Nota Zienswijzen
en ambtshalve wijzigingen

Bestemmingsplan Merwe-Vierhavens

22 augustus 2024

Inhoud

1. Inleiding 5

2. Ontvangen zienswijzen 6

3. Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan 'Merwe-Vierhavens' 7

A. Thema 'bouwhoogte nieuwbouw Marconistrip': reclamanten 1, 4, 5, 13, 17, 20, 24, 25, 38) 7

B. Thema 'evenementen': reclamanten Rotterdam Topsport, Stichting Motel Mozaïque, Object Rotterdam, Rotterdam Festivals, Stichting Roffa Mon Amour, Weelde (deels) en Keilecafé (deels) 9

1. Reclamant 1, ontvangen d.d. 9 juni 2023 en 14 juli 2023 (aanvulling) 11

2. Reclamant 2, ontvangen d.d. 22 juni 2023 11

3. Tennet (ontvangen d.d. 29 juni 2023) 12

4 Reclamant 4, ontvangen d.d. 29 juni 2023 14

5 Reclamant 5, ontvangen d.d. 29 juni 2023 15

6 Uniper, ontvangen d.d. 11 juli 2023 15

7 Rotterdam Topsport, ontvangen d.d. 4 juli 2023 18

8 Werkgroep 'Op de schop', ontvangen d.d. 4 juli 2023 18

9 Eneco, ontvangen d.d. 5 juli 2023 19

10 Hoogheemraadschap van Delfland, ontvangen d.d. 5 juli 2023 21

11 Beagle Marconi B.V., ontvangen d.d. 5 juli 2023 22

12 Stichting Motel Mozaïque, ontvangen d.d. 5 juli 2023 23

13 Reclamant 13, ontvangen d.d. 5 juli 2023 24

14 Object Rotterdam, ontvangen d.d. 5 juli 2023 24

15 Rotterdam Festivals, ontvangen d.d. 5 juli 2023 24

16 Stedin, ontvangen d.d. 5 juli 2023 24

17 Reclamant 17, ontvangen d.d. 4 juli 2023 31

18 Vereniging de Alternatieve Garage 't Eendeëi d.d. 4 juli 2023 31

19 Poelmann van den Broek Advocaten namens SCP RE 1 BV, ontvangen d.d. 4 juli 2023 32

20 Reclamant 20, ontvangen d.d. 6 juli 2023 39

21 AKD namens Acces World Rotterdam BV, ontvangen d.d. 6 juli 2023 en d.d. 7 augustus 2023 (aanvulling afgestemd met gemeente) 39

22 Stichting Roffa Mon Amour, ontvangen d.d. 6 juli 2023 42

23 Royal Roos, ontvangen d.d. 6 juli 2023 42

24 Kortland Beheer BV, ontvangen d.d. 6 juli 2023 43

25 Reclamant 25, ontvangen d.d. 6 juli 2023 43

26 Stichting Rotterdam Natuurlijk!, ontvangen d.d. 6 juli 2023 43

27 Ten Holter Noordam Advocaten namens FTR Ontwikkeling B.V. ontvangen d.d. 6 juli 2023 46

28 Miss Clark B.V. Keileweg, ontvangen d.d. 7 juli 2023 50

29 Reverted Evenementen B.V., ontvangen d.d. 7 juli 2023 ... 53
30 Straatman Koster advocaten namens Vervat, ontvangen d.d. 7 juli 2023 ... 53
31 Dentons Europe BV namens Pinnacle 5 B.V. ontvangen d.d. 7 juli 2023 ... 56
32 LBP Sight namens Van Uden B.V., ontvangen d.d. 10 juli 2023 ... 58
33 Weelde, ontvangen d.d. 10 juli 2023 ... 66
34 Stichting AVL Mundo, ontvangen d.d. 10 juli 2023 ... 67
35 Bakkers Hommen, ontvangen d.d. 10 juli 2023 ... 68
36 Miss Clark B.V. Marconistraat, ontvangen d.d. 7 juli 2023 ... 69
37 Keilecafe, ontvangen d.d. 7 juli 2023 ... 71
38 Reclamant 38, ontvangen d.d. 6 juli 2023 ... 72
4. Nota ambtshalve wijzigingen ontwerpbestemmingsplan 'Merwe-Vierhavens' ... 73
1. Ondergeschikte redactionele wijzigingen ... 73
2. Evenementenregeling ... 73
3. Risicocontouren LPG-tankstation Gustoweg en verantwoording groepsrisico 74
4. Geurcontour Stadshaven Brouwerij ... 75
5. Koffiebranderij Keilepand ... 76
6. Milieuzonering nieuwe stijl ... 76
7. Geluidmaatregelen Europoint-torens II en III (Lee Towers) ... 77
8. Parkeerregeling ... 77
9. Regeling laagfrequent geluid ... 79
10. Piekgeluiden ... 81
11. Aanscherping diverse bouwregels ... 81
12. Uitkragingen en dakterrassen Galileipark, zonnepanelen ... 81
13. Feestzalen en Baronie – De Heer ... 82
14. Aanpassingen bedrijfsbestemming Gustoweg ... 83
15. Vergunning Kunst en Complex ... 83
16. Aanduiding gezoneerd industrieterrein ... 84
17. Geactualiseerde woonvisie ... 85
18. Geluidruimte bedrijfskavels buiten het gezoneerde industrieterrein ... 85
19. Behoefteonderzoek fruit FTR ... 86
20. Geluidzone resterend industrieterrein ... 87
21. Invalidenparkeerplaatsen ... 88
22. Ontwikkelprogramma maakindustrie Galileipark ... 89
23. Duurzame energieproductie ... 89
24. Monitoring- en Evaluatieprogramma (MEP) ... 90
5. Nota ambtshalve wijzigingen ontwerpbestemmingsplan 'Parapluherziening Havens Oost Noord-Frankenland' ... 91
1. Ondergeschikte redactionele wijzigingen ... 91
2. Aanpassing geluidzone ... 91

6. Aanvulling MER en Advies commissie voor de Milieueffectrapportage 93
7. Bijlagen ambtshalve wijzigingen 95
1. Bijlage 1: Voorstel regels en verbeelding evenementenregeling 95
2. Bijlage 2: Voorstel bijlage 6 bij de regels 'Locatie dubbele gevels en dove gevels' 99
3. Bijlage 3: voorstel regels artikel 28 'Leiding – Warmte' 100
4. Bijlage 4: tekstvoorstel paragraaf 2.3.2 over de nieuwe Woonvisie 102
5. Bijlage 5: tekstvoorstel artikel 35 (parkeerregeling) 103
6. Bijlage 6: tekstvoorstel bijlage 6 van de regels (parkeerregeling plus toelichting) 105

1. Inleiding

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 36 zienswijzen ontvangen op het bestemmingsplan M4H die in deze *Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen* (hierna: zienswijzennota) beantwoord worden. Er zijn geen zienswijzen ingediend op de parapluherziening. Wel hebben sommige zienswijzen op M4H een raakvlak met de parapluherziening.

De opbouw van deze zienswijzennota is als volgt. In hoofdstuk 2 is een overzicht opgenomen van de ontvangen zienswijzen. In hoofdstuk 3 'thematische beantwoording' als eerste twee thema's aan bod die vaker in de zienswijzen aan de orde worden gesteld. Daarna komen alle ingediende zienswijzen één voor één aan bod. De zienswijzen zijn voorzien van een voorstel voor beantwoording en van een conclusie of de zienswijze tot een voorstel tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan leidt. Daar waar de zienswijzen ingaan op de twee thema's wordt de behandeling van dat specifieke thema betrokken bij het voorstel voor beantwoording.

Na de behandeling van de zienswijzen, volgt in hoofdstuk 4 een toelichting op de voorgestelde ambtshalve wijzigingen voor het vast te stellen bestemmingsplan M4H. In hoofdstuk 5 worden de ambtshalve wijzigingen voor de parapluherziening beschreven. In hoofdstuk 6 wordt het advies van de commissie m.e.r. behandeld. Hoofdstuk 7 bevat een aantal bijlagen met tekstvoorstellen waarnaar verwezen wordt vanuit de beantwoording van de zienswijzen en ambtshalve wijzigingen.

In deze Nota wordt een aantal keer verwezen naar het 'Wijzigingendocument ontwerpbestemmingsplan'. Dit document is opgenomen in bijlage 8 van het concept-raadsvoorstel. Alle in deze Nota voorgestelde wijzigingen aan de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan zijn hierin inzichtelijk gemaakt. Met labels is telkens aangegeven bij welke zienswijze of ambtshalve wijziging de wijziging hoort.

2. Ontvangen zienswijzen

Dit hoofdstuk biedt een overzicht van de ontvangen zienswijzen. Aan ieder van de ontvangen zienswijzen is een nummer toegekend. Deze nummering verwijst naar de nummers zoals die zijn gehanteerd bij de beantwoording per zienswijze in hoofdstuk 4. De nummering wordt ook gebruikt als bij de beantwoording van een zienswijze naar één van de andere zienswijzen wordt verwezen.

Nummer	**Reclamant**
1.	Reclamant 1
2	Reclamant 2
3	Tennet
4	Reclamant 4
5	Reclamant 5
6	Uniper
7	Rotterdam Topsport
8	Werkgroep Op de Schop
9	Eneco
10	Hoogheemraadschap van Delfland
11	Beagle Marconi BV
12	Stichting Motel Mozaïque
13	Reclamant 13
14	Object Rotterdam
15	Rotterdam Festivals
16	Stedin
17	Reclamant 17
18	Vereniging de Alternatieve garage 't Eendeëi
19	Poelmann van den Broek Advocaten namens SCP RE 1 BV
20	Reclamant 20
21	AKD namens Acces World Rotterdam BV
22	Stichting Roffa Mon Amour
23	Royal Roos
24	Kortland Beheer BV
25	Reclamant 25
26	Stichting Rotterdam Natuurlijk
27	Ten Holter Noordam Advocaten namens FTR Ontwikkeling BV
28	Miss Clark BV (Keileweg)
29	Reverted Evenementen BV
30	Straatman Koster Advocaten namens Vervat
31	Dentons Europe BV namens Pinnacle 5 BV
32	LBP Sight namen Van Uden BP
33	Weelde
34	Stichting AVL Mundo
35	Bakkers Hommen
36	Miss Clark BV (Marconistraat)
37	Keilecafé
38	Reclamant 38

3. Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan 'Merwe-Vierhavens'

A. Thema 'bouwhoogte nieuwbouw Marconistrip': reclamanten 1, 4, 5, 13, 17, 20, 24, 25, 38)

Samenvatting
Diverse reclamanten (4, 5, 13, 17, 20, 24, 25, 38) hebben een gelijkluidende zienswijze ingediend over de toegestane bouwhoogte in de bestemming 'Woongebied – 1' nabij de Van Deventerstraat. Ook reclamant 1 heeft een zienswijze ingediend over deze bestemming, maar met een iets andere inhoud. De reclamanten wonen in de 'Grensflat' aan de andere zijde van deze weg. De flat is gebouwd in 1950 en de hoofdmassa staat haaks op de Schiedamseweg, zodat de bewoners uitzicht hebben over de Merwehaven.

Reclamanten 4, 5, 13, 17, 20, 24, 25 en 38 beschrijven dat er in het Masterplan Merwehaven een aantal uitgangspunten staan voor de woningbouw in de Marconistrip. De Marconistrip betreft het gebied tussen de Schiedamsedijk en Marconistraat, waarop vanuit de flat uitzicht is. De belangrijkste uitgangspunten zijn als volgt. De bebouwing varieert van ca. 25 m aan de Schiedamseweg tot ca. 12 m aan de Marconistraat. Op ieder bouwblok (5 in totaal) is een hoogteaccent van 40 m voorzien. De nieuwbouw komt op 85 m vanaf de Grensflat en hier is een hoogteaccent van 40 m gepland. De reclamanten ageren tegen de bouwhoogte van 40 m die is toegestaan over het gehele bestemmingsvlak 'Woongebied – 1'. Dit is niet in lijn met de bovengenoemde uitgangspunten omdat alleen het hoogte accent 40 m mag zijn. Er wordt voorgesteld de generieke bouwhoogte te beperken tot 12-25 m en de ligging van de hoogteaccenten tot 40 m vast te leggen. Daarnaast wordt voorgesteld pas ter hoogte van de Hogenbanstraat een hoogteaccent toe te staan.

Reclamant 1 geeft aan dat bewoners van de Grensflat niet op de hoogte zijn gesteld van de informatiebijeenkomsten over het Masterplan Merwehaven op 22 juni 2022 en 21 maart 2023. De impressies van het uitzicht vanaf de Grensflat met de toekomstige nieuwbouw geven een vertekend beeld. De nieuwbouw lijkt dichterbij te komen dan door de gemeente is aangegeven (op ca. 85 m vanaf de grensflat). Er is een foto bijgevoegd van het huidige uitzicht van de reclamant. De bouwhoogte van de nieuwbouw van 30 tot 40 m zorgt voor een verslechtering van het uitzicht. De waarde van de woningen in de Grensflat vermindert daardoor. Gesuggereerd wordt de hoogbouw te centreren nabij de Fruitvis en de laagbouw voor de Grensflat.

Reactie
Wij bedanken de bewoners van de Grensflat voor het meedenken en begrijpen de zorgen. Het is goed om te weten dat het Masterplan en het ontwerpbestemmingsplan ongeveer gelijktijdig afgerond zijn, maar dat de planvorming voor het ontwerpbestemmingsplan plus MER al veel eerder gestart is. Destijds is ervoor gekozen om in het gebied Merwehaven te werken met globale bestemmingsvlekken en ruime bouwmogelijkheden. Zoals een maximale bouwhoogte van 40 meter. Bij de start van de planvorming en de bijbehorende milieuonderzoeken was het Masterplan nog niet voldoende uitgewerkt om een meer gedetailleerde invulling aan te houden. In de tussentijd is het Masterplan verder uitgewerkt en vastgesteld door de gemeenteraad. Zoals de reclamanten terecht aangeven gaat het

Masterplan uit van minder bouwmassa dan het ontwerpbestemmingsplan. Op de Marconistrip variëren de hoogtes op basis van het Masterplan van 20 tot 40 meter. Op de pieren is de bouwhoogte op basis van het Masterplan ca. 20 meter en komen er enkele hoogteaccenten tot 50 meter.

Naar aanleiding van de zienswijzen hebben wij onderzocht of de bouwmogelijkheden in de Marconistrip meer gespecificeerd kunnen worden. En of het bestemmingsplan meer afgestemd kan worden op het Masterplan. Hieruit volgt dat niet de gehele Marconistrip een maximale bouwhoogte hoeft te hebben van 40 meter. Deze hoogte is alleen nodig voor 5 hoogteaccenten die aan de zijde van de Schiedamsedijk gepland zijn. Het meest westelijke hoogteaccent van 40 meter is binnen het westelijke bouwblok op een maximaal mogelijke afstand geplaatst en komt op minimaal 140 meter van de Grensflat. Voor de bebouwing direct ten westen en zuiden hiervan volstaat een bouwhoogte van 27 meter (ca. 9 verdiepingen). Voor het meest westelijke deel van deze locatie volstaat een hoogte van 20 meter (ca. 6 verdiepingen). De afstand van de Grensflat tot de bebouwing van ca. 6 verdiepingen bedraagt minimaal 68 meter. Wij stellen voor om dit als onderstaand te verwerken in het vast te stellen bestemmingsplan en wij hopen op die manier tegemoet te komen aan de bewoners van de Grensflat. Dit gaat niet ten koste van het beoogde aantal van ca. 2.800 woningen in het gebied. De planologische bouwmogelijkheden op de pieren blijven onveranderd.

Overigens moet ook rekening gehouden worden met de bouwmogelijkheden uit het Masterplan. Het Masterplan bevat een meer gedetailleerde uitwerking van het gebied en gaat uit van minder bouwmassa dan het bestemmingsplan toestaat. Het Masterplan is de leidraad bij tenderprocedures, Nota's van Uitgangspunten en privaatrechtelijke afspraken.

Over de informatiebijeenkomsten over het Masterplan het volgende. Het klopt dat er geen huis-aan-huisbrief is verstuurd aan bewoners van de Grensflat. Bij de voorbereiding van de informatiebijeenkomst op 22 juni 2022 is samen met de wijkraad bepaald dat het doelmatiger was om posters en flyers te verspreiden. Er is ook binnen de Rotterdamse grenzen geen huis-aan-huisbrief verstuurd. Wel is de voorzitter van de VvE van de Grensflat benaderd en geattendeerd op de informatieavond, met het verzoek de informatie verder te verspreiden binnen de VvE. Voor de bijeenkomst op 21 maart 2023 zijn ook geen huis-aan-huisbrieven verspreid, maar zijn er op diverse plekken in Schiedam en Rotterdam posters opgehangen en is er geflyerd. Ook is de bijeenkomst aangekondigd op social media. Er zijn ruim 300 mensen op de bijeenkomst afgekomen, waarvan ca. 40-50 uit Schiedam.

Ook de informatiebijeenkomst over het ontwerpbestemmingsplan (5 juni 2023) is breed aangekondigd. Hiervoor is wel een huis-aan-huisbrief verspreid, onder andere bij de Grensflat.

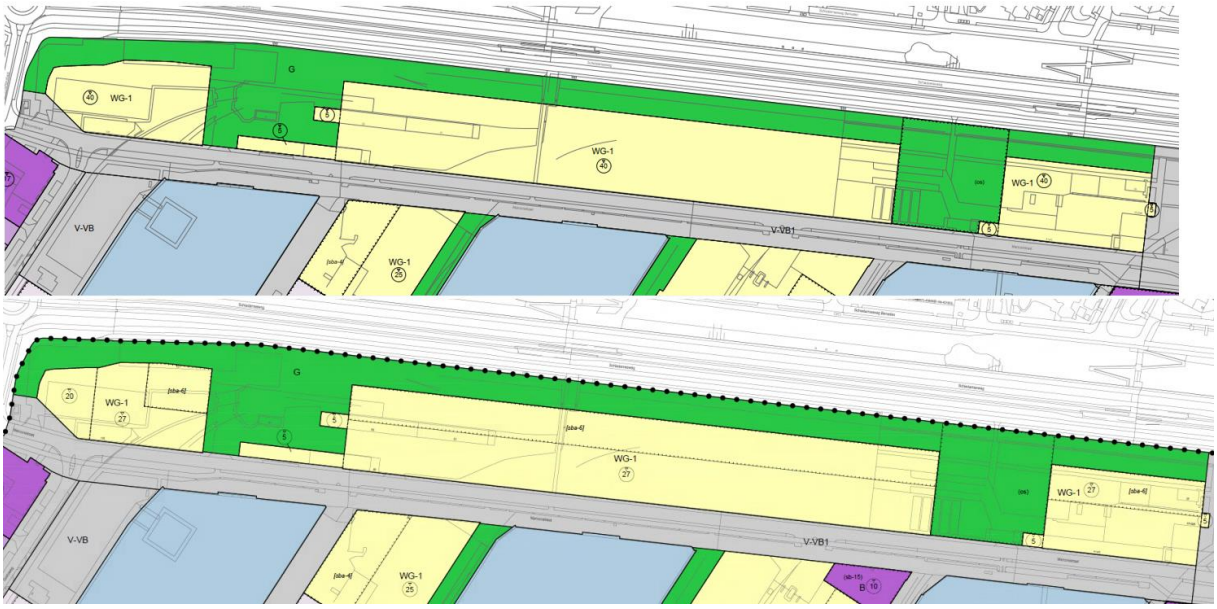
Regels
Wij stellen voor de zienswijzen gegrond te verklaren en de regels als volgt aan te passen:
Aan artikel 24 (Woongebied -1), lid 24.2.2 (bouwregels) wordt na sub 'b' een nieuw sub 'c' ingevoegd, luidende:

c. in afwijking van het bepaalde onder 'a' zijn hoogte accenten toegestaan met een maximum bouwhoogte tot 40 meter ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 6', met dien verstande dat:
   1. de footprint van een hoogteaccent maximaal 600 m² bedraagt;
   2. de hoogteaccenten minimaal een afstand van 80 meter tot elkaar hebben
   3. maximaal 5 hoogteaccenten zijn toegestaan.

Sub 'c' wordt doorgenummerd in sub 'd'

Voorstel
Verbeelding
Wij stellen voor de verbeelding als onderstaand aan te passen.

- De aanduiding 'maximum bouwhoogte 40 meter' bij de bestemming Woongebied – 1 in de Marconistrip wordt gewijzigd in 'maximum bouwhoogte 27 meter';
- Aan de noordzijde van de bestemmingsvlakken wordt een strook met een breedte van 25 meter voorzien van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 6'.



Voorstel aanpassing verbeelding: boven het ontwerpbestemmingsplan, onder het vast te stellen bestemmingsplan.

Toelichting
Wij stellen voor onderdelen 4.3.1 en 6.2.17 te actualiseren op het bovenstaande. Zie het wijzigingendocument voor ons tekstvoorstel.

B. Thema 'evenementen': reclamanten Rotterdam Topsport, Stichting Motel Mozaïque, Object Rotterdam, Rotterdam Festivals, Stichting Roffa Mon Amour, Weelde (deels) en Keilecafé (deels)

Samenvatting
De verschillende reclamanten benadrukken het belang van evenementen op het gebied van (top)sport, kunst en cultuur, design, creativiteit, placemaking, nachthoreca en film voor de stad Rotterdam. Evenementen dragen bij aan de levendigheid en aantrekkelijkheid van de stad. Dit wordt onderschreven door het Rotterdamse cultuur- en sportbeleid. Tegelijkertijd wordt de ruimte voor evenementen in de stad steeds schaarser. Stichting Motel Mozaïque, Object Rotterdam, Stichting Roffa Mon Amour en Weelde hebben de afgelopen tijd evenementen in het M4H-gebied georganiseerd en willen dat in de toekomst blijven doen. Ook Rotterdam Topsport en Rotterdam Festivals zien M4H als een geschikt gebied om evenementen te (blijven) organiseren.

Alle reclamanten benoemen het ontbreken van een algemene evenementenregeling in het bestemmingsplan en ageren hiertegen. Hierdoor zijn evenementen in beginsel niet toegestaan. Via de Parapluherziening Evenementen zijn evenementen in de rest van de stad wel toegestaan. Ook in M4H zouden vergelijkbare regels moeten komen, tenminste de

bestaande evenementen zouden mogelijk gemaakt moeten worden. Een aantal reclamanten vreest dat hun bestaande evenementen niet meer mogelijk zijn.

Alleen ter plaatse van de Ferro-locatie zijn regels voor evenementen opgenomen en zijn evenementen gericht op (publieksgerichte) innovatie, experimenteren, testen, maken en leren toegestaan. De reclamanten ageren hiertegen. Volgens hen is het niet toegestaan inhoudelijke voorwaarden aan een evenement te stellen in een bestemmingsplan. Dit gaat via het evenementenbeleid.

Reactie
Voorop gesteld onderschrijven wij het belang van evenementen en begrijpen wij de wensen en zorgen van de reclamanten. Wij zijn ons er bewust van dat het ontwerpbestemmingsplan geen evenementenregeling bevat en dat evenementen daardoor niet bij recht mogelijk zijn. Bij recht wil zeggen, zonder omgevingsvergunning. Op het moment van terinzagelegging was de evenementenregeling nog niet voldoende uitgewerkt en dat is de reden dat er geen regeling opgenomen is. Het uitwerken van de evenementenregeling vindt plaats tussen ontwerpbestemmingsplan en vaststelling. Dat is ook zo afgestemd met de clusters Maatschappelijke Ontwikkeling (MO) en Directie Veilig (DV) binnen de gemeente. Deze afstemming heeft inmiddels plaatsgevonden.

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. In het Keile- en Marconikwartier zijn wel grotere evenementen toegestaan. Tegelijkertijd is daar beperkt geschikte ruimte voor evenementen vanwege de belangrijke verkeersfunctie van de Keileweg en Keilestraat. Dit geldt ook voor de Benjamin Franklinstraat en Galileistraat die het Galileipark ontsluiten. In de Van Helmontstraat, Galvanistraat en Marconistraat (tussen Vierhavensstraat en Benjamin Franklinstraat) is wel ruimte voor evenementen.

Wij geven de reclamanten gelijk dat het type evenementen niet in het bestemmingsplan geregeld moet worden. Wij stellen daarom voor de huidige regeling voor het Ferroplein te schrappen. In overleg met het Havenbedrijf is een evenementenregeling opgesteld voor evenementen in het Galileipark. Hier is het Havenbedrijf eigenaar van de gronden en gebouwen. Evenementen kunnen plaatsvinden rondom de Stadshavenbrouwerij, op het Ferroplein en bij de Kolenbak van de voormalige elektriciteitscentrale. Het Havenbedrijf streeft naar evenementen die bijdragen aan de uitstraling van het innovatief bedrijfsmilieu, bijvoorbeeld evenementen gericht op innovatie, experimenteren, maken en leren zonder expliciet muzikaal karakter. Evenementen kunnen alleen plaatsvinden na toestemming van het Havenbedrijf voor het gebruik van de locatie(s) in Galiliepark en op deze manier heeft het Havenbedrijf invloed op het type evenementen.

Concreet stellen wij voor met het bestemmingsplan de volgende evenementen mogelijk te maken:

- 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/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/3 evenementendagen met 2.500 tot 4.000 bezoekers, 2 evenementen/2 evenementendagen met 501 tot 2.500 bezoekers en 7 evenementen/18 evenementendagen met maximaal 500 bezoekers. Wanneer de gebiedsontwikkeling in deze gebieden van start gaat kan de ruimte voor evenementen mogelijk veranderen;
- In het Galileipark zijn evenementen uitsluitend toegestaan op drie afgebakende locaties. Rond de Stadshavenbrouwerij maximaal 3 evenementen tot 3000 bezoekers en 3 evenementen voor maximaal 2.500 bezoekers. Op het plein bij de Ferro fabriek, 8 evenementen met maximaal 500 bezoekers. En in de 'Kolenbak' voor 29 evenementen tot 1.500 bezoekers en 50 kleine evenementen tot maximaal 500 bezoekers (waarvan 10 met versterkte muziek).

Qua systematiek en maximale geluidbelasting wordt aangesloten bij bestemmingsplan Parapluherziening Evenementen.

In de komende periode zal de gebiedsontwikkeling stapsgewijs plaats vinden. Evenementen die niet passen binnen de evenementenregeling kunnen mogelijk worden gemaakt door middel van een omgevingsvergunning waarmee afgeweken wordt van het bestemmingsplan. In de omgevingsvergunning worden dan de maatschappelijke relevantie van het evenement en de potentiële overlast afgewogen. Voor het kunnen houden van evenementen in het Galileipark geldt dat het Havenbedrijf hiervoor toestemming moet hebben gegeven.

Voorstel
Wij stellen voor de zienswijzen over evenementen gegrond te verklaren en een evenementenregeling in het bestemmingsplan op te nemen. Zie hiervoor ons voorstel bij ambtshalve wijziging 2.

1. Reclamant 1, ontvangen d.d. 9 juni 2023 en 14 juli 2023 (aanvulling)

Voor de samenvatting, reactie en ons voorstel verwijzen wij naar onderdeel A (thema 'bouwhoogte nieuwbouw Marconistrip') van deze zienswijzennota.

2. Reclamant 2, ontvangen d.d. 22 juni 2023

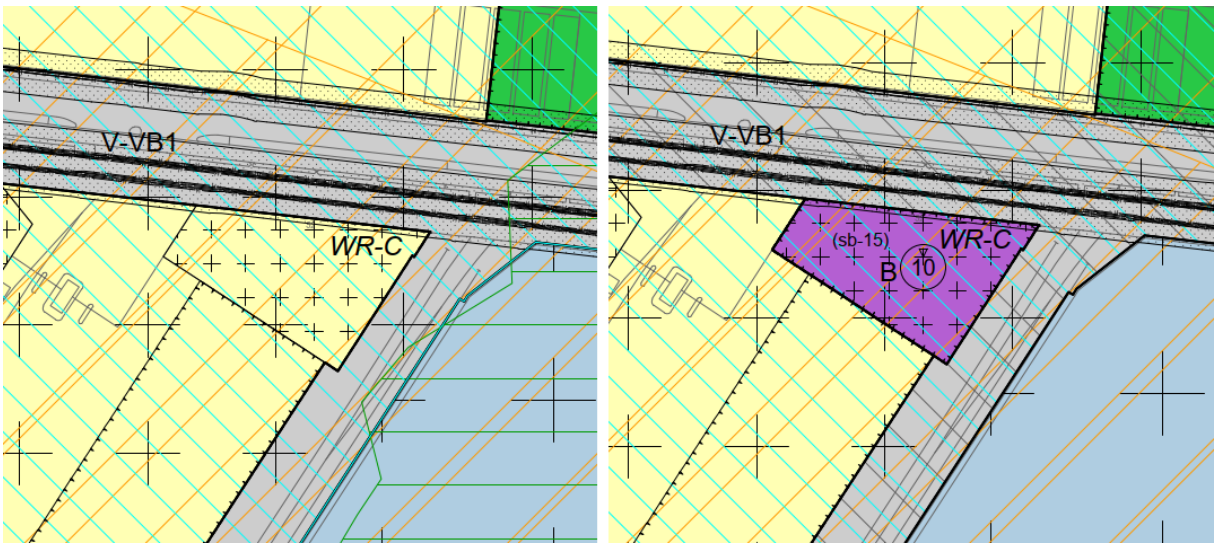
Samenvatting
Zienswijze 2 is ingediend namens de ondernemers in het gebouw Marconistraat 52. Over de zienswijze zijn ook gesprekken geweest met de gemeente op 13 en 20 juni 2023. In het gebouw Marconistraat 52 zijn o.a. meubelmakers, maakbedrijven en ontwerpers aanwezig. De bedrijven vallen op basis van de generieke VNG-milieucategorieën in milieucategorie 3.1. In het ontwerpbestemmingsplan zijn op deze locatie alleen bedrijven t/m milieucategorie 2 toegestaan. De reclamanten verzoeken om een maatbestemming, omdat ze qua milieueffecten vergelijkbaar zijn met milieucategorie 2-bedrijven in plaats van een categorie 3.1-bedrijven. Zo gaat het om éénmansbedrijven, is het productieoppervlak beperkt (tot 200 m^2) en zijn slechts één of twee machines aanwezig. Er wordt niet continu geproduceerd, alle werkzaamheden vinden binnen plaats en er is geen sprake van dagelijks of wekelijks vrachtverkeer.

Reactie
Zoals aangegeven in de zienwijze heeft er een gesprek met de reclamanten plaatsgevonden om te onderzoeken wat de daadwerkelijke milieueffecten zijn. Op basis van de beschreven activiteiten onderschrijven wij dat de bedrijfsactiviteiten vergelijkbaar zijn met de

milieueffecten van categorie 2-bedrijven. Met name omdat de activiteiten inpandig plaatsvinden zodat geluiduitstraling niet of beperkt aan de orde is. Ook wat betreft stofproductie, externe veiligheidsrisico's en geurproductie zijn er geen knelpunten te verwachten. De bedrijven zijn daarom direct toelaatbaar naast de toekomstige woningbouw. De maakbedrijven zijn bovendien passend binnen de gebiedsontwikkeling en zijn gevestigd in een cultuurhistorisch waardevol pand. Wij stellen daarom voor om de bedrijven een maatbestemming te geven zodat ze in de toekomst aanwezig kunnen blijven als er op de Merwepieren een gemengd woon-werkmilieu ontstaat.

Voorstel
Wij stellen voor deze zienswijze gegrond te verklaren en het bestemmingsplan als volgt aan te passen.

Verbeelding
Ter plaatse van het adres Marconistraat 52 wordt de bestemming gewijzigd in 'Bedrijf' en worden de aanduidingen 'specifieke vorm van bedrijf – 15' en 'maximum bouwhoogte 10 meter' opgenomen.



Voorstel aanpassing verbeelding: links ontwerpbestemmingsplan, rechts vast te stellen bestemmingsplan.

Regels
Aan artikel 3.1 (Bedrijf) wordt na sub 'p' een nieuw sub 'q' ingevoerd, luidende:
'ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – 15' tevens voor meubelfabricage en maakbedrijven uit milieucategorie 3.1, met dien verstande dat de bedrijfsactiviteiten inpandig plaatsvinden'.

3. Tennet (ontvangen d.d. 29 juni 2023)

Samenvatting
Tennet geeft een uiteenzetting van haar kerntaken: het beheren, onderhouden en veiligstellen van het boven- en ondergrondse hoogspanningsnetwerk. Tennet heeft een aantal opmerkingen en verzoeken over het ontwerpbestemmingsplan:

3.1 Verzocht wordt andere regels op te nemen voor het hoogspanningsstation in het gebied. Een voorstel is bijgevoegd. De bijgevoegde regels zorgen voor een betere planologische bescherming;

3.2 Ook voor de ondergrondse hoogspanningsleidingen wordt verzocht andere regels op te nemen, een voorstel is bijgevoegd. De huidige regels zijn verouderd en bieden niet de juiste bescherming. De voorgestelde regels gaan over een rangorde tussen enkel- en dubbelbestemmingen, het planologisch mogelijk maken van aanleg, beheer en onderhoud van de leidingen en een vergunningplicht voor bepaalde werkzaamheden;
3.3 In het ontwerpbestemmingsplan zijn twee verbindingen bestemd die niet meer in gebruik zijn. Deze kunnen uit het bestemmingsplan worden gehaald;
3.4 Tennet adviseert onderzoek te doen naar de effecten van elektromagnetische comptabiliteit (EMC) rond de hoogspanningsleidingen indien er nabij de leidingen gebouwd wordt. De leidingen kunnen van invloed zijn op nieuw te bouwen installaties en bouwwerken en vice versa. Een studie kan uitwijzen of maatregelen noodzakelijk zijn. Zowel de studie als eventuele maatregelen zijn voor kosten van de initiatiefnemer;
3.5 Vanwege de energietransitie moeten bestaande hoogspanningsstations worden uitgebreid en leidingen worden verzwaard. Tennet verzoekt daarom betrokken te blijven bij de ontwikkelingen van dit bestemmingsplan. Concreet willen zij graag omgevingsvergunningen voor de inrichting van het gebied kunnen toetsen.

Reactie
Wij onderschrijven een goede bescherming van de hoogspannings-infrastructuur en hebben de verzoeken van Tennet bestudeerd. Hier onder geven wij puntsgewijs onze reactie.
3.1 Het bijgevoegde voorstel van Tennet gaat uit van een aparte bestemming voor het hoogspanningsstation: 'Bedrijf – Nutsbedrijf'. In het ontwerpbestemmingsplan is deze bestemming al gebruikt voor kleinschalige nutsgebouwen. Het hoogspanningsstation is in het ontwerpbestemmingsplan bestemd met een aanduiding binnen de bestemming 'Bedrijf – 4'. Inhoudelijk is er vrijwel geen verschil tussen het voorstel van Tennet en de huidige bestemming. Wij stellen daarom voor de huidige wijze van bestemmen te handhaven, maar de inhoudelijk relevante onderdelen uit het voorstel over te nemen;
3.2 Ook het voorstel van Tennet voor de hoogspanningsleidingen komt inhoudelijk grotendeels overeen met de regeling die nu in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Daarom stellen wij ook hier voor de huidige regeling te handhaven, en deze aan te vullen met de inhoudelijk relevante onderdelen uit het voorstel;
3.3 Wij stellen voor de niet meer gebruikte leidingen uit het bestemmingsplan te halen;
3.4 Er is contact geweest met Tennet over dit deel van de zienswijze en wij zijn gezamenlijk tot de conclusie gekomen dat er nu nog geen onderzoek gedaan kan worden naar EMC. Onderzoek naar EMC kan pas uitgevoerd worden bij de uitwerking van de technische installaties in de nieuwbouw. Afgesproken is dat er geen onderzoek wordt uitgevoerd voor het bestemmingsplan, maar dat wij ontwikkelende partijen in de omgeving van de leidingen attenderen op EMC-onderzoek;
3.5 In de regels van 'Leiding – Hoogspanning' is bepaald dat Tennet om advies gevraagd wordt wanneer er een aanvraag is om te bouwen of om bepaalde werkzaamheden uit te voeren binnen de gronden die zijn voorzien van de dubbelbestemming. Bij de herinrichting van het gebied zal Tennet om advies gevraagd worden als de herinrichtingswerkzaamheden (zoals het aanbrengen van beplanting, heiwerkzaamheden of het plaatsen van objecten zoals lichtmasten) plaatsvinden binnen de dubbelbestemming. De belangen van Tennet zijn hiermee voldoende geborgd. Om goed op de hoogte te blijven van alle ontwikkelingen in het gebied raden wij Tennet aan gebruik te maken van de attenderingsservice 'berichten over uw buurt' op www.overheid.nl.

Voorstel

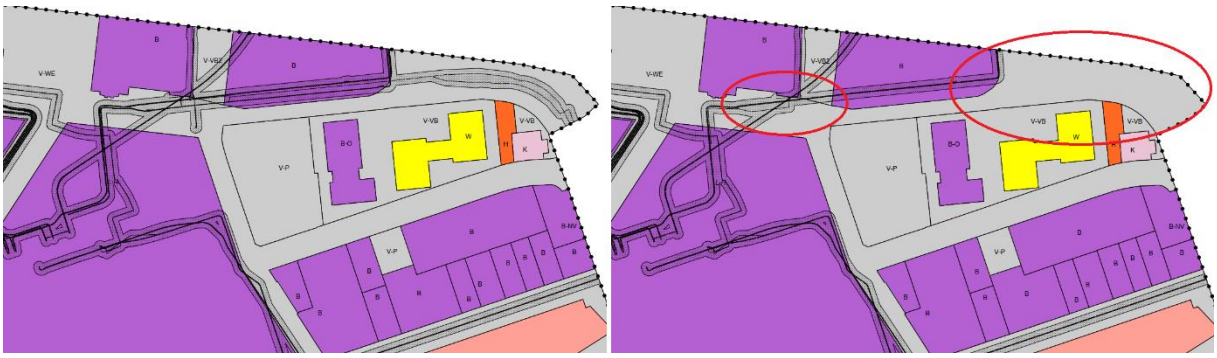
Wij stellen voor deze zienswijze gedeeltelijk gegrond (onderdelen 3.1, 3.2 en 3.3) te verklaren en het bestemmingsplan als onderstaand aan te passen. Verder stellen wij voor onderdelen 3.4 en 3.5 ter kennisgeving aan te nemen.

