuwe bestemmingsplannen. Het bestemmingsplan M4H is kaderstellend voor toekomstige m.e.r.-(beoordelings-) plichtige activiteiten en daarmee planm.e.r.-plichtig volgens de Wet milieubeheer. Ook besluitvorming om de geluidzone van het industrieterrein aan te passen is plan-m.e.r.-plichtig. Het bestemmingsplan M4H is daarnaast m.e.r.-beoordelingsplichtig, omdat een aantal activiteiten zoals woningbouw direct worden bestemd. Met dit MER is aan alle verplichtingen voldaan. Daarnaast is het MER gebruikt om verschillende verstedelijkings- en mobiliteitsvarianten te onderzoeken. Ook is onderzocht hoe de milieueffecten zich verhouden tot de doelen van het Ruimtelijk Raamwerk. In het MER is onderzoek gedaan naar verschillende milieuaspecten. De meest bepalende onderwerpen zijn geluid, verkeer, stikstof en energiestrategie. Deze worden hieronder kort behandeld. Het MER is voor het onderdeel 'geluid' samen opgesteld met de

gemeente Schiedam. Dit omdat het deels te dezoneren industrieterrein ook in Schiedam ligt.

Advies commissie MER
Na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: 'de Commissie') een voorlopig advies uitgebracht over het MER dat samen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen. Het voorlopig advies is uitgebracht op 21 september 2023. Wij hebben uw raad hierover geïnformeerd op 22 september 2023 (M2309-1636 - 23bo007504). Er is geadviseerd het MER op een aantal onderdelen aan te vullen: een betere beschrijving van de ruimtelijke inrichting van het voorkeursalternatief, een analyse van het aantal geluidgehinderden in het toekomstige woongebied en een beoordeling van de onderzochte energiesystemen op circulariteit. Het MER is op deze punten aangevuld. Op 26 maart 2024 heeft de Commissie opnieuw een advies uitgebracht. Dit betreft het definitieve advies, zie bijlage 16. Hierin is aangegeven dat de aanvullingen tegemoet komen aan de eerder opgemerkte ontbrekende onderdelen. Eén onderdeel behoefde nog nadere uitleg, dat is afgestemd met de Commissie en inmiddels verwerkt in het aanvullende geluidrapport. Hierover hebben wij uw raad geïnformeerd op 29 april 2026 (M2404-1916 - 24bo004399). Met de aanvulling is er sprake van een positief advies van de Commissie. Het MER is na de aanvullingen definitief en is opgenomen in de bijlagen van het vastgestelde bestemmingsplan.

Geluid
Voor geluid geldt dat M4H een zeer geluidbelast gebied is, niet alleen nu maar ook bij de ontwikkeling van M4H naar een gemengd woon-werkgebied. Er zijn veel geluidbronnen aanwezig: wegverkeerslawaai, industrielawaai, nestgeluid (geluid van afgemeerde schepen), scheepvaartgeluid en het geluid als gevolg van bedrijfsactiviteiten. De opgetelde geluidbelastingen van al deze bronnen bij elkaar (hierna: 'cumulatieve geluidbelastingen' of 'Lcum') liggen op meerdere rekenpunten ver boven de 70 dB Lcum, en in sommige gevallen zelfs boven de 80 dB Lcum. Als gevolg van de hoge cumulatieve geluidbelasting en het geluid van de afzonderlijke bronnen, waarvoor maximale wettelijke normen gelden, is realisatie van het beoogde woningbouwprogramma niet overal mogelijk.

Daarom is er een afwegingskader opgesteld om te onderzoeken in welke gebieden nieuwe woningen toegestaan kunnen worden. Woningbouw is alleen mogelijk indien:
1. De cumulatieve geluidbelasting maximaal 70 dB bedraagt;
2. Er tenminste één gezonde (max. 50 dB cumulatief geluid) of acceptabele gevel (max. 55 dB cumulatief geluid) of geveldeel aanwezig is of gecreëerd wordt, bijvoorbeeld door een loggia of vliesgevel;
3. Woningen een gezonde of acceptabele buitenruimte hebben, al dan niet collectief;
4. Er gebouwd kan worden zonder dove gevel;
5. Er voldaan wordt aan een binnenwaarde van maximaal 33 dB voor het gezamenlijk geluid waarbij alle geluidbronnen meegeteld worden. Deze regeling zorgt ervoor dat woningen voldoende geïsoleerd worden op de aanwezige geluidbronnen;
6. Woningen voldoende geïsoleerd worden tegen laagfrequent geluid (LFG) dat afkomstig is van varende of stilliggende schepen.

Maatregelen 2 t/m 6 zijn vastgelegd in de regels van dit bestemmingsplan. Op locaties waar niet aan voorwaarden 1 en/of 4 wordt voldaan is geen woonbestemming

opgenomen. Het afwegingskader is samen met de DCMR opgesteld en de GGD heeft geadviseerd. De bovengrens van 70 dB is gekozen omdat er bij een lagere bovengrens substantieel minder woningen ontwikkeld kunnen worden. Er heeft dus een afweging plaatsgevonden tussen de woningbouwopgave enerzijds en gezondheidsaspecten anderzijds.

Een belangrijke bron van de hoge cumulatieve geluidbelasting is het zogeheten nestgeluid van afgemeerde schepen. Om de geluidbelasting terug te brengen worden een aantal ligplaatsen voor binnenvaart- en zeeschepen opgeheven in de Merwehaven. De resterende ligplaatsen in de Merwehaven worden voorzien van walstroom. Over deze maatregelen hebben het Havenbedrijf en gemeente overeenstemming. Door het treffen van deze maatregelen kunnen in het gebied Merwehaven woningen ontwikkeld worden. Om in het Keilekwartier woningen te kunnen ontwikkelen zijn nog meer maatregelen nodig. Zie hiervoor het onderdeel 'ontwikkelperspectief'.

Mobiliteit
In het MER is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om M4H goed bereikbaar te maken en tegelijkertijd verkeerskundige knelpunten in de omgeving te voorkomen. Hiertoe is onderzoek gedaan naar verschillende mobiliteitsvarianten met een variatie in meer of minder ingrijpende mobiliteitsmaatregelen. In combinatie met een laag en hoog programma zijn mobiliteitsvarianten gedefinieerd:

- Pakket S: traditionele mobiliteit, geen reductie parkeervraag, geen mobiliteitsinnovaties;
- Pakket M: parkeren in hubs, meer inzet op mobiliteitsinnovaties, mobiliteitsmaatregelen voor het reduceren van de parkeervraag en stimuleren van fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit via hubs;
- Pakket L: parkeren in hubs, een hoge inzet op mobiliteitsinnovaties, nog meer reduceren parkeervraag en stimuleren fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit via hubs

Uit het onderzoek naar de traditionele vorm van mobiliteitsbeleid (pakket S) bleek dat dit leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling in de vorm van overbelasting van één of meerdere bestaande kruispunten en een verslechterde verkeersveiligheid. Deze mobiliteitsvariant heeft ook een slecht effect op de leefbaarheid, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Pakket S is in het MER niet nader beschouwd omdat met dit pakket de programmatische ambitie voor het M4H gebied tot 2035 (conform het Ruimtelijk Raamwerk) niet gerealiseerd kan worden. De pakketten M en L verschillen qua effecten niet veel van elkaar. De L-variant heeft een iets positiever effect op het gebruik van openbaar vervoer en fiets en zorgt voor lagere kruispuntbelastingen op het omliggende wegennet ten opzichte van variant M. De pakketten M en L gaan uit van inzet op deelmobiliteit, fiets, goede verbindingen met omliggende OV-knooppunten (Schiedam, Marconiplein). Om dit te borgen, heeft het bestemmingsplan een eigen, gebiedspecifieke parkeerregeling. Zie de passage 'parkeerregeling'.

Met de ontwikkeling van de Merwehaven en Galileipark worden er (met toepassing van een duurzaam mobiliteitsconcept) op voorhand geen verkeerskundige knelpunten verwacht. In het Monitoring- en Evaluatieprogramma (MEP) is opgenomen dat de belasting van de wegen en kruispunten wordt gemonitord. Zo kan vroegtijdig worden

geanticipeerd, indien er zich knelpunten voordoen. Bijvoorbeeld door middel van een reconstructie van een kruispunt.

Het mobiliteitsconcept is verder uitgewerkt in drie scenario's in de Mobiliteitsstrategie M4H. Deze is vastgesteld door het college op 22 februari 2022. De toenmalige raad is hierover geïnformeerd met een informatiebrief (BS22/00129 - 22bb001443). In alle drie de scenario's wordt geparkeerd in collectieve mobiliteitshubs. Een mobiliteitshub is een collectieve gebouwde parkeervoorziening met aanbod van deelmobiliteit en privé parkeren. De hub is openbaar toegankelijk en bedient meerdere te ontwikkelen plots. In de plint van de hub kunnen ook aanvullende ondergeschikte voorzieningen komen, zoals bijvoorbeeld een pakketafhaalpunt of voorzieningen voor deelmobiliteit.