Regels
Artikel 7 (Bedrijf – 4)
Lid 7.1, sub 'e' wordt als volgt aangepast:
ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - 6': uitsluitend een hoogspannings(koppel)station voor het transporteren, verdelen en transformeren van elektrische energie met een transformatorvermogen van 200-1000 MVA uit milieucategorie 4.2 met bijbehorende voorzieningen, kabels en leidingen'

Artikel 26 (Leiding - Hoogspanning)

- Lid 26.1 wordt aangevuld met: 'In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de regels van dit artikel vóór de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn';
- Lid 26.2.2 wordt aangevuld met: 'Vervangende nieuwbouw is toegestaan indien de oppervlakte en hoogte niet worden vergroot en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering';
- Lid 26.3.1 wordt aangevuld met: 'De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien hierdoor geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het veilig, betrouwbaar en duurzaam functioneren van de betreffende leiding';
- Lid 26.4 wordt aangevuld met:
    - 'Het aanleggen en/of verwijderen van kabels en leidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur, anders dan de in lid 26.1 beschreven bestemming';
    - 'Het opslaan van goederen, (brandbare) stoffen en/of materialen';
    - 'Het aanbrengen en/of slopen van ondergrondse constructies, straatmeubilair, installaties, opstallen of apparatuur anders dan ten dienste van de in lid 26.1 beschreven bestemming;'
    - 'Het aanleggen van zonnepanelen'.

Verbeelding
De dubbelbestemming 'Leiding – Hoogspanning' wordt ter plaatse van de niet meer gebruikte leidingen van de verbeelding gehaald.



Voorstel aanpassing verbeelding: links ontwerpbestemmingsplan, rechts vast te stellen bestemmingsplan.

4 Reclamant 4, ontvangen d.d. 29 juni 2023

Voor de samenvatting, reactie en ons voorstel verwijzen wij naar onderdeel A (thema 'bouwhoogte nieuwbouw Marconistrip') van deze zienswijzennota.

5 Reclamant 5, ontvangen d.d. 29 juni 2023

Voor de samenvatting, reactie en ons voorstel verwijzen wij naar onderdeel A (thema 'bouwhoogte nieuwbouw Marconistrip') van deze zienswijzennota.

6 Uniper, ontvangen d.d. 11 juli 2023

Samenvatting
Uniper is met het Warmtestation Galileistraat aanwezig aan de Benjamin Franklinstraat 21. De installaties hier zijn een cruciaal knooppunt in het Rotterdamse stadsverwarmingsnetwerk. Er komen onder andere warmteleidingen samen, er staan ketels, thermische buffers en pompen. Voorheen waren ook de gronden 'Eon-zuid' en 'Eon-west' in gebruik door de reclamant. Uniper geeft aan dat zij al ruime tijd in overleg zijn met de gemeente en Havenbedrijf over de begrenzing van haar terrein en uitbreiding en verduurzaming van de huidige activiteiten. Hiervoor is een masterplan/ontwikkelplan opgesteld. Een aantal projecten hieruit zijn dermate concreet dat ze op korte termijn worden uitgevoerd. Het gaat om:

- Het realiseren van een nieuwe hydraulische scheidingsinstallatie voor de verschillende warmteleidingen (WLQ, LoN en stadsverwarming) inclusief een derde buffer;
- Het realiseren van een stikstofgenerator om de huidige gasgestookte ketel duurzamer te maken;
- Het realiseren van een piek en back-up installatie voor het warmtenet van Eneco;
- Het realiseren van een nieuwe elektrische boiler met een vermogen van 10 MW;
- Het realiseren van energieopwekking met metal fuels (brandstof die bestaat uit metaaldeeltjes);
- Het realiseren van een warmtepomp op basis van aquathermie.

Er zijn ook nog een aantal ontwikkelingen die iets minder concreet zijn, maar wel op korte termijn uitvoerbaar:

- Het realiseren van een biofuel boiler;
- Zonnepanelen op gebouwen;
- Het realiseren van een extra magazijn;
- Het realiseren van batterijen voor de opslag van elektriciteit;
- Productie van waterstof;
- Het realiseren van een nieuwe warmteleiding;
- Het realiseren van koudeproductie.

Concreet vraagt Uniper de huidige bestemming qua gebruiksmogelijkheden uit te breiden zodat de bovengenoemde ontwikkelingen daarbinnen passen. Dit is in lijn met de uitgangspunten van het Ruimtelijk Raamwerk en de duurzaamheidsambities die voor het M4H gebied gelden. In het ontwerpbestemmingsplan is op de kavel van Uniper uitsluitend een warmtevoorzieningsinstallatie voor stadsverwarming uit milieucategorie 3.2 toegestaan. Uniper vermoedt dat de activiteiten hier niet in passen. Het functioneren van de locatie als Energie Hub past hier ook niet in. Ook wordt om uitbreiding van de bouwmogelijkheden gevraagd. Op basis van het ontwerpbestemmingsplan mogen gebouwen niet hoger zijn dan 14 of 27 meter, en geldt een bebouwingspercentage van 15%. Uniper verzoekt om een bouwhoogte van 25 en 27 meter en een bebouwingspercentage van 60 of 70%. Tot slot vraagt Uniper aandacht voor de bereikbaarheid van de locatie. De locatie moet ook na

herinrichting tot Havenallee goed bereikbaar blijven voor zwaar vrachtverkeer vanwege onderhoud en aan- en afvoer van onderdelen.

Reactie
Zoals Uniper aangeeft zijn wij in gesprek over de ontwikkelingen op hun perceel. Naar aanleiding van de concrete wensen in de zienswijze is het volgende overeengekomen. De maatbestemming voor stadsverwarming die zij nu hebben wordt uitgebreid met een aantal van de bovengenoemde zaken, zie hiervoor het voorstel hieronder. Ook stellen wij voor de bouwmogelijkheden van het perceel te vergroten. Zo past de toekomstige situatie ook binnen de bouwregels van het bestemmingsplan. De maximale bouwhoogte voor de nieuwe bedrijfsbebouwing is 25 meter en er is een bouwvlak opgenomen dat voor 60% bebouwd mag worden. Ook kan er een derde buffertank van 30 meter hoog gerealiseerd worden naast de twee bestaande buffertanks. Zie het voorstel voor de verbeelding hier onder. Wij stellen voor om de overige zaken zoals de productie van waterstof, het realiseren van een nieuwe warmteleiding en energieopwekking met metalfuels nu nog niet in het bestemmingsplan mogelijk te maken. Dit omdat deze nu niet concreet zijn en niet onderzocht kunnen worden op de milieu- en omgevingsaspecten. Met Uniper is afgesproken dat deze zaken in de toekomst eventueel via een eigen ruimtelijke procedure mogelijk gemaakt kunnen worden. In dat kader kunnen ook de benodigde (milieu)onderzoeken uitgevoerd worden die nodig zijn in het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

De zaken die wij nu in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt hebben kennen een andere geluidproductie dan de huidige installatie. De huidige toegestane geluidproductie is geregeld met een maatwerkbesluit op grond van het Activiteitenbesluit. Dit maatwerkbesluit is niet geschikt voor de toekomstige situatie. Wij stellen voor de toekomstige benodigde geluidruimte deels in het bestemmingsplan te regelen en deels via een nieuw maatwerkvoorschrift. In het bestemmingsplan wordt daarom, net als elders in het deelgebied Galileipark, ook op dit perceel de 'milieuzonering nieuwe stijl' aangebracht. Deze regelt een deel van de toegestane geluidproductie van het perceel. Met het bestaade maatwerkvoorschrift kan hiervan afgeweken worden. Dit is echter niet voldoende voor de totale benodigde geluidruimte. Voor de totale geluidruimte wordt een nieuw maatwerkbesluit genomen. In het besluit is kortgezegd bepaald dat het bedrijf op een aantal toetspunten in de omgeving een bepaalde hoeveelheid geluid mag veroorzaken. Een deel van de toetspunten ligt in het toekomstige woon-werk gebied Marconikwartier. Hier is een geluidbelasting tot 58 dB(A) etmaalwaarde toegestaan. Dit is 8 dB(A) hoger dan de standaard richtwaarde voor geluidgevoelige gebouwen van 50 dB(A). De toekomstige woningen in dit gebied kunnen goed geïsoleerd worden tegen dit geluid en dove gevels zijn niet nodig. Er kan met een normale gevelwering voldaan worden aan de binnenwaarden van 35 dB(A) voor Uniper (in het kader van het Activiteitenbesluit) en 33 dB voor gezamenlijk geluid. De extra geluidbelasting wordt acceptabel geacht omdat het belang van de activiteiten van Uniper voor de stad groot is. Bovendien treft Uniper maatregelen om uitstraling van geluid zo veel mogelijk te voorkomen. Het maatwerkbesluit wordt los van het bestemmingsplan verleend en werkt verder niet direct door in het bestemmingsplan. Wel kan op grond van het maatwerkvoorschrift van de algemene geluidregeling van de milieuzonering nieuwe stijl worden afgeweken.

In de Oplegnotitie geluid die is opgesteld voor het vast te stellen bestemmingsplan (zie ook de diverse ambtshalve wijzigingen over geluid) is nader onderzoek uitgevoerd naar het geluid van Uniper. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning moet Uniper de in de Oplegnotitie genoemde verfijning van de rekenresultaten nog doorvoeren in het akoestisch

onderzoek dat zij voor de aanvraag nodig hebben. Anders past de aanvraag niet binnen het bovengenoemde maatwerkvoorschrift dat voor Uniper verleend zal worden. Dit heeft verder geen financiële gevolgen voor Uniper. Daarnaast worden maatregelen aan de koelmachines in het pompenhuis voorgesteld om zo de geluidbelasting op de toekomstige woningbouw in het Marconikwartier te beperken. De maatregelen zorgen voor een 5 dB lagere geluidbelasting. Deze maatregelen zijn pas nodig zodra de nieuwe woningen opgeleverd zijn. Deze maatregelen hebben wel financiële gevolgen. De kosten van deze maatregelen zullen worden gedekt uit de exploitatie van de toekomstige ontwikkelingen in het Marconikwartier en komen niet voor rekening van Uniper.

Voorstel
Wij stellen voor deze zienswijze gegrond te verklaren en het bestemmingsplan als onderstaand aan te passen.

Regels
- Artikel 7 (Bedrijf – 4), lid 7.1 sub 'g' wordt als volgt gewijzigd:
  ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - 8' uitsluitend voor:
  1. een installatie voor stadsverwarming;
  2. een installatie voor koude-levering;
  3. bijbehorende voorzieningen zoals elektrische boilers, biofuel boilers, gas boilers (niet zijnde noodboilers), pompen, warmtebuffers, stikstofgeneratoren, warmtepompen, transformatoren, hulp- en stoomketels, overige elektrische installaties, warmwater opslag en luchtscheidingsinstallaties;
  4. zonnepanelen;
  5. bijbehorende voorzieningen voor de energietransitie zoals piek- en back-upinstallaties, elektriciteitsopslag met batterijen;
  6. bijbehorende boven- en ondergrondse water-, warmte-, gas- waterstof en elektriciteitsleidingen;
- Aan artikel 7 (Bedrijf – 4), lid 7.2.2 wordt een nieuw sub 'i' toegestaan, luidende:
  ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – ketel' is een buffertank toegestaan met een maximale bouwhoogte van 30 meter en een maximale footprint van 525 m^2
- Artikel 7 (Bedrijf – 4), lid 7.4.4 wordt als volgt aangepast:
  Voor maakbedrijven als bedoeld in lid 7.1 a t/m d, *alsmede voor het bedrijf ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – 8'* geldt dat buiten de terreingrens geen geur afkomstig van de inrichting waarneembaar mag zijn;
- Artikel 7 (Bedrijf – 4), lid 7.4.5 wordt als volgt aangepast:
  Voor maakbedrijven als bedoeld in lid 7.1 a t/m d, *alsmede voor het bedrijf ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – 8'* geldt dat nieuwe Bevi-inrichtingen niet zijn toegestaan;
- Artikel 7 (Bedrijf – 4), lid 7.4.6 wordt als volgt aangepast:
  Voor maakbedrijven als bedoeld in lid 7.1 a t/m d, *alsmede voor het bedrijf ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – 8'* geldt dat er geen bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan die stofhinder buiten de inrichtingsgrens veroorzaken;
- Artikel 7 (Bedrijf – 4), lid 7.4.7 wordt als volgt aangepast:
  Voor maakbedrijven als bedoeld in lid 7.1 a t/m d, *alsmede voor het bedrijf ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – 8'* geldt dat inrichtingen in de zin van de Wet geluidhinder niet zijn toegestaan;
- Artikel 7 (Bedrijf – 4), lid 7.4.8 wordt als volgt aangepast:
  Voor maakbedrijven als bedoeld in lid 7.1 a t/m d *alsmede voor het bedrijf ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – 8* geldt dat nieuwe m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten boven de drempelwaarde uit de D-lijst in de bijlage bij het Besluit m.e.r. niet zijn toegestaan.

Verbeelding
Op de verbeelding worden het bouwvlak, de maatvoeringsaanduidingen en de aanduiding ‘specifieke vorm van bedrijf – 8 ’ aangepast conform onderstaande voorstel:

- De aanduidingen maximale bouwhoogte 14 meter en 27 meter komen te vervallen. De aanduiding maximum bebouwingspercentage 15% vervalt ook;
- Ter plaatse van de huidige en toekomstige installatie wordt een bouwvlak opgenomen, met een maximale bouwhoogte van 25 meter en een bebouwingspercentage van 60%;
- Ter plaatse van de bestaande en toekomstige buffertanks wordt een bouwvlak opgenomen;
- Ter plaatse van de bestaande boilers wordt de aanduiding ‘maximum bouwhoogte’ 30 meter opgenomen. De rest van het bouwvlak mag tot maximaal 5 meter bebouwd worden met een bebouwingpercentage van20%;
- De locatie voor de nieuwe buffertank wordt aangeduid met ‘specifieke bouwaanduiding – ketel;
- De grens van de aanduiding ‘specifieke vorm van bedrijf – 8’ wordt aangepast op de afspraken die tussen Uniper en het Havenbedrijf gemaakt zijn;
- Aan de voorzijde van het perceel wordt een driehoekvormige strook grond bestemd als ‘Verkeer’ in plaats van ‘Bedrijf – 4’.

Voorstel aanpassing verbeelding: links ontwerpbestemmingsplan, rechts vast te stellen bestemmingsplan.

Toelichting
Zie het wijzigingendocument.

7 Rotterdam Topsport, ontvangen d.d. 4 juli 2023

Voor de samenvatting, reactie en ons voorstel verwijzen wij naar onderdeel B (thema ‘evenementen’) van deze zienswijzennota.

8 Werkgroep ‘Op de schop’, ontvangen d.d. 4 juli 2023

Samenvatting
De Werkgroep is een klankbord van bewoners van de Landenbuurt en Schepenbuurt richting gemeente over de rioolwerkzaamheden en herinrichting van Oud-Mathenesse. De werkzaamheden starten in 2024. De Werkgroep benoemt dat de Schiedamseweg Beneden en het talud van de Schiedamsedijk buiten het projectgebied van de rioolwerkzaamheden en

herinrichting vallen, terwijl er sprake is van een aantal problemen: kwelwater, snel rijdend verkeer en een looproute die via het fietspad gaat. De Schiedamseweg Beneden en het talud vallen buiten het plangebied van het bestemmingsplan M4H. De Werkgroep verzoekt deze zone daarom toe te voegen aan het bestemmingsplan. Hiermee kunnen de genoemde problemen opgelost worden, en er zijn nog een aantal andere voordelen. Zo worden de wijken beter verbonden, ontstaat er ruimte voor ontmoeting, het talud kan ingericht worden als speelplek, de natuurwaarden kunnen vergroot worden en er kan een dijkpark gemaakt worden.

Reactie
Het is vervelend om te horen dat er problematiek is rondom de Schiedamseweg Beneden. Het bestemmingsplan is echter geen instrument dat gebruikt kan worden om deze problematiek aan te pakken. Hiervoor is een inrichtingsplan nodig. Een bestemmingsplan heeft een groter abstractieniveau en geeft alleen aan waarvoor de gronden gebruikt mogen worden en wat er gebouwd mag worden. De benoemde problematiek bevindt zich niet binnen de grenzen van het voorliggende bestemmingsplan M4H. Ter plaatse van de zone Schiedamseweg Beneden geldt het bestemmingsplan 'Oud Mathenesse' met de bestemmingen 'Verkeer – Wegverkeer' (ter plaatse van de Schiedamseweg), 'Groen' (ter plaatse van het talud) en 'Verkeer – Verblijfsgebied' (ter plaatse van Schiedamseweg Beneden). Binnen de bestemmingen Groen en Verkeer – Verblijfsgebied zijn de hierboven genoemde initiatieven zoals speelplekken, een park en ruimte voor ontmoeting mogelijk. Het huidige bestemmingsplan vormt dus geen beperking voor deze initiatieven. Om die reden is het niet nodig of doelmatig om het bestemmingsplangebied voor M4H uit te breiden met deze zone.

Voorstel
Wij stellen voor om deze zienswijze ongegrond te verklaren.

9 Eneco, ontvangen d.d. 5 juli 2023

Samenvatting
9.1 Eneco refereert naar de genoemde plannen van Uniper (zienswijze 6) en onderschrijft deze. Het uitbreiden van het stadsverwarmingsnet is één van de belangrijkste middelen om CO2-uitstoot te verminderen. Hiervoor zijn nieuwe installaties en ruimte nodig. De huidige locatie van Uniper is hiervoor zeer geschikt. De leidingen zijn eenvoudig toegankelijk, en er is milieuruimte en fysieke ruimte voor de uitbreidingen. Volgens Eneco vormt de huidige beheersverordening geen beperking voor deze plannen en het ontwerpbestemmingsplan M4H wel. Het bestemmingsplan M4H zou geen enkele beperking moeten vormen ten aanzien van het hebben, houden en ontwikkelen van warmteproductiemiddelen, warmtetransportmiddelen, warmteleidingen en warmtebuffers. Hierbij moeten overigens wel de eisen van de terreineigenaren en de milieukaders in acht genomen worden. Eneco is al enige tijd in overleg met de gemeente, het Havenbedrijf en Uniper en er is vergevorderde afstemming. Het bestemmingsplan is niet in lijn met deze afstemming. Er is een Nota van Uitgangspunten in de maak voor de ruimtelijke inpassing van de nieuwe installaties;
9.2 Daarnaast verzoekt Eneco een beschermende dubbelbestemming op te nemen voor de ondergrondse warmteleidingen, zoals dat ook voor water- en hoogspanningsleidingen is gedaan.

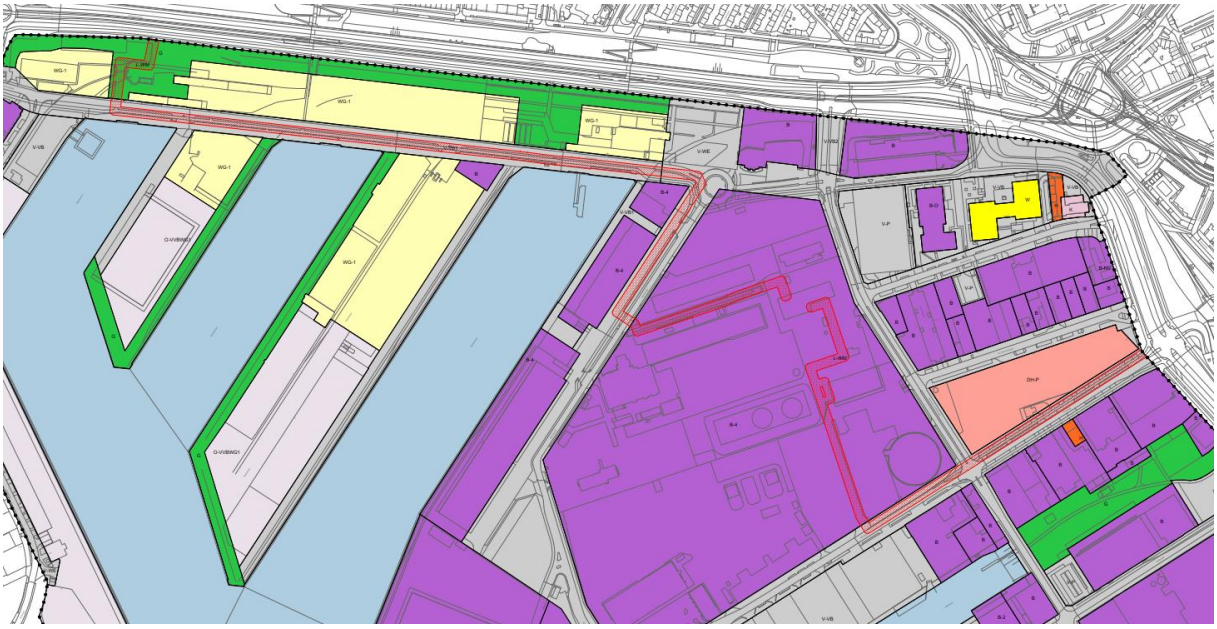
Reactie
9.1 Ten eerste is het goed om toe te lichten waarom de bestemming ter plaatse van Stedin (en Uniper) is ingeperkt ten opzichte van de beheersverordening. Het huidige/vorige ruimtelijke kader betreft een beheersverordening uit 1937 die geen enkele beperking bevat voor de toegestane milieucategorie, bouwhoogte of bebouwingspercentage. Op

basis van de beheersverordening zijn elke vorm van bedrijvigheid en nutsbedrijven toegestaan, ongeacht de milieuhinder die ze veroorzaken. Zoals ook in de toelichting van het bestemmingsplan is uitgelegd, is het noodzakelijk deze mogelijkheden in te perken vanwege de gewenste transformatie van het gebied. Maar ook in het kader van een goede ruimtelijke ordening in algemene zin. De mogelijkheden van het planologische regime uit 1937 sluiten verre van aan bij de huidige milieuwetgeving en opvattingen over gezondheid. Een inperking van de mogelijkheden is dus noodzakelijk en goed verdedigbaar. Wij gaan er van uit dat Eneco begrijpt dat de mogelijkheden uit de beheersverordening daarom niet één op één overgenomen kunnen worden. Tegelijkertijd onderschrijven wij de belangen van Eneco en de andere nutsbedrijven. Wij hebben er daarom voor gekozen om in het ontwerpbestemmingsplan in beginsel de huidige, vergunde activiteiten te bestemmen. Wij weten dat er gewerkt wordt aan ontwikkelplannen, zoals bij Uniper. Maar deze waren op het moment van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan niet voldoende concreet om mee te nemen in het bestemmingsplan. Naar aanleiding van de zienswijze van Uniper zijn gesprekken gevoerd over de uitbreiding van activiteiten op hun kavel. Wij stellen voor het bestemmingsplan gedeeltelijk aan te passen op de uitkomst van deze gesprekken, zie onze reactie op de zienswijze van Uniper. Dit deel van de zienswijze van Eneco nemen wij daarom ter kennisgeving aan;

9.2 Over de warmteleiding het volgende. Wij onderschrijven de planologische bescherming die deze leiding zou moeten hebben en stellen daarom voor de leiding op te nemen in het bestemmingsplan. Hierover heeft afstemming plaatsgevonden met Eneco. Zie hieronder ons voorstel.

Voorstel
Wij stellen voor onderdeel 9.1 van deze zienswijze ter kennisgeving aan te nemen en onderdeel 9.2 gegrond te verklaren, en het bestemmingsplan als volgt aan te passen.

<u>Verbeelding</u>
De dubbelbestemming 'Leiding – Warmte' wordt toegevoegd ter plaatse van de planologisch relevante leidingen.



Voorstel aanpassing verbeelding: ter plaatse van de rode aanduiding wordt een beschermende dubbelbestemming 'Leiding – Warmte' toegevoegd.

Regels
Na artikel 27 wordt een nieuw artikel 28 'Leiding – Warmte' ingevoegd, luidende:
Zie bijlage 3
De overige artikelen worden doorgenummerd.

Toelichting
In de toelichting (paragraaf 6.2.3) wordt een korte passage opgenomen over de toegevoegde leiding. Zie het wijzigingendocument voor ons concrete voorstel.

10 Hoogheemraadschap van Delfland, ontvangen d.d. 5 juli 2023

Samenvatting
De zienswijze van het Hoogheemraadschap van Delfland (hierna 'HHD') gaat over verschillende onderwerpen;

10.1 Het HHD geeft aan dat zij tevreden is over de wijze waarop hun vooroverlegreactie in het bestemmingsplan is verwerkt. Eén punt lijkt per abuis niet verwerkt en zij verzoeken dit alsnog te doen: het verzoek om in de toelichting te beschrijven dat er geen schadelijke of uitlogende materialen bij de ontwikkeling gebruikt worden;
10.2 Het HHD verzoekt betrokken te worden bij de verdere uitwerking van het groen- en waterhuishoudingsplan;
10.3 Het HHD spreekt haar waardering uit over de samenwerking met de gemeente met betrekking tot de dijkversterking. Verzocht wordt de afsprakenmemo over de ruimtereservering voor de dijkversterking op te nemen in het bestemmingsplan en vanuit de waterparagraaf hiernaar te verwijzen;
10.4 Het HHD vraagt zich af hoe het toekomstige groen van water zal worden voorzien, vooral in droge periodes. Dit is een aandachtspunt voor het groen- en waterhuishoudingsplan;
10.5 Het HHD geeft aan dat M4H als een kansrijke locatie voor circulaire waterzuivering is genoemd in de studie Toekomst Waterketen Regio Rotterdam. HHD blijft graag bij ontwikkelingen op dit gebied betrokken.

Reactie
Omdat de zienswijze enkele vragen opwierp heeft er een overleg tussen gemeente en HHD plaatsgevonden. Hierin is per punt het volgende afgesproken.

10.1 Wij stellen voor dit punt alsnog te verwerken en de waterparagraaf hierop aan te vullen;
10.2 Tijdens het overleg heeft het HHD aangegeven dat zij graag meedenken over beheerstaken en de klimaatopgaven in het gebied. Zij worden het liefst zo vroeg mogelijk betrokken bij het proces van de inrichting van het gebied. Dit proces gaat buiten het bestemmingsplanproces om. Afgesproken is dat het HHD geconsulteerd wordt zodra er een eerste advies is voor de inrichting van het gebied. Wij stellen daarom voor dit onderdeel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;
10.3 Wij onderschrijven de goede samenwerking, en ook onderschrijven wij het belang van de afsprakenmemo. Tijdens het overleg is aangegeven dat de belangrijkste inhoud uit de memo doorwerkt in het bestemmingsplan, in die zin dat er geen bouwmogelijkheden worden geboden in de zone voor de toekomstige dijk. Wij hebben aangegeven dat het om die reden niet doelmatig is de memo ook nog in de bijlagen op te nemen. Te meer omdat het geen juridische doorwerking heeft als bijlage van de toelichting, en ook omwille van de omvang van het bestemmingsplan, dat inclusief MER al honderden pagina's telt. De memo zal uiteraard wel worden betrokken bij de verdere gebiedsontwikkeling. Bijvoorbeeld door de inhoud te laten doorwerken in Nota's van Uitgangspunten of tenderprocedures, en bij de uitwerking van het groen- en waterhuishoudingsplan. Het HHD begreep dit en is akkoord met het voorstel de memo

niet op te nemen. Wel is afgesproken om een korte passage over het afsprakendocument op te nemen in de waterparagraaf. Wij stellen daarom voor deze zienswijze gedeeltelijk gegrond te verklaren;

10.4 Het is inderdaad de vraag of er voldoende neerslag valt om al het groen van water te kunnen voorzien. De watervoorziening van het groen wordt nader onderzocht bij het opstellen van het inrichtingsplan. Daarbij moet er sowieso aandacht zijn voor het zo lang mogelijk vasthouden van regenwater zodat dit ingezet kan worden in het gebied. Het HHD heeft aangegeven hier tezijnertijd graag over mee te denken. Wij stellen voor deze zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;

10.5 Het HHD heeft toegelicht dat er een onderzoek is uitgevoerd naar de mogelijkheden om in M4H een waterzuiveringsinstallatie te realiseren die goedkoop zoetwater van hoge kwaliteit produceert. Hierbij is de haalbaarheid en doelmatigheid onderzocht. De behoefte aan schoon water neemt in de toekomst toe, zeker met de realisatie van nieuwe woningen en bedrijven in het gebied. Een tekort aan waterzuivering kan een rem op de ontwikkeling van de stad betekenen. Hoewel M4H in beginsel een locatie is voor een waterzuivering moet er nog nader onderzoek gedaan worden en is er nu geen sprake van een concreet initiatief. Ook is het mogelijk dat de zuivering op een andere locatie komt. Gezamenlijk is geconcludeerd dat het daarom niet mogelijk is nu al in het bestemmingsplan te anticiperen op de komst. Met het HHD is afgesproken dat zij in gesprek gaan met het Havenbedrijf. Mocht het initiatief in de toekomst concreet worden dan kan het met een aparte ruimtelijke procedure met bijbehorende (milieu)onderzoeken mogelijk gemaakt worden. Wij stellen voor deze zienswijze ter kennisgeving aan te nemen.

Voorstel
Wij stellen voor deze zienswijze gedeeltelijk gegrond te verklaren (onderdelen 10.1 en 10.3), en het bestemmingsplan als onderstaand aan te passen. Verder stellen wij voor de onderdelen 10.2, 10.4 en 10.5 ter kennisgeving aan te nemen.

<u>Toelichting</u>
In de waterparagraaf (paragraaf 5.7) wordt opgenomen dat er geen schadelijke of uitlogende materialen bij de ontwikkeling gebruikt worden. Ook wordt een korte passage over de afsprakenmemo dijkversterking in de waterparagraaf opgenomen. Zie het wijzigingendocument voor ons concrete voorstel.

11 Beagle Marconi B.V., ontvangen d.d. 5 juli 2023

Samenvatting
Beagle Marconi B.V. (hierna 'Beagle') ontwikkelt aan de Marconistraat 36 een hoogwaardig laboratorium- en kantoorgebouw met 700 arbeidsplaatsen. De zienswijze gaat met name over de parkeerregeling van het ontwerpbestemmingsplan.

11.1 Parkeren. Beagle vraagt zich af wanneer de parkeerhubs gerealiseerd en operationeel zullen zijn, aangezien het bestemmingsplan verplicht om in hubs te parkeren in plaats van op eigen terrein. Ook de locatie van de toekomstige hubs is niet duidelijk. Hierdoor kan niet goed beoordeeld worden of de loopafstand tussen Beagle en de hubs acceptabel is. Voor huurders en beleggers is Beagle alleen interessant als deze afstand minder dan 300 meter bedraagt. Ook vraagt Beagle zich af waar geparkeerd kan worden in de periode totdat de hubs gerealiseerd zijn. De Europointgarage is hiervoor geen oplossing. Dit omdat gemeente en/of Havenbedrijf geen afspraken hebben met de eigenaar om de garage te gebruiken ten behoeve van Beagle in de periode tot aan de realisatie van de hubs. Vanwege het bovenstaande is het niet duidelijk hoe het onderdeel

'parkeren' van de omgevingsvergunning getoetst wordt. In de getekende overeenkomst tussen Havenbedrijf en Beagle wordt Beagle toegestaan om parkeerplaatsen voor bezoek, bezorgdiensten en laden en lossen te realiseren. Dit is niet mogelijk op basis van het ontwerpbestemmingsplan.

11.2 Geluidzone. Verder constateert Beagle dat het toekomstige gebouw geen geluidgevoelige functie in de zin van de Wet geluidhinder is. Om die reden verzoeken zij de aanduidingen geluidzone – industrie 1 en 2 ter plaatse van de beoogde nieuwbouw te verwijderen. Ook omdat de contour van geluidzone – industrie 1 dwars door het toekomstige gebouw loopt.

Reactie

11.1 Parkeren. Wij zijn bekend met het initiatief van Beagle en er hebben diverse gesprekken plaatsgevonden tussen Beagle, gemeente en Havenbedrijf. Met Beagle is afgesproken dat zij een omgevingsvergunning aanvragen voor hun initiatief. Op het moment van behandeling van deze zienswijzennota is dit nog niet gebeurd. Het bestemmingsplan anticipeert echter op de ontwikkeling met een passende gebruiks- en bouwregels. Wij begrijpen de vraag om duidelijkheid over de parkeervoorzieningen. Hierover is de afgelopen tijd ook contact geweest. Beagle heeft inmiddels een overeenkomst gesloten met de eigenaars van de Europointgarage om daar de komende 10 jaar de benodigde parkeerplaatsen af te nemen. Hiermee wordt voldaan aan de parkeerregels van dit bestemmingsplan en kan de omgevingsvergunning straks verleend worden. Gemeente en/of Havenbedrijf zijn verantwoordelijk voor de realisatie van de toekomstige hub waar de gebruikers van Beagle op termijn gaan parkeren. Deze hub komt op maximaal 400 m loopafstand van Beagle. Op dit moment wordt er met zoekgebieden een studie verricht naar de toekomstige locaties voor de mobiliteitshubs in het Galileipark. De kavels direct ten westen en ten zuiden van Beagle zijn onderdeel van de zoekgebieden. Mogelijk wordt het kavel ten zuiden van Beagle ingericht als tijdelijke collectieve maaiveld parkeervoorziening en komt hier later een permanente gebouwde mobiliteitshub. Beide kavels liggen ruim binnen de 300 meter loopafstand die Beagle wenst. Als de hub op termijn gerealiseerd is kunnen de gebruikers in het gebied een abonnement afsluiten ten aanzien van het gebruik van een parkeerplaats. Hiervoor wordt een toedelingssystematiek opgesteld, zodat alle toekomstige gebruikers kansen hebben op het gebruik van een parkeerplaats. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;

11.2 Geluidzone. Over het verzoek om de aanduidingen voor de geluidzones te verwijderen het volgende. De aanduidingen voor de geluidzones hebben een signalerende functie: binnen de zones zijn geluidgevoelige functies (zoals woningen) alleen onder voorwaarden toegestaan. Het klopt dat kantoren en laboratoria geen geluidgevoelige functies zijn. De aanduidingen voor de geluidzones zijn daarom niet relevant voor Beagle. De contour van de geluidzone betreft echter een vaststaand gegeven, de ligging van de geluidzone wordt bepaald door het gezoneerde industrieterrein waar ze bij horen. Om die reden kunnen de geluidzones niet zomaar aangepast worden op onderliggende bestemmingen. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ongegrond te verklaren

Voorstel

Wij stellen voor zienswijze 11.1 ter kennisgeving aan te nemen en zienswijze 11.2 ongegrond te verklaren.

12 Stichting Motel Mozaïque, ontvangen d.d. 5 juli 2023

Voor de samenvatting, reactie en ons voorstel verwijzen wij naar onderdeel B (thema 'evenementen') van deze zienswijzennota.

13 Reclamant 13, ontvangen d.d. 5 juli 2023

Voor de samenvatting, reactie en ons voorstel verwijzen wij naar onderdeel A (thema 'bouwhoogte nieuwbouw Marconistrip') van deze zienswijzennota.

14 Object Rotterdam, ontvangen d.d. 5 juli 2023

Samenvatting
Object ageert tegen het ontbreken van een evenementenregeling in het ontwerpbestemmingsplan. Verder geeft Object aan dat zij nu evenementen in het HAKA gebouw organiseren. Het is de vraag of zij in de toekomst nog wel een evenementenvergunning kunnen krijgen omdat evenementen niet toegestaan zijn op deze locatie in het ontwerpbestemmingsplan.

Reactie
Voor de samenvatting, reactie en ons voorstel op het ontbreken van een evenementenregeling verwijzen wij naar onderdeel B (thema 'evenementen') van deze zienswijzennota.

Over de evenementen bij Object het volgende. Voor de evenementen die Object organiseert is een evenementenvergunning nodig, zoals zij zelf ook aangeven. Bij de afweging over het verlenen van een evenementenvergunning voor een kortstondig en incidenteel evenement in een gebouw, zoals hier bij HAKA, wordt niet naar de bestemming van het pand gekeken. De afweging gaat over andere aspecten, zoals openbare orde. Het bestemmingsplan vormt dus geen beperking voor de evenementen bij HAKA. Bij evenementen in de openbare ruimte speelt het bestemmingsplan wel een rol omdat evenementen niet zijn toegestaan zijn in de verkeers- en groenbestemmingen. Om die reden stellen wij bij thema B 'evenementen' voor een regeling op te nemen die evenementen in de openbare ruimte van M4H toestaat. Zo is niet meer voor elk evenement een omgevingsvergunning nodig, naast een evenementenvergunning.

15 Rotterdam Festivals, ontvangen d.d. 5 juli 2023

Voor de samenvatting, reactie en ons voorstel verwijzen wij naar onderdeel B (thema 'evenementen') van deze zienswijzennota.

16 Stedin, ontvangen d.d. 5 juli 2023

Samenvatting
Stedin heeft aan de Benjamin Franklinstraat 11 een schakelstation en aan de Keileweg 63 een terrein met onder andere een bedrijfsschool. De zienswijze heeft voornamelijk betrekking op deze locaties. Het andere deel van de zienswijze heeft betrekking op de resterende geluidzone van het gezoneerde industrieterrein 'Havens Noord Oost-Frankenland' (het resterende gezoneerde industrieterrein binnen M4H). Dit deel van de zienswijze heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan 'Parapluherziening geluidzone Havens Noordwest Oost-Frankenland' dat gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan voor M4H ter inzage is gelegd.