In de Mobiliteitsstrategie M4H is vooral gevarieerd in de mate van ambitie qua mobiliteitstransitie (nadere uitwerking van de mobiliteitspakketten M + L), de loopafstand tot een mobiliteitshub en daaraan gerelateerd de dimensionering van de hubs. In de Mobiliteitsstrategie is nog geen voorkeursscenario aangewezen. Met een adaptieve ontwikkelstrategie kunnen alle scenario's in de praktijk doorgroeien naar dat wat op dat moment voor het (deel-) gebied het beste werkt. Met het toepassen van de Mobiliteitsstrategie is de bereikbaarheid van het gebied geborgd. In beginsel wordt mobiliteitspakket M toegepast. Dit is geborgd in de parkeerregeling van het bestemmingsplan. De parkeerregels beiden ook de mogelijkheid pakket L toe te passen. Het verschil tussen pakket M en L wordt concreet bepaald door de beschikbaarheid van Mobility as a Service (MaaS) plus een collectieve first/last-mile voorziening. Het is de ambitie om pakket L te realiseren.

Uw raad wordt voorgesteld de 'Uitwerking financieel organisatorisch model Mobiliteitsstrategie M4H' tegelijkertijd met dit bestemmingsplan vast te stellen. Hierin is onder andere de businesscase voor de realisatie van de mobiliteitshubs doorgerekend, de fondsafdracht voor ontwikkelaars per parkeerplaats bepaald (11.000 euro per parkeerplaats) en een investeringsvoorstel gedaan. In hoofdstuk 6 van dit raadsvoorstel staat een korte samenvatting van de organisatorische aspecten van de Mobiliteitsstrategie.

Stikstofdepositie
Uit het stikstofonderzoek is gebleken dat er in geen van de zichtjaren sprake is van een toename van de stikstofdepositie. De afname van de emissies door bedrijvigheid, zeescheepvaart en binnenvaart is in alle zichtjaren groter dan de toename voor wegverkeer en de (tijdelijke) aanlegfase. Dit betekent dat negatieve effecten als gevolg van de transformatie van M4H op voorhand zijn uitgesloten en dat een passende beoordeling niet nodig is. Tussen ontwerp en vaststelling van het bestemmingsplan is het onderzoek geactualiseerd en de uitkomsten blijven onveranderd.

Cultuurhistorie
Om de cultuurhistorische waarden van het plangebied te bepalen is een Cultuurhistorische Verkenning (CV) opgesteld. Deze is vastgesteld op 20 februari 2018 door het college van B&W. Uit de CV volgt een lijst met beeldbepalende objecten. Voorbeelden zijn een groot aantal loodsen en bedrijfsgebouwen, de Europoint-torens en het pompgebouw van de vroegere elektriciteitscentrale. De beeldbepalende objecten hebben overwegend een dubbelbestemming Waarde – Cultuurhistorie gekregen. Overwegend omdat de lijst en bijbehorende kaart met beeldbepalende objecten niet meer

actueel is en op onderdelen niet nauwkeurig genoeg. De dubbelbestemming werpt een drempel op tegen sloop. Verder staan er in gebied een aantal gemeentelijke en rijksmonumenten.

Geur
Rondom de afvalverzamelingsinstallatie van AVR aan de Keilehaven liggen twee geurcontouren. Deze zijn overgenomen in het bestemmingsplan. Binnen de binnenste contour mogen geen geurgevoelige objecten gebouwd worden, binnen de buitenste contour mag dat alleen als er geuronderzoek uitgevoerd wordt. De buitenste contour ligt over een groot deel van het Galileipark en ook over delen van het Marconi- en Keilekwartier. De contouren zijn afkomstig uit de onderzoeken van de milieuvergunning van AVR. Naar aanleiding van de vergunningaanvraag voor een hotel bij Kunst & Complex is samen met DCMR nader onderzoek gedaan naar de contouren. Hieruit is gebleken dat de contouren geactualiseerd moeten worden. Dit komt vooral doordat de huidige contouren destijds berekend zijn met een verouderde rekenmethodiek. Naar verwachting worden de contouren groter en komen ze dus verder het gebied in te liggen. De contouren kunnen niet geactualiseerd worden zonder medewerking van AVR. Hiervoor is inmiddels een proces opgestart, maar dit zal niet afgerond zijn voor de vaststelling van het bestemmingsplan Merwe-Vierhavens. Mogelijk moeten de nieuwe contouren ook vastgelegd worden in de vergunning van AVR. Het is noodzakelijk de contouren te actualiseren voordat begonnen wordt met de herontwikkeling van het Marconi- en Keilekwartier. Het herberekenen van de contouren heeft geen negatieve gevolgen voor AVR. Dit omdat de vergunde bedrijfsvoering de grondslag vormt voor de nieuwe contouren. Doordat de contouren en daarmee het aandachtsgebied groter wordt, krijgt AVR de juiste geurruimte, afgestemd op de meest actuele rekenmethodiek.

Energiestrategie
In het kader van het MER is een energieanalyse uitgevoerd. Deze analyse laat zien dat er mogelijkheden zijn voor lokale duurzame opwekking van elektriciteit en voor warmte en voor koude. De analyse laat ook zien dat het gebied niet op duurzame wijze in haar eigen elektriciteitsbehoefte kan voorzien. In het MER zijn zes warmte/koude concepten nader onderzocht.

In vervolg op het MER zijn er verschillende onderzoeken naar energiesystemen uitgevoerd. Daarin komt duidelijk naar voren dat middels geïntegreerde warmte/koude-oplossingen op collectief niveau beter invulling gegeven kan worden aan de ambities uit het MER dan met individuele systemen en dat de driehoek Warmtenet/ TEO (thermische energie oppervlaktewater) / WKO (warmte-koude opslag in de bodem) de belangrijkste componenten van het te realiseren systeem vormen.
Als stad hebben we verschillende instrumenten (zoals de Concessieovereenkomst met Eneco, een Warmteplan, een Bodemenergieplan en verschillende plandocumenten cf. het ruimtelijk besluitvormingsmodel) tot onze beschikking om te kunnen sturen op de ambities uit het MER en te sturen op de realisatie van een collectief en geïntegreerd warmte/koude systeem. Uitgangspunt hierbij is dat we M4H als geheel in samenhang met de stad blijven benaderen, zo voorkomen we suboptimale oplossingen per deelgebied.
Ten tijde van het ontwerpbestemmingsplan bestond het voornemen om nog een separate energiestrategie vast te stellen. Inmiddels heeft een nadere uitwerking van de ambities plaatsgevonden in twee belangrijke sturingsinstrumenten, namelijk het Warmteplan

(vastgesteld door uw raad in december 2023 en hete Bodemenergieplan (vastgesteld door Gedeputeerde Staten feb. 2024) waarmee invulling wordt gegeven aan de energiestrategie en is het niet noodzakelijk is om een losse energiestrategie vast te stellen.

Monitoring- en Evaluatieprogramma (MEP)
Met het MER is onderzocht onder welke voorwaarden (spelregels) de geleidelijke transformatie van het havengebied M4H naar een innovatief woon-werkmilieu kan plaatsvinden. De Wet milieubeheer schrijft voor dat het bevoegd gezag de daadwerkelijk optredende milieugevolgen van een m.e.r.-plichtig besluit in beeld brengt. DCMR heeft hiervoor het Monitoring- en Evaluatieprogramma bestemmingsplan Merwe-Vierhavens opgesteld (zie bijlage 10). De uitvoering van het MEP M4H dient verschillende doelen:

- Milieueffecten toetsen aan het MER en bijsturen waar nodig;
- Ontwikkelingen toetsen aan de in het bestemmingsplan beschreven ambities en bijsturen waar nodig;
- Vrijgekomen milieuruimte signaleren en waar mogelijk de onderzoeklast voor toekomstige procedures bij vervolgbesluiten verminderen (begeleiden transitie);
- Communicatie en transparantie.

Uw raad wordt voorgesteld het MEP op te nemen in de bijlagen van het vast te stellen bestemmingsplan 'Merwe-Vierhavens'. Zie ambtshalve wijziging 24 van de Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen.

Spelregelkader MER
De resultaten van het MER zijn vertaald naar het spelregelkader om de uiteindelijke beoogde ontwikkeling in heel M4H te kunnen realiseren en de ambities te kunnen waarmaken. Het spelregelkader bevat verschillende spelregels die randvoorwaardelijk zijn voor de transformatie van M4H vanuit het belang van de gezonde, veilige, leefbare en duurzame leefomgeving. Een deel van de regels zijn geborgd in het bestemmingsplan. Sommige spelregels zijn niet opgenomen in het bestemmingsplan en kunnen beter landen in het masterplan, ontwikkelkader, verkeersbesluit of omgevingsvergunning voor het Bouwen.

Toekomstperspectief
In het MER is onderzoek gedaan naar maatregelen om het Keilekwartier toch te kunnen ontwikkelen en het akoestisch klimaat in het Marconikwartier verder te verbeteren.

- De geluidbelasting kan verder teruggebracht worden door op nog meer locaties walstroom te realiseren. Concreet gaat het om de kades in de Lekhaven, IJsselhaven en de kaders van FTR;
- Om de doorontwikkeling van het Keilekwartier mogelijk te maken is het noodzakelijk dat enkele zittende bedrijven vertrekken uit M4H. Het kan gaan om vertrek van de bedrijven AVR (het afvalinzamelingsstation) en in het Sappencluster om HIWA, Continental Juice en Agro Merchants. Zowel het industrielawaai als nestgeluid daalt hierdoor. Als AVR vertrekt verdwijnt de geurcontour die over het Keilekwartier ligt. Daarnaast is het noodzakelijk dat de geluidbelasting uit Waal-Eemhaven ook daalt;
- Er is op dit moment nog enige onduidelijkheid over de geluidbelasting vanwege nestgeluid. Om een duidelijk beeld van het nestgeluid in de hele haven van Rotterdam te krijgen, is een langjarig meetprogramma opgezet. Het programma is nog niet

afgerond, resultaten worden begin 2025 verwacht. Voor de ontwikkelingen van M4H biedt dit een wenkend perspectief. Waar nu bij de beoordeling van nestgeluid uitgegaan is van geëxtrapoleerde bronvermogens op basis van kortdurende metingen, zal deze informatie worden verreikt en worden herijkt op basis van dit meetprogramma. Zo ontstaat gedegen kennis van de bronvermogens van de aangemeerde schepen waarmee een duidelijker beeld van het nestgeluid ontstaat;

- In het MER is de bereikbaarheidssituatie van M4H in beeld gebracht. Bij het enkel ontwikkelen van Merwehaven en Galileipark en toepassing van de Mobiliteitsstrategie M4H vormt mobiliteit vooralsnog geen probleem. In het kader van de doorontwikkeling van M4H zijn nadere onderzoeken uitgevoerd waaronder een VISSIM-studie. VISSIM simuleert de interacties tussen weggebruikers (voetgangers, fietsers, auto's, bussen, vrachtwagens) gebaseerd op verkeersbewegingen en het ontwerp van de weg. Met een VISSIM-studie zijn de effecten voor het autoverkeer te kwantificeren in data en begrijpelijk te maken met een 3D animatie. De VISSIM toont aan dat het inzetten op het realiseren van een verschuiving in de modal split noodzakelijk is om te voorkomen dat de druk op het Marconiplein en om het omliggende wegennet van M4H te groot wordt. De mobiliteitsmaatregelen zijn nodig om het beoogde programma in M4H te ontwikkelen en de stad bereikbaar te houden. Daarbij toont het onderzoek aan dat er verdergaande maatregelen nodig zijn wanneer alle deelgebieden in M4H herontwikkeld worden. Bij alleen de herontwikkeling van Merwehaven en Galileipark, het VKA, treden er geen knelpunten op en zijn verdergaande maatregelen niet nodig. Om de doorontwikkeling naar het volledige programma mogelijk te maken zijn nadere onderzoeken nodig. Deze onderzoeken moeten aantonen welk programma nog ontwikkeld kan worden uitgaande van de voorgestelde mobiliteitsmaatregelen.

D. Duurzaamheid

Het Ruimtelijk Raamwerk geeft met een aantal principes invulling aan de ambities voor een duurzame gebiedsontwikkeling. Uit deze principes blijkt een brede opvatting van het begrip 'duurzaamheid': echte toekomstbestendige gebiedsontwikkeling is duurzaam voor people, planet en profit. Het bestemmingsplan schept waar mogelijk de kaders/ randvoorwaarden voor de beoogde duurzame ontwikkeling. De volgende duurzaamheidsaspecten uit het Ruimtelijk Raamwerk zijn het meest relevant.

- M4H verkiest delen van voorzieningen boven individueel eigendom. De functiemenging en dichtheid die het bestemmingsplan mogelijk maakt, leidt tot slim ruimtegebruik en draagvlak voor gemeenschappelijke voorzieningen. De warmte die een fabriek overheeft, kan een woning goed gebruiken. Regenwater kan worden opgevangen en gebruikt in een gemeenschappelijke binnentuin. Zaken als het bovenstaande kunnen in Nota's van Uitgangspunten nader uitgewerkt worden;
- M4H produceert en gebruikt duurzame energie. Onderzoek heeft het uitgewezen dat de oplossingsruimte voor de warmte/koudevoorzieningen in M4H is gelegen in collectieve oplossingen in de driehoek van een warmtenet (al dan niet retour), aquathermie (TEO: Thermische Energie uit Oppervlaktewater) en opslag in de bodem (WKO: Warmte Koude Opslag). Individuele en/of all electric systemen zijn onwenselijk. De varianten met een hoog elektriciteitsverbruik (bijvoorbeeld vanwege airco's op de daken) vallen af. Het bestemmingsplan maakt deze verschillende energieconcepten mogelijk en stuurt met o.a. het hiervoor genoemde Warmteplan en

Bodemenergieplan op het slim gebruik van de warmte-koude-potentie van de ondergrond;

- M4H waardeert reststromen en restwarmte. Gestimuleerd wordt dat bestaande materialen van de huidige bebouwing in M4H zoveel mogelijk binnen het gebied worden hergebruikt. Dit geldt ook voor het bestratingsmateriaal en ander materiaal in de buitenruimte. Voor nieuwe bebouwing wordt gestreefd naar biobased bouwen en wordt gewerkt met een materialenpaspoort. Een circulair materialencentrum in M4H bevordert het hergebruik van bestaande materialen;
- M4H maakt het mogelijk om te kiezen voor duurzame mobiliteit. Het bestemmingsplan bevat regels voor collectief parkeren en het gebruik van reductiefactoren (kortingsmogelijkheden op de parkeernorm). Hierdoor komen er minder parkeerplaatsen en worden bewoners verleid te kiezen voor OV, fiets, lopen, deel vervoer of andere innovatieve mobiliteitsconcepten. De hubs die hiervoor worden ontwikkeld, bieden niet alleen parkeerplekken, maar ook verschillende vormen van deelmobiliteit en oplaadfaciliteiten. Ook de wegen worden zo ingericht dat het aantrekkelijker is de fiets te pakken of te wandelen;
- M4H werkt als één veerkrachtig klimaatadaptief systeem. M4H ligt buitendijks. De stabiliteit en de kerende functie van de Delflandse Dijk rond M4H is in het bestemmingsplan geborgd. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de benodigde ruimtereserveringen voor dijkverzwaring, ook om toekomstig beheer mogelijk te maken. In de Adaptatiestrategie M4H is een overstromingsstrategie geformuleerd met op te hogen gebieden en straten en andere maatregelen waardoor de waterveiligheid verbetert. De Marconistrip in deelgebied Merwehavens wordt opgehoogd naar minimaal 3.60 meter boven NAP (3.90 meter voor kwetsbare/vitale functies) als onderdeel van de dijkversterking. De grote Merwepier zal op de huidige maaiveldhoogte van 3.40 meter +NAP blijven vanwege de bestaande bebouwing. Op deze pier geldt het principe 'Leven met water', wat betekent dat daar dry- of wetproof gebouwd wordt. Dit geldt ook voor andere gebieden met bestaande bebouwing. Dit heeft als doel om de omgeving waar nodig te beschermen tegen economische schade als er een overstroming plaatsvindt. Bovengenoemde zaken zijn geborgd in de regels van het bestemmingsplan. Er komt daarnaast een robuuste groenstructuur in Merwehavens: een groene Havenallee, groene velden, buurtparken en op termijn een getijdepark in het middelste bekken van Merwehaven. Daarbij wordt ingezet op natuurinclusief bouwen en ontwikkelen, met voldoende mogelijkheden voor het vasthouden van hemelwater in de bodem ten behoeve van een vitale groenstructuur.

2. Bestemmingsplan 'Parapluherziening geluidzone Havens Noord Oost-Frankenland'.

In de huidige situatie is heel M4H samen met bedrijventerrein Nieuw Mathenesse in Schiedam nog een geluidgezoneerd industrieterrein (formeel heet het gezoneerde industrieterrein Havens Noord Oost-Frankenland, hierna 'HNOF'). Rondom een gezoneerd industrieterrein ligt een geluidzone, die een maximale geluidbelasting als gevolg van het industrieterrein voorschrijft voor geluidgevoelige functies als wonen. De omvang van een geluidzone wordt bepaald door de geluidverkaveling (de hoeveelheid geluid die op een bedrijfskavel geproduceerd mag worden) en grootte van het gezoneerde industrieterrein waar de geluidzone bij hoort.

Er mogen alleen geluidgevoelige functies binnen deze zone gerealiseerd worden als de geluidbelasting ter plaatse niet hoger is dan 50 dB(A) (of 55 dB(A) wanneer hogere waarden verleend worden). De huidige geluidzone van M4H ligt over delen van Bospolder, Oud-Mathenesse, Spangen, Schiemond en Heijplaat. Doordat ca. de helft van het M4H gebied met dit bestemmingsplan onttrokken wordt aan het gezoneerde industrieterrein (en het Schiedamse deel van HNOF volledig onttrokken wordt) verkleint de geluidzone. De nieuwe, kleinere geluidzone ligt voor een groot deel buiten het plangebied van M4H. Op die gronden wordt de nieuwe geluidzone met de Parapluherziening geregeld, die over de onderliggende bestemmingsplannen heen valt. In onderstaande figuur is de plangrens van de parapluherziening te zien (de zwarte buitenste lijn). Deze eindigt in het westen bij de gemeentegrens van Schiedam. Deze is gelijk aan de buitengrens van de huidige geluidzone. De oranje arcering duidt de nieuwe geluidzone aan, zoals die van kracht is na vaststelling van de Parapluherziening. Op de gronden tussen de oranje arcering en de zwarte begrenzing is de geluidzone dus komen te vervallen. De geluidzone is substantieel kleiner geworden.