16.1 Benjamin Franklinstraat 11 (perceel schakelstation)
16.1.1 Stedin geeft aan dat zij vier transformatoren in eigendom hebben bij het Tennet 150kV-transformatorstation aan de Galileistraat en één transformator bij hun eigen

schakelstation aan de Benjamin Franklinstraat 11. Het Tennet-station en het Stedin schakelstation betreffen verschillende percelen en hebben verschillende bestemmingen. Het Tennet-station is aangeduid als gezoneerd industrieterrein en het Stedin-station niet. Hoewel de vijf transformatoren op twee verschillende percelen staan zijn ze onderling gekoppeld en is er sprake van een gezamenlijk vermogen van 300 MVA. Om deze reden is Stedin van mening dat de installaties één geheel vormen. Daarom zou het perceel van Stedin hetzelfde bestemd moeten worden als het perceel van Tennet, met dezelfde gebruiks- en bouwmogelijkheden. Dit betekent ook dat het Stedin-perceel net als het Tennet-perceel bestemd moet worden als gezoneerd industrieterrein. Dit moet ook doorgevoerd worden in diverse passages van het MER en de bijlagen daarvan. Hierin wordt telkens gesproken over 'Tennet' wat aangepast moet worden in 'Stedin';

16.1.2 Stedin maakt zich zorgen over de bepalingen in artikel 40 over de vergunningplicht voor het splitsen van inrichtingen. Hierover zijn eerder gesprekken geweest met DCMR. Verzocht wordt om nader overleg over de bepalingen;

16.1.3 Stedin verzoekt aan te geven dat de geluidproductie van hun installaties onder de grenswaarde van een goed woon- en leefklimaat blijft, en dat gemotiveerd wordt dat dit acceptabel is. Ook wordt verzocht de richtafstanden tot de toekomstige woon-werkgebieden aan te geven. Verder wordt er geen duidelijke conclusie getrokken over de hinder van het laagfrequent geluid dat door de transformatoren veroorzaakt wordt.

16.2 Keileweg 63 (perceel bedrijfsschool)

Er lopen gesprekken tussen Stedin, gemeente en Havenbedrijf om een samenwerkingsovereenkomst (SOK) op te stellen. In de SOK komen afspraken over onder andere groenstroken, niet bebouwbare gronden en te ruilen gronden bij Stedins perceel aan de Keileweg 63. Stedin verzoekt het bestemmingsplan aan te passen op de lopende gesprekken. Concreet gaat het om de aanpassing van de maximale bouwhoogte naar 25 m, een bebouwingspercentage van 45%, de bebouwingsvrije zones worden geen openbare wegen en een passende bestemming voor de grondruilkavel. De groenstroken en langzaam verkeerroutes worden privaatrechtelijk geregeld. Op het terrein Keileweg 63 is ook een gasontvangstation (GOS) aanwezig. Er lopen al lange tijd gesprekken over het verplaatsen van deze installatie. Stedin merkt op dat het GOS correct bestemd is, en verzoekt ook de hogedruk gasleiding van Stedin een dubbelbestemming met planologische bescherming te geven. De leiding is belangrijk en er dient rekening mee gehouden te worden bij de gebiedsontwikkeling.

16.3 Parapluherziening geluidzone Havens Noordwest Oost-Frankenland

16.3.1 Stedin merkt op dat het lijkt alsof de aanduiding voor de geluidzone binnen het bestemmingsplan 'Merwe – Vierhavens' niet aansluit op de aanduiding voor de geluidzone binnen het bestemmingsplan Parapluherziening geluidzone Havens Noordwest Oost-Frankenland. Er zijn drie screenshots bijgevoegd om te duiden wat er bedoeld wordt: links de aanduiding 'geluidzone industrie' in de parapluherziening, in het midden de aanduiding 'geluidzone - industrie 2' in het bestemmingsplan M4H en rechts de aanduiding 'geluidzone – industrie 1' in het bestemmingsplan M4H.

16.3.2 Stedin heeft vragen over de geluidzone van het resterende gezoneerde industrieterrein, dat onder andere bestaat uit het perceel van Tennet. In figuur 2.3 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan voor de geluidzone (de parapluherziening geluidzone Havens Noordwest Oost-Frankenland) is een figuur opgenomen met twee geluidcontouren die samen de uiteindelijke contour van de geluidzone vormen. De twee contouren liggen over het terrein van Tennet heen, terwijl ze er omheen zouden moeten liggen;

Reactie
Wij reageren hieronder puntsgewijs
16.1 Benjamin Franklinstraat 11 (perceel schakelstation)
16.1.1 Hoewel er sprake is van twee verschillende percelen met verschillende eigenaren zijn wij het met Stedin eens dat er sprake is van technische, functionele en organisatorische binding tussen de installaties op de twee percelen. De vier transformatoren op het perceel van Tennet zijn namelijk in eigendom van Stedin en deze transformatoren staan in verbinding met de transformator en het schakelstation op het perceel van Stedin aan de Benjamin Franklinstraat 11. Vanwege de technische, functionele en organisatorische binding kan het geheel als één inrichting in de zin van de Wet milieubeheer beschouwd worden en is er om die reden ook sprake van één grote lawaaimaker. Onder de Omgevingswet is Tennet op grond van artikel 5.78b Bkl een activiteit die in aanzienlijke mate geluid kan veroorzaken. Op grond van artikel 5.58 Bkl behoort het geluid van Stedin tot dezelfde activiteit als het geluid van Tennet. Dit komt omdat de activiteiten worden verricht op dezelfde locatie en rechtstreeks met elkaar samenhangen en met elkaar in technisch verband staan of elkaar functioneel ondersteunen. Vanwege de samenhang tussen Tennet en Stedin stellen wij voor mee te werken aan het verzoek van Stedin om hun gronden ook als gezoneerd industrieterrein te bestemmen en een geluidverkaveling toe te kennen. Het voorstel voor de geluidverkaveling is met Stedin besproken en akkoord bevonden.

Stedin verzoekt ook om dezelfde bestemming als Tennet, een elektriciteitsdistributiebedrijf met een transformatorvermogen van 200-1000 MVA (uit milieucategorie 4.2). Wij stellen voor om niet mee te werken aan dit deel van het verzoek om de volgende reden. Hoewel er op basis van de Wet milieubeheer sprake is van één inrichting is er in de praktijk sprake twee gescheiden schakelstations met een verschillend vermogen en dus een verschillende milieubelasting (in dit geval geluidproductie). Het Tennet schakelstation is een 150 kV-station met een vermogen van 300 MVA en valt in milieucategorie 4.2, het station van Stedin is een 23/25 kV-station met een vermogen van 100 MVA en valt in milieucategorie 3.2. Het is om die reden niet noodzakelijk om Stedin dezelfde bestemming te geven als Tennet. Stedin is in het ontwerpbestemmingsplan bestemd als een elektriciteitsdistributiebedrijf met een transformatorvermogen van 100-200 MVA uit milieucategorie 3.2 en dit past bij de activiteiten op het perceel. Het is niet wenselijk de milieucategorie te verhogen vanwege de toekomstige gebiedsontwikkeling van het Marconikwartier. En dit is ook niet nodig aangezien er geen plannen zijn het schakelstation te verzwaren. Overigens is er nog wel enige uitbreidingsruimte binnen de bestemming aangezien er een schakelstation tot 200 MVA toegestaan is, en er nu slechts 100 MVA opgesteld is. Dit is met Stedin besproken en akkoord bevonden.
Verder verzoekt Stedin om dezelfde bouwmogelijkheden als Tennet: een maximum bouwhoogte van 19 m en maximum bebouwingspercentage van 45%. Wij stellen voor ook hieraan niet mee te werken. De bouwmogelijkheden zijn afgestemd op de bestaande situatie, conform de systematiek die voor alle bestaande bedrijven in het gebied geldt. Daarom heeft Tennet een maximale bouwhoogte van 19 meter en mag het perceel voor 45% bebouwd worden. Voor Stedin is dit respectievelijk 7 meter en 35%. Omdat de mogelijkheden bij deze en andere bestaande bedrijven zijn afgestemd op de bestaande situatie vinden wij het niet opportuun de bouwmogelijkheden van Stedin te verruimen. Met name de 12 meter hogere maximale bouwhoogte heeft andere ruimtelijke consequenties dan de 7 meter die nu is toegestaan. Er is ook geen sprake van een concreet initiatief om uit te breiden. Ook dit is met Stedin besproken

en akkoord bevonden. Mocht er in de toekomst sprake zijn van een uitbreiding dan kan dat via een aparte ruimtelijke procedure met bijbehorende (milieu)onderzoeken;

16.1.2 Stedin wijst in haar zienswijze op een aantal bepalingen in artikel 40 over de geluidruimteverdeling. Uit dat artikel volgt dat het niet is toegestaan om bebouwing of gebruik te veranderen als dat er -kortgezegd- voor zorgt dat er op omliggende toetspunten een bepaalde geluidswaarde wordt overschreden. Ook het splitsen van een inrichting is om die reden niet zonder meer toegestaan, hiervoor is een omgevingsvergunning nodig. Wij hebben bij de DCMR geïnformeerd naar de gesprekken. Er zijn geen gesprekken geweest over het concreet splitsen van de milieuvergunning. Indien dat wel aan de orde is in de toekomst gelden de regels van artikel 40 en is een omgevingsvergunning nodig, waarvoor voorwaarden gelden;

16.1.3 Het 150 kV-station en ook de inrichting van Stedin zijn niet geluidrelevant bij woningen. De geluidruimte voor het 150 kV-station is in het plan gereguleerd en naar aanleiding van deze zienswijze wordt dat voor Stedin ook gedaan. Bij 'voorstel' is aangegeven dat dit door middel van een Zone Immissie Punt (ZIP) gebeurt, waaraan een bepaalde geluidproductie gekoppeld is. Zolang deze waarde niet overschreden wordt past het geluid binnen de geluidzone rond het industrieterrein. Verder is hinder uitgesloten door de beperkte geluidproductie van Stedin en de relatief grote afstand tot de dichtstbijzijnde woningen (ca. 170 m). Wanneer er in de toekomst woningen binnen de geluidzone in Marconi- of Keilekwartier komen zal nader onderzoek gedaan worden naar het geluid van het industrieterrein (inclusief dat van Stedin) bij de nieuwe woningen. Hiervoor gelden de normen van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl), of de normen van de Wet geluidhinder zolang er nog geen Geluidproductieplafonds zijn vastgesteld. Voor woningen buiten de geluidzone (het grootste deel van het Marconikwartier) kan op voorhand gesteld worden dat voldaan wordt aan deze geluidwaarden . In het geluidrapport is aangetoond dat het 150 kV station niet relevant is voor laagfrequent geluid (LFG), zie bijlage A7.5 geluidrapport. Dit geldt ook voor Stedin.

16.2 Keileweg 63 (perceel bedrijfsschool)

De SOK waarnaar Stedin refereert is inmiddels vastgesteld. In de SOK zijn inderdaad een aantal zaken vastgelegd over grondsanering, groenstroken en niet bebouwbare gronden. Er worden ook indicatieve metrages genoemd voor eventuele nieuwbouw, maar de SOK bevat geen concrete afspraken over nieuwbouw. Daarom vinden wij het niet opportuun deze gevraagde metrages (25 meter bouwhoogte en 45% bebouwingspercentage) nu al in het bestemmingsplan op te nemen. Met Stedin is gesproken over de toekomstige herontwikkeling van hun perceel. In beginsel is herontwikkeling wenselijk, maar vooralsnog met minder bouwmogelijkheden dan de gevraagde 25 meter en 45%. Met Stedin is overeengekomen dat er op het oostelijk deel van hun perceel extra bouwmogelijkheden geboden worden. Het gaat om een maximale bouwhoogte van 25 meter en een bebouwingspercentage van 30%. Zie onderstaand voorstel voor de aanpassing van de verbeelding.

Op het westelijk deel van het perceel wordt de bestaande situatie bestemd. Hiertoe stellen wij voor de bestemming van dit deel van het perceel aan te passen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan: de bestaande bebouwing krijgt een strak bouwvlak en het bebouwingspercentage komt te vervallen op dit deel van het perceel. Wanneer er afspraken gemaakt zijn over de herontwikkeling van dit deel van het perceel kan er een aparte ruimtelijke procedure gevolgd worden. Op het noordoostelijke deel van het perceel staat overigens een gasontvangstation op een eigen perceel. Het gasontvangstation zelf is als zodanig bestemd, het omliggende perceel niet. Wij stellen voor deze omissie te herstellen en het perceel waarop het

gasontvangstation te bestemmen als 'specifieke vorm van bedrijf – gasontvangstation'. Zie onderstaand voorstel voor de aanpassing van de verbeelding.

Een ontwikkeling die wel concreet is, is de bouw van een nieuwe bedrijfsschool met bijbehorend oefenterrein. Met Stedin is afgesproken dat hiervoor een uitgebreide Wabo-procedure gevolgd wordt in plaats van dat de nieuwe bedrijfsschool met het bestemmingsplan M4H mogelijk gemaakt wordt. Dit omwille van de tijd. In het kader van deze procedure zijn ook een aantal onderzoeken uitgevoerd. De omgevingsvergunning zal ongeveer tegelijkertijd met de vaststelling van dit bestemmingsplan verleend worden. Wanneer de omgevingsvergunning onherroepelijk is kan de school gebouwd worden. In het ontwerpbestemmingsplan is een aanduiding opgenomen voor de tot voor kort bestaande bedrijfsschool. Deze is inmiddels gesloopt. Wij stellen voor deze aanduiding uit het bestemmingsplan te halen, zodat er geen doorkruising plaatsvindt met de procedure voor de nieuwe bedrijfsschool. De toekomstige bedrijfsschool past overigens wel in de bouwregels die hierboven voorgesteld worden.

Wij stellen voor om de gasleiding van Stedin niet op te nemen. Deze is, anders dan bijvoorbeeld de gasleiding van de Gasunie, planologisch minder relevant. Bij ontwikkelingen in het gebied wordt in het kader van de KLIK-melding rekening gehouden met de leiding van Stedin.

16.3 Parapluherziening geluidzone Havens Noordwest Oost-Frankenland
Formeel gezien heeft dit deel van de zienswijze betrekking op het bovengenoemd bestemmingsplan. De zienswijze is echter ingediend op het bestemmingsplan 'Merwe-Vierhavens' en wordt daarom hier behandeld.

16.3.1 Wij snappen de opmerking van Stedin omdat er sprake is van twee verschillende geluidzones die voor verwarring kunnen zorgen. Ten eerste valt het hele plangebied in de geluidzone van Waal-Eemhaven. Deze geluidzone 'vult' het hele plangebied en ligt dus ook over het gezoneerde industrieterrein binnen M4H (gezoneerd industrieterrein Havens Noordwest Oost-Frankenland, hierna 'HNOF'). De geluidzone van Waal-Eemhaven is aangeduid met 'geluidzone - industrie 2', wat te zien is op de middelste screenshot. Deze geluidzone ligt overigens ook over de wijde omgeving van het plangebied. Daar is de geluidzone geregeld in de ter plaatse geldende bestemmingsplannen. Binnen het plangebied ligt het gezoneerde industrieterrein HNOF. Ook rondom dit industrieterrein ligt een geluidzone, die in het bestemmingsplan M4H is aangeduid met 'geluidzone - industrie 1'. Dit is te zien op de screenshot rechts. De geluidzone ligt niet over het industrieterrein zelf (de buitengrens van het industrieterrein is de binnengrens van de geluidzone). De geluidzone ligt ook deels buiten het plangebied van M4H. Voor dit deel is de parapluherziening opgesteld. Dit was nodig omdat de geluidzone van HNOF verandert door de aanpassingen aan het gezoneerde industrieterrein in het bestemmingsplan M4H. In de parapluherziening is de geluidzone aangeduid met 'geluidzone – industrie', wat dus eigenlijk gelezen moet worden als 'geluidzone – industrie 1'. Screenshot links en rechts lijken niet op elkaar aan te sluiten omdat het gezoneerde industrieterrein zelf geen onderdeel is van de geluidzone. Ze sluiten echter wel degelijk op elkaar aan ter plaatse van de zone tussen de Van Helmontstraat en Keilestraat;

16.3.2 In figuur 2.3 staan drie contouren, waarvan er inderdaad twee door het perceel van Tennet lopen. Dit zijn indicatieve contouren. De buitenste contour, de voorgestelde zonegrens op 5 meter hoogte, bepaalt echter de uiteindelijke geluidzone. Deze contour loopt om het perceel van Tennet heen. Overigens is de contour niet meer actueel nu Stedin ook als gezoneerd industrieterrein bestemd zal worden. Er is een

nieuwe contour berekend die ook om het perceel van Stedin komt te liggen. Dit is met Stedin besproken en akkoord bevonden. Zie hiervoor ambtshalve wijziging 21.

Voorstel
Onderdeel 16.1, Benjamin Franklinstraat 11 (schakelstation)
Wij stellen voor onderdeel 16.1.1 van deze zienswijze deels gegrond te verklaren en het bestemmingsplan aan te passen, in die zin dat het perceel met het schakelstation toegevoegd wordt aan het gezoneerde industrieterrein en een geluidverkaveling krijgt. De voorgestelde aanpassingen staan hier onder. Wij stellen voor het overige deel van de zienswijze 16.1.1 ongegrond te verklaren omdat het niet wenselijk is de bouwmogelijkheden en milieucategorie te verruimen. Verder stellen wij voor onderdelen 16.1.2 en 16.1.3 ter kennisgeving aan te nemen.

Verbeelding
- Op het perceel van Stedin worden de gebiedsaanduidingen 'overige zone – gezoneerd industrieterrein' en 'overige zone – industrieterrein met geluidruimteverdeling M4H' toegevoegd;
- Op het perceel van Stedin wordt de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – kavel met specifieke geluidruimte' toegevoegd;
- Ook de geluidzone binnen het plangebied wijzigt. Zie hiervoor ambtshalve wijziging 21.

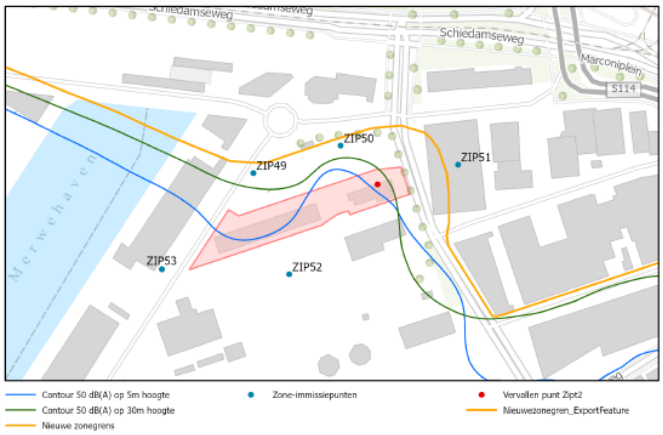
Voorstel aanpassing verbeelding: links het ontwerpbestemmingsplan, rechts het vast te stellen bestemmingsplan.

Regels
Bijlage 3 van de regels wordt aangepast, in die zin dat:
1. Stedin de kavel aanduiding 'Tennet/Stedin' krijgt;
2. De 4 zone-immissiepunten (ZIPT 1 t/m 4) die in het ontwerpbestemmingsplan rondom het Tennet-transformatorstation liggen zijn vervangen door 5 zone-immissiepunten die rondom de gronden van Tennet én Stedin geplaatst zijn. ZIPT 2 is 40 meter westelijker geplaatst zodat deze nu ten oosten van Stedin ligt, en er is een extra zone-immissiepunt geplaatst ten noorden van Stedin. De 5 zone-immissiepunten zijn vernummerd naar ZIP 49 t/m 53:
   - ZIPT 1 is vernummerd naar ZIP 49;
   - ZIP 50 is het nieuw toegevoegde zone-immissiepunt;
   - ZIPT 2 is vernummerd naar ZIP 51;
   - ZIPT 3 is vernummerd naar ZIP 52;

- ZIPT 4 is vernummerd naar ZIP 53.

Zie ook onderstaande afbeelding;

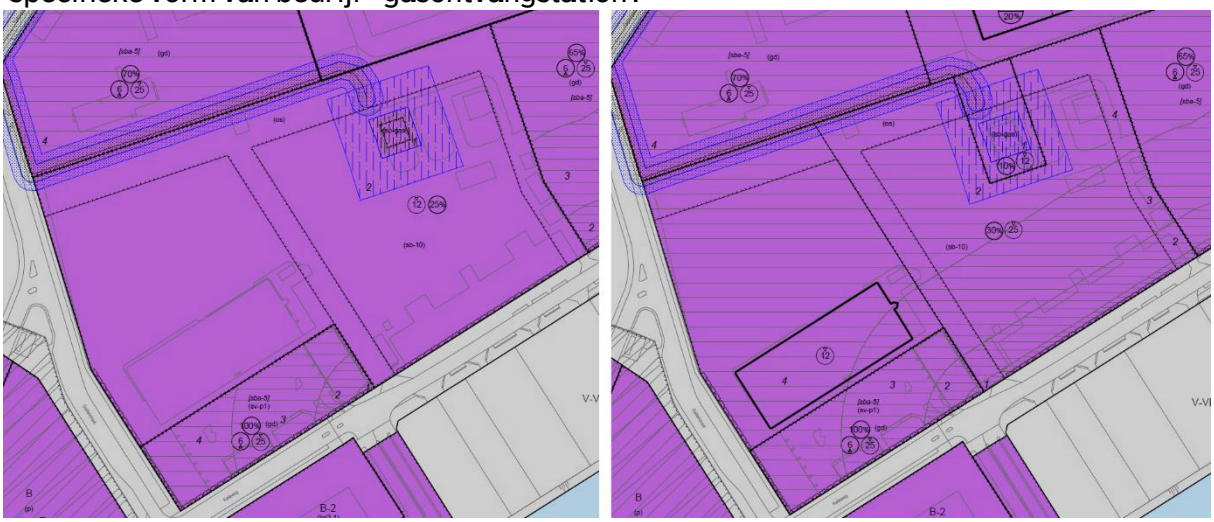
3. De waarden op de ZIP-punten worden aangepast rekening houdend met de gewijzigde ligging en de deelbijdrage Stedin. Zie onderstaande waarden.



Zone-immissiepunt	Geluidbelasting MER M4H [dB(A)]	Geluidbelasting na uitbreiding [dB(A)]
ZIP49	33,2	41,4
ZIP50	--	47,7
ZIP51	--	42,5
ZIP52	31,4	42,9
ZIP53	47,2	47,3

Toelichting
Paragrafen 3.1, 4.3.2 en 5.3 worden aangepast op het bovenstaande voorstel. Zie het wijzigingendocument voor ons tekstvoorstel.

<u>Onderdeel 16.2, Keileweg 63 (bedrijfsschool)</u>
Verbeelding
Wij stellen voor onderdeel 16.2 gegrond te verklaren en de bouwmogelijkheden op het oostelijk deel van het perceel uit te breiden zoals hierboven beschreven. Op het westelijk deel wordt de bestaande bebouwing voorzien van een bouwvlak en vervalt het bebouwingspercentage. Het perceel van het gasontvangstation wordt bestemd als 'specifieke vorm van bedrijf - gasontvangstation'.



Voorstel aanpassing verbeelding: links het ontwerpbestemmingsplan, rechts het vast te stellen bestemmingsplan.

Regels
Artikel 7 (Bedrijf – 4), sub 'i' wordt als volgt gewijzigd:
ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - 10': uitsluitend een netbeheerbedrijf uit milieucategorie 3.1 met bijbehorende activiteiten en voorzieningen zoals bijeenkomstruimten.

<u>Onderdeel 16.3, Parapluherziening geluidzone Havens Noordwest Oost-Frankenland</u>

Wij stellen voor onderdelen 16.3.1 en 16.3.2 ter kennisgeving aan te nemen.

17 Reclamant 17, ontvangen d.d. 4 juli 2023

Samenvatting
De reclamant ageert tegen de generieke bouwhoogte van 40 meter in Merwehaven. Verder stelt de reclamant voor het weilandje bij de Floating farm te bestemmen als Groen. Dit geeft een betere ruimtelijke kwaliteit dan het beoogde tijdelijke parkeerterrein. De andere kades in Merwehaven zijn ook bestemd als Groen.

Reactie
Voor de samenvatting, reactie en ons voorstel op de bouwhoogte in de Marconistrip verwijzen wij naar onderdeel A (thema 'bouwhoogte nieuwbouw Marconistrip') van deze zienswijzennota. Over de bestemming van het weilandje het volgende. Op korte termijn vertrekt de Floating Farm uit M4H. Het weilandje verdwijnt dan ook. Er is nu nog geen visie op de invulling van dit stukje M4H voor de periode na het vertrek. Een groenbestemming zoals de reclamant voorstelt is nu niet opportuun omdat wij niet weten of hier groen gaat komen. Daarom hebben wij deze gronden bestemd als Verkeer - Verblijfsgebied. Dit doen wij ook bij de andere gronden die braak liggen en waar nu nog geen visie op is. Binnen de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied zijn verschillende functies mogelijk, waar onder groen. Mocht er toch een andere functies gewenst zijn dan kan dit met een aparte ruimtelijke procedure mogelijk gemaakt worden.

Voorstel
Wij stellen voor het deel van de zienswijze over de maximale bouwhoogte gegrond te verklaren en het deel van de zienswijze over het weilandje ongegrond te verklaren.

18 Vereniging de Alternatieve Garage 't Eendeëi d.d. 4 juli 2023

Samenvatting
De vereniging bestaat uit ca. 450 liefhebbers van Citroën A-typen en biedt haar leden de mogelijkheid onderhoud- en reparatiewerkzaamheden uit te voeren in haar garage aan de Van Helmontstraat 11-13. Bij de garage hoort ook een magazijn en er zijn stallingsmogelijkheden. Er is geen sprake van een winstoogmerk en er worden diverse cultureel-maatschappelijke activiteiten georganiseerd.

't Eendeëi is ruim 40 jaar in Rotterdam aanwezig en met dank aan de gemeente ca. 10 jaar op de huidige locatie in M4H. Er zijn goede contacten met de omgeving en de vereniging is blij met haar huidige locatie. 't Eendeëi is van mening dat zij als makers in het toekomstige profiel van M4H passen. Er wordt zorggedragen voor cultureel erfgoed en er is maatschappelijke betrokkenheid. Bovendien zorgt de bedrijfsvoering niet voor milieuhinder en kunnen de activiteiten bijdragen aan het onderscheidende karakter van het toekomstige woongebied.

De vereniging is bang dat zij haar locatie in M4H moet verlaten wanneer de gebiedsontwikkeling van start gaat. Het is de vereniging de afgelopen tijd niet gelukt een andere locatie te vinden, ook niet na gesprekken met de gemeente en contact met de gemeenteraad. De vereniging vreest voor haar voortbestaan en verzoekt het huurcontract alleen op te zeggen indien de gemeente alternatieve huisvesting biedt.

Reactie
Wij onderschrijven de maatschappelijk-culturele meerwaarde van de vereniging in M4H en om die reden hebben wij de ruimte de afgelopen jaren beschikbaar gesteld op basis van een

tijdelijk huurcontract. Met een tarief dat daarbij passend is. Wij hebben altijd duidelijk aangegeven dat de vereniging op deze locatie mag blijven huren zolang dit mogelijk is met oog op de gebiedsontwikkeling. Wanneer de gebiedsontwikkeling op deze locatie van start gaat moet de vereniging echter op zoek naar een andere locatie. De vereniging voert namelijk een hobbymatige functie uit en dit type activiteit past niet binnen de geprioriteerde doelgroepen die beoogd zijn voor M4H, namelijk: maakindustrie in de categorie energie, circulair en nieuwe mobiliteit en stedelijke voorzieningen die ondersteunend zijn aan het woon-werkmilieu. Daarnaast moeten wij ons als gemeente houden aan een eerlijk speelveld en gelijke behandeling van partijen, mede met het oog op het Didam-arrest. Dit betekent dat wij in de toekomst, wanneer de nieuwbouw er staat, niet langer een gereduceerd huurtarief kunnen bieden.

De vereniging is zelf verantwoordelijk voor het zoeken van een nieuwe locatie. Wel hebben wij als gemeente, op verzoek van de vereniging, verkend of er binnen het gemeentelijk grondgebied locaties zijn die passend waren. Vooralsnog waren er echter geen beschikbare geschikte locaties. Wij zullen ons hiervoor blijven inspannen.

Voorstel
Wij stellen voor deze zienswijze ter kennisgeving aan te nemen.

19 Poelmann van den Broek Advocaten namens SCP RE 1 BV, ontvangen d.d. 4 juli 2023

Samenvatting
Algemeen
De zienswijze heeft betrekking op de zogenaamde FTR-locatie aan de Galileistraat 36-40. De reclamant geeft een uiteenzetting over de eigendomssituatie. FTR Ontwikkeling BV is erfpachter van het terrein, de gemeente Rotterdam is bloot eigenaar. SCP RE 1 BV (hierna 'SCP'), die door de reclamant vertegenwoordigd wordt, heeft een optie op verwerving van de rechten van FTR BV. SCP wil de locatie herontwikkelen naar een circulair groot handelsgebied en heeft daarvoor een naar eigen zeggen concreet ontwikkelingsplan. Concreet verzoekt SCP deze ontwikkeling te onderzoeken in het MER en te bestemmen in het vast te stellen bestemmingsplan. De zienswijze bestaat feitelijk uit twee delen: een onderbouwing waarom het bestemmingsplan in de huidige vorm niet juist is en een onderbouwing waarom medewerking verleend zou moeten worden aan het initiatief.

Bestemming in ontwerpbestemmingsplan
In het eerste deel verwijst SCP naar de zienswijze die FTR Ontwikkeling BV tegen het bestemmingsplan heeft ingediend (dit is zienswijze 27 uit deze nota). Hierin wordt kortgezegd geageerd tegen de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen bestemming. FTR is bestemd als Bedrijf - 2, waarbinnen laad-, los- en overslagbedrijven van fruit ten behoeve van zeeschepen zijn toegestaan. De maximale milieucategorie is 4.2. De bestemming is volgens die reclamant te ver ingeperkt qua milieuruimte ten opzichte van de beheersverordening en sluit niet aan bij de vergunde situatie. Volgens SCP heeft de gemeente daarom maar twee keuzes. Ofwel de gemeente verruimd de bestemming conform de bestaande en vergunde situatie, zodat weer zware bedrijvigheid mogelijk is. Dit heeft tot gevolg dat de herontwikkeling van de omgeving met woningbouw moeilijker wordt. De lichtere bedrijfsbestemming bestemming van het ontwerpbestemmingsplan handhaven is geen optie. Het alternatief is meewerken aan het initiatief van SCP.

Initiatief
Het initiatief gaat uit van een groot circulair handelsgebied met maakindustrie, retail, stadslogistiek en logistiek te water (hierna: 'het initiatief'). Het gaat om een warenhuis van

37.000 m² b.v.o. met 69 loading docks voor stadslogistiek en 4.000 m² kantoorruimte voor deze functie. Verder gaat het uit van 32.000 m² b.v.o. zelfstandige kantoorruimte (die eventueel omgezet kan worden in wonen), 8.000 m² b.v.o. detailhandel en horeca, 4.200 m² b.v.o. maakindustrie en ca. 1.400 parkeerplaatsen. Bij de detailhandel moet gedacht worden aan winkels voor sport, cultuur en recreatie en bij de horeca aan een foodcourt of grand café. De bedrijfsruimtes hebben verschillende schaalniveaus: van 1.000 tot 1.500 m² en van 200 m².

Het gebouw vult een groot deel van het terrein en bestaat uit meerdere bouwlagen, met een maximum van 20 bouwlagen ter plaatse van twee hoogteaccenten. Rondom het gebouw komt een parkachtige aanleg. Het gaat om de overslag van consumentengoederen zoals kleding, elektronica, meubels en voedsel. Die komen aan per schip, en worden overgeslagen op emissievrije schepen en vrachtwagens. Volgens SCP heeft het alternatief minder negatieve effecten op het milieu dan de huidige bestemming, of de verruimde bestemming die volgens SCP en FTR opgenomen moet worden. Zo wordt het handelsgebied niet bevoorraad met zeeschepen en zijn minder ligplaatsen nodig, wat nestgeluid scheelt.

Daarnaast is het initiatief in lijn met het Ruimtelijk Raamwerk, en vraagt SCP zich af waarom maar een deel van het Ruimtelijk Raamwerk in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen is. In de zienswijze wordt gerefereerd naar een impressie van het gebied in 2050. De FTR-locatie maakt dan een belangrijk onderdeel uit van de ruimtelijke hoofdstructuur. Ook is een tabel uit het Ruimtelijk Raamwerk in de zienswijze opgenomen waarin de totale programmatische bandbreedte voor 2035 en 2050 te zien is (wonen en werken). SCP merkt op dat overigens niet duidelijk uit het Ruimtelijk Raamwerk blijkt waarom FTR en Vierhavens pas na 2035 worden herontwikkeld. Op basis van de tabel en andere onderdelen van het Ruimtelijk Raamwerk wordt geconcludeerd dat het woningbouwprogramma voornamelijk in Vierhavens is voorzien (en niet op de FTR-locatie). De invulling van FTR met logistieke bedrijvigheid is daarmee in lijn met het Ruimtelijk Raamwerk. Het initiatief sluit ook aan bij de beoogde bebouwings- en hoofdinfrastructuur uit het Ruimtelijk Raamwerk. Tot slot wordt gerefereerd aan de acht leidende principes voor duurzaamheid uit het Ruimtelijk Raamwerk. SCP geeft een uiteenzetting om welke redenen hier aan voldaan wordt. Zo voorziet het plan in ruimte voor maakbedrijven, is een distributiecentrum voor stadslogistiek een vorm van voorzieningen delen en wordt gebruik gemaakt van duurzame mobiliteit.

Het initiatief is uitgewerkt in het document 'Kansen voor M4Havens, een onderzoek naar ontwikkelingsmogelijkheden voor plangebied M4H' d.d. 24 februari 2023. Het document is bij de zienswijze gevoegd en het initiatief is besproken met vertegenwoordigers van de gemeente en het Havenbedrijf. Omdat het initiatief besproken is, en het volgens SCP voldoende concreet en onderbouwd is, moet de gemeente op grond van het zorgvuldigheidsbeginsel afwegen of medewerking aan het initiatief kan worden verleend. Ook had het initiatief volgens SCP als een concreet initiatief meegenomen moeten worden in de Milieueffectrapportage (MER) van het bestemmingsplan. De ontwikkeling ligt namelijk binnen het projectgebied van het Ruimtelijk Raamwerk, binnen het bestemmingsplangebied en binnen het gezoneerde industrieterrein. Tot slot geeft SCP aan dat het motief om de locatie pas in 2050 te herontwikkelen vanwege het lopende erfpachtcontract niet ruimtelijk relevant is.

Aanvulling
Op 2 oktober 2023 heeft SCP een aanvulling op de zienswijze van 4 juli ingediend. In de aanvulling wordt nader ingegaan op het initiatief. Doel is het initiatief verder concreet te maken en te onderbouwen, zodat het initiatief opgenomen wordt in het vastgestelde bestemmingsplan. Ook wordt er nog wat nadere informatie over het initiatief gegeven, dit is verwerkt in de samenvatting onder 'initiatief'. De aanvulling bevat vooral een toetsing aan

beleidskaders en milieuwetgeving. SCP concludeert dat het initiatief past binnen de beleidskaders en milieuwetgeving en dat het bovendien voordelen oplevert voor de woningbouw in het gebied. Hieronder volgen beknopt de conclusies van SCP.

Onderbouwing beleid

- De functies wonen en kantoren zijn in lijn met het provinciaal beleid. Het kantoorprogramma is ook in lijn met de Visie en Strategie Rotterdam Makers District, Ruimtelijk Raamwerk en de Strategie Werklocaties van de MRDH, waarin beschreven is dat er 65.000 m^2 kantoor is toegestaan. In M4H wordt 40.000 m^2 geprogrammeerd en door de kantoormeters van het initiatief te segmenteren (25.000 m^2 zelfstand, 4.000 m^2 bedrijfsgebonden stadslogistiek en de rest kleinschalig of bedrijfsgebonden) past dit binnen de beleidskaders;
- Er is geen sprake van een compensatieplicht vanuit de provincie vanwege het verdwijnen van 16,6 ha watergebonden en HMC-bedrijventerrein die met het initiatief gepaard gaat. Dit omdat er op basis van de PKB-PMR ca. 228 ha ruimte gecreëerd is in het bestaande havengebied voor watergebonden of HMC-bedrijven waarmee de 16,6 ha van de FTR-locatie gecompenseerd kan worden;
- De maximaal 8.000 m^2 nieuwe detailhandel past binnen het provinciale detailhandelsbeleid. Hierin is namelijk kleinschalige detailhandel buiten de centra toegestaan bij onder andere sportvoorzieningen, op locaties met veel passanten, als gemakswinkel en als ondergeschikte detailhandel bij maakindustrie. Ook past het binnen het gemeentelijke detailhandelsbeleid om bovengenoemde redenen;
- Het provinciale beleid ten aanzien van externe veiligheid, vaarwegen, klimaatverandering, waterkeringen en nestgeluid vormt ook geen beperking. In algemene zin geldt dat alle onderzoeken in het kader van het bestemmingsplan gedaan zijn ook gelden voor de FTR-locatie. Daarom zijn de conclusies ook van toepassing op het initiatief;
- De functies van het initiatief zorgen voor een verbetering van de relatie tussen rivier en stad en extra maakindustrie. Het initiatief is daarom volledig in lijn met de gemeentelijke omgevingsvisie;
- De mogelijke woningbouw is in lijn met de Woonvisie en de bedrijfsmeters in lijn met de Nota bedrijfsruimte;
- Door de werkfuncties, bijzondere ligging en ontmoetingsfunctie is er ruimte voor nieuwe horeca;
- Vanwege de stadslogistiek, distributielijnen over water en CO2 neutraal voldoet het initiatief aan de Havenvisie;
- Het initiatief kan op basis van de randvoorwaarden van de gemeente en Havenbedrijf gerealiseerd worden, het is niet nodig dat de gronden eerst terugkomen naar het Havenbedrijf. Dit is in lijn met de Samenwerkingsovereenkomst uit 2007 tussen gemeente en Havenbedrijf;
- Het initiatief is in lijn met de hoofdopzet voor de ruimtelijke structuur uit het Ruimtelijk Raamwerk voor deze locatie. Er wordt naadloos aangesloten op de doorkijk naar 2050;
- Voor het initiatief kan ook een kameleonbestemming worden opgenomen, dit sluit aan bij de wijze van bestemmen op andere locaties in het bestemmingsplan.

Onderbouwing milieuaspecten

- Het initiatief heeft een verkeersgeneratie van maximaal 5.850 motorvoertuigen per etmaal. Het aantal vrachtwagenbewegingen neem niet relevant toe, het aantal personenauto's wel. Het aantal scheepvaartbewegingen met grote schepen neemt af. Het is niet nodig de hoofdinfrastructuur ingrijpend te wijzigen. De ontsluiting van het initiatief zal voornamelijk via het kruispunt Keileweg-Vierhavensstraat gaan. Hoewel daar zonder het initiatief al een mogelijk knelpunt ontstaat hoeven de extra verkeersbewegingen van het initiatief het knelpunt niet te vergroten. Door monitoring en verkeerskundige

maatregelen kunnen de knelpunten aangepakt worden. Verder wordt bij de uitwerking van het initiatief onderzocht hoe ingezet kan worden op OV en alternatieve mobiliteitsvormen. Hierdoor neemt het autoverkeer af. Overigens is het volgens SCP beter de kruispunten waar overbelasting dreigt nu al aan te pakken en daarbij te anticiperen op de komst van het initiatief;
- De realisatie van het initiatief zorgt ervoor dat een deel van het (geluid) maatregelenpakket voor de ontwikkeling van Marconi- en Keilekwartier nu al getroffen wordt. Verder zorgt het initiatief ervoor de geluidbelasting op het omliggende gebied daalt doordat ligplaatsen komen te vervallen en de hoeveelheid industrielawaai daalt. Peutz heeft voor SCP berekend dat de geluidbelasting op het zuidelijk deel van de lange Merwepier met 5 tot 8 dB(A) daalt;
- Omdat de hoeveelheid scheepvaartverkeer afneemt is het aannemelijk dat er geen knelpunten ontstaan voor de luchtkwaliteit;
- Er zijn mogelijk maatregelen nodig vanwege de geurcontour van AVR. Daarnaar wordt onderzoek gedaan op het moment van vergunningaanvraag voor het alternatief;
- Het initiatief veroorzaakt geen stofhinder;
- Door de ontwikkeling van het initiatief kunnen nu al maatregelen genomen worden om het overstromingsrisico van de locatie te verkleinen. Verder levert het initiatief een positieve bijdrage aan de wateropgave;
- Het initiatief ligt buiten de relevante risicocontouren waardoor externe veiligheid geen beperking vormt;
- Het initiatief zorgt niet voor een verslechtering van de nautische veiligheid omdat er niet op de hoeken van het perceel gebouwd wordt;
- Onder andere door het realiseren van groen worden de gezondheidsaspecten verbeterd;
- Door het initiatief verbetert de grondkwaliteit omdat mogelijk vervuilde bodem gesaneerd zal worden;
- Het initiatief komt niet in een beschermd natuurgebied. In de aanlegfase is er toename van stikstofdepositie maar in de gebruiksfase ligt dit lager dan de huidige situatie omdat er minder grote schepen aanmeren bij FTR. Er volgt nader onderzoek naar beschermde soorten bij de realisatie van het initiatief;
- De huidige activiteiten van FTR zijn afhankelijk van fossiele brandstof. Doordat het aantal schepen afneemt en de distributie naar de stad met elektrische auto's en fietsen gaat zorgt het initiatief voor meer duurzaamheid. Er ontstaan kansen voor zonnepanelen en circulaire energie bij de nieuwbouw. Bij de nieuwbouw worden zo veel mogelijk bestaande materialen gebruikt en er wordt gestreefd naar zelfvoorzienend te zijn voor energie.

Reactie - context
Wij danken SCP voor hun uitgebreide toelichting op het initiatief dat zij voor deze locatie hebben. Naar aanleiding van de zienswijze heeft er op 8 november 2023 een gesprek plaatsgevonden tussen gemeente (directeur Economie en Duurzaamheid, gebiedsaccountmanager Delfshaven, projectleider M4H en BWT), Havenbedrijf, initiatiefnemers en eigenaars van de locatie. Op 5 april 2024 heeft er nogmaals een gesprek plaatsgevonden tussen gemeente (directeur Economie en Duurzaamheid, directeur Gebiedsontwikkeling, projectleider M4H) en SCP. Voor wij op de inhoudelijke reactie ingaan is het voor de lezer van deze zienswijzennota goed om wat achtergrondinformatie te hebben. Dit omdat deze zienswijze samenhangt met twee andere zienswijzen en er een geschiedenis is.

<u>Stakeholders</u>
SCP stelt dat zij een optierecht hebben op het erfpachtrecht van deze locatie. Het erfpachtrecht is nu nog in bezit van FTR Ontwikkeling BV (hierna 'FTR'), de indieners van zienswijze 27. SCP betaalt FTR jaarlijks een bedrag voor het optierecht en streeft er naar de locatie te herontwikkelen. Aan SCP zijn twee partijen gelieerd: Somerset Capital Partners

(SCP, vastgoed ontwikkelaar van logistiek vastgoed) en Intospace, een door SCP opgerichte vastgoedontwikkelaar voor logistiek vastgoed. Intospace is door SCP opgericht om de activiteiten op het gebied logistiek vastgoed te verzelfstandigen. SCP RE 1 BV, Somerset Capital Partners en Intospace staan allemaal ingeschreven op hetzelfde adres in Oisterwijk.

De andere twee partijen die een rol spelen op deze locatie zijn FTR Ontwikkeling BV (FTR, zienswijze 27) en Acces World Rotterdam (AWR, zienswijze 21). FTR is een vastgoedbelegger en beheerder en de erfpachter van de FTR-locatie. Zij verhuren de locatie op dit moment aan AWR, de drijver (exploitant) en huurder van de FTR-locatie, waar op dit moment op- en overslag van o.a. non-ferrometalen plaatsvindt.

Samenhang met zienswijzen 21 en 27
FTR ageert in zienswijze 27 tegen het bestemmen van de op- en overslag van 'fruit' (milieucategorie 4.2) omdat de gronden volgens hen tot 2050 gebruikt mogen worden voor de op- en overslag van non-ferro metalen (milieucategorie 5.3), het huidige gebruik. Het huidige gebruik is niet bestemd in het ontwerpbestemmingsplan omdat de privaatrechtelijke toestemming afloopt op 1 april 2025. Het gebruik voor non-ferro is toegestaan op basis van de milieuvergunning van AWR. AWR (zienswijze 21) heeft door middel van de zienswijze onderzocht of hun huidige en vergunde activiteiten (op- en overslag van non-ferro) binnen de geluidruimte van het bestemmingsplan past. Zij concluderen dat dit in grote lijnen past en hebben alleen enkele detailopmerkingen. Evenwel verzoeken zij om een positieve bestemming.

Erfpachtsituatie
Het erfpachtcontract dat op de locatie geldt stamt uit 2001. Het destijds nog gemeentelijke Havenbedrijf heeft een erfpachtcontract met Fruit Terminal Rotterdam, de voorloper van FTR Ontwikkeling BV gesloten. Het initiële contract loopt tot en met 31 maart 2025 en gaat uit van de op- en overslag van fruit. Er is een optie tot verlenging tot 2050. Hiervoor gelden dezelfde gebruiksbepalingen: op- en overslag van fruit.

In de afgelopen jaren heeft HbR een aantal keer medewerking verleend voor een tijdelijk afwijkend gebruik. De meest recente afwijking is die voor de op- en overslag van non-ferro door AWR en haar voorganger sinds 2015. Het gaat hierbij nadrukkelijk om een tijdelijke afwijking tot en met 31 maart 2025. Vanaf 1 april 2025 mag het terrein alleen (weer) gebruikt worden voor de op- en overslag van fruit. Dit is een voorwaarde voor het toepassen van het optierecht dat geldt voor de periode tot 2050. Hiervoor geldt ook de voorwaarde dat er overeenstemming bereikt moet worden over de erfpachtcanon tussen HbR en FTR. Een nadere onderbouwing van het bovenstaande is te vinden bij de beantwoording van zienswijzen 21 en 17. De stelling van FTR en AWR dat er tot 2050 op- en overslag van non-ferro mag plaatsvinden is dus niet juist.

Eerdere gesprekken
FTR, Somerset en Intospace hebben in de periode mei 2022 tot en met het heden op verschillende momenten contact gehad met gemeente en HbR over het initiatief . De gemeente heeft hierbij aangegeven dat er in de stad wel behoefte is aan stadslogistieke hubs, maar dat de FTR-locatie niet is opgenomen als zoekgebied hiervoor omdat dit niet aansluit bij de toekomstvisie van M4H.
Vanuit het HbR is in alle gesprekken aangegeven dat de locatie zeer geschikt is voor een fruitterminal en dat de locatie hiervoor gebruikt moet worden.

Reactie – inhoudelijk
Los van de bovenstaande context, die met name privaatrechtelijk is, hebben wij het initiatief in ruimtelijke zin beoordeeld. Hierbij moet benadrukt worden dat dit een beoordeling vanuit de gemeente is en niet vanuit de belangen van het Havenbedrijf. De privaatrechtelijke omstandigheden wegen in beginsel niet mee bij de vraag of het initiatief in ruimtelijke zin wenselijk is (maar wegen wel mee bij de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan). De

conclusie van de beoordeling is dat er meerdere redenen zijn om geen medewerking te verlenen aan het initiatief. De redenen wegen allemaal even zwaar en zijn als volgt.

Visie op het gebied
Het Ruimtelijk Raamwerk is in 2019 vastgesteld door de gemeenteraad en vormt de grondslag/onderlegger van het bestemmingsplan. Ontwikkeling van de FTR-locatie is net als het Sappencluster en de Gustoweg pas voorzien in de periode na 2035 tot 2050. Tot die tijd blijven de huidige bedrijven aanwezig conform de lopende erfpachtcontracten. Daarom zijn de gronden in het ontwerpbestemmingsplan conform de lopende contracten bestemd. In het geval van de FTR-locatie erkennen wij dat het 'huidige gebruik' overigens wat diffuus is. Op dit moment is dat namelijk de op- en overslag is van non-ferro. Maar omdat de toestemming voor dit gebruik op grond van de erfpachtovereenkomst op 1 april 2025 afloopt is hier in eerste instantie gekozen voor op- en overslag van fruit, de vervolgfunctie. Bij de beantwoording van zienswijzen 21 (Acces World Rotterdam) en 27 (FTR Ontwikkeling B.V.) stellen wij voor dit gebruik te verruimen met het huidige gebruik, de op- en overslag van non-ferrometalen.

Het Ruimtelijk Raamwerk bevat voor de periode na 2035 nog geen concreet programma voor deze locaties. Alleen de hoofdstructuur is vastgelegd. Het initiatief past overigens niet in die structuur (zie het onderdeel 'stedenbouwkundige inpassing'). Voor de verdere uitwerking van de gebieden zal in de toekomst een visie opgesteld worden. 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. Hierin is volop ruimte voor maakbedrijven en daaraan ondersteunende functies. De interactie tussen de verschillende bedrijven en organisaties is de bron van innovatie. Het aandeel maakindustrie in het initiatief is juist 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 zorgt niet voor de gewenste interactie. Verder zal er door de schaal van het initiatief eerder een losstaand element ontstaan, zonder raakvlakken met het innovatieve maakmilieu. Nergens in het M4H-gebied wordt 37.000 m^2 vastgoed voor één functie ontwikkeld.

In het voorstel wordt ook niet aangetoond waarom de nabijheid van innovatieve maakindustrie van meerwaarde is voor deze vastgoedontwikkeling, of andersom: waarom de voorziene maakbedrijven en ondersteunende functies gebaat zouden zijn bij de ontwikkeling van dit logistieke vastgoed. Kantoorfuncties zullen een plek krijgen in de gebiedsontwikkeling, maar dan ondersteunend aan de innovatieve maakindustrie.

Stedenbouwkundige inpassing
Een grootschalige logistieke hub sluit niet aan bij de ambities van het naastgelegen deelgebied Galileipark om een innovatiemilieu te ontwikkelen. Het plan introduceert een ongekende schaalvergroting in M4H. Dit sluit niet aan bij de karakteristieke korrelgrootte van bebouwing in Galileipark en de andere deelgebieden in M4H. De grote hal past daardoor niet binnen de ruimtelijke structuur, wat het gevoel van plaatselijkheid aantast.

Wanneer er wordt ingezoomd op de voorgestelde ruimtelijke configuratie op de kavel zelf, valt op dat de verschillende volumes niet in verhouding staan tot elkaar. De omvang van de bebouwing heeft een negatieve invloed op de visuele beleving, zowel vanaf het water als vanuit het nieuwe woongebied Merwehaven. Door zijn enorme lengte zal het plan zeer dominant in het zicht liggen. Richting de rivier aan de kant van het park is de logistieke hal omgeven door publieke functies. Helaas geldt dit niet voor de zijden langs de Makersstraat en de pier. Aan deze zijden lijkt het initiatief een industriële uitstraling te hebben met grote metalen constructies en weinig architectonische details, wat leidt tot een monotoon aanzicht tegenover de Merwepieren en langs de Makersstraat (Galileistraat en Keilestraat). Het plan

lijkt nu vooral gericht te zijn op de rivier en het nog te creëren park aan het uiteinde van de pier. Er is echter weinig aandacht besteed aan de aansluiting op de rest van Galileipark. Het is de ambitie om op de punt van de pier een park van betekenis voor heel Rotterdam west te creëren. De voorgestelde afmetingen van het park lijken niet voldoende te zijn om een park van een zodanige betekenis te maken.

Verkeersaantrekkende werking
Het initiatief zorgt volgens de opgave van SCP voor 5.850 motorvoertuigbewegingen per etmaal (hierna: 'mvt/etmaal'). De bestemming die nu is opgenomen, 'op- en overslag van fruit/distributieterrein', zorgt voor maximaal 2.700 mvt/etmaal. Het huidige gebruik, de op- en overslag van non-ferro, zorgt volgens een bijlage van de milieuvergunning van AWR voor 130 mvt/etmaal. De verkeersaantrekkende werking van de opgenomen bestemming (op- en overslag van fruit) is gebruikt in het verkeersonderzoek van het MER. Uit het onderzoek volgt dat een aantal kruispunten net niet overbelast raken wanneer de nieuwe woningen en bedrijvigheid in Merwehaven en Galileipark (het voorkeursalternatief/VKA) gerealiseerd wordt.

Door het initiatief stijgt het aantal verkeersbewegingen met ca. 3.000 mvt/etmaal ten opzichte van de verkeersgeneratie van de planologische mogelijkheden van het ontwerpbestemmingsplan. Wij hebben met een zogenaamde Coconberekening en Vissumstudie onderzocht wat de effecten zijn op de bestaande ontsluiting van het gebied. Hierbij is rekening gehouden met de verwezenlijking van het VKA. Uit het onderzoek volgt dat de 3.000 mvt/etmaal ervoor zorgen dat de kruising Franselaan – Tjalklaan overbelast raakt. Door de extra ritten neemt de cyclustijd (de tijd dat een verkeerslicht nodig heeft vanaf de start 'groen' nodig heeft om weer bij de start 'groen' te komen) in de ochtendspits toe tot 109 seconden. In de avond is dit 149 seconden. Dit ligt ruim boven de beleidsmatig aanvaardbare cyclustijd. Ook ontstaan hierdoor langere wachtrijen dan acceptabel. Met andere woorden, het kruispunt raakt overbelast. Vanuit verkeerskundig oogpunt is het initiatief dus niet uitvoerbaar.

Beleid
Anders dan SCP in haar zienswijze beweert, is het initiatief in strijd met diverse beleidskaders:

- Het provinciale en het gemeentelijke detailhandelsbeleid staat geen detailhandel toe op deze locatie;
- Het provinciale beleid staat de omzetting van watergeboden industrieterrein voor zware bedrijvigheid naar het initiatief niet zonder meer toe. Er moeten afspraken gemaakt worden over compensatie. De compensatie die SCP noemt kan niet gebruikt worden voor deze gronden. In deze context is het ook goed om te weten dat wij een zeer langdurig en intensief traject met de Provincie hebben doorlopen om afspraken te maken over de compensatie voor het ontwerpbestemmingsplan. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een akkoord van de Provincie dat specifiek van toepassing is op het ontwerpbestemmingsplan M4H. Wij schatten in dat er geen ruimte is voor een verruiming van dit akkoord;
- De kantoormeters passen weliswaar binnen de regionale kantorenvisie, maar hierdoor blijven er geen kantoormeters meer over voor de gebieden Marconi- en Keilekwartier. De Kantorenkoers voor het Makers District geeft aan dat een gefaseerde uitbreiding van de kantorenvoorraad wenselijk is om te voorzien in de verwachte vraag van start- en scale ups. Daarbij wordt benadrukt dat dit vooral om kleinschalige kantoorplannen gaat die passen bij de wensen van de doelgroepen waar het Makers District zich op richt. Dat gaat dus om maakbedrijven en ondersteunende dienstverleners. Het initiatief gaat uit van andere typen kantoren. Ook vanuit het perspectief van OV-bereikbaarheid achten wij dit een ongeschikte locatie voor een grootschalige kantoorontwikkeling;
- Het gemeentelijke horecabeleid gaat niet uit van nieuwe horeca op deze locatie;

- De bedrijfsruimtekoers voor M4H volgt de Visie Makers District en het Ruimtelijk Raamwerk M4H.

Milieuaspecten
Hoewel er een akoestisch onderzoek bij de zienswijze is gevoegd ontbreken andere milieuonderzoeken. De aannames die in de zienswijze worden gedaan zijn vrij kort door de bocht en niet nader onderbouwd. Nader milieuonderzoek is hoe dan ook noodzakelijk. Wij hebben het akoestisch onderzoek door DCMR laten beoordelen. In algemene zin geeft het onderzoek een beperkt inzicht in wat daadwerkelijk is beschouwd bij de berekening. Uitgangspunten zijn daarom moeilijk te controleren. Onder andere invoergegevens over verkeersgeneratie, modellering van het verkeer over het terrein en aantallen schepen en uren voor afgemeerde schepen ontbreken. De deelresultaten per soort bron missen, zodoende kan de reductie niet worden teruggevoerd naar daadwerkelijke verandering vanwege de alternatieve invulling. De vergunde situatie van Access World is niet individueel vergeleken met de alternatieve invulling, maar al het geluid samen vanwege het plangebied is beschouwd. Uit het onderzoek volgt niet duidelijk hoe de reductie van 5 tot 8 dB tot stand komt. De beschreven reductie is kennelijk in belangrijke mate bereikt door het reduceren van het geluid van afgemeerde schepen. Mogelijk door één van de ligplaatsen niet te betrekken in de berekening. In het gunstigste geval levert het opheffen van de noordelijkste ligplaats (zoals opgenomen in de MER) 4 dB reductie op als uitsluitend naar de nu genoemde bronnen wordt gekeken binnen M4H. Waarschijnlijk is extra reductie behaald door het bronvermogen bij te stellen of ligplaatsen anders te situeren. Tot slot zijn piekgeluiden niet genoemd, de impact daarvan is dus niet inzichtelijk.

Resumerend
Het initiatief is op stedenbouwkundige, milieukundige en beleidsmatige gronden niet wenselijk. Wij stellen dan ook voor geen medewerking te verlenen aan dit initiatief. Tot slot kan nog opgemerkt worden dat het HbR de initiatiefnemer herhaaldelijk heeft aangegeven dat zij niet zullen meewerken aan aanpassing van het erfpachtcontract ten behoeve van een logistieke hub. Dit betekent dat er ook geen privaatrechtelijke toestemming komt om de gronden als zodanig te gebruiken.

Voorstel
Wij stellen voor geen medewerking aan dit initiatief te verlenen en deze zienswijze ongegrond te verklaren.

20 Reclamant 20, ontvangen d.d. 6 juli 2023

Voor de samenvatting, reactie en ons voorstel verwijzen wij naar onderdeel A (thema 'bouwhoogte nieuwbouw Marconistrip') van deze zienswijzennota.

21 AKD namens Acces World Rotterdam BV, ontvangen d.d. 6 juli 2023 en d.d. 7 augustus 2023 (aanvulling afgestemd met gemeente)

Samenvatting
Met de reclamant zijn afspraken gemaakt over het aanvullen van de zienswijze. Hiervoor was akoestisch onderzoek nodig, wat extra tijd in beslag heeft genomen. De aanvulling is binnen de afgesproken termijn ontvangen. AKD vertegenwoordigt Acces World Rotterdam BV (hierna 'AWR'), de drijver (exploitant) van de FTR-locatie aan de Galileistraat 36. De activiteiten van AWR bestaan uit de op- en overslag van non-ferrometalen en legeringen, waaronder niet-poedervormige CMR-stoffen, en ongevaarlijke goederen zoals stukgoederen in verpakkingen. Nb. Non-ferrometalen zijn metalen zonder ijzer (zoals koper, lood, aluminium etc.) of legeringen die minder dan 50% ijzer bevatten. CMR-stoffen zijn stoffen die kankerverwekkend zijn, de genen kunnen beschadigen of gevaarlijk zijn voortplanting. AWR

heeft een milieuvergunning voor onbepaalde tijd voor deze activiteit. De vergunning is op 10 december 2021 verleend. AWR heeft begrip voor de transformatie naar woon-werkgebied en de daarbij behorende aanpassing van de geluidzone, maar wil niet beperkt worden in haar huidige bedrijfsvoering. De zienswijze heeft daarom betrekking op de bestemming van de FTR-locatie en op de geluidruimte die aan de locatie toebedeeld is.

21.1 Bestemming. AWR constateert dat de FTR-locatie grotendeels bestemd is als Bedrijf – 2. De locatie is onderdeel van het gezoneerde industrieterrein en er geldt een geluidverkaveling. Op de FTR-locatie zijn bedrijfsactiviteiten t/m milieucategorie 4.2 ten behoeve van laad-, los- en overslagbedrijven van fruit ten behoeve van zeeschepen toegestaan. Deze bestemming is niet in overeenstemming met de huidige (en vergunde) activiteiten van AWR zoals hierboven beschreven. Deze activiteiten zijn wel toegestaan op basis van de nog geldende beheersverordening uit 1937. AWR stelt dat zij dus onder het overgangsrecht zijn gebracht. De huidige activiteiten zijn op basis van de VNG-lijst voor bedrijfsactiviteiten aan te merken als 'laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. zeeschepen', subcategorie 'ertsen, minarelen e.d.' of 'stukgoederen'. Hierbij horen respectievelijk milieucategoriën 4.2 en 5.3, en vanwege de overslag van metalen moet uitgegaan worden van 5.3 aldus AWR. Verzocht wordt dit in het bestemmingsplan aan te passen, en ook de aanwezige laad- en losinstallaties mogelijk te maken;

21.2 Verder wijst AWR op een klein deel van het FTR-terrein dat nu de bestemming de bestemming 'Bedrijf' heeft. Hier zou AWR graag ongevaarlijke goederen opslaan en verzoekt dat in het bestemmingsplan mogelijk te maken.

21.3 Geluidverkaveling. AWR heeft de zienswijze in overleg met ons later aangevuld omdat zij wilde onderzoeken of de vergunde activiteiten binnen de geluidverkaveling passen, en of de aannames over FTR in het MER kloppen. Hiervoor is het akoestisch adviesbureau Peutz ingeschakeld. De aanvulling is op 7 augustus 2023 ontvangen en hieruit blijkt het volgende. Het onderzoek bevestigt dat de representatieve bedrijfssituatie, zoals vastgelegd in de vergunning uit 2021, correct is verwerkt in de geluidverkaveling. Wel heeft Peutz een opmerking over het geluidrapport dat onderdeel is van het MER. In bijlage A5 van het rapport wordt gesproken over 'binnenvaart' en 'binnenvaart rest'. Deze termen kunnen tot verwarring leiden omdat deze scheepstypen in de vergunning respectievelijk opgenomen zijn als 'containerschepen' en 'restschepen'. Onder 'containerschepen' worden lichtere schepen verstaan (tot maximaal 2.999 ton) en onder 'restschepen' worden zwaardere schepen zoals coasters tot 9.999 ton verstaan. Containerschepen mogen alleen overdag aanleggen, de restschepen mogen het gehele etmaal aanleggen. Om verwarring te voorkomen verzoekt AWR aan te sluiten bij de termen uit de vergunning. Voor de berekende geluidniveaus maakt dat overigens geen verschil.

21.4 Hogere waarden. De geluidverkaveling van de FTR-locatie veroorzaakt 51 dB(A) tot 55 dB(A) industrielawaai op de Merwepieren. Hiervoor had een hogere waarden-besluit genomen moeten worden omdat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) overschreden wordt. Ook is onbekend hoe hoog het industrielawaai is als alle industriële geluidbronnen binnen het resterende gezoneerde industrieterrein worden meegerekend. Ook hiervoor is een hogere waarde nodig. Indien er alsnog correcte hogere waarden worden vastgesteld is de woningbouw geen bedreiging voor de bedrijfsvoering van AWR.

21.5 Geluidmodel. In het geluidmodel voor de herzonering ontbreken enkele geluidafschermende objecten die nog wel in het huidige geluidmodel zitten. Op basis van de vergunning mag AWR op vergunningsimmissiepunt 2 (VIP2) 38 dB(A) in de dagperiode en 43 dB(A) in de avondperiode veroorzaken. Doordat de afschermende objecten ontbreken is de geluidbelasting op basis van het nieuwe geluidmodel hoger: 39 dB(A) in dagperiode en 44 dB(A) in de avondperiode. Hierdoor is AWR na

vaststelling van het geluidmodel in overtreding. De vergunning zou hierop aangepast moeten worden.

21.6 Piekgeluiden. Bij de VIP'en in de milieuvergunning zijn ook normen voor piekgeluiden opgenomen. Bij VIP3, op de punt van de lange Merwepier, gaat het om 70 dB(A) in de dagperiode, 65 dB(A) in de avondperiode en 60 dB(A) in de nachtperiode. AWR voldoet aan deze waarden. Bij de toekomstige woningen binnen de kameleonbestemming op het zuidelijke deel van de lange Merwepier wordt echter niet voldaan: in de avondperiode treden niveaus op van 66 tot 67 dB(A). Op basis van de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening mag deze waarde maximaal 65 dB(A) bedragen. In het bestemmingsplan wordt over deze niveaus gesteld dat ze gebaseerd zijn op worst-case uitgangspunten en dat de niveaus teruggebracht kunnen worden naar 65 dB(A). AWR stelt echter dat deze uitgangspunten/niveaus vergund zijn, en dat AWR dus beperkt wordt in haar mogelijkheden zodra de woningen binnen de kameleonbestemming gebouwd zijn.

Reactie
Hier onder geven wij puntsgewijs onze reactie.

21.1 Bestemming. In eerste instantie zijn wij bij de bestemming van de FTR-locatie uitgegaan van het toekomstige gebruik van de locatie (op- en overslag van fruit) omdat het huidige gebruik (op- en overslag van non-ferro) op 1 april 2025 eindigt. Wij geven AWR echter gelijk dat het bedrijf legaal aanwezig is, hoewel de privaatrechtelijke toestemming om de FTR-locatie te gebruiken voor de op- en overslag van non-ferro per 1 april 2025 afloopt. AWR is niet in strijd met de beheersverordening en beschikt over een milieuvergunning. Bovendien blijkt uit het MER dat de activiteiten van AWR geen beperking vormt voor de toekomstige woningbouw. Om die redenen stellen wij voor dit deel van de zienswijze gegrond te verklaren en AWR positief te bestemmen met een maatbestemming. De maatbestemming is afgestemd op de gebruiksmogelijkheden uit de milieuvergunning (OLO-nummer 5553463, d.d. 10 december 2021);

21.2 De gronden die AWR bedoelt zijn niet uitgegeven aan FTR. Gezien de aflopende erfpachtovereenkomst zal dat ook niet gebeuren. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ongegrond te verklaren;

21.3 Geluidverkaveling. Wij hebben de vergunde rechten van AWR inderdaad vertaald in de geluidverkaveling en zijn verheugd te horen dat AWR onderschrijft dat dit op correcte wijze is gedaan. Wij zullen het geluidmodel dat wordt gebruikt voor de zonebewaking aanpassen op de juiste termen die AWR noemt. Het is niet noodzakelijk bijlage 5 hierop aan te passen omdat het inhoudelijk niet tot andere uitkomsten leidt. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;

21.4 Hogere waarden. Het hogere waarde besluit is in het bestemmingsplan geïntegreerd. Dit is ook vermeld in het publicatiebericht over de terinzagelegging. Zie artikel 42 van het ontwerpbestemmingsplan. De geluidbelasting van het hele industrieterrein (inclusief FTR) voldoet aan de grenswaarde van 55 dB(A). Deze waarde is dan ook als hogere waarde vastgesteld. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ongegrond te verklaren;

21.5 Geluidmodel. De planregels voor geluid moeten in ieder geval de vergunde geluidruimte insluiten. Dat is het geval. Er is alleen een noodzaak om de milieuvergunning aan te passen als niet aan de vergunde waarden wordt voldaan. Dat zou het geval zijn als de afscherming ook feitelijk weg is. Zolang de afscherming in stand gehouden wordt is er geen noodzaak de vergunning aan te passen. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;

21.6 Piekgeluiden. Vooropgesteld zal de situatie dat AWR voor overschrijdingen zorgt op de punten van de pieren zich in de praktijk niet voordoen. De privaatrechtelijke toestemming voor AWR om de locatie te gebruiken loopt namelijk af op 1 april 2025,

terwijl de punten van de pieren pas in 2032 bebouwd mogen worden. Een bedrijf dat zich na 1 april 2025 op deze locatie vestigt moet een nieuwe milieuvergunning aanvragen. Het vergunde recht van AWR doet in 2032 dus niet meer ter zake. Evenwel is het correct dat op basis van de gehanteerde onderzoeksuitgangspunten (op basis van de milieuvergunning van AWR) de maximale waarde van 65 dB(A) in de avond met 1 dB(A) overschreden wordt. De berekende overschrijding wordt veroorzaakt door het geluid van het neerzetten van containers. In het akoestisch onderzoek in de bijlagen van het MER staat hierover het volgende. In het rekenmodel zijn piekbronnen met een geluidvermogen van 121 dB(A) opgenomen voor de containerhandelingen. In de RHDHV-bronnendatabase zijn in het verleden uitgevoerde geluidsmetingen verzameld. Voor piekgeluiden vanwege containerhandelingen zijn door RHDHV in het verleden piekgeluidvermogens tussen de 117 en 120 dB(A) (gemiddeld 119 dB(A)) gemeten. Aanvullend wordt in het artikel 'Piekbronhoogte bij het neerzetten van containers' van Peutz d.d. 29 november 2011 een piekgeluidvermogen van 117 dB(A) gehanteerd voor lege containers, waarbij rekening dient gehouden te worden met een spreiding van ± 3 dB(A). Hieruit blijkt dat met een worst-case piekgeluidvermogen is gerekend van 121 dB(A), maar dat in de praktijk sprake zal zijn van een piekgeluidvermogen van maximaal 120 dB(A). Door de overschatting in het onderzoek van ten minste 1 dB(A) zou in de praktijk voldaan kunnen worden aan de maximale waarde van 65 dB(A) in de avond. Mogelijk ligt de daadwerkelijke geluidbelasting nog wat lager. De vergunde piekgeluiden van AWR vormen overigens geen knelpunt voor de woningbouw op het noordelijk deel van de pieren of de Marconistrip. Hier mogen al wel eerder dan 2032 woningen gebouwd worden. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen en de toelichting aan te vullen met bovenstaande onderbouwing over de piekgeluiden. Zie hiervoor ambtshalve wijziging 10.

Voorstel
Wij stellen voor zienswijze 21.1 gegrond te verklaren en het bestemmingsplan als onderstaand aan te passen. Wij stellen voor de overige onderdelen ongegrond te verklaren (21.2 en 21.4) dan wel ter kennisgeving aan te nemen (21.3. 21.5 en 21.6)

Regels
Aan artikel 5 (Bedrijf – 2) wordt na sub 'c' een nieuw sub 'd' ingevoegd (de overige subs worden doorgenummerd), luidende:

d. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf 16': voor bedrijfsactiviteiten t/m categorie 5.3 alleen voor zover sprake is van de op- en overslag van non-ferrometalen en legeringen, waaronder CMR-stoffen (geen poedervormige metalen) en ongevaarlijke goederen als stukgoed en in verpakkingen ten behoeve van zeeschepen'

Toelichting
Zie wijzigingendocument

22 Stichting Roffa Mon Amour, ontvangen d.d. 6 juli 2023

Voor de samenvatting, reactie en ons voorstel verwijzen wij naar onderdeel B (thema 'evenementen') van deze zienswijzennota.

23 Royal Roos, ontvangen d.d. 6 juli 2023

Samenvatting
Royal Roos is gevestigd in het gebouw De Werkplaats aan de Galileistraat 32. De Werkplaats heeft een kade aan het 1e vaargat van de Merwehaven. Hier mag Royal Roos schepen afmeren tot 225 m lang en 30 m breed. In de zienswijze wordt gerefereerd aan een

afbeelding uit het Masterplan Merwehaven waarop een brug over het 1e vaargat te zien is. De brug ligt tussen de punt van de lange Merwepier en de Galileistraat. Royal Roos vreest dat de brug ervoor zorgt dat schepen niet meer aan de kade kunnen afmeren en daarmee een beperking vormt voor de bedrijfsactiviteiten. Een beweegbare brug zou minimaal 30 m breed moeten zijn. Het is de vraag of dit (kostentechnisch) realistisch is. Bij voorkeur komt er geen burg en blijft het 1e vaargat toegankelijk voor scheepvaarverkeer.

Reactie
Het klopt dat er een in het Masterplan (indicatief) een brug is ingetekend. Ook is beoogd dat scheepvaart blijvend mogelijk is. Er zijn echter nog geen concrete plannen voor deze brug. Wanneer realisatie van deze brug meer concreet wordt zal samen met omgevingspartijen (waaronder Royal Roos) en Havenbedrijf bekeken worden aan welke eisen de brug moet voldoen.

Voorstel
Wij stellen voor deze zienswijze ter kennisgeving aan te nemen.

24 Kortland Beheer BV, ontvangen d.d. 6 juli 2023

Voor de samenvatting, reactie en ons voorstel verwijzen wij naar onderdeel A (thema 'bouwhoogte nieuwbouw Marconistrip') van deze zienswijzennota.

25 Reclamant 25, ontvangen d.d. 6 juli 2023

Voor de samenvatting, reactie en ons voorstel verwijzen wij naar onderdeel A (thema 'bouwhoogte nieuwbouw Marconistrip') van deze zienswijzennota.

26 Stichting Rotterdam Natuurlijk!, ontvangen d.d. 6 juli 2023

Samenvatting
26.1 Algemeen. Stichting Rotterdam Natuurlijk! (hierna 'SRN') geeft in een opsomming de huidige situatie in M4H weer: buitendijks (met vanaf 2050 frequente overstromingen), haven- en maakbedrijven, veel geluid, concentratie verontreinigde stoffen boven de WHO advieswaarden, havens en waterberging. SRN suggereert dat er in Rotterdam bij de politiek en het bestuur sprake is van een oneigenlijke werkdruk. Hierdoor is de kans groot dat in het bestemmingsplan het publieke belang is verdrukt door politieke belangen. Ook de DCMR is volgens SRN niet onafhankelijk en niet dienend aan het publieke belang. SRN wijst in haar zienswijze op het juridische en wetenschappelijke kader dat meegewogen moet worden in de besluitvorming. Dit is de Klimaatwet, de Algemene wet bestuursrecht, het Verdrag van Aarhus, borging van water en bodem sturende uitgangspunten, Wet geluidhinder, Crisis en herstelwet en de Wet milieubeheer. SRN suggereert dat deze wet- en regelgeving mogelijk overtreden wordt met het bestemmingsplan. In de zienswijze is per wet of regel een aantal vragen opgesomd.

26.2 Klimaatwet. Voor de herontwikkeling van M4H is het nodig dat bedrijven verplaatst worden, dat de bodem gesaneerd wordt en dat er maatregelen getroffen worden tegen de zeespiegelstijging, zoals ophoging van de bodem. SRN vraagt zich af hoeveel CO2 budget dit kost en wat het CO2 budget van de gemeente is om de wereldwijde opwarming onder de 1.5 of 2.0 graden te houden. Ook vraagt SRN wat het verplaatsen van de bedrijven betekent voor hun bestaansrecht en rechtszekerheid, en wat de milieuschade is van de maatregelen voor de zeespiegelstijging. SRN vraagt of de hele herontwikkeling in 2050 energieneutraal is, hoe dit gerealiseerd wordt en welke afspraken hierover gemaakt zijn.

26.3 Algemene wet bestuursrecht. Er wordt gevraagd om een uitleg over de bouwambitie van 50.000 nieuwe woningen. Welk probleem wordt daarmee opgelost, hoe draagt de woningbouw daaraan bij, hoe is de verhouding met andere publieke belangen zoals kwaliteit van de leefomgeving en gezondheid, welke alternatieven zijn onderzocht en welke onderbouwing gebruikt de gemeenteraad? Ook wordt de vraag gesteld welke publieke belangen de gemeenteraad onderkend bij de herontwikkeling van M4H, wat de toetsbare doelen zijn en hoe het afwegingskader is geformuleerd.

26.4 Verdrag van Aarhus SRN vraagt of er vanaf het begin van de planvorming inspraak is georganiseerd, en wie erbij betrokken is en wat de uitkomst is. Ook wordt gevraagd naar verslagen. SNR geeft aan dat inspraak via tegenspraak de kwaliteit en het draagvlak van een plan verbetert. En stelt daarbij de vraag hoe het gekozen inspraakproces het draagvlak en tegenspraak heeft verbeterd. Ook wordt gevraagd of de milieu-informatie openbaar is. Daarbij wordt gewezen op een Woo-verzoek over het Rotterdamse CO2 budget dat nog niet beantwoord is.

26.5 Borging van Water en bodemsturende uitgangspunten. Binnenkort is het bovenstaande wettelijk verplicht. SRN vraagt op welke wijze hier rekening mee gehouden is in het bestemmingsplan. Dit is extra relevant omdat het plangebied buitendijks ligt en kwetsbaar is voor zeespiegelstijging. SRN vraagt hoe communicatie over dit risico wordt georganiseerd en hoe de aansprakelijkheid van de voorziene klimaatschade is geregeld.

26.6 Wet geluidhinder. Volgens SRN is er in M4H ruimte voor hogere waarden tot 70 dB, terwijl de WHO-norm 53 dB bedraagt. Het aantal geluidgehinderden neemt met duizenden toe en dit is niet te verenigen met de zorgplicht voor een gezonde leefomgeving.