Plangrens Parapluherziening HNOF

Het paraplubestemmingsplan is een apart bestemmingsplan omdat het buiten de plangrens van het bestemmingsplan Merwe-Vierhavens ligt. Procedureel en inhoudelijk zijn de bestemmingsplannen wel met elkaar verweven. Wij stellen uw raad daarom voor dit bestemmingsplan tegelijk met Merwe-Vierhavens vast te stellen. Het is noodzakelijk dit bestemmingsplan (ook) vast te stellen om de gedeeltelijke dezonering van HNOF te formaliseren.

3. Participatie en advies wijkraad Mathenesse

Algemeen

Bij het vaststellen van de startnotitie van het bestemmingsplan (2019) is een participatieplan naar de gemeenteraad gestuurd. Dit plan is opgesteld naar aanleiding van een toezegging van wethouder BWEG aan de gemeenteraad (19bb16660) bij de vaststelling van het Ruimtelijk Raamwerk (2019). Hieraan is als volgt invulling gegeven. Vanuit de projectorganisatie investeren gemeente en HbR veel in contacten met vertegenwoordigingen in de wijken Oud Mathenesse/Witte Dorp en de bedrijven in M4H. Voor verschillende fasen in de verschillende planvormingsprocessen (naast het bestemmingsplan ook het masterplan Merwehaven) vindt omgevingsparticipatie plaats via informatiesessies, marktconsultaties of één-op-één gesprekken, passend bij de situatie. Voorbeelden van al gepasseerde participatiemomenten zijn:

- Informatiebijeenkomst Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD), najaar 2019
- Tussenbericht zomer 2020 via email en website
- Zomer 2021 en voorjaar/zomer 2022 per deelgebied sessies met belanghebbenden in groep of één op één
- Rondetafelgesprek toekomst bedrijvigheid M4H mei 2022
- Inloopbijeenkomsten voor ondernemers en bewoners juni 2022
- Stand op wijkmarkt Oud Mathenesse zomer 2022
- Presentatie wijkraad Mathenesse, januari 2023
- Inloopbijeenkomsten Masterplan voor ondernemers en bewoners maart 2023;
- Inloopbijeenkomst ontwerpbestemmingsplan voor ondernemers en bewoners 5 juni 2023.

Wettelijk vooroverleg

De ontvangen reacties van het wettelijke vooroverleg zijn samengevat en beantwoord in hoofdstuk 9 van de toelichting. Er zijn relevante reacties ontvangen van de Gasunie, Stedin, Koninklijke BLN, Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, Hoogheemraadschap Delfland en de Veiligheidsregio Rijnmond. Aan de meeste reacties kan tegemoetgekomen worden.

Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan

De ontwerpbestemmingsplannen 'Merwe-Vierhavens' (M4H) en 'Parapluherziening Geluidzone Havens Noordwest oost-Frankenland' met bijbehorend MER hebben vanaf 26 mei 2023 gedurende een periode van 6 weken (dus tot en met 6 juli 2023) ter inzage gelegen. Tijdens deze periode was het voor eenieder mogelijk om een zienswijze op deze ontwerpbestemmingsplannen in te dienen. Tijdens deze periode zijn 38 zienswijzen ontvangen op het bestemmingsplan M4H die in de *Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen* (bijlage 7 van dit raadsvoorstel) beantwoord worden. In onderdeel 4 van dit raadsvoorstel zijn de zienswijzen kort samengevat. Er zijn geen zienswijzen ingediend op de parapluherziening. Wel hebben sommige zienswijzen op M4H een raakvlak met de parapluherziening.

Informatieavond tijdens de terinzagelegging

Tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is een informatie middag/avond gehouden. Op 5 juni 2023 heeft er een inloopbijeenkomst plaatsgevonden

waar zowel omwonenden (van o.a. Oud Mathenesse, Witte Dorp, Bospolder Tussendijken en Schiedam), bewoners (Lee Towers) als ondernemers en vastgoedeigenaren uit M4H voor waren uitgenodigd. De middag en avond is door beide doelgroepen goed bezocht. Aanvullend is er op 27 juni 2023 in samenspraak met de Wijkraad Mathenesse een 'vragenuurtje' georganiseerd waarbij door de gemeente een korte toelichting is gegeven op het bestemmingsplan en waarbij bewoners in de gelegenheid werden gesteld om laagdrempelig vragen te stellen. Mede naar aanleiding van deze vragen heeft de Wijkraad Mathenesse haar advies/reactie gegeven. In de procedure van het bestemmingsplan krijgen bewoners en geïnteresseerden informatie via een huis-aan-huisblad, via www.overheid.nl, via de wijkraden en via een mailing vanuit het adressenbestand van het Programmabureau M4H Rotterdam en het adressenbestand van geïnteresseerden die zich op hebben gegeven bij eerdere informatiesessies (bijvoorbeeld over de gebiedsontwikkeling Merwehaven). Ook is er informatie geplaatst op de website van het Programmabureau over de terinzagelegging.

Werkproces Wijkraad
Conform de afspraken in het Werkproces Wijkraden wordt de wijkraad bij het concept-ontwerpbestemmingsplan om advies gevraagd. Deze afspraak was nog niet van kracht ten tijde van het concept-ontwerpbestemmingsplan (toen waren er nog gebiedscommissies). Daarom zijn de wijkraden Mathenesse, Bospolder – Spangen - Tussendijken en Delfshaven – Schiemond gevraagd om advies te geven op dit ontwerpbestemmingsplan. Alleen de wijkraad Mathenesse heeft een reactie gegeven (zie bijlage 5). In deze bijlage is ook onze reactie op het advies opgenomen.

4. Zienswijzen

De ontwerpbestemmingsplannen 'Merwe-Vierhavens' (M4H) en 'Parapluherziening Geluidzone Havens Noordwest oost-Frankenland' met bijbehorend MER hebben vanaf 26 mei 2023 gedurende een periode van 6 weken (dus tot en met 6 juli 2023) ter inzage gelegen. Tijdens deze periode was het voor eenieder mogelijk om een zienswijze op deze ontwerpbestemmingsplannen in te dienen. Tijdens deze periode zijn 38 zienswijzen ontvangen op het bestemmingsplan M4H (zie bijlage 6). Er zijn geen zienswijzen ingediend op de parapluherziening. De zienswijzen kunnen over het algemeen onderverdeeld worden in een aantal thema's: bezwaar tegen nieuwbouw kop Marconistrip, bezwaar tegen het ontbreken van een evenementenregeling, bedrijven met ontwikkelwensen, partijen met ontwikkelwensen en bedrijven die zich beperkt zien in hun rechten. De overige zienswijzen gaan over het vertalen van tenders of vergunningen in het bestemmingsplan of over het toekomstperspectief van zittende partijen in het gebied.

Hier onder wordt een kort overzicht van de belangrijkste zienswijzen en inhoud gegeven. Voor een uitputtend overzicht van de zienswijzen en het voorstel van beantwoording wordt verwezen naar de Nota zienswijzen in bijlage 7.

A. Bezwaar tegen nieuwbouw Marconistrip

Diverse reclamanten (reclamanten 1, 2, 4, 5, 13, 17, 20, 24, 25 en 38) hebben een gelijkluidende zienswijze ingediend over de toegestane bouwhoogte in de bestemming 'Woongebied – 1' nabij de Van Deventerstraat. De reclamanten wonen in de Schiedamse 'Grensflat' aan de andere zijde van deze weg. Ze ageren tegen de bouwhoogte van 40 meter die op basis van het ontwerpbestemmingsplan mogelijk is. In onze beantwoording

en het voorstel aan uw raad wordt tegemoetgekomen aan de zorgen van de reclamanten. Voorgesteld wordt de bouwhoogte in de Marconistrip af te stemmen op het Masterplan dat is vastgesteld voor Merwehaven. Concreet betekent dit dat de generieke bouwhoogte van 40 meter bij het nieuwbouwblok tegenover de Grensflat gedifferentieerd wordt in 20/27/40 meter. Ook de maximale bouwhoogte in de rest van de Marconistrip wordt verder gedifferentieerd.

B. Bezwaar tegen het ontbreken van een evenementenregeling

Verschillende evenementenorganisaties (reclamanten 7, 12, 14, 15, 22, 33 en 37) benoemen het ontbreken van een algemene evenementenregeling in het bestemmingsplan en ageren hiertegen. Hierdoor zijn evenementen in beginsel niet toegestaan. In onze beantwoording en het voorstel aan uw raad wordt tegemoetgekomen aan de zorgen van de reclamanten. Voorgesteld wordt de eerdergenoemde evenementenregeling op te nemen voor evenementen in de openbare ruimte. De evenementenregeling is uitgewerkt en afgestemd met het Havenbedrijf en de clusters Maatschappelijke Ontwikkeling (MO) en Directie Veilig (DV) binnen de gemeente.