26.7 Crisis- en herstelwet. Het is niet duidelijk waarom M4H een bestemmingsplan 'verbrede reikwijdte' op grond van de Crisis- en herstelwet (Chw) is. Volgens SRN dient de Chw niet het publieke belang maar bevat de wet juridische geitenpaadjes om zonder onderbouwing politieke belangen in bestemmingsplannen te krijgen. SRN vraagt hoe het publieke belang geborgd is door dit bestemmingsplan onder de Chw te brengen.

26.8 Wet milieubeheer. Volgens de commissie van Aartsen is de DCMR niet onafhankelijk, ook omdat wethouder Zeegers in het bestuur zit. Hierdoor is niet in te schatten of de samenwerking tussen gemeente en DCMR bij de MER-procedure zorgvuldig is verlopen. Advies en onderzoek van de DCMR kan alleen worden meegewogen als (schijn van) belangenverstrengeling wordt uitgesloten en het publieke belang is geborgd. SRN vraagt hoe deze belangenverstrengeling wordt uitgesloten. Daarnaast staan er geen concrete toetsbare doelstellingen in het bestemmingsplan (en ook niet in de omgevingsvisie). SRN vraagt hoe de gemeente voldoet aan de zorgplicht voor een gezonde leefomgeving en hoe transparantie, volgbaarheid en controleerbaarheid wordt geborgd.

Reactie
Onderstaand reageren wij puntsgewijs op de zienswijze.

26.1 Algemeen. Wij nemen de uiteenzetting ter kennisgeving aan. Hierbij willen we wel aangeven dat we beweringen over oneigenlijke werkdruk, verdrukking van het publieke belang en onafhankelijkheid van de DCMR niet onderschrijven. Aangezien de beweringen niet nader onderbouwd zijn zien wij geen redenen inhoudelijk in te gaan op de beweringen. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;

26.2 Klimaatwet. De wet- en regelgeving voor (het voorbereiden en vaststellen van) bestemmingsplannen is uitputtend geregeld in wetten als de Wet ruimtelijke ordening, Algemene wet bestuursrecht en Wet milieubeheer. Deze hebben direct betrekking op bestemmingsplannen en/of gemeentelijke besluitvorming. De Klimaatwet is een wet

die zich richt tot de Minister van Klimaat en Economische Zaken om met beleid te zorgen dat 'Nederland' de gestelde doelen uit de Klimaatwet haalt. De wet verplicht de overheid een Klimaatplan op te stellen. De wet biedt zelf geen inhoudelijke bepalingen hoe dat die doelen behaald dienen te worden. De wet werkt niet door naar lagere overheden zoals gemeenten, en werkt ook niet door in bestemmingsplannen. Er zijn ook geen andere wettelijke kaders die verplichten om voor een bestemmingsplan te onderzoeken hoeveel CO2-budget het verplaatsen van bedrijven, het ophogen van de bodem of saneren van grond kost. Ook hoeft voor een bestemmingsplan niet aangetoond te worden of de hele ontwikkeling in 2050 energieneutraal is, en hoeft geen onderzoek gedaan te worden naar klimaatschade. Deze zaken zijn daarom ook niet onderzocht. In algemene zin kan wel gezegd worden dat er hoge duurzaamheidsambities zijn voor de herontwikkeling van M4H. Dat is in verschillende onderdelen van het bestemmingsplan en MER terug te lezen. Verder worden er geen bedrijven verplaatst uit het plangebied. Sommige bedrijven vertrekken op termijn omdat hun erfpachtcontract afloopt. Tot die tijd mogen zij aanwezig blijven in het gebied. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;

26.3 Algemene wet bestuursrecht. De vragen over de bouwambitie van 50.000 woningen hebben geen raakvlak met dit bestemmingsplan. Wij stellen dan ook voor hier niet nader op in te gaan. Het bestemmingsplan of de onderzoeken die daarvoor uitgevoerd zijn geven ook geen antwoord op deze vragen. Een antwoord op deze vragen is onder andere te vinden in de gemeentelijke Omgevingsvisie. Over de publieke doelen kan nog kort gezegd worden dat het bestemmingsplan bijdraagt aan de grote vraag naar nieuwe woningen in de stad. Hierbij is ook uitgebreid onderzocht en onderbouwd wat de kwaliteit van de leefomgeving is. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;

26.4 Verdrag van Aarhus. Het Verdrag van Aarhus regelt dat het publiek (individuen en verenigingen die hen vertegenwoordigen) het recht heeft op toegang tot milieu-informatie en inspraak bij besluitvorming over milieu-aangelegenheden. Ook regelt het Verdrag van Aarhus toegang tot de rechter als overheidsinstanties deze rechten en milieuwetgeving niet naleven. Aan het bestemmingsplan ligt een grote hoeveelheid milieuonderzoek ten grondslag, inclusief een MER. Alle voor het bestemmingsplan relevante milieuonderzoek is uitgevoerd en is ook openbaar. Zie www.ruimtelijkeplannen.nl. of het Omgevingsloket/regels op de kaart. Ook is er toegang tot de rechter na vaststelling van het bestemmingsplan. Het Rotterdamse CO_2 budget is niet relevant voor het bestemmingsplan (zie hiervoor onder Klimaatwet). Voor een beschrijving van het inspraak- en participatiesproces verwijzen wij naar het raadsvoorstel dat bij deze nota zienswijzen hoort. In algemene zin bestaat de inspraak bij het bestemmingsplan voornamelijk uit de ingediende zienswijzen. In deze nota is te lezen hoe met de inspraak omgegaan is. Ook voor het Masterplan Merwehaven zijn diverse inspraakmomenten georganiseerd. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;

26.5 Borging water en bodemsturende uitgangspunten. Zoals de reclamant aangeeft is het nu nog niet wettelijk verplicht hier onderzoek naar te doen bij een bestemmingsplan. Evenwel is er veel onderzoek gedaan naar waterveiligheid en klimaatadaptatie. Hiervoor verwijzen wij naar de toelichting en het MER. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;

26.6 Wet geluidhinder. Er is geen sprake van hogere waarden van 70 dB. De hoogste hogere waarde voor wegverkeerslawaai bedraagt 59 dB, dit ligt onder de maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor wegverkeerslawaai. De hoogste hogere waarde voor industrielawaai is 55 dB(A) en dit is gelijk aan de maximale ontheffingswaarde voor industrielawaai. Hogere waarden zijn in een stedelijke omgeving eerder regel dan uitzondering en het belangrijkste is dat de maximale ontheffingswaarde niet overschreden wordt. De 70 dB die de reclamant noemt is de cumulatieve

geluidbelasting die op sommige locaties optreedt. Hiervoor is geen wettelijk kader en er hoeft ook geen hogere waarde verleend te worden. Het is een feit dat M4H een hoge geluidbelasting kent. Daarom is er in het bestemmingsplan een uitgebreid maatregelenpakket opgenomen om ervoor te zorgen dat er een goed woon- en leefklimaat is. Zie hiervoor paragraaf 5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan. Door de maatregelen voldoet de gemeente aan haar zorgplicht voor een gezonde leefomgeving. Ook de GGD is betrokken bij dit bestemmingsplan. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ongegrond te verklaren;

26.7 Crisis- en herstelwet (Chw). Het bestemmingsplan is om diverse redenen aangemeld voor de Chw. De redenen staan opgesomd in paragraaf 1.8 van de toelichting. Een nadere onderbouwing van het publieke belang hoeft niet gegeven te worden. Maar in algemene zin kan gezegd worden dat de Chw is toegepast om de gebiedsontwikkeling sneller van de grond te krijgen en daarmee sneller te voorzien in nieuwe woningen waar een grote maatschappelijke behoefte aan is. Ook wordt de Chw gebruikt om extra maatregelen voor een goed woon- en leefklimaat in het bestemmingsplan te borgen. De aanmelding is afgestemd met het ministerie van BZK. Wij stellen voor verder niet in te gaan op de theorieën van de reclamant over juridische geitenpaadjes. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;

26.8 Borging Wet milieubeheer. Wij zijn het hartgrondig oneens met de stelling van de reclamant dat de DCMR niet onafhankelijk adviseert en hebben hier ook nooit signalen over ontvangen. De DCMR (en ook de GGD) heeft het hele planproces kritisch meegedacht en geadviseerd. Wij stellen voor hier niet nader op in te gaan, te meer omdat de stelling van de reclamant niet nader onderbouwd is. Wat betreft de toetsbare doelstellingen verwijzen wij naar de grote hoeveelheid milieuonderzoek die is uitgevoerd, en de spelregels en het Monitoring en Evaluatieplan die in het kader van het MER zijn opgesteld. Het bestemmingsplan voldoet aan alle relevante eisen van de Algemene wet bestuursrecht. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

Voorstel
Wij stellen voor deze zienswijze deels voor kennisgeving aan te nemen (26.1, 26.2, 26.3, 26.4, 26.5, 26.7) en deels ongegrond (26.6, 26.8) te verklaren.

27 Ten Holter Noordam Advocaten namens FTR Ontwikkeling B.V. ontvangen d.d. 6 juli 2023

Samenvatting
Algemeen
FTR Ontwikkeling B.V. (hierna 'FTR') is de erfpachter van de gronden en gebouwen op de FTR-locatie aan de Galileïstraat 36. FTR stelt dat de gemeente eigenaar is van de gronden en daarmee de contractuele wederpartij van FTR. Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (hierna: 'HbR') treedt in de erfpachtrelatie feitelijk op namens de gemeente. Het erfpachtcontract loopt in beginsel tot 1 april 2025 maar kan op verzoek van FTR verlengd worden tot 1 april 2050. Dit is recentelijk bevestigd in een rechtszaak tussen FTR en het Havenbedrijf. Er moet dan ook van uitgegaan worden dat FTR tot 2050 aanwezig blijft op de locatie. In de rechtszaak is ook gevonnist dat FTR ten allen tijde een verzoek mag doen aan het Havenbedrijf om het gebruik van de erfpachtrechten te wijzigen.

Op dit moment verhuurt FTR het terrein en de gebouwen aan Acces World Rotterdam B.V. (hierna 'AWR'), die ook een zienswijze op het bestemmingsplan heeft ingediend (zienswijze 21). AWR gebruikt de FTR-locatie conform de milieuvergunning uit 2021 voor de op- en overslag van non-ferrometalen en legeringen, waaronder CMR-stoffen, zie ook zienswijze 21. De huidige activiteiten vallen onder 'dienstverlening ten behoeve van het vervoer met

binnenvaart- en zeeschepen', met milieucategorie 5.3. In het bestemmingsplan zijn 'bedrijfsactiviteiten t/m milieucategorie 4.2 ten behoeve van laad-, los- en overslagbedrijven van fruit ten behoeve van zeeschepen' toegestaan.

FTR ageert tegen het bestemmingsplan omdat haar bedrijfsactiviteiten worden ingeperkt en geeft hiervoor de onderstaande redenen.

27.1 Inperking bestemming. De bestemming op- en overslag van fruit met categorie 4.2 sluit niet aan bij het huidige gebruik (op en overslag non-ferro met milieucategorie 5.3). Hiervoor is in 2021 een milieuvergunning op grond van de Wabo verleend. De inperking is in strijd met diverse passages uit de toelichting. In de toelichting staat namelijk dat het gaat om de overslag van stukgoederen. Ook is de inperking niet ruimtelijk onderbouwd. Het bestemmen van overslag van fruit is in strijd met de visie op het gebied: het transformeren van M4H van haven voor de agrofoodsector naar wonen en stedelijke economie. Verder verwijst FTR naar een mailwisseling uit 2011 met het Havenbedrijf. Hierin staat dat zij het gebruik t.b.v. 'fruit' per verzoek om onderhuur verruimd mag worden tot 2050, mits de milieucategorie en verkeersaantrekkende vergelijkbaar zijn met de activiteit 'fruit'. Ook uit de eerder genoemde uitspraak van de rechtbank blijkt dat het niet aannemelijk is dat de huidige activiteiten van FTR in de periode t/m 2050 wijzigen naar 'fruit'. In dat licht refereert FTR ook naar de passages in de toelichting waar staat dat o.a. de FTR-locatie na 2035 transformeert naar woon-werkgebied. Dit klopt niet, want FTR blijft tot het einde van haar contracttermijn (2050).

27.2 Inperking door woningbouw. De bestemming voor woningbouw in Merwehaven is een beperking voor de bedrijfsactiviteiten van FTR. Dit vanwege de verkeersaantrekkende werking en geluidproductie van het bedrijf. De activiteiten van FTR mogen maximaal 55 dB(A) op de dichtstbijzijnde woonbestemming veroorzaken. Dat dit haalbaar is zonder de huidige activiteiten van FTR in te perken is niet voldoende onderbouwd. Op basis van de huidige geluidverkaveling heeft FTR een geluidruimtereservering van 66,5 dB(A)/m^2. Vanwege de woningbouw wordt de geluidruimte van FTR teruggebracht naar 64,5 dB(A)/m^2. FTR ageert tegen deze inperking. Ook zijn er twijfels of wel aan de 55 dB(A) bij de woningen voldaan kan worden. Hierbij refereert FTR aan tabel 5.3 uit het akoestisch onderzoek van het MER waarin de berekende piekniveaus staan. De waarden in deze tabel zijn hoger dan 55 dB(A). Ook wordt verwezen naar de milieuvergunning, waarin piekgeluiden van 70, 65 en 60 dB(A) voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode vergund zijn. Een fruitbestemming met container overslag zou volgens FTR nog meer geluid maken.

27.3 Nestgeluid. FTR kan de redenering over toekomstige maatregelenpakketten voor het nestgeluid niet volgen. Naast het maatregelenpakket dat bij het voorkeursalternatief hoort worden in het MER twee aanvullende maatregelenpakketten voorgesteld. Pakket één gaat uit van walstroom op nog meer locaties, onder andere aan de kade van FTR. Pakket twee bevat maatregelen die nog een stap verder gaan, zoals het vertrek van bedrijven. Tegelijkertijd staat beschreven dat deze pakketten niet van toepassing zijn op de FTR-locatie. Verder wordt bij de pakketten gesproken over walstroom van binnenvaart en zeevaart bij de FTR-locatie, maar is op basis van het ontwerpbestemmingsplan alleen zeevaart toegestaan.

27.4 Participatie. Aanvullend geeft FTR aan dat zij niet betrokken zijn bij de totstandkoming van het ontwerpbestemmingsplan en dat kwalijk vinden. In 2021 is er een brief verzonden aan de gemeente, DCMR en het Havenbedrijf met het verzoek betrokken te worden. Hier is nooit op gereageerd.

27.5 Concreet verzoekt FTR het bestemmingsplan in te trekken of aan te passen zodat de genoemde strijdigheden opgelost worden. Verder refereert FTR naar de zienswijze die SCP RE tegen het bestemmingsplan heeft ingediend (zienswijze 19). Indien deze gegrond wordt verklaard zal FTR zich daar niet tegen verzetten.

Reactie – context
Deze zienswijze hangt samen met de zienswijzen van SCP RE1 BV (zienswijze 19) en AWR (zienswijze 21). Net als bij zienswijze 19 willen wij ook hier wat extra context geven. Deze gaat met name over het erfpachtcontract en de rechtszaak daarover.

Het erfpachtcontract dat op de locatie geldt stamt uit 2001. Het destijds nog gemeentelijke Havenbedrijf sloot een erfpachtcontract met Fruit Terminal Rotterdam, de voorloper van FTR Ontwikkeling BV. Het initiële contract loopt tot en met 31 maart 2025 en gaat uit van de 'op- en overslag van fruit in de ruimste zin des woords'. Er is een eenzijdig optierecht (in te roepen door FTR) tot verlenging tot 1 april 2050. Hiervoor gelden dezelfde gebruiksbepalingen: op- en overslag van fruit in de ruimste zin des woords (hierna: 'fruit'). Vanwege de marktsituatie in het verleden heeft HbR een aantal keer meegewerkt aan een verzoek voor een ander gebruik dan 'fruit'. Het ging hierbij telkens om een tijdelijk afwijkend gebruik. Telkens heeft het HbR duidelijk gecommuniceerd dat daarna weer de oorspronkelijke erfpachtbepaling 'fruit' gaat gelden. Dit blijkt ook duidelijk uit de uitspraak (zaaknummer / rolnummer C/10/551480 / HA ZA 18-538, vonnis d.d. 11 maart 2020) die FTR aanhaalt.

HbR heeft FTR in juli 2015 toestemming gegeven voor de tijdelijke onderhuur aan Pacorini Metals (nu Access World B.V.). Deze toestemming loopt (na diverse verlengingen) tot 1 april 2025. Ook is een tijdelijke ontheffing verleend voor de op- en overslag van non-ferro metalen en soft commodities en alle daaraan gerelateerde logistieke diensten. Ook deze toestemming loopt na diverse verlengingen tot 1 april 2025. Met deze ontheffing heeft HbR aan FTR de mogelijkheid geboden haar initiële investeringen voor het einde van de looptijd van de huidige erfpachtstermijn (1 april 2025) terug te verdienen. Dit omdat FTR, nadat Seabrex in zwaar weer kwam, niet lukte om binnen de 'fruit'-gebruiksbepaling huurders voor het terrein te vinden.

Op 28 februari 2024 heeft FTR het HbR per e-mail verzocht om de verhuur aan Acces World ook na 1 april 2025 voort te zetten. Op 26 april 2024 heeft het Hbr per brief laten weten dat zij hier niet aan mee willen werken. Per 1 april 2025 moet het terrein weer volgens de oorspronkelijke gebruiksbepaling 'fruit' worden gebruikt.

1 april 2025 verloopt de ontheffing (en de toestemming voor onderhuur aan Access World B.V.), zodat FTR vanaf dat moment het terrein privaatrechtelijk weer conform de gebruiksbepaling 'fruit' moet gebruiken. FTR zal dus een andere huurder moeten vinden. Indien FTR het terrein vanaf 1 april 2025 niet conform de gebruiksbepaling 'fruit' zal gaan gebruiken, hoeft het HbR niet mee te werken aan het effectueren van het optierecht tot 2050.

Reactie – inhoudelijk
Algemeen
De gemeente Rotterdam heeft haar dienst Gemeentelijk Havenbedrijf, in 2004 verzelfstandigd door oprichting van Havenbedrijf Rotterdam N.V. (hierna: HbR) en door inbrenging van de onderneming van deze dienst (waaronder de haventerreinen incl. bestaande overeenkomsten) in deze onderneming. De haventerreinen, opstallen en bijbehorende overeenkomsten zijn in het kader van de overdracht van de onderneming ook in economische zin overgedragen aan HbR en dus voor rekening en risico van HbR gekomen. Bij deze inbreng heeft de gemeente Rotterdam ook de volmacht econoom aan HbR verleend, waarbij HbR volledig en met uitsluiting van de gemeente Rotterdam bevoegd is tot het verrichten van alle beheers- en beschikkingsdaden en/of andere handelingen, hoe ook genaamd, ten aanzien van onder meer voormelde haventerreinen. De goederenrechtelijke inbreng van onbelaste haventerreinen heeft vervolgens plaatsgevonden door de vestiging van de eeuwigdurende hoofderfpacht ten gunste van HbR. Ten aanzien van haventerreinen

die bij de inbreng reeds belast waren met een erfpacht- of opstalrecht, zoals het geval is bij de Galileïstraat 36 – 40, heeft voormelde goederenrechtelijke inbreng plaatsgevonden door de vestiging van de eeuwigdurende hoofderfpacht onder opschortende voorwaarde van beëindiging van het betreffende erfpacht- of opstalrecht. Kortheidshalve verwijst het HbR naar akte d.d. 27 april 2005 (ingeschreven ten kantore van de Dienst voor het Kadaster en de Openbare Registers te Rotterdam op 28-04-2005 om 09:00 in register Onroerende Zaken Hyp4 in deel 40672 nummer 140). Hoewel de gemeente Rotterdam bloot eigenaar van de gronden aan/nabij de Galileïstraat 36-40 is, is HbR de contractuele wederpartij van FTR. Zoals overigens bij FTR goed bekend is, vanwege de diverse briefwisselingen, overleggen en procedures die tussen FTR en HbR zijn gevoerd. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ongegrond te verklaren. Het overige van dit deel nemen wij ter kennisgeving aan.

27.1 Inperken bestemming. In eerste instantie zijn wij bij de bestemming van de FTR-locatie uitgegaan van het toekomstige gebruik van de locatie (op- en overslag van fruit) omdat het huidige gebruik (op- en overslag van non-ferro) op 1 april 2025 eindigt. Zoals wij bij de zienswijze van AWR erkennen, is er echter geen grondslag om het bestaande, legale gebruik weg te bestemmen. Wij stellen dan ook voor om dit deel van de zienswijze gegrond te verklaren en naast de op- en overslag van fruit ook de op- en overslag van non-ferro te bestemmen, hoewel de privaatrechtelijke toestemming voor dit gebruik per 1 april 2025 eindigt. Voor de voorgestelde aanpassing van het bestemmingsplan verwijzen wij naar zienswijze 21 (AWR). Overigens blijkt uit de uitspraak van de rechtbank dat het toekomstige gebruik van de locatie ten behoeve van op- en overslag van fruit wel degelijk aannemelijk. Maar dit is een privaatrechtelijke kwestie tussen het HbR en FTR. Daarnaast stellen wij ook voor de tekstuele omissie in de toelichting te herstellen die de reclamant benoemt. In plaats van 'stukgoederen' had er 'op- en overslag van fruit' moeten staan. Het is evident dat dit een eenmalige tekstuele omissie is aangezien er in paragrafen 2.2.1.1.3, 3.3, 4.3.4.1 en in de regels wel wordt gesproken over 'op- en overslag van fruit'.

27.2 Inperking door woningbouw. Zowel de huidige, tijdelijke invulling (AWR) als de toekomstige invulling (een fruitterminal) is akoestisch onderzocht met oog op de toekomstige woningbouw. Beide invullingen zijn akoestisch passend, ook op basis van de ingeperkte geluidruimtereservering. Dit wordt ook door AWR bevestigd in haar zienswijze. De maximale geluidruimte(reservering) wordt iets ingeperkt met oog op de gebiedsontwikkeling. De inperking is goed te verantwoorden omdat zowel de huidige, tijdelijke invulling als de toekomstige invulling niet beperkt worden. De tabel waar FTR naar verwijst gaat over piekgeluiden. Hiervoor geldt een andere maximale waarde dan de genoemde 55 dB(A). De waarde 55 dB(A) is de maximaal toelaatbare waarde voor het industrielawaai, de geluidbelasting vanwege het gezoneerde industrieterrein. Aan deze waarden kan worden voldaan. Voor piekgeluiden geldt op basis van de vergunning van AWR een maximale norm van 70 dB(A) (dag), 65 dB(A) (avond) en 60 dB(A) (nacht). In het bestemmingsplan is deze norm verruimd (zie ook ambtshalve aanpassing 10). In de dagperiode gelden er geen normen voor piekgeluiden als gevolg van laden en lossen, en geldt 70 dB(A) voor overige piekgeluiden (dit kan verruimd worden tot 75 dB(A)). In de avondperiode mogen piekgeluiden van transportmiddelen 70 dB(A) veroorzaken en overige piekgeluiden 65 dB. In de nachtperiode mogen piekgeluiden van transportmiddelen 70 dB(A) veroorzaken en overige piekgeluiden 65 dB(A). Het toetspunt voor de piekgeluiden ligt ter plaatse van de dichtstbijzijnde geplande woningbouw op de punten van de Merwepieren. Bij de beantwoording van zienswijze 21.6 is uitgelegd waarom de vergunde piekniveaus geen belemmering zijn voor de woningbouw. De normen voor piekgeluiden zijn tijdelijk verruimd met oog op het huidige gebruik ten behoeve van non-ferro. Verder is ook in het verkeersonderzoek rekening gehouden met de invulling van de FTR-locatie en de verkeersgevolgen worden gemonitord. Overigens is de stelling van FTR dat de activiteiten van AWR dan

wel een fruitterminal zorgen voor verkeerskundige knelpunten bij de woningbouw niet nader onderbouwd. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ongegrond te verklaren;

27.3 Nestgeluid. De maatregelpakketten die FTR noemt zijn bedoeld om de verdere ontwikkeling van M4H mogelijk te maken, dus ook de woningbouw in het Marconi- en Keilekwartier. Deze pakketten zijn niet nodig om het voorkeursalternatief dat dit bestemmingsplan mogelijk maakt te verwezenlijken. Dit betekent concreet dat walstroom bij de FTR-locatie pas aan de orde is in de volgende fasen van gebiedsontwikkeling. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ongegrond te verklaren;

27.4 Participatie. Er zijn verschillende informatiebijeenkomsten voor M4H georganiseerd en deze zijn breed gecommuniceerd. Verder heeft het HbR veelvuldig gecommuniceerd met FTR over het toekomstperspectief van de FTR-locatie. Wij stellen voor deze zienswijze ongegrond te verklaren;

27.5 Op grond van het bovenstaande wordt deels tegemoetgekomen aan deze zienswijze, in die zin dat AWR positief bestemd wordt.

Voorstel
Wij stellen voor om zienswijze 27.1 gegrond te verklaren, en het bestemmingsplan aan te passen conform het voorstel voor zienswijzen 21.1. Voor de aanpassing van de toelichting verwijzen wij naar het wijzigingendocument. Wij stellen voor de zienswijzen 27.2, 27.3 en 27.4 ongegrond te verklaren en zienswijze 27.5 ter kennisgeving aan te nemen.

28 Miss Clark B.V. Keileweg, ontvangen d.d. 7 juli 2023

Samenvatting
Miss Clark is de aanstaande eigenaar van Kunst en Complex aan de Keileweg 26-28. Het gebouwencomplex wordt herontwikkeld tot broedplaats voor kunst, horeca en cultuur. De zienswijze begint met een compliment aan de gemeente voor het harde werk aan het bestemmingsplan de afgelopen jaren. Evenwel ziet Miss Clark enkele onjuistheden in het plan, onder andere over de gemaakte afspraken met de gemeente over de herontwikkeling van de gebouwen. Ook zijn er een aantal vragen. Het gaat om de volgende zaken.

28.1 In de paragraaf over horeca dient ook de beoogde hotelbestemming genoemd te worden;

28.2 In de figuur in paragraaf over cultuurhistorie dient het gebouw de juiste kleur/monumentale aanduiding te krijgen;

28.3 De wegen nabij Kunst en Complex en de Citrusveiling zijn aangeduid als wegen voor zwaar verkeer. Vanwege de verkeersveiligheid dient dit aangepast te worden;

28.4 In het Ruimtelijk Raamwerk wordt Kunst en Complex genoemd als één van de brandpunten van M4H. In het bestemmingsplan worden alleen de Citrusveiling en Ferro-locatie als brandpunten genoemd. Dit dient aangepast te worden;

28.5 Miss Clark gaat er van uit dat de akoestische situatie in het gebied geen beperking vormt voor de beoogde hotelfunctie. In dat licht wordt ook gevraagd wat de aanleg van walstroom betekent voor Kunst en Complex;

28.6 Miss Clark gaat er van uit dat de geurcontour van AVR Afvalverwerking geen beperking vormt voor de beoogde hotelfunctie;

28.7 Er staat een onjuistheid in het bestemmingsplan over betaald parkeren, het deel ter plaatse van Keileweg 1-24 is nu betaald parkeren. Ter plaatse van Kunst en Complex zou ook betaald parkeren moeten komen. Verder wordt verzocht uit te leggen op welke wijze de mobiliteitshubs worden uitgewerkt, en wanneer. Alleen voor het gebied Merwehaven wordt hier iets over gezegd. Er staat ook een tegenstrijdigheid in het bestemmingsplan: er wordt gesproken over het wegnemen van parkeerplaatsen op maaiveld, en tegelijkertijd over dubbelgebruik op locaties waar hubs niet verplicht zijn;

28.8 Het is onduidelijk wanneer de resterende bodemverontreinigingen weggehaald worden. Dit in verband met het doorstromen van grondvervuiling richting Kunst en Complex;
28.9 Miss Clark vraagt welke participatiemomenten er voor het bestemmingsplan zijn georganiseerd behalve de sessie eind 2021 over geluid in het Keilekwartier.

Reactie
Algemeen
Met de reclamant is afgesproken dat er een aparte ruimtelijke procedure (Omgevingsvergunning) gevolgd wordt voor de herontwikkeling. Er hebben meerdere gesprekken plaatsgevonden met de initiatiefnemer over de ruimtelijke procedure. De hotelfunctie kan namelijk niet zonder meer vergund worden omdat deze binnen de geurcontour van AVR ligt. Hiervoor is eerst nader onderzoek nodig. Daarom is in overleg met de reclamant besloten de vergunning voor het hotel op Keileweg 28 vooralsnog niet aan te vragen. Voor Keileweg 26 is inmiddels wel een vergunning verleend. Deze gaat uit van horeca (bar/restaurant), kantoor en bedrijfsactiviteiten. Wij stellen voor deze functies, conform verleende vergunning, mogelijk te maken in het vast te stellen bestemmingsplan. Zie hiervoor ambtshalve wijziging 15.

Wij geven hieronder puntsgewijs onze reactie.
28.1 Op dit moment is er nog geen onherroepelijke omgevingsvergunning voor het hotel. Overigens gaat paragraaf 2.3.5.1 over de Horecanota, die alleen uitspraken doet over horeca in de zin van eten, drinken en nachthoreca. Een hotel hoeft daar niet genoemd te worden. Daarvoor geldt een ander beleidskader. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ongegrond te verklaren;
28.2 De figuur is afkomstig uit de vastgestelde in 2018 Cultuurhistorische Verkenning. Het klopt dat de informatie op de figuur deels niet meer actueel is, onder andere omdat een aantal gebouwen inmiddels zijn aangewezen als gemeentelijk monument. Dit is ook duidelijk uitgelegd. Over Kunst en Complex is beschreven: de fabriek van de Hollandsche Maatschappij voor Gecondenseerde Melk en het kantoor van de Hollandsche Kleefmachinefabriek zijn aangewezen als gemeentelijk monument in plaats van toekomstig gemeentelijk monument. Het is niet mogelijk de figuur hierop aan te passen, deze is afkomstig uit vastgesteld beleid. Dit is ook niet nodig, de figuur verandert niets aan de monumentale status van het complex. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ongegrond te verklaren;
28.3 Het bestemmingsplan regelt niet de zwaarte, snelheid of de hoeveelheid verkeer, dus hier kan via het bestemmingsplan niet op gestuurd worden. Daarnaast behouden de Benjamin Franklinstraat, Keileweg en Galileistraat ook in de toekomst hun functie voor zwaarder verkeer. Dit is vastgelegd in het Ruimtelijk Raamwerk. In de vorm van de Makersstraat/Havenallee ontsluit deze weg namelijk de bedrijvigheid in het Galileipark en op de FTR-locatie. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ongegrond te verklaren;
28.4 Hoewel Kunst en Complex niet als expliciet, op zichzelf staand brandpunt beschreven is in het Ruimtelijk Raamwerk, wordt het wel genoemd bij de passage over brandpunten. Wij stellen daarom voor deze zienswijze gegrond te verklaren en de toelichting hierop aan te vullen;
28.5 Een hotel is geen geluidgevoelige functie. De stelling van de reclamant is dus juist. De aanleg van walstroom zorgt er in algemene zin voor dat de geluidbelasting in het hele gebied daalt, dus ook bij het toekomstige hotel. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;
28.6 Een hotel is wel een geurgevoelige functie. Dit is medegedeeld aan de reclamant in het kader van de omgevingsvergunning. Er zal nader geuronderzoek worden uitgevoerd in

het kader van de Omgevingsvergunning voor het hotel. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;

28.7 In het bestemmingsplan is beschreven dat er sinds 2021 betaald parkeren is aan de Keileweg. De reclamant nuanceert dit en geeft aan dat het om een deel van Keileweg gaat. Wij achten dit van ondergeschikt belang en stellen voor het bestemmingsplan hier niet op aan te passen, te meer omdat de parkeersituatie in het gebied de komende jaren zal wijzigen. Wij begrijpen het verzoek om duidelijkheid over de hubs maar op dit moment is nog niet duidelijk waar deze komen in de toekomst. In ieder geval zullen er op termijn ook hubs in het Galileipark en Marconikwartier gerealiseerd worden. Wanneer het Keilekwartier herontwikkeld gaat worden zullen ook daar hubs verschijnen. De hubs, waar collectief geparkeerd wordt, komen inderdaad in de plaats van straatparkeren en parkeren op eigen terrein. Voor de herontwikkeling van Kunst en Complex zijn overigens andere afspraken gemaakt. De reclamant huurt de komende tijd een aantal parkeerplaatsen in een bestaande parkeergarage. Op die manier wordt voldaan aan het Rotterdamse parkeerbeleid. Wanneer er in de omgeving hubs gerealiseerd zijn moeten ook de bezoekers en werknemers in hubs parkeren. Met dubbelgebruik wordt bedoeld dat bij het ontwikkelen van meerdere functies, zoals wonen, bedrijfsfuncties of winkelfuncties die op verschillende tijdstippen gebruik maken van parkeerplaatsen, een deel van de parkeerplaatsen dubbel gebruikt kan worden. De totale parkeereis voor het geheel wordt hierdoor lager dan de parkeereisen per functie afzonderlijk, omdat de daadwerkelijke vraag naar parkeerplaatsen per functie niet de hele dag hetzelfde is. Overdag is maar een deel van de bewoners thuis, zodat niet alle parkeerplaatsen bij de woningen bezet zijn. In beginsel zijn hubs overal verplicht maar in een aantal situaties kan tijdelijk afgeweken worden van die eis, en kan er bijvoorbeeld een tijdelijk parkeerterrein ontstaan. Ook daarbij is het principe van dubbelgebruik van toepassing. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;

28.8 De reclamant heeft beschikking over een bodemrapport. In 2017 is gestart met de sanering van de eerste gronden rondom de voormalige Gasfabriek. De overige terreinen worden gesaneerd in samenloop met de herontwikkeling van het gebied, waarbij de planning van herontwikkeling leidend is. De sanering volgt dus de herontwikkeling. Dit jaar wordt bijvoorbeeld gestart met een sanering ter plaatse van de Stedin-locatie omdat daar ontwikkelingen plaatsvinden. De locatie Keileweg 26-28 ligt buiten de contour van de verontreiniging. Dat wil overigens niet zeggen dat er geen (andersoortige) verontreinigingen op die locatie aanwezig kunnen zijn. Uit de jaarlijkse grondwatermonitoring blijkt dat de verontreinigingen zich niet verspreiden. Verspreiding van gasfabrieksgerelateerde verontreinigingen richting Kunst en Complex ligt daarom niet in de verwachting. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;

28.9 In algemene zin worden er regelmatig informatie- en participatiemomenten georganiseerd over de gebiedsontwikkeling M4H. Deze worden via meerdere kanalen kenbaar gemaakt. Voor het bestemmingsplan is op 5 juni 2023 een informatiebijeenkomst georganiseerd over het ontwerpbestemmingsplan dat toen ter inzage lag. Meer specifiek zijn voor het Keilekwartier in 2021 en 2022 informatiebijeenkomsten georganiseerd. Miss Clark is uitgenodigd voor de bijeenkomst van 23 juni 2022 (in 2021 waren zij nog geen partij in het gebied) maar heeft deze uitnodiging afgeslagen. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen.

Voorstel

Wij stellen voor deze zienswijze gegrond te verklaren voor zover het gaat om de passage over de brandpunten (28.4) en het bestemmingsplan als onderstaand aan te passen. Wij stellen

voor de overige punten ter kennisgeving aan te nemen (28.5, 28.6, 28,7, 28.8, 28.9) dan wel ongegrond te verklaren (28.1, 28.2, 28.3).

Toelichting
Wij stellen voor in paragraaf 4.3.2 te benoemen dat Kunst en Complex ook een brandpunt is. Zie voor het tekstvoorstel het wijzigingendocument.

29 Reverted Evenementen B.V., ontvangen d.d. 7 juli 2023

Samenvatting
De zienswijze heeft betrekking op de Ferro-locatie aan de Keileweg 25-27. Reverted organiseert grootschalige festivals in Rotterdam en is exploitant van Annabel en Perron. Reverted organiseert ook evenementen op de Ferro-locatie, op basis van een tijdelijke bruikleenovereenkomst met het Havenbedrijf. Het is de wens dit ook in de toekomst te blijven doen en de Ferro-locatie te laten doorgroeien als een permanente locatie voor met name dance-evenementen. Het gaat om categorie 4+ evenementen met meer dan 2.500 bezoekers. De gashouder van de Ferro-locatie is hier voldoende groot voor. De nu in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen bestemming voor evenementen gericht op innovatie en experimenteren biedt hier onvoldoende ruimte voor. Reverted verzoekt deze te verruimen zodat de gewenste dance-evenementen mogelijk zijn, ook in de nacht. Er is een verkennend akoestisch onderzoek bij de zienswijze gevoegd. Hieruit blijkt dat de gewenste evenementen mogelijk zijn zonder dat dit leidt tot een hogere geluidbelasting bij de Lee Towers. Ook worden omliggende bedrijven niet beperkt.

Reactie
Het initiatief van de reclamant is inmiddels breed bekend binnen de gemeente. Er is meerdere malen afwijzend op geageerd, omdat permanente zware nachthoreca niet binnen het profiel van het Galileipark past, het beleidsmatig niet gewenst is en vanwege de impact op het toekomstige woongebied. 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. Ook op basis van het Horecagebiedsplan (HGP) 2022-2024 is permanente nachthoreca hier niet wenselijk. Deze koers zal ook overgenomen worden in het nieuwe HGP. Om die reden stellen wij voor om hier geen planologische mogelijkheden voor nachthoreca te bieden. Tijdelijke nachthoreca, al dan niet als onderdeel van een evenement, is in M4H overigens wel mogelijk voor zover het de gebiedsontwikkeling niet beperkt. Hiervoor kunnen initiatiefnemers per initiatief of evenement een omgevingsvergunning aanvragen, waarover vervolgens per geval een afweging gemaakt wordt.
Verder is het de reclamant ook bekend dat het Havenbedrijf, de eigenaar van de Dome en het terrein, niet wil meewerken aan permante zware nachthoreca. De Dome was inderdaad tijdelijk in bruikleen gegeven voor evenementen. Per 15 februari 2024 is de bruikleenovereenkomst beëindigd. Reverted is hiermee geen partij meer op deze locatie.