C. Bedrijven met ontwikkelwensen

- Uniper (reclamant 6) heeft een stadsverwarmingsinstallatie aan de Benjamin Franklinstraat 21 en verzoekt uitbreidingsmogelijkheden voor toekomstige activiteiten op deze locatie. Het gaat o.a. om het realiseren van een nieuwe hydraulische scheidingsinstallatie, een stikstofgenerator en elektrische boiler. Hierover lopen al langere tijd gesprekken tussen gemeente, Havenbedrijf en Uniper. Wij stellen uw raad voor mee te werken aan een groot deel van de toekomstige activiteiten, en de bouw- en gebruiksmogelijkheden op het perceel te verruimen. De voorgestelde mogelijkheden zijn afgestemd met Uniper. Het andere deel van de gewenste activiteiten is nu nog niet concreet genoeg. Deze activiteiten kunnen in de toekomst mogelijk gemaakt worden met een eigen ruimtelijke procedure inclusief bijbehorend milieuonderzoek;
- Stedin (reclamant 16) heeft twee locaties in M4H: een schakelstation aan de Benjamin Franklinstraat 11 en een perceel met onder andere een bedrijfsschool aan de Keileweg 63. Voor de eerste locatie verzoekt Stedin dezelfde bestemming als het naastgelegen Tennet 150 kV-schakelstation en toevoeging aan het gezoneerde industrieterrein. Wij stellen uw raad voor deels tegemoet te komen aan het verzoek, en Stedin toe te voegen aan het gezoneerde industrieterrein. Zo is hun bedrijfsvoering beter beschermd. Wij zien geen noodzaak om Stedin dezelfde bouw- en gebruiksmogelijkheden te geven aan Tennet. Dit omdat Stedin een ander type schakelstation heeft (23 kV) en het ook niet noodzakelijk is om ruimere bouwmogelijkheden te bieden. Voor de locatie Keileweg 63 verzoekt Stedin ruimere bouwmogelijkheden omdat zij de locatie wil herontwikkelen, onder andere met een nieuwe bedrijfsschool met bijbehorend oefenterrein. Wij stellen uw raad voor deels mee te werken aan het verzoek. Het oostelijk deel van dit perceel krijgt daardoor meer bouwmogelijkheden. Voor dit deel van het perceel zijn afspreken gemaakt over herontwikkeling. Voor het westelijk deel is dit niet het geval, hier kan een toekomstige herontwikkeling later met een eigen ruimtelijke procedure mogelijk gemaakt worden. Met Stedin is afgesproken dat de nieuwe bedrijfsschool via een eigen ruimtelijke procedure gaat omdat dit sneller is. Hiervoor is eind 2023 een Wabo-vergunning

aangevraagd. De vergunning wordt naar verwachting op korte termijn verleend. Bij de toekomstige omzetting van dit bestemmingsplan naar het gemeentelijke omgevingsplan zal de vergunning verwerkt worden.

D. Partijen met ontwikkelwensen

- SCP RE 1 BV (reclamant 19) wil op de FTR-locatie een grootschalig circulair handelsgebied voor stadslogistiek realiseren, met onder andere een warenhuis, kantoren en horeca. Uw raad wordt voorgesteld geen medewerking te verlenen aan dit initiatief. Het initiatief past niet in het Ruimtelijk Raamwerk (de visie op het gebied). Het Ruimtelijk Raamwerk bevat voor de periode na 2035 namelijk nog geen concreet programma voor deze locaties. Alleen de hoofdstructuur is vastgelegd. Het initiatief past niet in die structuur. Omdat er nog geen visie op de FTR-locatie is, is het niet opportuun om nu mee te werken aan dit initiatief. Vanwege de ligging heeft de locatie veel potentie en zijn ook andere stedelijke functies mogelijk. Hoewel er nog geen concreet beleid is voor de FTR-locatie past het initiatief niet goed in de algemene ambitie om M4H te ontwikkelen tot gemengd gebied met wonen en een innovatiemilieu voor de maakindustrie. Het aandeel maakindustrie in het initiatief is erg laag (4.7% van het totale bvo) en draagt daarom niet bij aan de ambitie. Ook de ontwikkeling van logistiek vastgoed en grote aantallen kantoormeters sluit niet aan bij de ambitie voor deze locatie. Daarnaast is de verkeersaantrekkende werking dermate groot dat kruispunten in het omliggende wegennetwerk overbelast raken. Ook is het initiatief in strijd met een aantal gemeentelijke en provinciale beleidskaders;
- De ontwikkelaars Vervat (reclamant 30) en Pinnacle 5 (reclamant 31) hebben ontwikkelwensen op hun gronden in het Marconikwartier. Vervat heeft een plan voor ca. 300 woningen op haar perceel aan de Van Helmontstraat 17-23. Pinnacle, eigenaar van de Praxis-locatie, heeft nog geen concreet plan. Uw raad wordt voorgesteld om nu nog geen medewerking te verlenen aan deze initiatieven. Er moet eerst een gebiedsvisie opgesteld worden voor het Marconikwartier. Dit is bekend bij de ontwikkelaars en inmiddels wordt er samen met hen gewerkt aan deze visie.
- Bakkers Hommen (reclamant 35) verzoekt in hun zienswijze betrokken te worden bij deze visie. Deze partij is eveneens aangesloten bij het gezamenlijke traject wat al in gang is gezet door de gemeente.

E. Bedrijven die zich beperkt voelen in hun rechten

- BSR Van Uden (reclamant 32), het stuwadoorsbedrijf aan de Gustoweg, voelt zich beperkt in de bedrijfsvoering door de woningbouw in Merwehaven. Zij vrezen onder andere klachten over stof-, geluid- en lichtoverlast. In de huidige situatie zijn er ook al klachten over stofoverlast. De zorgen over geluid- en lichtoverlast kunnen weggenomen worden. De zorgen over stofoverlast zijn terecht. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze hebben wij nader onderzoek uitgevoerd naar de bedrijfsvoering en vergunningvoorschriften van BSR Van Uden. Hieruit blijkt dat BSR Van Uden zich niet lijkt te houden aan de voorschriften/maatregelen in de vergunning en de wet- en regelgeving die stofhinder moeten voorkomen. Dit blijkt ook uit een recentelijke handhavingszaak, waarin de DCMR BSR Van Uden een last onder dwangsom heeft opgelegd. Er is een onderzoek in uitvoering dat aantoont dat indien BSR Van Uden de maatregelen wél zou treffen, er geen onaanvaardbare stofhinder bij de toekomstige woningen zal optreden. Hoewel deze uitkomst al vaststaat heeft het

onderzoek op het moment van collegebehandeling nog een conceptstatus. Het moet nog afgestemd worden met DCMR en de gemeente Schiedam. Wanneer het onderzoek definitief is zal het aan uw raad worden nagezonden, uiterlijk voor de hoorzitting. Hoewel wij primair het standpunt innemen dat BSR Van Uden zich aan de wet- en regelgeving en de maatregelen in de vergunning moet houden, zijn wij ook in gesprek met hen over andere oplossingsrichtingen. In de zienswijze geeft BSR Van Uden aan dat zij open staan voor een gesprek over verplaatsing of beëindiging. Om die reden zijn er gesprekken gestart tussen gemeente en BSR Van Uden over het voortijdig beëindigen van hun activiteiten op deze locatie, of over het veranderen van de op- en overslag in goederen die geen stofhinder veroorzaken. Er worden verschillende scenario's besproken. Het uitgangspunt is ook dat er in de periode tot aan de vaststelling duidelijkheid komt of één van bovengenoemde varianten aan de orde is, maar het is niet uitgesloten dat er pas in de beroepsfase consensus is. Met een herzien raadsvoorstel kan het bestemmingsplan of de beantwoording aangepast worden op de oplossingsrichting indien nodig;
- Acces World Rotterdam BV en FTR ontwikkeling BV (reclamanten 21 en 27) ageren tegen de ingeperkte bestemming op de FTR-locatie. In het ontwerpbestemmingsplan is op deze locatie alleen de op- en overslag van fruit bestemd. Dit omdat het huidige gebruik, de op- en overslag van non-ferrometalen, op basis van het erfpachtcontract na 2025 niet meer toegestaan is. Daarna is op grond van het erfpachtcontract alleen de op- en overslag van fruit toegestaan. De reclamanten verzoeken het huidige gebruik ook positief te bestemmen, omdat dit legaal aanwezig is, onder andere vanwege een milieuvergunning. Wij geven hen daarin gelijk en stellen uw raad voor ook de op- en overslag van non-ferro ook te bestemmen op deze locatie.

F. Overig

- Tennet (reclamant 3) heeft een 150 kV-schakelstation en verzoekt een aantal ondergeschikte zaken aan te passen in de bestemming van haar perceel. Wij stellen uw raad voor om medewerking te verlenen aan een deel van het verzoek;
- Werkgroep 'Op de Schop' (reclamant 8) vraagt aandacht voor de problematiek aan de Schiedamseweg Beneden (Oud-Mathenesse, buiten het plangebied). Het gaat om kwelwater, snel rijdend verkeer en een looproute die via het fietspad gaat. Wij stellen uw raad voor deze zienswijze ter kennisgeving aan te nemen, omdat er via het bestemmingsplan niet gestuurd kan worden op deze problematiek. Bovendien ligt de locatie buiten het plangebied van dit bestemmingsplan;
- Eneco (reclamant 9) verzoekt hun warmteleiding een beschermende bestemming te geven. Uw raad wordt voorgesteld hier medewerking aan te verlenen;
- Het Hoogheemraadschap van Delfland (reclamant 10) geeft aan tevreden te zijn over de samenwerking met de gemeente, en heeft een aantal redactionele verzoeken voor de waterparagraaf. Uw raad wordt voorgesteld hier grotendeels medewerking aan te verlenen. Over de beantwoording is afgestemd met het HHD;
- Beagle Marconi BV (reclamant 11) ontwikkelt aan de Marconistraat 36 (Galileipark) een laboratorium- en kantoorgebouw. In de zienswijze stellen zij vragen over de wijze van parkeren. Zij willen weten waar de toekomstige mobiliteitshubs komen in het Galileipark, wanneer deze gereed zijn en op welke wijze geparkeerd kan worden in de periode dat de hubs nog niet gerealiseerd zijn. Ook wordt verzocht de geluidzone te verwijderen ter plaatse van Beagle. In ons voorstel voor de beantwoording geven wij

antwoord op de vragen: het is nu nog niet duidelijk waar de hubs in het Galileipark exact komen en wanneer deze gereed zijn. Over de geluidzone is aangegeven dat deze niet zomaar verwijderd kan worden, en dat deze geen gevolgen heeft voor Beagle.

- Vereniging de Alternatieve Garage 't Eendeëi (reclamant 18) verzoekt de gemeente hun locatie niet te herontwikkelen voordat er een alternatieve locatie voor de vereniging gevonden is. In ons voorstel voor de beantwoording leggen wij uit dat de vereniging zelf verantwoordelijk is voor het vinden van een nieuwe locatie. Wel zullen wij ons blijven inspannen om mee te denken over een geschikte locatie;
- Royal Roos (reclamant 23) geeft aan dat er zorgen zijn over de toekomstige fiets- en voetgangsbrug over het 1e vaargat van de Merwehaven. In ons voorstel voor de beantwoording leggen wij uit dat er nog geen concrete plannen zijn voor de brug, maar dat scheepvaart altijd mogelijk moet blijven. Wanneer de plannen concreet worden zal samen met Royal Roos gekeken worden aan welke eisen de brug moet voldoen;
- Stichting Rotterdam Natuurlijk (reclamant 26) is van mening dat verschillende (milieu)onderdelen van het bestemmingsplan onzorgvuldig zijn opgesteld en dat het bestemmingsplan niet voldoet aan de wet- en regelgeving. In ons voorstel voor de beantwoording weerleggen wij de inhoud van de zienswijze;
- Miss Clark BV (reclamant 28) is de ontwikkelaar van Kunst & Complex en heeft enkele redactionele opmerkingen op en vragen over het bestemmingsplan. In ons voorstel voor de beantwoording geven wij antwoord op de vragen en stellen wij voor medewerking te verlenen aan één van de redactionele opmerkingen;
- Reverted Evenementen BV (reclamant 29) verzoekt de Ferro-locatie te bestemmen als permanente locatie voor grootschalige dance-evenementen. In ons voorstel voor de beantwoording geven wij aan dat het initiatief niet in het profiel van het Galileipark en deze locatie past. De Ferro-locatie is een belangrijk 'brandpunt' voor de ontwikkeling van M4H en moet het visitekaartje worden voor M4H, waar innovatieve maakindustrie, instellingen en publiek elkaar ontmoeten. Het plein en de gashouder biedt ook ruimte voor (publieksgerichte) innovatie, experimenteren, testen, maken en leren. Hieraan gerelateerde evenementen zijn ook mogelijk. Zware nachthoreca past niet bij het beoogde programma voor (maak)bedrijven en is ook niet wenselijk vanwege de impact op de toekomstige woningbouw. Verder wil het Havenbedrijf, de eigenaar van de Dome en het terrein, niet meewerken aan permante zware nachthoreca;
- Weelde (reclamant 33) geeft aan dat zij het jammer vinden dat er onduidelijkheid is over hun toekomstperspectief en dat ze hun huidige locatie aan de Marconistraat op termijn moeten verlaten. Verder geven zij aan dat het bestemmingsplan nu geen ruimte biedt voor creatieve plekken, experimenten en evenementen in algemene zin. In ons voorstel voor de beantwoording onderschrijven wij het belang van creatieve plekken en leggen wij uit binnen welke bestemmingen hier ruimte voor is;
- Stichting AVL Mundo (reclamant 34) stelt een vraag over de mogelijkheden om evenementen te organiseren op hun terrein. In ons voorstel voor de beantwoording geven wij uitleg over de systematiek van de evenementenvergunning;
- Miss Clark BV (reclamant 36) is de aanstaande eigenaar van de Citrusveiling aan de Marconistraat 19-27. Zij hebben een tender gewonnen voor de herontwikkeling naar o.a. maak- en kantoorruimte, events, leisure en verzoeken de bestemming van de Citrusveiling aan te passen op de gewonnen tender. Daarnaast hebben zij nog een aantal redactionele verzoeken en vragen. In ons voorstel voor de beantwoording geven wij aan dat duidelijk afgesproken is met Miss Clark dat er een aparte ruimtelijke

procedure gevolgd moet worden voor een deel van de functies die zij willen realiseren. Verder geven wij antwoord op de vragen die gesteld worden;
- Keilecafé (reclamant 37) verzoekt om een bestemming voor hun locatie die ook permanente horeca toestaat (naast woningen) omdat zij graag op de locatie aanwezig willen blijven. In ons voorstel voor de beantwoording leggen wij uit dat het Keilecafé de komende tijd nog aanwezig kan blijven. Dat is telkens toegestaan op basis van een tijdelijke vergunning. Deze situatie kan de komende tijd voortgezet worden. Verder is uitgelegd dat er nu nog geen visie is op het Keilekwartier en dat er daarom nog niet ontwikkelgericht bestemd wordt.

De voorgestelde beantwoording van de zienswijzen leidt tot de volgende aanpassingen van de regels en/of verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan:
- De bouwmogelijkheden op de Marconistrip worden beter afgestemd op het Masterplan Merwehaven;
- Er wordt een evenementenregeling toegevoegd;
- De regels voor het Tennet-transformatorstation worden aangepast en niet meer in gebruik zijnde hoogspanningsleidingen worden uit het bestemmingsplan gehaald;
- De uitbreiding van de stadsverwarmingsinstallatie van Uniper wordt bestemd;
- De bestaande warmteleiding van Eneco wordt bestemd;
- Het schakelstation van Stedin wordt aan het gezoneerde industrieterrein toegevoegd en de bouwmogelijkheden op het perceel van de bedrijfsschool worden uitgebreid;
- De op- en overslag van non-ferro metalen op de FTR-locatie wordt positief bestemd;
- Ter plaatse van de Praxis-locatie wordt ook kleinschalige bedrijvigheid toegestaan;
- Er wordt een voorwaardelijke verplichting ten aanzien van lichthinder bij de woningbouw opgenomen (woningen mogen pas bewoond worden op het moment maatregelen zijn getroffen om lichthinder te voorkomen);
- De mogelijkheid voor een gemeentewerf ter plaatse van Europoint 5 wordt uit het bestemmingsplan gehaald.

De wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn inzichtelijk gemaakt in het 'wijzigingendocument ontwerpbestemmingsplan' dat is opgenomen in bijlage 8.

5. Ambtshalve wijzigingen

Naast de wijzigingen als gevolg van de zienswijzen worden er 23 ambtshalve wijzigingen aan uw raad voorgesteld. Deze zijn het gevolg van nieuwe inzichten, geconstateerde omissies of toegevoegde onderdelen aan het bestemmingsplan. Een aantal van deze wijzigingen gaan over zaken die tussen ontwerp en vaststelling nader zijn uitgewerkt. De belangrijkste wijzigingen zijn als volgt:
- Er wordt een parkeerregeling opgenomen (zie de eerdere uitleg);
- De geurcontour van de Stadshavenbrouwerij wordt uit het bestemmingsplan gehaald;
- Er wordt een regeling opgenomen om woningen te isoleren op laagfrequent geluid;

- Er wordt een regeling opgenomen die de geluidruimte van bedrijven buiten het gezoneerde industrieterrein regelt;
- Het ontwikkelprogramma voor maakindustrie en voorzieningen in het Galileipark is beter afgestemd op het in het MER onderzochte programma.

De overige wijzigingen zijn vooral redactioneel of technisch van aard. De wijzigingen hebben geen gevolgen voor het te ontwikkelen nieuwbouwprogramma bijvoorbeeld. De wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn inzichtelijk gemaakt in het 'wijzigingendocument ontwerpbestemmingsplan' dat is opgenomen in bijlage 8.

6. Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets Merwe-Vierhavens

Een deel van de Mobiliteitsstrategie M4H is vertaald in een parkeerregeling specifiek voor dit bestemmingsplan. De regeling is een afgeleide van de gemeentelijke 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022' (hierna: 'Beleidsregeling parkeernormen 2022'). Hoewel de Mobiliteitsstrategie gebaseerd is op de gemeentelijke Beleidsregeling parkeernormen 2018, zijn er geen verschillen ten aanzien van autoparkeernormen, kortingsmogelijkheden en zaken als dubbelgebruik ten opzichte van de Beleidsregeling uit 2022. Met andere woorden: ten aanzien van autoparkeren zijn beide Beleidsregelingen inhoudelijk gelijk. Wel bevat de Beleidsregeling uit 2022 meer actuele regels en normen voor fietsparkeren. Om die reden is ervoor gekozen aan te sluiten bij de Beleidsregeling uit 2022.