Voorstel
Wij stellen voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

30 Straatman Koster advocaten namens Vervat, ontvangen d.d. 7 juli 2023

Samenvatting

Vervat is eigenaar van de het pand Van Helmontstraat 21-23 en erfpachter van het pand Van Helmontstraat 17-19. Op de genoemde adressen is het bedrijfsverzamelgebouw Spek Design Dock aanwezig. Vervat ageert tegen de opgenomen bedrijfsbestemming en bouwhoogte vanwege de inperking van planologische mogelijkheden en het ontbreken van planologische mogelijkheden voor woningen.

30.1 Woningbouw. Vervat heeft een indicatief programma met ca. 300 woningen en 9 commerciële units voor de locatie met een bouwhoogte van 70 m. Er hebben diverse gesprekken met de gemeente plaatsgevonden over het initiatief. De ontwikkeling met woningbouw in het Marconikwartier is in lijn met het Ruimtelijk Raamwerk en Vervat begrijpt niet waarom er geen woonbestemming is opgenomen. Ook is er een grote behoefte aan nieuwe woningen. In de toelichting is beschreven dat er geen milieutechnische knelpunten zijn voor woningbouw in het Marconikwartier. Wel zijn aanvullende maatregelen nodig voor geluid. Evenwel is in de toelichting beschreven dat woningbouw pas mogelijk is wanneer een ruimtelijke visie op het gebied is. Vervat vindt dat niet goed uitgelegd is waarom de visie nodig is. Een visie is niet nodig omdat er geen milieutechnische knelpunten zijn. Daarnaast is er voor de gronden van Vervat al een stedenbouwkundige opzet, wat een visie ook overbodig maakt. Het opstellen van een visie zorgt ervoor dat het nog langer duurt voordat de woningbouw kan starten.

30.2 Inperking bestemming. De huidige bestemming is zwaar beperkt ten opzichte van de beheersverordening. Dit zorgt voor allemaal belemmeringen bij de toekomstige ontwikkeling van woningbouw: een plicht tot archeologisch onderzoek, een vergunningplicht om te slopen vanwege de dubbelbestemming voor de cultuurhistorische waarde van het gebouw, een vergunningplicht voor het ophogen van het maaiveld of verlagen van de bodem vanwege de vrijwaringszone van de dijk, regels voor geluidgevoelige bestemmingen vanwege de geluidzone industrielawaai en beperkingen vanwege de geurzone van AVR.

30.3 Vergunningplicht. Over de vergunningplicht vanwege cultuurhistorie geeft Vervat aan dat niet gemotiveerd is waarom het gebouw cultuurhistorisch waardevol is. Ook is (gedeeltelijke) sloop noodzakelijk voor woningbouw en gelden er strikte eisen voor de vergunning. De vergunningplicht vanwege de vrijwaringszone van de dijk is rechtsonzeker omdat niet duidelijk is wat de voorwaarden zijn bij het ophogen van de bodem. De regels voor geluidgevoelige bestemmingen zijn waarschijnlijk dusdanig dat betaalbare woningen niet meer mogelijk zijn. De geurzone vormt ook een beperking voor woningen en ligt slechts voor een klein deel over het perceel van Vervat. Verzocht wordt deze van het terrein te halen. Overigens is het onduidelijk hoe aangetoond moet worden dat het geurveroorzakende bedrijf niet beperkt wordt.

30.4 Resumerend. Concreet verzoekt Vervat om een bestemming die woningbouw met een hoogte van 70 m toestaat, de dubbelbestemming Waarde – Cultuurhistorie te schrappen en de aanduiding 'milieuzone – geur 1' van het perceel te verwijderen.

Reactie

Hier onder geven wij een puntsgewijze reactie op de zienswijze.

30.1 Woningbouw. Sinds 2021 hebben er diverse gesprekken plaatsgevonden met Vervat. Er zijn afspraken gemaakt over de tijdelijke verlenging van het erfpachtcontract dat in 2022 afliep. Dat is met 3 jaar verlengd omdat er nog geen ontwikkelvisie voor het Marconikwartier is, zodat de huidige bedrijfsactiviteiten kunnen worden voortgezet. Hierbij is ook afgesproken dat toegewerkt wordt naar een ontwikkelkader voor het Marconikwartier. Op basis van dit traject wordt een afweging gemaakt over de toekomst van deze locatie, de rol van beide partijen en worden mogelijk anterieure afspraken gemaakt met Vervat. In het Marconikwartier zijn er geen (grote) milieutechnische knelpunten om het in het Ruimtelijk Raamwerk beoogde 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). 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. Dit staat ook uitgebreider beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2). 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 (ook Vervat) in het Marconikwartier gewerkt aan een gezamenlijke ontwikkelvisie. Het streven is om de visie in 2025 te laten vaststellen door de raad. Dit is nodig om de ontwikkeling van de verschillende kavels in samenhang te kunnen bezien. Het programma moet gelijkelijk verdeeld worden over het deelgebied. Zoals in de toelichting beschreven is sorteert het bestemmingsplan M4H al wel voor op herontwikkeling: de gronden zijn gedezoneerd en nieuwe zware bedrijvigheid is uitgesloten. Evenwel begrijpen wij het standpunt van Vervat en onderschrijven we de behoefte aan nieuwe woningen. Het is alleen nu nog niet mogelijk die te bestemmen. Om die reden kunnen we ook geen woonbestemming opnemen met een bouwhoogte van 70 meter. We hopen dat we in constructieve sfeer kunnen blijven samenwerken en snel aan de slag kunnen met herontwikkeling van het Marconikwartier. Met oog op het bovenstaande stellen wij voor dit deel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;

30.2 Inperking bestemming. In paragraaf 4.3.3 hebben wij uitgelegd waarom de milieucategorieën in het Keile- en Marconikwartier zijn ingeperkt ten opzichte van de beheersverordening. De milieucategorie is hier in beginsel teruggebracht naar categorie 2 omdat een hogere milieucategorie de transformatie naar woon-werkgebied in de weg zit. Doordat wij de milieucategorie op alle percelen hebben teruggebracht is woningbouw straks overal mogelijk, ook op het perceel van de reclamant. Bedrijven met een hogere milieucategorie, zoals Spek Design Dock, hebben een maatbestemming gekregen en mogen gewoon aanwezig blijven. Naast de uitleg in paragraaf 4.3.3 kan nog opgemerkt worden dat de beheersverordening uit een tijd komt (1937) dat er nog nauwelijks milieuwetgeving bestond en M4H nog veel zware bedrijvigheid kende. Het zou niet van goede ruimtelijke ordening getuigen om de zware milieucategorieën uit de beheersverordening te handhaven, ook vanwege de bestaande woongebieden in de omgeving. Wij gaan er van uit dat Vervat dit begrijpt en inziet dat de verlaging van de milieucategorie ook noodzakelijk is voor de herontwikkeling van hun percelen;

30.3 Vergunningplicht. Het klopt dat er nu regels opgenomen zijn over archeologisch onderzoek, een drempel tegen sloop vanwege cultuurhistorie, een vergunningplicht om het maaiveld op te hogen etc. Al die regels zijn het gevolg van wet- en regelgeving die in de periode tussen 1937 en nu ontstaan is. Deze wet- en regelgeving werkt (verplicht) door in bestemmingsplannen. Het is niet zo dat we de keuze hebben om bepaalde regelgeving wel of niet te laten doorwerken in het bestemmingsplan. Inhoudelijk het volgende over deze 'extra' regels. De cultuurhistorische waarde komt voort uit de door B&W vastgestelde Cultuurhistorische Verkenning. Uitgangspunt is dat gebouwen die zijn aangewezen als beeldbepalend de beschermende dubbelbestemming krijgen. De dubbelbestemming is geen absoluut sloopverbod. Al dan niet gedeeltelijke sloop is met inachtneming van een aantal voorwaarden en in overleg met de gemeente mogelijk. Wij willen wel kunnen sturen op behoud van cultuurhistorische waarden van de locatie dus vandaar dat er via de dubbelbestemming een vergunningplicht is. De vergunningplicht voor het ophogen van de bodem komt voort uit het beleid van het Hoogheemraadschap van Delfland. Het is belangrijk dat zij betrokken worden bij ingrepen in het buitendijks gebied en hun goedkeuring geven. De regels voor geluidsgevoelige bestemmingen zijn

opgenomen vanwege de hoge geluidbelasting in het gebied. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk deze op te nemen. De regels in verband met de geluidzone komen voort uit de Wet geluidhinder en werken rechtstreeks door in het bestemmingsplan. Het is een feit dat er twee geluidzones aanwezig zijn ter plaatse van de reclamant dus er is geen keuze om deze regels achterweg te laten. De gemeente heeft de plicht om toekomstige bewoners te beschermen tegen te hoge geluidbelastingen. De contour van de geurzone van AVR kan niet zomaar uit het bestemmingsplan gehaald worden. Deze komt voort uit de vergunning van AVR. Wel wordt vanuit de gemeente een traject opgestart om te onderzoeken of de contour nog actueel is en welke maatregelen eventueel mogelijk zijn om geurhinder te voorkomen. Dit doen wij vanwege de toekomstige herontwikkeling van het Marconi- en Keilekwartier. Wij stellen voor het verzoek om de diverse aanduidingen en dubbelbestemmingen te verwijderen ongegrond te verklaren;

30.4 Resumerend. Op grond van bovenstaande uitleg kunnen wij niet tegemoetkomen aan de wensen van Vervat.

Voorstel
Wij stellen onderdelen 30.1, 30.2 en 30.3 (gedeeltelijk) ter kennisgeving aan te nemen en onderdelen 30.3 (gedeeltelijk) en 30.4 ongegrond te verklaren.

31 Dentons Europe BV namens Pinnacle 5 B.V. ontvangen d.d. 7 juli 2023

Samenvatting
De zienswijze is ingediend als pro-forma zienswijze maar later heeft de reclamant aangegeven hier geen gebruik meer van te willen maken. De op 7 juli ingediende zienswijze kan daarom als gewone zienswijze behandeld worden. Pinnacle 5 B.V. (hierna 'Pinnacle') is eigenaresse van het pand aan de Keileweg en Van Helmontstraat dat wordt verhuurd aan Leen Bakker, Praxis, Bouwbedrijf B.M.R. en Vleescentrum Paradijs. Pinnacle ageert tegen de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen bestemming 'Detailhandel – Perifeer'.

31.1 In de geldende beheersverordening heeft het pand een bedrijfsbestemming waar bedrijven t/m milieucategorie 4 zijn toegestaan. Ook een bouwmarkt is toegestaan. De bestemming in het ontwerpbestemmingsplan staat alleen perifere detailhandel toe, wat een beperking ten opzichte van de beheersverordening betekent. Bovendien zijn de twee aanwezige bedrijven zo niet positief bestemd. Pinnacle verzoekt daarom om naast de detailhandel ook bedrijven t/m milieucategorie 2 mogelijk te maken. Deze categorie houdt rekening met toekomstige woningbouwontwikkelingen.

31.2 Daarnaast geeft Pinnacle aan dat zij teleurgesteld is dat het Marconikwartier conserverend is bestemd in plaats van ontwikkelgericht voor een woon-werkmilieu. Het is onduidelijk waarom Merwehaven wel ontwikkelgericht bestemd is en het Marconikwartier niet, ook niet voorwaardelijk. Mogelijk heeft dit met grondposities te maken, en Pinnacle krijgt de indruk dat de keuze op onduidelijke en onrechtvaardige gronden is gemaakt. Dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening en de beginselen van behoorlijk bestuur. Pinnacle wordt hierdoor benadeeld en vraagt zich af in hoeverre de gemeente daadwerkelijk getracht heeft het pand en het Marconikwartier conform Ruimtelijk Raamwerk te ontwikkelen. Vanwege de uitvoeringsproblematiek van de Omgevingswet en duidelijkheid over het ontwikkelperspectief wordt verzocht om een kameleonbestemming.

31.3 Verder geeft Pinnacle aan dat er onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden en onvoldoende is geïnventariseerd welke partijen in het gebied willen ontwikkelen.

Reactie

31.1 Wat betreft het verzoek om naast detailhandel ook bedrijven t/m milieucategorie 2 mogelijk te maken het volgende. Deze categorie is inderdaad niet van invloed op de toekomstige herontwikkeling tot woon-werkgebied en vergroot de invulbaarheid van het pand. Wij stellen daarom voor tegemoet te komen aan dit verzoek en het bestemmingsplan als onderstaand aan te passen. Overigens zijn de zittende bedrijven in het ontwerpbestemmingsplan wel positief bestemd. Aan de noordzijde van het gebouw is hiervoor de aanduiding 'gemengd' opgenomen, die bedrijven en kantoren toestaat.

31.2 Pinnacle verzoekt om een kameleonbestemming om de herontwikkeling van de locatie mogelijk te maken. In de periode 2020 t/m 2022 zijn er diverse participatiemomenten geweest met de partijen in het Marconikwartier. In de afgelopen jaren is er nog een aantal keer contact geweest. Pinnacle heeft nog geen concreet ontwikkelplan voor deze locatie. In het Marconikwartier zijn er geen (grote) milieutechnische knelpunten om het in het Ruimtelijk Raamwerk beoogde 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). 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. Dit staat ook uitgebreider beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2). 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 om de visie in 2025 te laten vaststellen door de raad. Dit is nodig om de ontwikkeling van de verschillende kavels in samenhang te kunnen bezien. Het programma moet gelijkelijk verdeeld worden over het deelgebied. Pinnacle heeft aangegeven nog na te denken over hun actieve betrokkenheid bij het proces van de ontwikkelvisie. Zoals in de toelichting beschreven is sorteert het bestemmingsplan M4H al wel voor op herontwikkeling: de gronden zijn gedezoneerd en nieuwe zware bedrijvigheid is uitgesloten. Evenwel begrijpen wij het standpunt van Pinnacle en onderschrijven we de behoefte aan nieuwe woningen. Het is alleen nu nog niet mogelijk die te bestemmen. We hopen dat we in constructieve sfeer kunnen blijven samenwerken en snel aan de slag kunnen met herontwikkeling van het Marconikwartier. Met oog op het bovenstaande stellen wij voor dit deel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen.

31.3 Wij zijn het niet met Pinnacle eens dat er te weinig participatiemomenten zijn geweest. Zoals hierboven aangegeven zijn er de afgelopen diverse participatiemomenten geweest en is er ook rechtstreeks contact gezocht met Pinnacle. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

Voorstel
Wij stellen voor deze zienswijze gegrond te verklaren voor zover het gaat om het verzoek het hele gebouw te bestemmen voor bedrijven t/m milieucategorie 2 (onderdeel 31.1). Wij stellen voor onderdeel 31.2 ter kennisgeving aan te nemen en onderdeel 31.3 ongegrond te verklaren.

Regels
Wij stellen voor bij artikel 11 (Detailhandel – Perifeer), lid 11.1 na sub 'a'

- Een nieuw sub 'b' tussen te voegen luidende: 'bedrijven t/m milieucategorie 2 als bedoeld in de Lijst van bedrijfsactiviteiten behorende bij deze regels en kantoren, uitsluitend op de begane grond' en de overige subs door te nummeren;

- Het nieuwe sub ‘c’ (voorheen sub ‘b’) aan te passen in: ‘ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' tevens voor kantoren, uitsluitend op de begane grond’.

32 LBP Sight namens Van Uden B.V., ontvangen d.d. 10 juli 2023

Samenvatting
De zienswijze is ingediend namens BSR Van Uden Stevedoring B.V., Van Uden Logistic Site Investments B.V., V.O.F. Gusto Investments en haar firmanten (hierna ‘BSR Van Uden’). Van Uden richt zich op de op- en overslag van containers, bulkgoederen, afvalstoffen, stukgoederen zoals staalproducten van en naar zeeschip, binnenvaartschip en vrachtwagen. Producten die op- en overgeslagen worden zijn onder andere agribulk, kunstmest, biomassa, ijzererts, schroot, verontreinigde grond, afvalwater, vliegas, kolen, mineralen en diverse stukgoederen, waaronder heavy-lift en projectlading, staal, bosbouwproducten en non-ferro metalen. Bij de op- en overslag wordt gebruik gemaakt van big bags, coils, silo's, bunkers, pallets en containers. De activiteiten zorgen voor geluid, stofemissie, lichtverstoring en fijnstof- en stikstofoxiden als gevolg van verbranding. Het bedrijf heeft een omgevingsvergunning milieu uit 2019 en heeft 22 april 2023 een aanvraag voor de wijziging van de milieuvergunning aangevraagd. Van Uden maakt om onderstaande redenen bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan. Wel staat Van Uden open voor een gesprek met de gemeente om de mogelijkheden voor een verplaatsing van het bedrijf naar een andere locatie te onderzoeken.

32.1 Milieuvergunning. Op 22 april 2023 heeft Van Uden een aanvraag gedaan om haar milieuvergunning te wijzigen. Van Uden geeft aan dat er in het bestemmingsplan geen rekening is gehouden met deze aanvraag. Het gaat om een verandering van de verdeling van ligplaatsen en het toevoegen van de op- en overslag van containers als activiteit. De ligplaatsen worden in de aanvraag geconcentreerd bij het noordelijk deel van de kade. Dit is noodzakelijk vanwege de beperkingen die het Havenbedrijf heeft opgelegd bij het zuidelijk deel van de kade. Op basis van het akoestisch onderzoek dat bij de aanvraag zit stijgt het langtijdgemiddeld geluidniveau naar 55 dB(A) ter plaatse van de woonbestemming op de Merwepieren. Dit geluid is te hoog om te kunnen spreken van een acceptabel woon- en leefklimaat;

32.2 Milieuzonering. Van Uden refereert naar de generieke VNG-richtafstanden voor bedrijfsactiviteiten. Die schrijven op basis van de milieucategorie een bepaalde richtafstand tot woningen toe. Er had volgens Van Uden een richtafstand van 700 m (of 500 m in een gemengd gebied) aangehouden moeten worden tot de woningen vanwege de milieucategorie van 5.3 van hun bedrijf en de stofhinder die vrijkomt bij de op- en overslag van ertsen, mineralen en kolen. De afstand tot de woonbestemming in Merwehaven bedraagt 250 meter. Dit is niet onderbouwd en daardoor is de aanvaardbaarheid van een goed woon- en leefklimaat niet onderbouwd;

32.3 Stofhinder. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is geconcludeerd dat er op basis van de milieuvergunning geen stofemissie buiten de inrichtingsgrens is toegestaan. Stofhinder is daardoor niet aan de orde. Van Uden geeft aan dat dit niet klopt en dat de vergunning en systematiek van de milieuregels impliciet rekening houden met een zekere verspreiding van stof. Dat werkt door in de eerder genoemde richtafstand voor stofhinder. Van Uden beschrijft een aantal voorschriften uit de vergunning. Zo moeten er windreductieschermen toegepast worden, moet de oppervlakte van opslagdepots vochtig gehouden worden en handelingen die tot een visueel waarneembare stofverspreiding leiden, zijn uitgesloten. Van Uden is van mening dat ze de best beschikbare technieken toepast. Desondanks blijft er een zekere mate van stofverspreiding. Deze moet als aanvaardbaar gezien worden, indien nodig ruimt Van Uden stof op in de directe omgeving. In de huidige milieuvergunning is een stofonderzoek opgenomen waaruit blijkt dat er ook bij toepassing van de best beschikbare technieken sprake is van stofemissie. In de zienswijze is een tabel uit de dit onderzoek opgenomen. Hieruit blijkt dat er jaarlijks 366,8 ton aan stof vrijkomt. Vanwege de veel voorkomende zuidwestenwind zal een groot deel van dit stof richting

de woonbestemming op de Merwepieren waaien. Om dit te voorkomen dient er minimaal 700 m tussen de woonbestemming en Van Uden te worden aangehouden;

32.4 Lichthinder. Op donkere dagen staat verlichting aan bij het laden en lossen. Ook schepen hebben verlichting aan boord. Dit veroorzaakt lichthinder richting de Merwepieren. In het MER wordt ingegaan op het voorkomen van lichthinder door spelregels. Voor lichthinder vanuit omliggende bedrijven geldt de spelregel dat bedrijven geen nachtelijke verlichting laten schijnen;

32.5 Nestgeluid. Het nestgeluid van schepen die bij Van Uden aanleggen is ten onrechte niet opgenomen in de vergunning of in de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein. Het nestgeluid is in het verleden buiten beschouwing gelaten in vergunningen. Ook bij Van Uden is het niet vergund zodat het niet juridische verankerd is;

32.6 Ligplaatsen. Van Uden maakt bezwaar tegen de in het MER voorgestelde maatregelen om het nestgeluid in te perken. Diverse ligplaatsen waar nu zeeschepen voor Van Uden aanleggen worden opgeheven. Het gaat om ligplaatsen aan de korte en lange Merwepier. Het is voor Van Uden niet duidelijk om welke ligplaatsen het precies gaat en hoe het bedrijf hiervoor gecompenseerd wordt. In het MER is gerekend met verkeerde aannames over ligplaatsbezetting. Er had bij de ligplaatsen van Van Uden gerekend moeten worden met de vergunde maximale etmaalintensiteit omdat dit de huidige geluidruimte van het bedrijf bepaalt. Ook liggen er schepen buiten de zones uit het rekenmodel. De ligduur en het aantal ligplaatsen bij Van Uden en de openbare ligplaatsen nemen toe omdat elders in M4H ligplaatsen worden opgeheven. Dit zit niet goed in het akoestisch onderzoek. Ook vraagt Van Uden zich af of de ligplaatsbezetting van de dagperiode ook is toegepast in de avond- en nachtperiode. Tot slot is het verminderen van ligplaatsen als geluidmaatregel mogelijk oneigenlijk als dat in het kader van de Havenverordening wordt besloten;

32.7 Geluid overig. In het MER is beschreven dat laagfrequent geluid (LFG) aanvaardbaar is op woningen tot een niveau van 53 dB. Uit het MER blijkt dat de geluidbelasting vanwege nestgeluid 63 dB is, en dat dit ook na vertrek van Van Uden 63 dB blijft. Dit betekent een overschrijding van de norm met 10 dB. Ten aanzien van piekgeluiden wordt opgemerkt dat verwezen wordt naar een niet (meer) bestaand artikel 2.19 van het Activiteitenbesluit milieubeheer. Uit het MER blijkt dat Van Uden piekgeluiden van 76 dB veroorzaakt op de punten Merwepieren. Uit het MER blijkt niet wat de geluidbelasting op het midden van pieren is. Van Uden vermoedt dat de piekgeluiden daar zo'n 68 dB bedragen in de avond- en nachtperiode. Verder had ook het geluid van varende en manoeuvrerende schepen onderzocht moeten worden.

32.8 Geluid onder de Omgevingswet. De normen voor piekgeluiden in artikel 37 van het ontwerpbestemmingsplan wijken af van het Activiteitenbesluit. De normen anticiperen op artikel 5.65 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) dat straks geldt onder de Omgevingswet. In dit artikel zijn geen eisen gesteld aan het maximale geluidniveau overdag. Een grondslag hiervoor ontbreekt. Artikel 5.65 mag volgens Van Uden niet los gezien worden van artikel 5.59 tweede lid Bkl. In dit artikel staan regels over de aanvaardbaarheid van geluid. De aanvaardbaarheid van piekgeluiden is niet voldoende onderbouwd in het bestemmingsplan. Ook zijn de piekgeluiden van de niet-gezoneerde bedrijven niet onderzocht omdat zij moeten voldoen aan de normen op korte afstand. Daarnaast zou het industrielawaai van Waal-Eemhaven en het resterende gezoneerde industrieterrein binnen M4H moeten worden opgeteld, conform artikel 3.25 van het Bkl.

32.9 Crisis- en herstelwet. Het bestemmingsplan M4H is niet genoemd in het 17e lid van artikel 7c van de Crisis- en herstelwet, anders dan in de toelichting beschreven is.

32.10 Kameleonbestemming en geluidzone. Op de punten van de pieren is een zogenaamde kameleonbestemming opgenomen. Woningbouw is daar pas toegestaan wanneer Van Uden de bedrijfsactiviteiten heeft beëindigd. Dat is bepaald in de regels van de kameleonbestemming. Volgens van Uden kan dit ook later zijn en moeten de regels daarop aangepast worden. De woonbestemming op het noordelijke deel van de pieren staat meteen al woningen toe. Dit moet ook een kameleonbestemming worden omdat hier ook niet gebouwd kan worden zolang het bedrijf aanwezig is. De regels in artikel 39 (geluidzone – industrie) vormen een belemmering voor woningbouw. Vanwege het

bovenstaande staat niet vast dat het bestemmingsplan uitgevoerd kan worden binnen de termijn die genoemd is in artikel 3.1 lid 2 van de Wet ruimtelijke ordening.

Reactie
Vooropgesteld begrijpen wij dat Van Uden de gebiedsontwikkeling als een bedreiging voor haar activiteiten kan zien. Wij hopen dat de zorgen met onderstaande uitleg verminderd kunnen worden. Er hebben ook diverse gesprekken met Van Uden plaatsgevonden.

32.1 Vergunning. De aanvraag voor de wijziging van de milieuvergunning is bij ons bekend. De aanvraag is gedaan vlak voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gegaan en zodoende kon er ook geen rekening gehouden worden met de aanvraag. Los daarvan is er een beperkt raakvlak tussen de aanvraag en het bestemmingsplan. Er hebben meerdere gesprekken plaatsgevonden tussen DCMR en Van Uden om de inhoud van de aanvraag af te stemmen. Op 7 augustus 2024 heeft DCMR namens college van burgemeester en wethouders van Rotterdam de definitieve beschikking verleend om de milieuvergunning te wijzigen. Dit besluit treedt in werking nadat de termijn op 26 september 2024 voor het indienen van een beroepschrift is verstreken. De veranderingen ten opzichte van de geldende vergunning betreffen een andere verdeling van de ligplaatsen, het toevoegen van op- en overslag van containers, wijzigingen in de interne transportbewegingen en het toevoegen van nestgeluid aan de geluidberekeningen. Aan alle wensen van Van Uden is tegemoetgekomen. Uit akoestisch onderzoek (oplegnotitie) blijkt dat rekening houdend met de aanvraag van Van Uden de langtijdgemiddelde geluidbelasting vanwege het industrieterrein ter plaatse van de bestemming 'Woongebied – 1' nergens hoger is dan 55 dB(A) etmaalwaarde. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. Dit betekent dat er hogere waarden voor deze geluidbelasting kunnen worden verleend. Zodoende vormt de geluidbelasting geen knelpunt voor de woningbouw. De hogere waarden zijn opgenomen in artikel 42 van de regels. Overigens bevat de gewijzigde vergunning geen Zone Immissie Punten (toetspunten) ter plaatse van de bestemming Woongebied – 1. Dit betekent dat er in het kader van de milieuvergunning geen rekening is gehouden met de toekomstige woningen. Dit omdat er op het moment van de aanvraag voor wijziging geen sprake is van een in werking getreden woonbestemming op de pieren. Zoals aangegeven vormt de vergunde situatie geen knelpunt voor de woningbouw omdat de geluidbelasting ter plaatse van de bestemming 'Woongebied – 1' niet meer bedraagt dan 55 dB(A) etmaalwaarde. Verder heeft alleen het aspect 'piekgeluiden' een raakvlak met het bestemmingsplan. Zie hiervoor de beantwoording van onderdeel 32.7 van deze zienswijze. Voor het overige heeft de gewijzigde milieuvergunning geen raakvlak met het bestemmingsplan. Wij stellen daarom voor dit onderdeel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;

32.2 Milieuzonering. De VNG-richtafstanden zijn generieke richtafstanden en geven een indicatie van de gewenste afstand tussen bedrijven en woningen. Dat betekent niet dat binnen de richtafstanden sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Er kan gemotiveerd van de richtafstanden worden afgeweken op basis van nader onderzoek en/of locatiespecifieke kenmerken. Voor de activiteiten van Van Uden zijn de richtafstanden voor de aspecten 'geluid' en 'stof' relevant. De aspecten 'gevaar' en 'geur' zijn niet relevant. In het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de geluidbelasting van Van Uden. De stofemissie is in eerste instantie niet beschouwd omdat in de algemene regels van de milieuwetgeving is opgenomen dat er geen visueel waarneembare stofverspreiding op meer dan 2 meter van de bron mag zijn. De in 2019 vergunde activiteiten van Van Uden zijn vastgelegd in een milieuvergunning. Deze activiteiten resulteren niet in een geluidbelasting van meer dan 55 dB(A) ter plaatse van de bestemming Woongebied – 1 op de Merwepieren en Marconistrip. Dit vormt geen beperking voor de woningbouw en andersom wordt Van Uden niet beperkt in haar bedrijfsvoering. Het nestgeluid is meegerekend bij de cumulatieve geluidberekeningen en ter plaatse van de genoemde bestemming bedraagt deze ten hoogste 65 dB Lcum. Hiermee wordt rekening gehouden bij het bepalen van de geluidwering van de gevels

van de toekomstige woningen. Ook dit vormt geen beperking voor de woningbouw of Van Uden. Ook het laagfrequent en piekgeluid van Van Uden vormt geen beperking voor de woningbouw (zie voor de piekgeluiden ambtshalve wijziging 1). Zie ook onze reactie op andere onderdelen van deze zienswijze. Wat betreft stof, zie onze reactie op het onderdeel 'stofhinder' van deze zienswijze (32.3). Resumerend kan gesteld worden dat onderbouwd afgeweken kan worden van de generieke VNG-richtafstanden en dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de toekomstige woningen. Andersom wordt Van Uden niet beperkt in haar bedrijfsvoering. Wij stellen voor deze zienswijze ongegrond te verklaren;

32.3 Stofhinder. De zienswijze van Van Uden heeft voor ons aanleiding gegeven de eerdere conclusie ten aanzien van stofhinder te heroverwegen. De milieuvoorschriften zijn in beginsel duidelijk: stofverspreiding dient zoveel mogelijk voorkomen te worden op een afstand van 2 meter of meer van de bron. De zienswijze moet ook in het licht van een recentelijke handhavingskwestie gezien worden en betreft het volgende. In 2019 heeft DCMR Van Uden een last onder dwangsom opgelegd vanwege het overtreden van de regels van het Activiteitenbesluit. De regels hebben als doel het zoveel mogelijk voorkomen van stofverspreiding die op een afstand van meer dan 2 meter zichtbaar is. DCMR heeft in 2019 ook maatregelen geadviseerd: omkasting van de transporteur of het installeren van windreductieschermen of sproeiers bij de transporteur. Andere maatregelen met hetzelfde effect zijn ook mogelijk. Op 13 juli 2022 en 11 oktober 2022 heeft de DCMR geconstateerd dat er sprake was van zichtbare stofverspreiding bij overslagwerkzaamheden. Naar aanleiding van deze overtredingen is Van Uden een dwangsom opgelegd. Van Uden is hiertegen in bezwaar gegaan. Met als voornaamste reden dat het vanwege praktische redenen met betrekking tot het bedrijfsproces niet mogelijk was de geadviseerde of andere maatregelen te treffen om stofverspreiding tegen te gaan. Hierover heeft een rechtszaak plaatsgevonden. In de uitspraak is DCMR in het gelijk gesteld, met als voornaamste reden dat Van Uden de geadviseerde maatregelen niet getroffen heeft en ook geen andere doeltreffende maatregelen heeft onderzocht om stofverspreiding te voorkomen.

In het kader van deze zienswijze zijn wij een traject gestart om de vergunde situatie scherper te krijgen. Hiervoor is een bezoek gebracht aan BSR Van Uden. Tijdens het bezoek is uitleg hebben gegeven over het bedrijfsproces. Het traject wijst kortgezegd de volgende conclusies uit:

- Artikel 3.32 eerste lid van Activiteitenbesluit verplicht bedrijven om maatregelen te treffen die ervoor zorgen dat de verspreiding van zichtbaar stof op een afstand van meer dan 2 meter van de bron zoveel mogelijk voorkomen wordt. Dit wordt ook gebruikt als signalering door de toezichthouder om vast te stellen of de stofbeheersende maatregelen in de vergunning in de praktijk optimaal functioneren of niet. Wanneer er sprake is van zichtbaar stof op meer dan 2 meter afstand van de bron dan is dit een teken dat de stofbeheersende maatregelen niet optimaal worden toegepast. Optimalisatie van de bestaande maatregelen dan wel aanvullende maatregelen zijn nodig om stofverspreiding te beperken. Om te voldoen aan artikel 3.32 moet BSR Van Uden stofbeheersende maatregelen treffen, die vastgelegd zijn in de vergunning en in algemene regels. Een deel van de maatregelen in de vergunning zijn overeenkomstig met artikelen 3.37 en 3.38 van het Activiteitenbesluit (verbod overslag boven bepaalde windsnelheden en opslaan en mengen van S1 en S3 goederen binnen). De andere maatregelen zijn bewezen maatregelen/technieken om stofverspreiding tegen te gaan, de zogenoemde Best Beschikbare Technieken (BBT). Voor Van Uden gelden de BBT-conclusies uit het BREF-document 'Emissions from Storage' niet, aangezien Van Uden geen IPPC-installatie heeft. Veel stofbeheersende maatregelen in het BREF-document 'Emissions from Storage[1]' uit 2006 zijn echter verwerkt in de vergunning, zoals het toepassen van windreductieschermen en keerwanden, oppervlakte van

[1] https://eippcb.jrc.ec.europa.eu/reference/emissions-storage.

opslagdepots bevochtigen en de valhoogte verminderen bij het lossen. Aanvullend zijn maatregelen als bevochtigen van goederen en toepassen van korstvormers in de vergunning opgenomen. Hiermee kan gesteld worden dat de maatregelen in de vergunning BBT zijn. De maatregelen in de vergunning zijn onder andere het toepassen van windreductieschermen, bevochtigen van goederen, korstvormende middelen toepassen voor open opslag, beperking storthoogte (minder dan 1 meter) en het staken van activiteiten wanneer het hard waait (afhankelijk van de stuifklasse). Resumerend kan gesteld worden dat de vergunning en algemene regels in ieder geval voldoende maatregelen bevat om verspreiding van zichtbaar stof zo veel mogelijk tegen te gaan;

- Gemeente en DCMR zijn er echter niet van overtuigd dat Van Uden deze (BBT) maatregelen in de praktijk toepast om stofverspreiding zo veel mogelijk te voorkomen. In artikel 3.32 van het Ab staat dat visueel waarneembaar stofverspreiding op 2 meter van de bron zoveel mogelijk moet worden voorkomen. De handhavingskwestie wijst uit dat in ieder geval op het moment van de geconstateerde overtreding niet voldaan werd aan de plicht uit het Activiteitenbesluit om stofhinder zo veel mogelijk te voorkomen. De in 2019 geadviseerde maatregelen werden op het moment van de overtreding niet getroffen. Ook de regelmatige klachten uit de omgeving onderschrijven dat BSR Van Uden niet afdoende maatregelen lijkt te treffen. Deze klachten worden onderschreven door BSR Van Uden zelf;
- Van Uden stelt dat zij op basis van de vergunning en met toepassing van de BBT 366,8 ton aan totaalstof mogen laten vrijkomen en neerkomen in de omgeving. Deze stelling is onjuist, aangezien de daadwerkelijke verspreiding van stof is beperkt in het Activiteitenbesluit. Alleen de verspreiding van een bepaalde hoeveelheid PM10 (fijnstof) is vergund. Dit betreft 3.668 kg per jaar, oftewel 1% van het totaal van 366,8 ton. Fijnstof is niet zichtbaar maar heeft wel effecten op de gezondheid en is daarom onderdeel van de vergunning. Voor fijnstof zijn er ook wettelijk vastgelegde grenswaarden. Van Uden heeft op basis van de vergunning geen recht op het veroorzaken van onaanvaardbare stofhinder in de omgeving. Op grond van het Activiteitenbesluit moet BSR Van Uden ervoor zorgen dat de verspreiding van zichtbaar stof op een afstand van meer dan 2 meter van de bron zoveel mogelijk wordt voorkomen. Naleven van de milieuvoorschriften uit de vergunniong zal de stofverspreiding (fors) beperken en daarmee ook de hinder. Het hieronder genoemde onderzoek wijst dit ook uit. Na het treffen van maatregelen resteert een beperkte mate van stofhinder, vanwege de ligging in stedelijk gebied kan stofhinder niet helemaal voorkomen worden. Maar dit wordt aanvaardbaar geacht. Er gelden overigens geen grenswaarden voor zichtbaar stof.

Wij hebben een onderzoek laten uitvoeren naar de te verwachten neerslag van zichtbaar stof in de situatie dat Van Uden de algemene maatregelen toepast en de maatregelen toepast die zijn voorgeschreven in de vergunning. Hierbij is gerekend met een doorzet van 4,03 miljoen ton verstuifbaar materiaal per jaar. Deze hoeveelheid wordt ook in het luchtkwaliteitsonderzoek uit 2017 dat bij de vergunning hoort aangehouden. In ons onderzoek is ook de verwachte uitstoot van fijnstof (PM10) beschouwd, omdat wij verwachten dat de vergunde hoeveelheid fijnstof (1% van het totaalstof oftewel 3.668 kg per jaar) een forse onderschatting is van de daadwerkelijke hoeveelheid fijnstof die vrijkomt. De 1%/3.668 kg/jaar komt voort uit het eerdergenoemde luchtkwaliteitonderzoek uit 2017. De emissiefactoren voor fijnstof uit het onderzoek uit 2017 komen niet overeen met de emissiefactoren uit de TNO systematiek. De TNO systematiek gaat er van uit dat 33% van het totaal aan vrijkomend stuifgevoelig stof bestaat uit fijnstof, in plaats van 1%.

Uit het onderzoek volgt dat er ter plaatse van de toekomstige woningen geen sprake is van onaanvaardbare stofhinder. Al is enige stofverspreiding niet te voorkomen

vanwege de activiteiten van BSR Van Uden. Door de afstand tussen het bedrijf en de woningen levert dat echter geen knelpunten op.