Door een statische, gebiedspecifieke parkeerregeling in het bestemmingsplan op te nemen wordt afgeweken van de algemeen toegepaste systematiek van de dynamische verwijzing. Het is om twee redenen noodzakelijk een statische regeling op te nemen:

- In het MER wordt de verkeersgeneratie van de gebiedsontwikkeling onderzocht op basis van de uitgangspunten van de Mobiliteitsstrategie. De verkeersgeneratie is onderzocht om te kijken of er geen negatieve effecten op het omliggende wegennetwerk ontstaan. Om de verkeersgeneratie in beeld te brengen is vooral het aantal toekomstige parkeerplaatsen in M4H relevant, in combinatie met de zogenaamde 'turnover': het aantal keer dat een parkeerplaats per etmaal een autorit genereerd. In de Mobiliteitsstrategie (en het MER) zijn een aantal uitgangspunten vastgelegd over het toekomstige parkeren in M4H. Er wordt onder andere geparkeerd in hubs, er wordt gebruik gemaakt van dubbelgebruik van parkeerplaatsen en er wordt korting toegepast vanwege de nabijheid van OV-haltes, deelauto's en extra fietsparkeren. Wanneer deze uitgangspunten bij de gebiedsontwikkeling gehanteerd worden, ontstaan er geen knelpunten op het omliggende wegennet. Een groot deel van deze uitgangspunten zijn overigens ook als optie/mogelijkheid opgenomen in de Beleidsregeling parkeernormen 2022. Een dynamische verwijzing naar dit beleid biedt echter niet voldoende rechtszekerheid om de uitgangspunten die gehanteerd zijn in het MER te borgen. Het beleid kan immers wijzigen, bepaalde kortingsmogelijkheden kunnen bijvoorbeeld vervallen. Het is daarom noodzakelijk alle regels ten aanzien van parkeren te borgen in het bestemmingsplan zelf. Het is niet voldoende rechtzeker om te verwijzen naar extern beleid dat herzien kan worden. In het ontwerpbestemmingsplan werd nog wel gewerkt met een dynamische verwijzing. Hiervan is om bovengenoemde redenen afgestapt;
- Door de regels over parkeren in het bestemmingsplan op te nemen is het duidelijk voor ontwikkelende partijen hoe het parkeren in M4H opgelost wordt. Parkeeroplossingen conform de uitgangspunten van de Mobiliteitsstrategie kunnen zo publiekrechtelijk afgedwongen worden. Dit kan vooral noodzakelijk zijn bij de kavels die niet in gemeentelijk eigendom zijn omdat hier niet gestuurd kan worden met gronduitgifte.

De parkeerregeling heeft als titel 'Beleidsregeling parkeernormen voor auto en fiets Merwe-Vierhavens gemeente Rotterdam' en is van toepassing op Merwehaven, Galileipark, Marconikwartier en Keilekwartier. Daardoor is de regeling ook van toepassing op de toekomstige ruimtelijke procedures in het Marconi- en Keilekwartier. In de overige deelgebieden blijft Beleidsregeling parkeernormen 2022 van toepassing. De belangrijkste uitgangspunten van de parkeerregeling zijn als volgt:

- Parkeren vindt in de deelgebieden Merwehaven, Marconikwartier, Keilekwartier en Galileipark plaats in collectieve, gebouwde mobiliteitshubs, en niet op straat of op eigen terrein (m.u.v. gehandicaptenparkeerplaatsen). Een mobiliteitshub bedient meerdere ontwikkellocaties binnen een straal van 400 meter loopafstand en is openbaar toegankelijk. De regeling voorziet in een tijdelijke afwijkingsmogelijkheid van deze eis. Bijvoorbeeld in de situatie dat er nog geen mobiliteitshub aanwezig is op het moment dat er een omgevingsvergunning voor een ontwikkeling wordt aangevraagd. In die situatie mag er tijdelijk in een collectieve parkeervoorziening op maaiveld geparkeerd worden. Ook in het geval van een tijdelijke omgevingsvergunning kan worden afgezien van de eis om in een hub te parkeren;
- In de parkeerregeling wordt gebruik gemaakt van dubbelgebruik bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen. Parkeerplaatsen bedienen meerdere gebruikers/functies waardoor de totale parkeereis lager wordt dan de parkeereisen per functie afzonderlijk. De regeling voor dubbelgebruik is één op één overgenomen uit de gemeentelijke Beleidsregeling parkeernormen 2022. Nb. het toepassen van dubbelgebruik is in de Beleidsregeling parkeernormen 2022 niet verplicht, maar optioneel;
- In de parkeerregeling wordt gerekend met een korting vanwege de nabijheid van OV-stations en korting vanwege extra fietsparkeerplaatsen (10% korting) bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen. Ook wordt gerekend met een korting vanwege deelmobiliteit (20% korting). De kortingsmogelijkheden zijn één op één overgenomen uit de gemeentelijke Beleidsregeling parkeernormen 2022. Nb. het toepassen van kortingen vanwege OV, extra fietsparkeerplaatsen en deelmobiliteit is in de Beleidsregeling parkeernormen 2022 niet verplicht, maar optioneel;
- Er wordt geanticipeerd op de realisatie van first/last mile vervoer in combinatie met Mobility as a Service (MaaS). First/last mile vervoer is een vorm van collectief vervoer, bijvoorbeeld in de vorm van een busje, waarbij reizigers van Marconiplein of station Schiedam naar locaties is M4H kunnen reizen. MaaS is een dienst waarmee reizigers via één app meerdere vervoersmiddelen, eventueel van verschillende aanbieders, kunnen plannen, boeken en betalen. Indien deze voorzieningen gerealiseerd zijn wordt er gerekend met extra korting van 20% bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen. De kortingsmogelijkheid van 20% voor MaaS is ook opgenomen in de gemeentelijke Beleidsregeling parkeernormen 2022 (maar niet in combinatie met first/last mile vervoer);
- Het aantal parkeerplaatsen dat volgt uit de reductie door dubbelgebruik plus de opgetelde kortingen is de absolute parkeerbehoefte. Er mogen niet minder, en ook niet meer parkeerplaatsen gerealiseerd worden;
- De regeling ziet ook op normen voor fietsparkeren en de vormgeving daarvan;
- In de gebieden Galileipark (conserverend bestemde kavels), Marconi- en Keilekwartier kan in bepaalde gevallen afgeweken worden van de parkeerregeling. In die situaties geldt de Beleidsregeling parkeernormen 2022 of diens opvolger. De afwijkingsmogelijkheid is opgenomen voor de zittende bedrijven. Bij gedeeltelijke vernieuwing of beperkte uitbreiding van bestaande bebouwing passend binnen de

bouwregels van het bestemmingsplan kan teruggevallen worden op het bestaande beleid en hoeft niet in een hub geparkeerd te worden.

Met toepassing van de hierboven genoemde verplichte kortingen vanwege nabijheid OV, fietsparkeren en deelmobiliteit (ambitie M op grond van de vastgestelde Mobiliteitsstrategie M4H) bedraagt de totale korting per deelgebied 30% (Galileipark), 50% (Merwehaven en Keilekwartier) of 60% (Marconikwartier). Voor de gehele gebiedsontwikkeling M4H zullen met toepassing van deze kortingen naar verwachting circa 6.700 parkeerplekken in circa 10-15 bovengrondse mobiliteitshubs gebouwd moeten worden. Deze aantallen zijn gebaseerd op het programma in het Ruimtelijk Raamwerk Merwe-Vierhavens en de Mobiliteitsstrategie M4H. Voor de ca. 2.800 woningen in Merwehaven die dit bestemmingsplan mogelijk maakt zijn ca. 1.700 parkeerplaatsen voorzien in minimaal drie hubs. Het exacte aantal te realiseren parkeerplaatsen is afhankelijk van het daadwerkelijke programma dat gerealiseerd wordt en wordt berekend wanneer de omgevingsvergunningen worden aangevraagd. In de toekomstige woongebieden Keile- een Marconikwartier zijn nu respectievelijk ca. 1.800 en 1.250 parkeerplaatsen voorzien. Voor de herontwikkeling van deze gebieden worden in de toekomst aparte ruimtelijke procedures doorlopen waarbij ook het exacte aantal parkeerplaatsen uitgewerkt is. Het aantal parkeerplaatsen in het Galileipark, waar geen woningen komen, is voorzien op ca. 1.950.

Wanneer ook de facultatieve first/lastmile voorzieningen in combinatie met MaaS gerealiseerd worden deelmobiliteit (ambitie L op grond van de vastgestelde Mobiliteitsstrategie M4H) zijn de percentages respectievelijk 50% (Galileipark), 70% (Merwehaven en Keilekwartier) en 80% (Marconikwartier). De totale parkeerbehoefte in dit scenario komt op ongeveer 4.400 parkeerplaatsen. Voor het gebeid Merwehaven gaat het dan om ca. 1.050 parkeerplaatsen, en voor Keilekwartier, Marconikwartier en Galileipark respectievelijk om 1.200, 800 en 1.400 parkeerplaatsen.

In tegenstelling tot het geldende algemene Rotterdamse parkeerbeleid bevat de parkeerregeling voor M4H geen afwijkingsmogelijkheden voor een bijzonder gemeentelijk belang. Dit betekent dat er geen mogelijkheden zijn om een ontwikkeling zonder parkeerplaatsen te realiseren, of met minder parkeerplaatsen dan voorgeschreven in het parkeerregeling M4H. Ook de regeling om voor kleine projecten vrijstelling van de parkeereis te krijgen is niet overgenomen uit het algemene gemeentelijke beleid. De parkeernormen (aantal parkeerplaatsen per woning/m² functie) zijn één op één overgenomen uit de 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022'. Er worden dus geen nieuwe parkeernormen geïntroduceerd.

Organisatorische aspecten
De organisatorische aspecten zijn nader uitgewerkt in de 'Uitwerking financieel organisatorisch model Mobiliteitsstrategie M4H'. In de gebieden Merwehaven, Keilekwartier en Marconikwartier realiseert de gemeente de mobiliteitshubs. Die worden gefinancierd vanuit een mobiliteitsfonds. Ontwikkelaars doen een afdracht aan dat fonds voor het aantal parkeerplaatsen dat zij anders zelf hadden moeten realiseren. Een mobiliteitsregisseur van de gemeente bepaalt het aantal benodigde parkeerplaatsen voor een ontwikkeling op basis van de parkeerregeling. De ontwikkelaar krijgt vervolgens de mogelijkheid om dit aantal parkeerabonnementen in de mobiliteitshub af te nemen voor bewoners en ondernemers. In het Galileipark realiseert de gemeente of het Havenbedrijf de mobiliteitshubs. De locatie van de mobiliteitshubs is niet vastgelegd in het bestemmingsplan. De indicatieve locaties voor Merwehaven zijn beschreven in het Masterplan Merwehaven. Het Havenbedrijf werkt de locaties uit in het kader van het

Ontwikkelplan voor het Galileipark. De locaties in het Keile- en Marconikwartier worden uitgewerkt in de gebiedsvisies.

Na vaststelling van de regeling door uw raad gaat de parkeerregeling onderdeel uitmaken van de regels van dit bestemmingsplan.

7. Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Financiële aspecten

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient de gemeente bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan te besluiten over de vaststelling van een exploitatieplan, tenzij het kostenverhaal anderszins is verzekerd. Hiervoor is het aantonen van financiële uitvoerbaarheid noodzakelijk.

De belangrijkste financiële consequenties zijn als onderstaand.

- Voor het gebied Merwehaven is in juni 2023 een grondexploitatie (GREX) vastgesteld en geopend door de gemeenteraad. Deze GREX is voor de eerste fase van de gebiedsontwikkeling, te weten de herontwikkeling van het deelgebied Merwehaven (bestaande uit de Marconistrip en Merwepieren);
- Voor het gebied Galileipark is het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) de gebiedsontwikkelaar. Gemeente en Havenbedrijf hebben op 17 mei 2023 het afsprakendocument ('Afsprakendocument behorend bij SOK Stadshavens d.d. 26 juni 2007 en Addendum #2 en Addendum #3', versie d.d. 08 maart 2023') getekend met anterieure afspraken over onder andere de aanleg van walstroom, de financiering van de hoofdinfrastructuur en de ontwikkeling van percelen in het Galileipark;
- Het Monitorings- en Evaluatieprogramma (MEP) wordt uitgevoerd door DCMR. Een deel van de kosten wordt gedekt uit het werkplan tussen gemeente en DCMR. Voor het resterende deel wordt gezamenlijke dekking gezocht tussen Havenbedrijf en gemeente;
- In 2022 heeft het college de Mobiliteitsstrategie M4H vastgesteld en daarbij akkoord gegeven het uitwerken van een financierings- en organisatiemodel voor mobiliteit in M4H. De financiële consequenties van de uitvoering van de Mobiliteitsstrategie zijn vastgelegd in de 'Uitwerking financieel organisatorisch model Mobiliteitsstrategie M4H'. De Uitwerking wordt vastgesteld door de gemeenteraad op 28 november 2024 (tegelijk met het bestemmingsplan).

Met oog op het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het kostenverhaal anderszins is verzekerd en dat afgezien kan worden van de vaststelling van een exploitatieplan. Het bestemmingsplan is daarmee financieel uitvoerbaar.

Juridische aspecten

Omdat het ontwerp van dit bestemmingsplan ter inzage is gelegd vóór de inwerkingtreding van de Omgevingswet, blijft de Wet ruimtelijke ordening op de procedure van toepassing, totdat het plan onherroepelijk is.

Wij bieden u hierbij drie bijbehorende ontwerpbesluiten ter vaststelling aan:

1. Ontwerpbesluit vaststelling bestemmingsplan 'Merwe-Vierhavens';
2. Ontwerpbesluit vaststelling bestemmingsplan 'Havens Noord Oost-Frankenland';
3. Ontwerpbesluit 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets Merwe-Vierhavens';

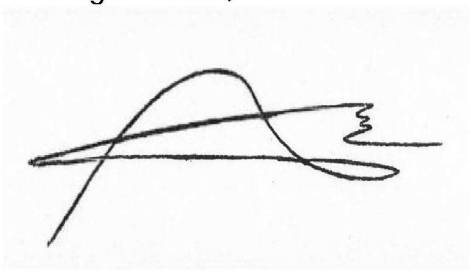
Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,



G.J.D. Wigmans

De burgemeester,



A. Aboutaleb

Bijlage(n):

1 Ontwerpbestemmingsplan 'Merwe-Vierhavens' *(omwille van de bestandsgrootte en overzichtelijkheid worden het MER en de bijlagenbundel die bij het ontwerpbestemmingsplan horen niet meegezonden. Deze zijn te vinden om www.ruimtelijkeplannen.nl als bijlagen van het ontwerpbestemmingsplan)*
2 Verbeelding ontwerpbestemmingsplan 'Merwe-Vierhavens';
3 Ontwerpbestemmingsplan 'Paraplubestemmingsplan geluidzone Havens Noord Oost-Frankenland';
4 Verbeelding 'Paraplubestemmingsplan geluidzone Havens Noord Oost-Frankenland';
5 Advies wijkraad Oud-Mathenesse
6 Ontvangen zienswijzen geanonimiseerd
7 Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen plus bijlagen
7A Reclamantenlijst - vertrouwelijk
8 Wijzigingendocument ontwerpbestemmingsplan;
9 Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets Merwe-Vierhavens;
10 Monitoring- en evaluatieprogramma (MEP) bestemmingsplan Merwe-Vierhavens.
11 Aanvulling MER (bijlage voor het vastgestelde bestemmingsplan)
12 Oplegnotitie geluid
13 Behoefteonderzoek op- en overslag fruit
14 Onderzoek lichthinder BSR Van Uden
15 Onderzoek stofhinder BSR Van Uden *(wordt uiterlijk voor de hoorzitting toegezonden aan uw raad)*
16 Definitief advies cie. MER

Nb. Bijlagen 10 t/m 15 betreffen (milieu)onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van de zienswijzen of ambtshalve wijzigingen (zie bijlage 7). Deze worden na vaststelling onderdeel van de bijlagen van het bestemmingsplan.

Ontwerpbesluit 1: vaststelling bestemmingsplan 'Merwe-Vierhavens'

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 3 september 2024

gelet op Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening

besluit:

1. de zienswijzen met nummer 1, 3.1, 3.2, 3.3, 4, 5, 6, 7, 9.2, 10.1, 10.3, 12, 13, 14, 15, 16.1.1 (gedeeltelijk), 16.2, 17, 20, 21.1, 22, 24, 25, 27.1, 28.4, 31.1, 32.4, 35.1, 37 en 38.1 gegrond te verklaren;
2. de zienswijzen met nummer 8, 11.2, 16.1.1 (gedeeltelijk), 19, 21.2, 21.4, 26.6, 26.8, 27.2, 27.3, 27.4, 28.1, 28.2, 28.3, 29, 30.3 (gedeeltelijk), 30.4, 31.3, 32.2, 32.3, 32.8, 32.9, 32.10, 36.1, 36.2, 36.4, 37 en 38.1 ongegrond te verklaren;
3. de zienswijzen met 3.4, 3.5, 9.1, 10.2, 10.4, 10.5, 11.1, 16.1.2, 16.1.3, 16.3.1, 16.3.2, 18, 21.3, 21.5, 21.6, 23, 26.1, 26.2, 26.3, 26.4, 26.5, 26.7, 27.5, 28.5, 28.6, 28,7, 28.8, 28.9, 30.1, 30.2, 30.3 (gedeeltelijk), 31.2, 32.1, 32.5, 32.6, 32.7, 33, 34, 35.2, 36.3, 36.5, 36.6, ter kennisgeving aan te nemen;
4. het bestemmingsplan plus MER 'Merwe-Vierhavens' (NL.IMRO.0599.BP1122VierhMerwh-on01) met bijbehorende ondergronden in elektronische en papieren vorm vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
5. geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van

De griffier, De voorzitter,

Ontwerpbesluit 2: vaststelling bestemmingsplan 'Parapluherziening geluidzone Havens Noord Oost-Frankenland'

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 3 september 2024

gelet op Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening

besluit:

1. het bestemmingsplan 'Parapluherziening geluidzone Havens Noord Oost-Frankenland' (NL.IMRO.0599.BP1235HavensNOF-on01) met bijbehorende ondergronden in elektronische en papieren vorm vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
2. geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van

De griffier, De voorzitter,

Ontwerpbesluit 3: vaststelling 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets Merwe-Vierhavens'

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 3 september 2024

gelet op het Besluit ruimtelijke ordening en de Algemene wet bestuursrecht

besluit:
de Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets Merwe-Vierhavens vast te stellen, zoals opgenomen in bijlage 9.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van

De griffier, De voorzitter,