Hoewel wij primair het standpunt innemen dat Van Uden zich aan de maatregelen moet houden die in de vergunning en algemene regels zijn vastgelegd, 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 niet-stuifgevoelige goederen. Daarnaast zijn er nog twee actuele ontwikkelingen die mogelijkheden bieden om de stofhinder te verminderen: een joint-venture met AWR om de op- overslag van non-ferro van de FTR locatie naar Van Uden over te hevelen, en de optie om naar de zeehaven van Moerdijk te verhuizen. Op dit moment komen de ontvangt Van Uden de eerste ladingen van AWR. Vanaf 1 oktober zullen alle ladingen bij Van Uden aankomen. De op- en overslag van de lading van AWR (non-ferro) zorgt niet voor stofhinder. Concreet worden nu de volgende mogelijkheden verkend naast de bovengenoemde koers om maatregelen te treffen om aan de vergunningvoorschriften te voldoen:

1. Het vroegtijdig volledig beëindigen (namelijk per 1-1-2028 i.p.v. juli 2032) van alle bedrijfsactiviteiten van BSR Van Uden. Waarbij de datum 1-1-2028 gebaseerd is op de verwachte oplevering eerste woningen in Merwehaven;
2. Het vroegtijdig volledig beëindigen (uiterlijk 1-1-2028 i.p.v. juli 2032) van alle bedrijfsactiviteiten van BSR Van Uden en verder gaan in Moerdijk met zowel stuifgevoelige bulk als stuk goederen;
3. Het gefaseerd stoppen met stuifgevoelige bulkgoederen en vanaf oplevering eerste woningen in Merwehaven (1-1-2028) enkel nog de op- en overslag van non ferro metalen (joint venture met AWR) tot einde erfpachtcontract;
4. Het gefaseerd overhevelen van stuifgevoelige bulkgoederen van M4H naar Moerdijk en vanaf oplevering eerste woningen in Merwehaven (1-1-2028) enkel nog de op- en overslag van non ferro metalen (joint venture met AWR) tot einde erfpachtcontract.

Het uitgangspunt is dat er in de periode tot aan vaststelling door de raad (beoogd op 28 november 2024) duidelijkheid komt of één van bovengenoemde varianten aan de orde is. Met een herzien raadsvoorstel kan het bestemmingsplan of de beantwoording aangepast worden op de oplossingsrichting indien nodig. Vanuit de gemeente gaat de voorkeur uit naar het vinden van een minnelijke oplossing met Van Uden.

32.4 Lichthinder. Naar aanleiding van deze zienswijze hebben wij een lichthinderonderzoek uitgevoerd. Er zijn twee zaken onderzocht: de verticale verlichtingssterkte (de hoeveelheid licht die in een raam invalt) en de richtingsafhankelijke lichtsterkte per armatuur (de hoeveelheid licht die in een bepaalde richting door een individuele lichtbron wordt uitgestraald). Op 12 februari 2024 zijn tussen 19.00 en 21.30 lichtmetingen uitgevoerd vanaf 9 locaties in het toekomstige woongebied Merwehaven. Vanaf deze locaties is de lichtsterkte van de lichtmasten, gebouwverlichting en overige verlichting bij Van Uden gemeten. De uitkomsten zijn als volgt. De verticale verlichtingssterkte op de meetlocaties voldoen aan de grenswaarde van 2 lux. Vrijwel alle individuele lichtbronnen bij Van Uden veroorzaken een overschrijding van de grenswaarde van 600-1.000 candela per lichtbron. De lichtmasten die de overschrijdingen veroorzaken dienen voor terreinverlichting.

In beginsel geldt voor lichthinder hetzelfde als stofhinder: het gaat om een tijdelijke situatie en er gelden geen wettelijke normen. Een tijdelijke situatie met lichthinder is daarom acceptabel te achten met oog op de belangen van de gebiedsontwikkeling. Ook omdat de toekomstige bewoners zelf met afscherming van ramen of de inrichting van de woningen de eventuele hinder kunnen beperken. Het is echter de verwachting dat de

eventuele hinder die deze armaturen opleveren met eenvoudige bronmaatregelen is te voorkomen. Denk hierbij aan andere afstelling, plaatsing van kappen of het vervangen van de lampen. Dit is echter maatwerk en wij stellen voor hier pas nader onderzoek naar te doen op het moment dat de woningen gerealiseerd gaan worden, samen met Van Uden. Zo kunnen hun wensen en belangen goed meegewogen worden. Afhankelijk van de locatie worden de eerste woningen in het gebied niet eerder opgeleverd dan 2028. Vooralsnog lijkt het plaatsen van kappen de meest doelmatige oplossing. Door de kappen verlichten de armaturen alleen het gebied dat verlicht moet worden en wordt verdere lichtverspreiding voorkomen. Wanneer dit niet voldoende doelmatig is kan gekeken worden naar het vervangen van armaturen. De gemeente zal de kosten dragen van de maatregelen. Om te borgen dat er daadwerkelijk aanvullende onderzoek komt en de bijbehorende maatregelen getroffen worden, stellen wij voor een voorwaardelijke bepaling op te nemen in het bestemmingsplan. Zie hiervoor onderstaand voorstel. Van Uden heeft aangegeven in principe medewerking te willen verlenen aan het treffen van maatregelen. Mocht Van Uden onverhoopt een ander standpunt innemen dan kan hiervan afgeweken worden op voorwaarde dat onderzoek wordt uitgevoerd naar maatregelen bij de woningen zelf. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze gegrond te verklaren;

32.5 Nestgeluid. In de aangepaste aanvraag, zoals verwoord onder reactie 32.1, is het aspect nestgeluid beschouwd volgens de staande uitvoeringpraktijk onder de Wet geluidhinder. Dit houdt in dat de ligplaatsen wel zijn benoemd in de vergunningaanvraag en zijn beoordeeld. In dit kader kan de vergunning worden verleend binnen de bestaande geluidzone. Het geluidniveau vanwege de afgemeerde schepen wordt niet toegekend aan de vergunning en de geluidzone, maar is in dit bestemmingsplan wel beschouwd bij bepaling van het gezamenlijke en cumulatieve geluidniveau. Wij stellen daarom voor deze zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;

32.6 Ligplaatsen. Op basis van contractueel recht heeft Van Uden alleen recht om de ligplaatsen tussen bolder (meerpaal) 10 t/m 34 te gebruiken. Deze bolders bevinden zich allemaal op het terrein van Van Uden. Hier gaat geen generatorverbod gelden, er is dus geen sprake van een beperking. Van Uden legt ook duwbakken aan de kade ten noorden van hun terrein en aan de westelijke kade van de korte Merwepier. Het gaat nadrukkelijk om duwbakken die dus geen motor hebben en ook geen nestgeluid produceren. Duwbakken mogen aan kades liggen waar een generatorverbod geldt. Ook wat dit betreft is er dus geen inperking van rechten. Incidenteel legt Van Uden na toestemming van de Havenmeester (die weer toestemming vraagt aan de gemeente, die de meeste ligplaatsen hier beheert) en na overleg met RFW (vooralsnog huurder en gebruiker van de Merwepieren) nog schepen aan de kade van de Merwepieren. Dit is echter geen recht. Omdat er geen rechten ingeperkt worden is compensatie niet aan de orde.

In paragraaf 5.3.2 van de toelichting is uitgelegd wat er in M4H verandert ten aanzien van ligplaatsen. In het middelste waterbekken van Merwehaven komen de ligplaatsen voor zee- en binnenvaart te vervallen. Permanente ligplaatsen voor zeeslepers in Merwehaven komen eveneens te vervallen, maar pas zodra deze de nog op te leveren woningen nadelig beïnvloeden. Het aantal ligplaatsen voor binnenvaart rondom de Merwepieren wordt ten dele gehandhaafd of tijdelijk toegestaan (vanwege het huidige, grote tekort daaraan in de Rotterdamse haven). Daarbij is ook besloten tot het aanleggen van walstroom bij de te handhaven ligplaatsen. De duur van tijdelijke ligplaatsen wordt afgestemd op een gefaseerde woningbouw in Merwehaven. Ook komt er walstroom voor zeevaart bij De Werkplaats (aan de westelijke zijde van het Galilieipark). Het besluit om het aantal ligplaatsen te verminderen is genomen in het kader van een goede ruimtelijke ordening en dus in het kader van het bestemmingsplan. Het daadwerkelijk verminderen van het aantal ligplaatsen kan echter niet geëffectueerd worden door middel van het bestemmingsplan. Hiervoor wordt de Havenverordening gebruikt, het geëigende instrument om aantal en locatie

van ligplaatsen te regelen. Wij stellen voor deze zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;

32.7 Geluid overig. Wij hebben in een aanvulling op het geluidrapport nader onderzoek gedaan naar LFG (zie ambtshalve wijziging 9). Uit het onderzoek blijkt dat wanneer er aanvullende gevelmaatregelen worden getroffen, het LFG in de woningen kan worden beperkt tot een aanvaardbaar niveau. De aanvullende maatregelen worden in de planregels geborgd. Met inachtneming van deze regels is er ook voor wat betreft LFG sprake van een acceptabel akoestisch klimaat in de woningen, zonder dat van Uden daarbij in haar bedrijfsvoering wordt beperkt.
Wat betreft de piekgeluiden het volgende. Het bestemmingsplan wordt vastgesteld op basis van het recht tot 1 januari 2024. Op basis van de Cwh zijn waarden voor piekgeluiden opgenomen. Zodra het bestemmingsplan van kracht wordt als onderdeel van het tijdelijke omgevingsplan van Rotterdam gaan deze waarden voor op de waarden in de zogenaamde Bruidsschat, als opgenomen in afdeling 22.3 van het omgevingsplan Rotterdam. Dit volgt uit artikel 22.1 lid 1 van het omgevingsplan. Uit een aanvulling op het geluidrapport blijkt dat er geluidpieken optreden tot 67 dB op het midden van de pieren. In de aanvulling is onderbouwd dat die waarde tijdelijk, tot uiterlijk 2032, aanvaardbaar kan worden bevonden. Het geluid van varende en manoeuvrerende schepen is in het geluidrapport bij het MER onderzocht. Ook worden er forse eisen gesteld aan de gevelisolatie van de nieuwe woningen. Wij stellen voor deze zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;

32.8 Geluid onder de Omgevingswet. Van Uden is een geluidgezoneerd bedrijf en is geen belanghebbende voor de regeling voor piekgeluiden door niet-geluidgezoneerde bedrijven. Verder wordt het bestemmingsplan vastgesteld op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en alle op dat moment geldende wet- en regelgeving over geluid. De inhoud van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) is daarom niet relevant voor dit bestemmingsplan. Wij stellen voor deze zienswijze ongegrond te verklaren;

32.9 Crisis- en herstelwet. Nieuwe experimenten (zoals bijvoorbeeld artikel 7c Besluit uitvoering Chw) werden mogelijk gemaakt met een AMvB en toegevoegd aan het Besluit Chw. Ook nieuwe gebieden werden aan een bestaand experiment toegevoegd bij besluit. In 2019 is de Crisis- en herstelwet gewijzigd. Vanaf dat moment kunnen nieuwe gebieden aan bestaande experimenten bij ministeriele regeling worden toegevoegd. Het plangebied Merwe-Vierhavens is opgenomen in paragraaf 3 (Innovatie), artikel 3.1, lid 1 onder sub 'aa' van de Regeling uitvoering Crisis- en herstelwet. De toevoeging is op 11 december 2019 gepubliceerd in de Staatscourant. M4H staat dus in de Regeling Chw (in plaats van in het Besluit Chw) omdat het na 2019 is aangemeld. Wij stellen voor deze zienswijze ongegrond te verklaren;

32.10 Kameleonbestemming en geluidzone. De onderzoeken van het bestemmingsplan en MER wijzen uit dat er ook mét de aanwezigheid van Van Uden bij de Marconistrip en de noordelijke delen van de Merwepieren sprake is van een acceptabel akoestisch klimaat. Ook de andere milieuaspecten zoals lichthinder en stof wijzen geen knelpunten uit, mits Van Uden de maatregelen ter voorkoming van stofhinder naleeft. Wij zien daarom geen reden om de kameleonbestemming in heel Merwehaven toe te passen. Ook de regels van de geluidzone vormen geen belemmering voor de woningbouw, voor beide geluidzones kunnen hogere waarden worden verleend. Artikel 3.1 lid 2 van de Wet ruimtelijke ordening vormt ook geen beperking. Hierin is een termijn vastgelegd voor het verwezenlijken van een 'reguliere' tijdelijke bestemming (binnen 5 jaar). De kameleonbestemming in dit bestemmingsplan heeft zijn grondslag in de Crisis-en herstelwet en hiervoor geldt een termijn van 10 jaar na vaststelling. Wij stellen voor deze zienswijze ongegrond te verklaren;

Voorstel
Wij stellen voor zienswijzen 32.1, 32.5, 32.6 en 32.7 ter kennisgeving aan te nemen, en zienswijzen 32.2, 32.3, 32.8, 32.9 en 32.10 ongegrond te verklaren. Wij stellen voor zienswijze 32.4 gegrond te verklaren en het bestemmingsplan als volgt aan te passen.

Regels

- Aan artikel 24 (Woongebied – 1) lid 24.3 wordt een nieuw sublid 24.3.6 'Realiseren woningen' toegevoegd, luidende:
  Woningen mogen uitsluitend in gebruik worden genomen indien:
  a. er bij het bedrijf Van Uden aan de Gustoweg 68 te Rotterdam maatregelen getroffen zijn om lichthinder bij de woningen te voorkomen, of;
  b. er bij de toekomstige woningen maatregelen getroffen zijn om lichthinder te voorkomen.
- Aan artikel 24 (Woongebied – 1), lid 24.4.1 (afwijken ten behoeve van woningen) wordt een nieuw sub 'e' toegevoegd, luidende:
  d. lid 24.3.6 wanneer uit nader onderzoek blijkt hoe lichthinder bij de woningen kan worden voorkomen, al dan niet door het treffen van maatregelen bij de woningen.

Toelichting
Zie het wijzigingendocument.

33 Weelde, ontvangen d.d. 10 juli 2023

Samenvatting
Weelde is sinds 2019 aanwezig aan de Marconistraat 37-39 met bijna 2 hectare grond, een grote tuin, verschillende loodsen en een grote kas. Het is een culturele vrijplaats met evenementen, kunst, cultuur, dag- en nachthoreca, verhuur van ruimtes en werkplekken. De evenementen zijn succesvol en Weelde heeft de afgelopen jaren een groot aantal bezoekers getrokken. Het is één van de placemakers van M4H.

Op dit moment heeft Weelde een contract dat elke 4 maanden opgezegd kan worden in verband met de toekomstige ontwikkeling naar woongebied. Hierdoor is er onvoldoende zekerheid voor de toekomst en stopt Weelde in haar huidige vorm. Hoewel Weelde dankbaar is voor de kans die ze hebben gekregen om op deze locatie te ondernemen hebben zij nu wel het gevoel na jaren hard werken met lege handen te staan. Kunst en (nacht) cultuur zijn net zo belangrijk voor de stad als nieuwe woningen. Door de verdichting verdwijnen steeds meer van deze plekken. Het is belangrijk dat er ruimte blijft voor initiatieven als Weelde.

Concreet geeft Weelde aan dat het bestemmingsplan nu geen ruimte biedt voor creatieve plekken, experimenten en evenementen in algemene zin. Initiatieven als Weelde zitten in het DNA van M4H en kunnen niet zomaar opnieuw gestart worden elders in de stad. Verzocht wordt om concrete plekken aan te wijzen in het bestemmingsplan waar succesvolle creatieve spelers een plek van betekenis kunnen blijven houden. Er zijn diverse succesvolle voorbeelden waar deze activiteiten zich goed mengen met woningbouw.

Reactie
Vooropgesteld willen wij Weelde bedanken voor hun bijdrage aan het op de kaart zetten van M4H de afgelopen jaren. Wij willen Weelde en andere partijen in het gebied dan ook van harte uitnodigen om samen met projectontwikkelaars in te schrijven op de tenderprocedures die straks gaan lopen bij de gebiedsontwikkeling. Hopelijk kunnen wij deze partijen zo in M4H houden. In het bestemmingsplan zijn geen specifieke locaties aangewezen voor creatieve plekken of experimenten. Wel is op een aantal locaties de functie 'cultuur' toegestaan (onder andere in het Galileipark en bij Atelier Van Lieshout). Binnen deze functie zijn creatieve plekken en experimenten mogelijk. Daarnaast zijn op een aantal locaties nieuwe horeca en maatschappelijke functies mogelijk. Ook deze bestemmingen bieden mogelijkheden. Tot slot is er mogelijk ruimte voor tijdelijke initiatieven in de aanloop naar de gebiedsontwikkeling. Deze zullen per initiatief beoordeeld en eventueel vergund worden.

Wij onderschrijven ook het belang van creatieve plekken en evenementen in de stad. In dat kader verwijzen wij naar onderdeel 'B' van deze zienswijzennota over het thema evenementen. Hier stellen wij voor een regeling in het bestemmingsplan op te nemen die evenementen in de openbare ruimte mogelijk maakt.

Weelde huurt de locatie van Havensteder en heeft met deze partij een contract. Het gaat om een huurcontract voor onbepaalde tijd met een opzegtermijn van 4 maanden. Gemeente, Havensteder en Weelde overleggen periodiek over de voortgang van de gebiedsontwikkeling en het voortduren van het contract zodat Weelde goed weet wat het toekomstperspectief is. In deze gesprekken wordt Weelde ook gewezen op vrijkomende locaties elders in de stad die voor hen interessant kunnen zijn. Uitgangspunt is echter dat Weelde zo lang mogelijk op de huidige locatie kan blijven. Pas als de gebiedsontwikkeling in Merwehaven echt van start gaat wordt het contract beëindigd. In ieder geval kan Weelde nog heel 2024 blijven exploiteren, hiervoor is recentelijk een tijdelijke omgevingsvergunning verleend. Na afloop van deze vergunning zal bekeken worden of de vergunning verlengd wordt voor 2025.

Voorstel
Wij stellen voor deze zienswijze ter kennisgeving aan te nemen. Aan de opmerking dat er geen evenementenregeling in het ontwerpbestemmingsplan zit komen wij tegemoet bij thema 'B'.

34 Stichting AVL Mundo, ontvangen d.d. 10 juli 2023

Samenvatting
Atelier Van Lieshout, Stichting AVL Mundo (hierna 'AVL') en Stichting BRUTUS Art Space maken zich al lange tijd hard voor een levendig cultureel klimaat in Rotterdam en in M4H in het bijzonder. Deze partijen zijn als erfpachter en opstalhouder aanwezig op Keileweg 12a, 12b, 14a, 14b, 16, 18, 10 en 10a/b. Op dit terrein organiseert AVL/BRUTUS tentoonstellingen, events, muziek-, dans-, opera en filmvertoningen. Met het organiseren van deze evenementen levert AVL een bijdrage aan de placemaking van M4H en het is de bedoeling dat dit in de toekomst voortgezet wordt.

In dit licht heeft AVL vraagtekens bij het ontwerpbestemmingsplan. Op bovengenoemde percelen zijn op basis van het ontwerpbestemmingsplan bedrijven t/m categorie 2, horeca, werkateliers voor kunstenaars, cultuur en ontspanning, kunst exposities en ateliers toegestaan. AVL geeft aan dat de evenementen die zij organiseert niet toegestaan zijn op basis van de deze regeling. Hierdoor moet telkens planologische toestemming gevraagd worden. Dit geldt ook voor de rest van het plangebied vanwege het ontbreken van een evenementenregeling.

Verder is AVL verheugd dat er in het ontwerpbestemmingsplan geanticipeerd wordt op de toekomstige herontwikkeling van het Keilekwartier naar woon-werkgebied. AVL en gemeente zijn in goed overleg over het realiseren van een kunst-woon-werkcomplex genaamd BRUTUS.

Reactie
Wij zijn verheugd om te horen dat AVL de gebiedsontwikkeling onderschrijft en wij hopen dat er in gezamenlijk overleg stappen gemaakt kunnen worden voor de ontwikkeling van BRUTUS. Hierover lopen momenteel gesprekken. Over de evenementen bij AVL het volgende. Voor de meeste tentoonstellingen en vertoningen bij AVL is geen evenementenvergunning nodig. Deze activiteiten horen bij de bedrijfsvoering van AVL en vallen onder de (toegestane) functies cultuur en ontspanning en exposities. Voor grotere evenementen, al dan niet in de buitenlucht en/of met alcohol, kan een evenementenvergunning nodig zijn, zoals dat nu ook

het geval is. Bij de afweging over het verlenen van een evenementenvergunning voor een evenement op eigen terrein en/of in eigen gebouw, zoals hier bij AVL, doet de bestemming niet ter zake. Het bestemmingsplan vormt dus geen beperking voor de evenementen bij AVL.

Bij evenementen in de openbare ruimte speelt het bestemmingsplan wel een rol omdat evenementen niet zijn toegestaan zijn in de verkeers- en groenbestemmingen. Om die reden stellen wij bij thema B 'evenementen' voor een regeling op te nemen die evenementen in de openbare ruimte van M4H toestaat. Zo is niet meer voor elk evenement een omgevingsvergunning nodig, naast een evenementenvergunning.

Voorstel
Wij stellen voor deze zienwijze ter kennisgeving aan te nemen.

35 Bakkers Hommen, ontvangen d.d. 10 juli 2023

Samenvatting
35.1 Bakkers Hommen is de eigenaar van Europoint 5. Deze is in het ontwerpbestemmingsplan mede bestemd voor een gemeentewerf met milieucategorie 3.1. Bakkers Hommen verzoekt de milieucategorie van EP5 aan te passen naar categorie 2, omdat er geen afvalinzameling plaatsvindt (alleen kantoor en archiefruimte).
35.2 Verder refereert Bakkers Hommen naar het ontwikkelperspectief van het Marconikwartier dat is beschreven in paragraaf 4.2 van de toelichting. Om het Marconikwartier te kunnen ontwikkelen wordt een ontwikkelvisie opgesteld. Bakkers Hommen benadrukt dat het belangrijk is dat het opstellen van de visie samen met de verschillende eigenaren en ontwikkelpartijen in het gebied gebeurt. En dat de eigenaren en partijen zo vroeg mogelijk in het proces betrokken worden. Als voorbeeld noemt Bakkers Hommen de Europoint-garage, waar zij deeleigenaar van is. Er zijn plannen om de garage op te knappen en om de garage in te zetten als één van de parkeerhubs in het kader van de Mobiliteitsstrategie in M4H. Het is belangrijk dit mee te nemen in de planvorming om te voorkomen dat er concurrentie gaat komen met de parkeerhubs in Merwehaven of elders. Omdat de herontwikkeling van EP5 en de garage niet in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen dient de herontwikkeling geborgd te worden in het ontwikkelproces door een ontwikkelovereenkomst.

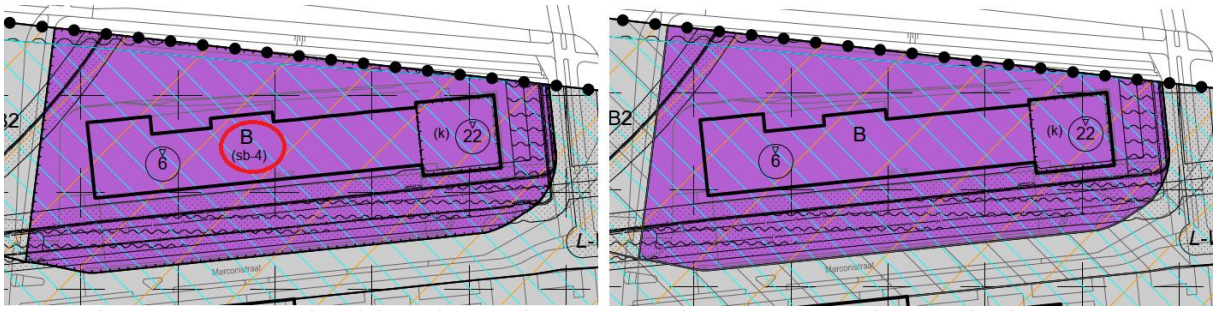
Reactie
35.1 Europoint 5 wordt gebruikt als uitvalbasis voor het grondonderzoek van het gemeentelijk Ingenieursbureau. Er vindt met name opslag van materieel plaats en er is een laboratorium aanwezig (naast de kantoren en archieven). De milieueffecten zijn beperkt en vergelijkbaar met de VNG bedrijfsactiviteit 'natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk' met milieucategorie 2. Wij stellen daarom voor tegemoet te komen aan de wens van Bakkers Hommen om de milieucategorie te verlagen naar 2. Zie daarvoor onderstaand voorstel;
35.2 Verder onderschrijven wij een goede samenwerking met de partijen in het gebied bij het opstellen van de ontwikkelvisie voor het Marconikwartier. Onder andere om de realisatie van de mobiliteitshubs goed op elkaar af te stemmen, zoals Bakkers Hommen noemt. Dit proces loopt reeds.

Voorstel
Wij stellen voor deze zienswijze gegrond te verklaren voor zo ver het over het verlagen van de milieucategorie gaat (35.1) en het overige deel (35.2) voor kennisgeving aan te nemen.

Regels

Bij artikel 3 (Bedrijf), lid 3.1 wordt sub *'e' ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - 4': tevens voor een gemeentewerf uit milieucategorie 3.1* geschrapt. De overige subs worden doorgenummerd.

Verbeelding
Op de verbeelding wordt de aanduiding *'specifieke vorm van bedrijf - 4'* verwijderd.



Voorstel aanpassing verbeelding: boven het ontwerpbestemmingsplan, onder het vast te stellen bestemmingsplan.

36 Miss Clark B.V. Marconistraat, ontvangen d.d. 7 juli 2023

Samenvatting
Miss Clark is de aanstaande eigenaar van de Citrusveiling aan de Marconistraat 19-27. Miss Clark heeft een winnende inzending gedaan voor de herontwikkeling van het gebouw. Deze gaat uit van maak- en kantoorruimte, events, leisure, restaurant, een nachtclub, congresruimte, woningen en een muziekpodium. Ook de buitenruimte wordt herontwikkeld. De zienswijze begint met een compliment aan de gemeente voor het harde werk aan het bestemmingsplan de afgelopen jaren. Evenwel ageert Miss Clark tegen de opgenomen (conserverende) bedrijfsbestemming van het pand. De genoemde functies zijn niet mogelijk op basis van deze bestemming. Ook is de herontwikkeling niet beschreven in het onlangs vastgestelde Masterplan Merwehaven, terwijl de herontwikkeling wel benoemd is in het Ruimtelijk Raamwerk en het horecabeleid. Bovendien is de Citrusveiling onderdeel van het gebied Merwehaven en zou het ook om die reden ontwikkelingsgericht bestemd moeten worden.

Verder heeft Miss Clark nog een aantal andere vragen en opmerkingen over het ontwerpbestemmingsplan. Deze zijn als volgt:

36.1 Monumenten. Alleen de veilingzaal en monsterzaal zijn monumentaal, dit staat verkeerd in de figuur in paragraaf 3.4.2. ;

36.2 Verkeer. De wegen nabij Kunst en Complex en de Citrusveiling zijn aangeduid als wegen voor zwaar verkeer. Vanwege de verkeersveiligheid dient dit aangepast te worden;

36.3 Schiedamsedijk. Het is onduidelijk hoe de zijde van de Citrusveiling aan de zijde van de Schiedamsedijk in de toekomst gebruikt kan worden vanwege de dijkversterking. De doorsnedes en tekeningen zijn niet goed leesbaar en de maat van 20 m wijkt af van wat er in de bijlagen van de tenderprocedure staat;

36.4 Hoogspanningsleiding. Miss Clark gaat er van uit dat de 150 kV leiding van Tennet geen beperking vormt voor de herontwikkeling en anders op verzoek verplaatst kunnen worden;

36.5 Mobiliteit. Er wordt verzocht uit te leggen op welke wijze de mobiliteitshubs worden uitgewerkt, en wanneer. Alleen voor het gebied Merwehaven wordt hier iets over gezegd. Er staat ook een tegenstrijdigheid in het bestemmingsplan: er wordt gesproken over het wegnemen van parkeerplaatsen op maaiveld, en tegelijkertijd over dubbelgebruik op locaties waar hubs niet verplicht zijn;

36.6 Participatie. Miss Clark vraagt welke participatiemomenten er voor het bestemmingsplan zijn georganiseerd behalve de sessie van 21 maart 2022 over Merwehaven.

Reactie
Algemeen
Het klopt dat Miss Clark de tender voor de herontwikkeling van het gebouw gewonnen heeft. Met Miss Clark is duidelijk afgesproken dat er een aparte ruimtelijke procedure gevolgd moet worden voor een deel van de functies die zij willen realiseren. Alleen de functies die mogelijk zijn op basis van het huidige erfpachtcontract/fase 1 van de tender (kantoor, evenementenruimte, dienstwoning, muziekstudio, restaurant) zijn in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Op dit moment wordt het proces om te komen tot een ambitiedocument voor het Marconikwartier gestart. Wij willen de locatie Citrusveiling hierin meenemen. Miss Clark is uitgenodigd deel te nemen aan deze gesprekken. Op basis van dit traject wordt een afweging gemaakt over de toekomst van deze locatie, de rol van beide partijen en worden mogelijk anterieure afspraken gemaakt. Over de realisatie van woningen zijn overigens nog geen afspraken met de gemeente gemaakt. Om die reden stellen wij voor dit deel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

Overig
36.1 Monumenten. De figuur is afkomstig uit de vastgestelde in 2018 Cultuurhistorische Verkenning. Het klopt dat per abuis de hele Citrusveiling is aangeduid als monument. Dit staat ook als een omissie beschreven in de toelichting op de figuur. Het is niet mogelijk de figuur hierop aan te passen, deze is afkomstig uit vastgesteld beleid. Dit is ook niet nodig, de figuur verandert niets aan de monumentale status van het complex. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ongegrond te verklaren;
36.2 Het bestemmingsplan regelt niet de zwaarte, snelheid of de hoeveelheid verkeer, dus hier kan via het bestemmingsplan niet op gestuurd worden. Daarnaast behouden de Benjamin Franklinstraat, Keileweg en Galileistraat ook in de toekomst hun functie voor zwaarder verkeer. Dit is vastgelegd in het Ruimtelijk Raamwerk. In de vorm van de Makersstraat/Havenallee ontsluit deze weg namelijk de bedrijvigheid in het Galileipark en op de FTR-locatie. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ongegrond te verklaren;
36.3 Schiedamsedijk. Voor de toekomstige dijkversterking moet inderdaad een zone van ca. 20 m vrij blijven van bebouwing. Ook gelden er andere beperkingen. Dit heeft geen gevolgen voor het uitvoeren van fase 1 van de tender, dit gaat immers om een inpandige transformatie; Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;
36.4 Hoogspanningsleiding. De aanname dat de 150 kV leiding geen beperking vormt is onjuist. De aanwezigheid van de leiding brengt wel degelijk beperkingen met zich mee en daarom is er een dubbelbestemming opgenomen. Binnen de zone van de dubbelbestemming (5 m aan weerszijden van de leidingen) mag niet gebouwd worden en is het niet toegestaan zonder vergunning bepaalde werkzaamheden uit te voeren. Als Miss Clark de leiding verplaatst wil hebben zal zij in overleg moeten met Tennet, de beheerder van de leiding. De kosten voor het eventueel verleggen van de leiding komen niet voor rekening van de gemeente. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ongegrond te verklaren;
36.5 Mobiliteit. Wij begrijpen het verzoek om duidelijkheid over de hubs maar op dit moment is nog niet duidelijk waar deze komen in de toekomst. In ieder geval zullen er op termijn ook hubs in het Galileipark, Marconikwartier en Merwehaven gerealiseerd worden. De hubs, waar collectief geparkeerd wordt, komen inderdaad in de plaats van straatparkeren en parkeren op eigen terrein. De nu aanwezige bedrijven kunnen gebruik blijven maken van de bestaande parkeervoorzieningen op straat en op eigen

terrein zolang er geen sprake is van herontwikkeling. Met dubbelgebruik wordt bedoeld dat bij het ontwikkelen van meerdere functies, zoals wonen, bedrijfsfuncties of winkelfuncties die op verschillende tijdstippen gebruik maken van parkeerplaatsen, een deel van de parkeerplaatsen dubbel gebruikt kan worden. De totale parkeereis voor het geheel wordt hierdoor lager dan de parkeereisen per functie afzonderlijk, omdat de daadwerkelijke vraag naar parkeerplaatsen per functie niet de hele dag hetzelfde is. Overdag is maar een deel van de bewoners thuis, zodat niet alle parkeerplaatsen bij de woningen bezet zijn. In beginsel zijn hubs overal verplicht maar in een aantal situaties kan tijdelijk afgeweken worden van die eis, en kan er bijvoorbeeld een tijdelijk parkeerterrein ontstaan. Ook daarbij is het principe van dubbelgebruik van toepassing. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;

36.6 Participatie. In algemene zin worden er regelmatig informatie- en participatiemomenten georganiseerd over de gebiedsontwikkeling M4H. Deze worden via meerdere kanalen kenbaar gemaakt. Voor het bestemmingsplan is op 5 juni 2023 een informatiebijeenkomst georganiseerd over het ontwerpbestemmingsplan dat toen ter inzage lag. Specifiek voor het Marconikwartier zijn er geen sessies meer georganiseerd na 21 maart 2022. Wij stellen voor dit deel van de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen;

Voorstel
Wij stellen voor de onderdelen 36.1, 36.2 en 36.4 ongegrond te verklaren en onderdelen 36.3, 36.5 en 36.6 ter kennisgeving aan te nemen.

37 Keilecafe, ontvangen d.d. 7 juli 2023

Samenvatting
De zienswijze gaat over twee onderwerpen: het ontbreken van een evenementenregeling in het ontwerpbestemmingsplan en over het Keilecafe. Voor het onderwerp ‘evenementen’ verwijzen wij naar thema B ‘evenementen’ van deze zienswijzennota. Over het Keilecafé het volgende.

Het Keilecafé is al zes jaar aanwezig in M4H, op het veld tussen Studio Roosegaarde en de Keilestraat. Het terrein wordt van de gemeente gehuurd op basis van een tijdelijk contract dat elk jaar verlengd kan worden. Het café, waar ook evenementen worden georganiseerd, is elk jaar zes maanden open en trekt vele mensen naar het gebied. Door de tijdelijke huur is het moeilijk om te investeren, maar toch is dit altijd gedaan vanwege de hoop op een vaste plek op de locatie of elders in M4H. In het ontwerpbestemmingsplan is een verkeersbestemming opgenomen, wat exploitatie van de horeca onmogelijk maakt. De exploitant van het Keilecafé zou echter graag op de locatie blijven en wil het liefst investeren in een permanente opstelling. Het café is van toegevoegde waarde voor het gebied en de locatie is in het ontwerpbestemmingsplan niet aangewezen voor andere functies zoals wonen. Concreet wordt verzocht om een gemengde bestemming op hun kavel waarbinnen horeca mogelijk is.

Reactie
Wij onderschrijven de meerwaarde van initiatieven als het Keilecafé voor M4H. Het Keilecafé is de afgelopen jaren telkens toegestaan op basis van een tijdelijke omgevingsvergunning. Deze situatie kan de komende tijd voortgezet worden. Een tijdelijke vergunning kan ongeacht de onderliggende bestemming verleend worden, dus ook op basis van de bestemming ‘Verkeer - Verblijfsgebied’ die nu opgenomen is. Wij hebben overigens voor deze bestemming gekozen omdat alle braakliggende gronden in M4H op deze manier bestemd zijn.

Verder nodigen wij het Keilecafé van harte uit om in M4H te blijven, al dan niet in een permanente opstelling. Het is echter niet opportuun hier nu al een gemengde (of horeca) bestemming voor op te nemen. Het Keilekwartier maakt onderdeel uit van het gebied 'Keilekwartier'. In het bestemmingsplan is uitgelegd dat er nu nog geen duidelijke visie is op dit gebied, vooral omdat de geluidbelasting nu nog te hoog is om woningen te bouwen. Om die reden hebben wij in dit gebied gekozen om de bestaande situatie te bestemmen. Voor de gronden waarop het Keilecafe staat is dat de bestemming verblijfsgebied. Herontwikkeling is pas in de toekomst aan de orde. Om die reden kunnen wij nu ook geen gemengde bestemming opnemen zoals Keilecafé wenst. Ook een solitaire horecavestiging op deze locatie past niet in de visie op dit gebied. Het is de bedoelding dat er een gemengd woon-werkmilieu ontstaat met gebouwen waarin wonen gecombineerd wordt met andere functies. Keilecafé kan wel samen met een projectontwikkelaar inschrijven op de tenderprocedures elders in het gebied die straks gaan lopen bij de gebiedsontwikkeling. In Merwehaven en Galileipark is wel ruimte voor nieuwe horeca.

Voor de reactie en ons voorstel op de evenementenregeling verwijzen wij naar onderdeel B (thema 'evenementen') van deze zienswijzennota.

Voorstel
Wij stellen voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

38 Reclamant 38, ontvangen d.d. 6 juli 2023

Samenvatting
38.1 De reclamant ageert tegen de generieke bouwhoogte van 40 meter in Merwehaven.
38.2 Verder stelt de reclamant voor het weilandje bij de Floating farm te bestemmen als Groen. Dit geeft een betere ruimtelijke kwaliteit dan het beoogde tijdelijke parkeerterrein. De andere kades in Merwehaven zijn ook bestemd als Groen.

Reactie
38.1 Voor de samenvatting, reactie en ons voorstel op de bouwhoogte in de Marconistrip verwijzen wij naar onderdeel A (thema 'bouwhoogte nieuwbouw Marconistrip') van deze zienswijzennota.
38.2 Over de bestemming van het weilandje het volgende. Op korte termijn vertrekt de Floating Farm uit M4H. Het weilandje verdwijnt dan ook. Er is nu nog geen visie op de invulling van dit stukje M4H voor de periode na het vertrek. Een groenbestemming zoals de reclamant voorstelt is nu niet opportuun omdat wij niet weten of hier groen gaat komen. Daarom hebben wij deze gronden bestemd als Verkeer - Verblijfsgebied. Dit doen wij ook bij de andere gronden die braak liggen en waar nu nog geen visie op is. Binnen de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied zijn verschillende functies mogelijk, waar onder groen. Mocht er toch een andere functies gewenst zijn dan kan dit met een aparte ruimtelijke procedure mogelijk gemaakt worden.

Voorstel
Wij stellen voor het deel van de zienswijze over de maximale bouwhoogte gegrond te verklaren (38.1) en het deel van de zienswijze over het weilandje ongegrond te verklaren (38.2).

4. Nota ambtshalve wijzigingen ontwerpbestemmingsplan 'Merwe-Vierhavens'

1. Ondergeschikte redactionele wijzigingen

Wij stellen u voor om ondergeschikte, redactionele wijzigingen in het bestemmingsplan door te voeren. Denk hierbij aan correctie van tekstuele fouten, inhoudelijke fouten, actualisatie van passages en aanscherping en verduidelijking van passages en regels. De voorgestelde wijzigingen hebben geen juridische gevolgen hebben voor de uitvoering van het plan. De voorgestelde wijzigingen zijn opgenomen in het wijzigingendocument, maar niet gelabeld als 'wijziging n.a.v. ambtshalve wijziging 1'. Alle wijzigingen die niet gelabeld zijn vallen dus onder deze ambtshalve wijziging.

2. Evenementenregeling

In het ontwerpbestemmingsplan was nog geen regeling opgenomen voor evenementen in de openbare ruimte. Op het moment van terinzagelegging was de evenementenregeling nog niet voldoende uitgewerkt en dat is de reden dat er geen regeling opgenomen is. Er zijn ook diverse zienswijzen ingediend over het ontbreken van de regeling. Nu de regeling uitgewerkt is stellen wij voor deze aan het vast te stellen bestemmingsplan toe te voegen. Bij de beantwoording van de zienswijzen over dit onderwerp (zie 'Thema B' van de zienswijzennota) is uitgelegd welke inhoudelijke keuzes voor de evenementenregeling gemaakt zijn. Hier onder doen wij een voorstel voor de (juridische) vertaling hiervan in het bestemmingsplan. Het voorstel voor de aanpassing van de verbeelding en planregels is omwille de overzichtelijkheid opgenomen in bijlage 1 van deze nota.

Regels
- Aan artikel 39 (Algemene aanduidingsregels) wordt een nieuw lid 39.7 'Evenementen' toegevoegd, luidende:
  Zie bijlage 1
- Aan Hoofdstuk 3 (Algemene regels) wordt een nieuw artikel 44 'Evenementen' toegevoegd, luidende:
  Zie bijlage 1
- Artikel 7 (Bedrijf – 4), lid 7.1 onder 't' wordt geschrapt.

Verbeelding
Aan de verbeelding worden de volgende gebiedsaanduidingen toegevoegd:
Zie bijlage 1

Toelichting

- Aan paragraaf 2.3 (gemeentelijk beleid) wordt een algemene passage toegevoegd over het Beleidskader Evenementen 2019. In deze passage wordt ook uitgelegd welke inhoudelijke keuzes er voor M4H gemaakt zijn. Zie het wijzigingendocument voor ons tekstvoorstel;
- Aan paragraaf 6.2 (juridische planbeschrijving) wordt een passage toegevoegd met een uitleg over de juridische regeling die de evenementen mogelijk maakt. Zie het wijzigingendocument voor ons tekstvoorstel.

3. Risicocontouren LPG-tankstation Gustoweg en verantwoording groepsrisico

Per abuis zijn de risicocontouren (PR 10^{-6} contouren) van het LPG-tankstation aan de Gustoweg niet in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. De contour regelt dat er geen nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten mogen worden gebouwd in de nabijheid van de opslagtank, het vulpunt en de tankzuil. Wij stellen voor de contouren met bijbehorende regeling alsnog op te nemen in het bestemmingsplan. Dit heeft geen inhoudelijke gevolgen voor het bestemmingsplan.

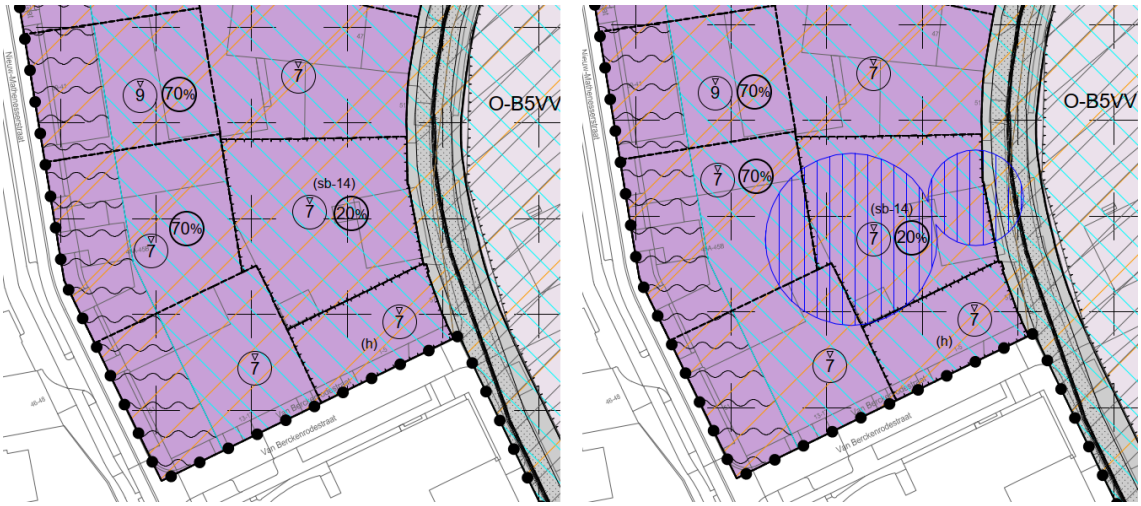
Voor het ontwerpbestemmingsplan is een verantwoording voor het groepsrisico (VGR) opgesteld. In de VGR is vanwege pragmatisme alleen gekeken naar de aardgasleiding die door het gebied loopt, omdat dit de enige risicobron is die van invloed is op het groepsrisico. De invloed van het tankstation, de Nieuwe Maas, een LPG-transportroute en nog een aantal andere risicobronnen is dermate klein dat ze achterwege gelaten waren in het onderzoek. Voor de volledigheid hebben wij de VGR laten aanpassen zodat deze nu ook ziet op de andere risicobronnen in het gebied. Zo sluit de VGR beter aan bij de toelichting, waarin deze risicobronnen wel beschreven zijn. Dit heeft geen gevolgen voor het eerdere berekende groepsrisico van 0,661. Wel worden er een aantal extra maatregelen aanbevolen, bijvoorbeeld om gebouwen te voorzien van scherfvrij glas vanwege het risico op een gaswolkexplosie op de Nieuwe Maas. De maatregelen werken niet door in het bestemmingsplan omdat deze maatregelen beter kunnen worden vastgelegd in vergunningvoorschriften. De eerder aanbevolen maatregelen vanwege de gasleiding die wel doorwerken in het bestemmingsplan blijven van kracht.

Ons college heeft bij de vrijgave van het bestemmingsplan voor vaststelling opnieuw besloten over de VGR. Wij stellen voor de aangepaste verantwoording op te nemen bij het vast te stellen bestemmingsplan en toelichting van het bestemmingsplan hierop aan te passen.

Regels
Aan artikel 39 (algemene aanduidingsregels) wordt een nieuw lid 39.7 toegevoegd, luidende:
39.7 veiligheidszone – lpg
Ter plaatse van de aanduiding veiligheidszone – lpg mogen geen nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten worden gebouwd.

Verbeelding

De contouren rondom de installaties worden toegevoegd aan de verbeelding met de gebiedsaanduiding 'veiligheidzone – lpg'



Voorstel aanpassing verbeelding: links ontwerpbestemmingsplan, rechts vast te stellen bestemmingsplan.

Toelichting

- Bijlage 2 (de VGR d.d. 19-09-2022) wordt vervangen door de geactualiseerde VGR (d.d. 17-10-2023);
- Paragraaf 5.8 (externe veiligheid) wordt aangepast op de geactualiseerde VGR. Zie het wijzigingendocument voor ons tekstvoorstel.

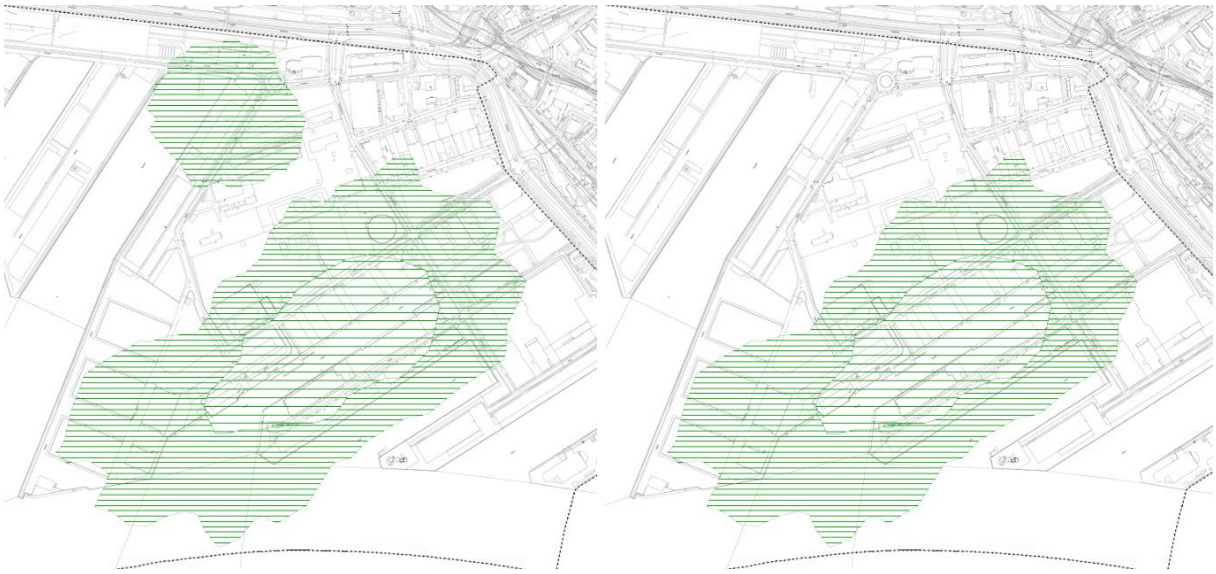
4. Geurcontour Stadshaven Brouwerij

In het ontwerpbestemmingsplan is een geurcontour opgenomen rondom de Stadshaven Brouwerij. Op basis van deze contour is het verplicht om geuronderzoek te doen wanneer er geurgevoelige objecten zoals woningen binnen de contour gebouwd worden. Het onderzoek moet uitwijzen dat er geen geurhinder bij de toekomstige woningen ter verwachten is. En dat de brouwerij niet in haar activiteiten belemmerd wordt. Een deel van de contour ligt over de bestemming Woongebied – 1 in Merwehaven. Tussen de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en vaststelling heeft de DCMR nader onderzoek gedaan naar eventuele geurhinder van de brouwerij. Ook is het bedrijf bezocht om te kijken welke installaties aanwezig zijn om geurhinder te voorkomen.
Uit het onderzoek blijkt dat er geen noemenswaardige geurhinder te verwachten is bij de toekomstige woningen. Dit komt door de maatregelen die het bedrijf al getroffen heeft (condenser en schoorsteen) en de afstand van de schoorsteen en brouwerij tot de nieuwbouw. Evenwel kan enkele uren per jaar geur worden waargenomen bij de woningen, maar dit zal niet tot hinder leiden. De toekomstige woningen leiden niet tot een beperking van de bedrijfsvoering. De brouwerij kan conform hun vergunning 20.000 hectoliter bier per jaar blijven brouwen zoals zij nu ook doet. De contour uit het ontwerpbestemmingsplan is niet opgenomen in de vergunning. Ook heeft de brouwerij geen milieuvergunning of milieumaatwerkvoorschrift.

Met oog op het bovenstaande stellen wij voor de contour uit het bestemmingsplan te halen conform onderstaand voorstel. Dit zorgt voor minder onderzoeksplicht wanneer de woningen gebouwd kunnen worden. Het onderzoek is nu immers al uitgevoerd. De contour kan verwijderd worden zonder dat de vergunning van de brouwerij aangepast hoeft te worden. Het verwijderen van de contour is afgestemd met DCMR en met de Stadshaven Brouwerij.

Verbeelding

Wij stellen voor de aanduiding ‘milieuzone – geur 1’ ter plaatse van de Stadshaven Brouwerij van de verbeelding te halen.



Voorstel aanpassing verbeelding: links ontwerpbestemmingsplan, rechts vast te stellen bestemmingsplan.

Toelichting
Wij stellen voor paragraaf 5.5 en 6.2.4 aan te passen op het bovenstaande. Zie het wijzigingendocument voor ons tekstvoorstel.

5. Koffiebranderij Keilepand

In het Keilepand aan de Keileweg 7-9 is een koffiebranderij aanwezig die per abuis niet bestemd is. Wij stellen voor de koffiebranderij alsnog te bestemmen conform onderstaand voorstel.

Regels
Artikel 3 (bedrijf), lid 3.1 onder ‘g’ wordt als volgt aangepast:

g. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - 11': tevens voor een bedrijfsverzamelgebouw met een bierbrouwerij uit milieucategorie 3.1, meubelfabricage uit milieucategorie 3.2, een distributiecentrum voor boodschappen uit milieucategorie 3.1, *een kleinschalige koffiebranderij* en de vervaardiging van wijn uit milieucategorie 2;

6. Milieuzonering nieuwe stijl

In het Galileipark is op de ontwikkelkavels een zogenaamde milieuzonering nieuwe stijl opgenomen. Kortgezegd wordt hiermee per kavel de toegestane geluidproductie geregeld door middel van zones op de kavel. In paragraaf 6.2.9.5 is een uitgebreide toelichting op de systematiek gegeven. Gebleken is dat deze uitleg iets aangevuld moet worden.

Daarnaast stellen wij voor de milieuzonering nieuwe stijl toe te voegen op de kavels van Uniper en Stedin (kavel bedrijfsschool). Bij Uniper doen we dit om de geluidruimte van de nieuwe installaties deels te regelen. Zie ook zienswijze 6. Bij Stedin doen we dit om de geluidruimte te regelen voor de overgang naar gedezoneerd industrieterrein. Zie ook ambtshalve wijziging 19.

Toelichting
Zie het wijzigingendocument (paragraaf 6.2.9.5) voor ons voorstel.

7. Geluidmaatregelen Europoint-torens II en III (Lee Towers)

Uit de onderzoeken van de ruimtelijke procedure voor de transformatie van de Europointtorens (2018) komen een aantal geluidmaatregelen naar voren: een deel van de gevels moet doof uitgevoerd worden en een ander deel moet voorzien worden van een speciale gevelcontractie. Deze voorwaarden zijn bij verbouwing in acht genomen en de torens zijn voorzien van de maatregelen. Om ervoor te zorgen dat de maatregelen ook in stand gehouden worden stellen wij voor deze regels ook in het bestemmingsplan op te nemen. Dit heeft geen gevolgen voor de torens, de maatregelen zijn immers al getroffen.

Regels
- Aan artikel 23 (Wonen), wordt aan lid 23.3 een nieuw sublid 23.3.2 toegevoegd, luidende:
  23.3.2 Voorwaardelijke bepaling
  De in lid 23.1 onder 'a' genoemde woningen mogen uitsluitend in gebruik worden genomen indien:
  a. de in bijlage 6 met 'uitvoeren als dubbele gevelconstructie' aangeduide geveldelen van de Europoint-torens II en III worden uitgevoerd als Dubbele gevel;
  b. de in met 'uitvoeren als 'dove' gevel' aangeduide geveldelen van de Europoint-torens II en III worden uitgevoerd als Dove gevel.
- Aan de bijlagen van de regels wordt een nieuwe bijlage 6 toegevoegd
  Zie bijlage 2 van deze Nota

8. Parkeerregeling
In het MER is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om de ambities ten aanzien van mobiliteit uit het Ruimtelijk Raamwerk te verwezenlijken. Hierbij is uitgegaan van een drie varianten die ieder een andere verkeersaantrekkende werking hebben. De gemeente heeft in de Mobiliteitsstrategie M4H (vastgesteld door B&W op 22 februari 2022) het mobiliteitsconcept verder uitgewerkt in drie scenario's. In alle drie de scenario's wordt geparkeerd in collectieve mobiliteitshubs. Ook wordt er gebruik gemaakt van korting op het aantal parkeerplaatsen vanwege dubbelgebruik, wanneer er OV in de nabijheid is, vanwege extra fietsparkeerplaatsen, vanwege de beschikbaarheid van deelauto's en optioneel vanwege de aanwezigheid van first/last mile in combinatie met Mobility as a Service (MaaS). Zie voor meer informatie de passages 'Mobiliteit' en hoofdstuk 6 in het raadsvoorstel. Met het toepassen van de Mobiliteitsstrategie is de bereikbaarheid van het gebied geborgd.

In het ontwerpbestemmingsplan is een regeling opgenomen die aansluit bij de Mobiliteitsstrategie. De regeling (artikel 35) bepaalt kortgezegd onder andere dat er geparkeerd moet worden in hubs en stelt het gebruik van de kortingsmogelijkheden van het huidige gemeentelijke parkeerbeleid (de 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022') verplicht. Dit gebeurt via een dynamische verwijzing naar het externe parkeerbeleid zoals in vrijwel alle Rotterdamse bestemmingsplannen. Het ontwerpbestemmingsplan bevat dus geen eigen 'statische' parkeerregeling. Er wordt verwezen naar het huidige Rotterdamse parkeerbeleid en via regels in het bestemmingsplan worden sommige onderdelen daarvan verplicht gesteld, of zijn er aanvullende regels opgenomen.

Tussen ontwerp en vaststelling is de parkeerregeling verder inhoudelijk uitgewerkt. Ook zijn er andere inzichten ontstaan over de systematiek met de dynamische verwijzing. Wij stellen voor af te stappen van de hierboven beschreven systematiek van planregels in combinatie met een dynamische verwijzen en een statische, gebiedspecifieke parkeerregeling op te

nemen in het vast te stellen bestemmingsplan. 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. Het is noodzakelijk om een statische regeling op te nemen om de uitgangspunten van het verkeersonderzoek in het MER publiekrechtelijk te borgen. Met andere woorden: de aannames over o.a. de wijze van parkeren (in hubs) en het aantal parkeerplaatsen (toepassen van kortingen en dubbelgebruik) die gehanteerd worden in het onderzoek van het MER moeten ook publiekrechtelijk vastgelegd worden in de regels van het bestemmingsplan. Verwijzen naar extern parkeerbeleid waarin de kortingsmogelijkheden etc. zijn opgenomen biedt onvoldoende rechtszekerheid. Ook is het voor ontwikkelende partijen duidelijk hoe het parkeren opgelost moet worden wanneer dit doorwerkt in de regels van het bestemmingsplan. Een integrale regeling in het bestemmingsplan geeft meer duidelijkheid dan een combinatie van regels in het bestemmingsplan en een verwijzing naar extern beleid. In het raadsvoorstel (hoofdstuk 6) wordt hier meer uitleg over gegeven. In de toelichting op de Beleidsregeling (bijlage 6 van deze Nota) is uitgebreid beschreven welke keuzes zijn gemaakt en hoe de parkeerregeling inhoudelijk en organisatorisch werkt. In hoofdstuk 6 van het raadsvoorstel zijn beknopt de belangrijkste inhoudelijke en organisatorische aspecten beschreven.

Concreet stellen wij de volgende wijzigingen aan het ontwerpbestemmingsplan voor.

Regels

- Artikel 35 wordt integraal vervangen door de regeling in bijlage 5 van deze Nota. Ook de titel van artikel wordt aangepast;
- De gebiedspecifieke parkeerregeling plus toelichting 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets Merwe-Vierhavens gemeente Rotterdam' (bijlage 6 van deze Nota) wordt opgenomen in de bijlagen van de regels van het bestemmingsplan (als bijlage 7);
- Aan de volgende bestemmingen wordt aan het eerste lid 'mobiliteitshubs en openbare collectieve parkeervoorzieningen op maaiveld' toegevoegd en/of wordt 'gebouwde parkeervoorzieningen' of 'parkeervoorzieningen' of 'parkeerplaatsen' vervangen door 'mobiliteitshubs en openbare collectieve parkeervoorzieningen op maaiveld':
    - Bedrijf (artikel 3, lid 3.1)
    - Bedrijf – 4 (artikel 7, lid 7.1)
    - Bedrijf – 2 (artikel 5, lid 5.1)
    - Detailhandel – Perifeer (artikel 11, lid 11.1)
    - Horeca (artikel 13, lid 13.1)
    - Woongebied – 1 (artikel 24, lid 24.1)
    - Overig – Verkeer-Verblijfsgebied en Woongebied – 1 (artikel 16, lid 16.1)
- Aan artikel 1 (begrippen) wordt een nieuw begrip 'openbare collectieve parkeervoorziening op maaiveld' opgenomen, luidende:
  Een collectieve parkeervoorziening voor (deel)auto's op maaiveld die openbaar toegankelijk is en meerdere bouwplots bedient.
- Aan artikel 1 (begrippen) wordt een nieuw begrip 'dynamische parkeerbalans', opgenomen, luidende:
  Een door de gemeente beheerde periodiek te actualiseren parkeerbalans waarin inzichtelijk is gemaakt:
    - Welke omgevingsvergunningen er verleend zijn;
    - Locatie en hoeveelheid reeds gerealiseerde parkeerplaatsen;
    - Locatie en hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen.

Verbeelding

Aan de verbeelding worden de gebiedsaanduidingen 'overige zone – parkeren 1' en 'overige zone - parkeren 2' toegevoegd conform onderstaand voorstel.

Links (blauw aangeduid): 'overige zone – parkeren 1', rechts (rood aangeduid) 'overige zone - parkeren 2.

Toelichting
Zie het wijzigingendocument.

9. Regeling laagfrequent geluid
In het ontwerpbestemmingsplan is nog geen regeling opgenomen met regels voor isolatie tegen laagfrequent geluid (hierna: 'LFG'). LFG wordt met name veroorzaakt door het geluid van varende of stilliggende schepen en is dus aan de orde in het M4H gebied. LFG vergt een andere, betere gevelisolatie dan ander geluid zoals wegverkeerslawaai. Wij hebben een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om tegen LFG te isoleren. Het onderzoek is opgenomen in de 'Oplegnotitie geluid' die is opgesteld voor het vast te stellen bestemmingsplan. Uit het onderzoek volgen twee verschillende LFG-gevelpakketten met extra isolerend glas die afhankelijk van de hoogte van het LFG toegepast kunnen worden. Door toepassing van één van de twee gevelpakketten kan op vrijwel alle locaties worden voldaan aan de zogenaamde Vercammencurve, wat betekent dat er binnen in de woning veel minder kans is op hinder door LFG. Op enkele locaties kan niet voldaan worden. Hier is een beperkte overschrijding van de Vercammencurve. Dit wordt aanvaardbaar geacht omdat de berekende overschrijding naar verwachting slechts beperkt in tijd zal optreden. En omdat er in de berekeningen is uitgegaan van bovengemiddelde bronvermogenniveaus. Bovendien kan het treffen van nog zwaardere bouwkundige maatregelen redelijkerwijs niet verlangd kan worden. Huizen moeten dan als bunkers gebouwd worden, met overwegend massieve steenachtige gevelconstructies. Het toepassen van voldoende glaspartijen, zonder zeer ingrijpende bouwkundige maatregelen, is dan niet meer mogelijk. Dit is financieel en stedenbouwkundig onwenselijk.

De regels over isolatie in het ontwerpbestemmingsplan zijn niet voldoende om ook tegen het LFG te isoleren. Wij stellen daarom voor om de regels uit te breiden met de verplichting om in de woningen te voldoen aan de Vercammencurve, al dan niet met toepassing van één van de LFG-gevelpakketten. Voor de beperkte overschrijding van de Vercammencurve die op enkele locaties kan optreden wordt een afwijkingsmogelijkheid opgenomen. Er kan alleen afgeweken worden indien het zwaarste LFG-gevelpakket wordt toegepast. Ook stellen wij voor de toelichting uit te breiden met een uitleg over LFG en het uitgevoerde onderzoek op te nemen in de bijlagen van de toelichting.

Regels
- Aan de begrippenlijst in artikel 1 worden 3 begrippen (1.49, 1.50 en 1.93) toegevoegd, luidende:

  1.49 Gevelpakket LFG met geluidwerende beglazing

Een gevel met tenminste de volgende geluidwering tegen laagfrequent geluid (LFG):

Gevelopbouw	25 Hz	31,5 Hz	40 Hz	50 Hz	63 Hz	80 Hz	100 Hz	125 Hz
gevel met geluidwerende beglazing	15	16	17	18	19	21	22	23

1.50 Gevelpakket LFG met extra geluidwerende beglazing

Een gevel met tenminste de volgende geluidwering tegen laagfrequent geluid (LFG):

Gevelopbouw	25 Hz	31,5 Hz	40 Hz	50 Hz	63 Hz	80 Hz	100 Hz	125 Hz
gevel met extra geluidwerende beglazing	19	20	21	22	23	25	27	29

1.93 Vercammencurve vanaf 25 Hz

Referentiecurve Vercammen voor laagfrequent geluid

Tertsband	25	31,5	40	50	63	80	100	125	Hz
Ongewogen geluidniveau binnen	65	59	55	50	46	42	39	36	dB

De overige artikelen worden doorgenummerd.

- Aan artikel 16 (Overig – Verkeer-Verblijfsgebied en Woongebied – 1) lid 16.3.4 wordt een nieuw sub 'f' toegevoegd, luidende:
  In geluidgevoelige ruimten van geluidgevoelige objecten wordt voldaan aan de Vercammencurve als bedoeld in artikel 1.93 voor wat betreft laagfrequent geluid door een stilliggend zeeschip (nestgeluid), al dan niet door toepassing van een 'gevelpakket LFG met geluidwerende beglazing' zoals bedoeld in artikel 1.49 of een 'gevelpakket LFG met extra geluidwerende beglazing' zoals bedoeld in artikel 1.50.
- Aan artikel 16 (Overig – Verkeer-Verblijfsgebied en Woongebied – 1) lid 16.4.1 wordt een nieuw sub 'd' toegevoegd, luidende:
  lid 16.3.4 onder 'f' wanneer een 'gevelpakket LFG met extra geluidwerende beglazing' zoals bedoeld in artikel 1.50 wordt toegepast en met dien verstande dat tot maximaal 2 dB afgeweken mag worden van de Vercammenwaarden als bedoeld in artikel 1.93;
- Aan artikel 24 (Woongebied – 1) lid 24.3.2 wordt een nieuw sub 'f' toegevoegd, luidende:
  in geluidgevoelige ruimten van geluidgevoelige objecten wordt voldaan aan de Vercammencurve als bedoeld in artikel 1.93 voor wat betreft laagfrequent geluid door een stilliggend zeeschip (nestgeluid), al dan niet door toepassing van een 'gevelpakket LFG met geluidwerende beglazing' zoals bedoeld in artikel 1.49 of een 'gevelpakket LFG met extra geluidwerende beglazing' zoals bedoeld in artikel 1.50.
- Aan artikel 24 (Woongebied – 1) lid 24.4.1 wordt een nieuw sub 'd' toegevoegd, luidende:
  Lid 24.3.4 onder 'f' wanneer een 'gevelpakket LFG met extra geluidwerende beglazing' zoals bedoeld in artikel 1.50 wordt toegepast en met dien verstande dat:
  1. *tot maximaal 3 dB afgeweken mag worden van de Vercammenwaarden als bedoeld in artikel 1.93;*
  2. *tot maximaal 2 dB afgeweken mag worden van de Vercammenwaarden als bedoeld in artikel 1.93 indien de bestemming 'Overig – Bedrijf – 5 en Verkeer – Verblijfsgebied' is verkleurd zoals bedoeld in artikel 15.3.1.*

Toelichting

- Het onderzoek naar laagfrequent geluid (als onderdeel van de oplegnotitie van het akoestisch onderzoek) wordt opgenomen in bijlage 6 van de toelichting;
- De toelichting (paragraaf 5.3.2) wordt aangevuld op het bovenstaande, zie het wijzigingendocument.

10. Piekgeluiden

Er is nader onderzoek gedaan naar de overschrijdingen van de maximale grenswaarde voor piekgeluiden die in het ontwerpbestemmingsplan geconstateerd zijn. Zie hiervoor de eerdergenoemde Oplegnotitie geluid. De overschrijdingen worden veroorzaakt door de bedrijven Van Uden (2 dB(A) overschrijding in de avondperiode) en Acces World Rotterdam (1 dB(A) in de avondperiode). De overschrijding door AWR zullen zich in de praktijk niet voordoen. Dit omdat de privaatrechtelijke toestemming voor AWR om de FTR-locatie te gebruiken in 2025 afloopt, en de woningen waar de overschrijding optreedt pas vanaf 2032 bebouwd mogen worden. De overschrijding door Van Uden worden aanvaardbaar geacht door de tijdelijkheid en de beperkte mate (2 dB(A)). Vanwege de fasering van de woningbouw en het vertrek van Van Uden in 2032 is er slechts 2 jaar sprake van een overschrijding. De isolatie van de woningen is dusdanig dat er binnen in de woningen ruimschoots voldaan wordt aan de normen. Verder zijn de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek dat de overschrijding uitwijst worst-case. Wij stellen voor de toelichting van het bestemmingsplan aan te vullen met deze onderbouwing.

Toelichting
Zie het wijzigingendocument

11. Aanscherping diverse bouwregels

Gebleken is dat een aantal bouwregels aangescherpt kunnen worden zodat ze beter te interpreteren zijn voor de bouwinspectie. De bouwinspectie gaat de toekomstige omgevingsvergunningen verlenen. Door de aanscherping sluiten de regels ook beter aan bij andere wetgeving zoals het Bouwbesluit en het Besluit omgevingsrecht. Wij stellen voor deze aanscherpingen door te voeren in de regels van het bestemmingsplan. Het gaat nadrukkelijk om een verfijning of aanvulling van regels zonder inhoudelijke gevolgen van het bestemmingsplan. De wijzigingen zijn daarom niet uitputtend opgesomd, ook omwille van de overzichtelijkheid van deze Nota.

12. Uitkragingen en dakterrassen Galileipark, zonnepanelen

Het ontwerpbestemmingsplan bevat nog geen regels voor dakterrassen in het Galileipark. Wij stellen voor deze toe te voegen.

Verder stellen wij een aanpassing voor aan de mogelijkheden voor overkragingen in het Galileipark. Nu is alleen ter plaatse van de westzijde van het Garagegebouw een overkraging toegestaan, op 15 m boven maaiveld. Wij stellen voor ook aan de zuidzijde een overkraging toe te staan. Ook stellen wij voor de voorwaarden aan te passen. Een overkraging is daardoor alleen toegestaan indien deze op minimaal 20 m boven maaiveld komt, en deze goed stedenbouwkundig ingepast wordt. De aanduiding voor een overkraging bij Beagle komt te vervallen omdat het bouwvlak daar aangepast wordt op basis van het te vergunnen bouwplan. De beoogde overkraging valt nu binnen het bouwvlak en hoeft niet meer apart aangeduid te worden. Zie hiervoor onderstaand voorstel.

Tot slot is er een regeling opgenomen die bepaalt dat de maximale bouwhoogte met 5 meter overschreden mag worden door zaken als liftopbouwen en glazenwasinstallaties. Wij stellen voor 'zonnepanelen' toe te voegen aan deze regeling zodat ook deze bouwwerken zijn toegestaan boven de maximale bouwhoogte.

Verbeelding
Wij stellen voor de verbeelding aan te passen op het te vergunnen bouwplan van Beagle. Het bouwvlak wordt daarvoor iets uitgebreid.

Voorstel aanpassing verbeelding: links ontwerpbestemmingsplan, rechts vast te stellen bestemmingsplan

Regels
- Aan artikel 7 (Bedrijf – 4) wordt een nieuw sub 'x' toegevoegd, luidende: 'dakterrassen met bijbehorende voorzieningen zoals toegangsgebouwen, groen, wateropvang, energieopwekking met zonnepanelen of wind';
- Artikel 38.4 (Overkragingen) wordt als volgt aangepast:
  Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – overkraging' kunnen burgemeester en wethouders kunnen - gehoord de milieudeskundige stedenbouwkundige - bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 7.2.2 onder 'd' en artikel 19.2.1 onder 'b' teneinde een overkraging toe te staan, met dien verstande dat:
  a. De overkraging op minimaal 20 meter boven maaiveld komt;
  b. Er sprake is van een goede stedenbouwkundige inpassing.
- Aan artikel 41.2 wordt 'zonnepanelen' toegevoegd aan de opsomming.

13. Feestzalen en Baronie – De Heer
Feestzalen
In het ontwerpbestemmingsplan (paragraaf 6.2.9.1) is beschreven dat er twee feestzalen in het gebied aanwezig zijn die niet aan de normen van het Activiteitenbesluit (nu: artikel 22.63 van de Bruidsschat) op de dichtstbijzijnde woningen in de Lee Towers voldoen. Dit blijkt uit een eerder uitgevoerd akoestisch onderzoek. Zowel de feestzalen als de woningen in de Lee Towers zijn legaal aanwezig. Over deze situatie wordt gesteld dat er tussen ontwerp en vaststelling nader onderzoek uitgevoerd wordt naar een oplossing voor dit knelpunt. Hiervan wordt om verschillende redenen afgestapt. De belangrijkste reden is dat het een bestaande, legale situatie betreft en er een oplossing voor het knelpunt via de band van de exploitatievergunning en het Activiteitenbesluit (nu artikel 22.63 van de Bruidsschat) gevonden moet worden. Het geëigende moment daarvoor is wanneer de huidige exploitatievergunning afloopt en vernieuwd moet worden. Op dat moment (begin 2025) kan een akoestisch onderzoek verlangd worden. Hieruit kunnen maatregelen zoals een maatwerkvoorschrift en/of bouwtechnische maatregelen voortkomen. De ontwikkelaar van de Lee Towers (Europoint II en III) heeft aangegeven mee te willen werken aan het vinden van een oplossing, bijvoorbeeld door bouwkundige maatregelen te financieren. Wij stellen voor paragraaf 6.2.9.1 op het bovenstaande aan te passen.

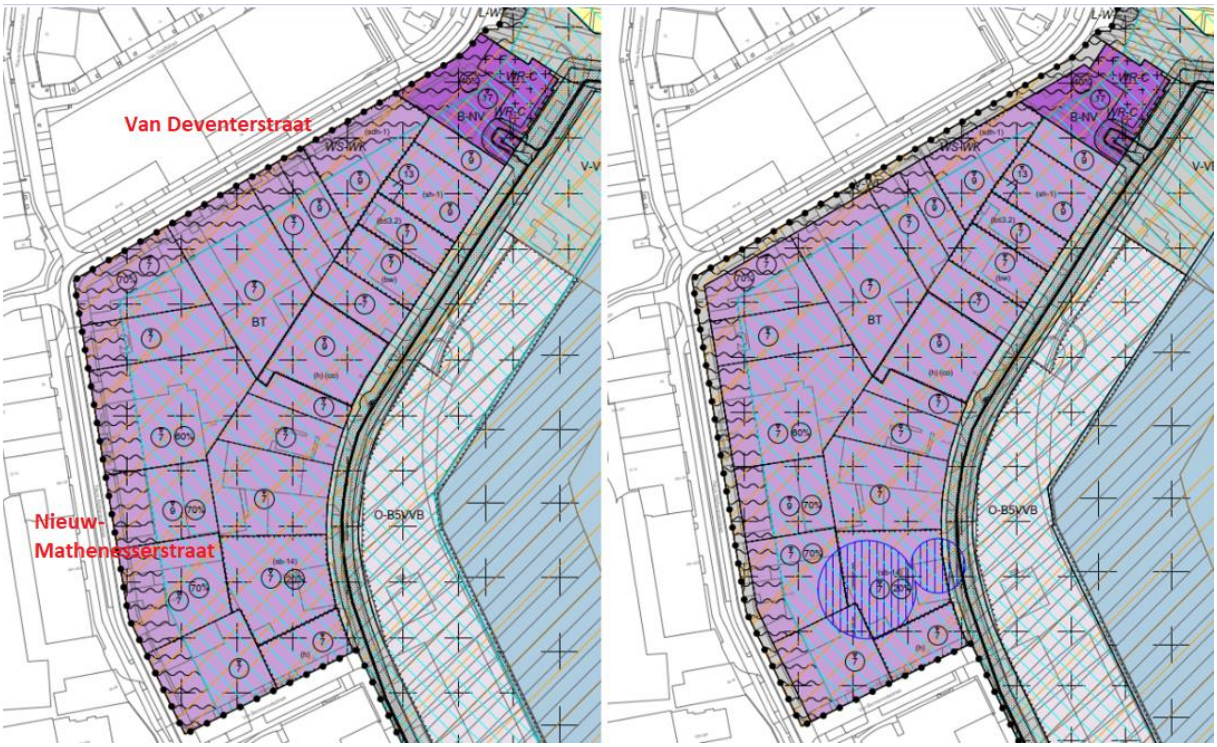
Toelichting
Zie wijzigingendocument.

Baronie – De Heer
In het ontwerpbestemmingsplan (paragraaf 6.2.9.1) is beschreven dat de chocoladefabriek van Baronie – De Heer niet voldoet aan de normen van het Activiteitenbesluit (nu: Besluit activiteiten leefomgeving) op de dichtstbijzijnde woningen. De overschrijdingen werden veroorzaakt door een defecte koelinstallatie. Deze is inmiddels vervangen door een nieuw, stiller exemplaar. Akoestisch onderzoek wijst uit dat nu wel voldaan kan worden aan de normen van het Activiteitenbesluit. Wij stellen daarom voor de passage over het knelpunt te schrappen.

Toelichting
Zie wijzigingendocument.

14. Aanpassingen bedrijfsbestemming Gustoweg
Gebleken is dat een strook openbare parkeerplaatsen aan de Van Deventerstraat en Nieuw-Mathenesserstraat zijn bestemd als 'Bedrijventerrein'. Dit is niet wenselijk omdat er dan ook bedrijfsactiviteiten kunnen plaatsvinden. Wij stellen voor deze omissie te herstellen.

Verbeelding
De bestemming van de strook parkeerplaatsen wordt gewijzigd van 'Bedrijventerrein' naar 'Verkeer – Wegverkeer'.



Voorstel aanpassing verbeelding: links ontwerpbestemmingsplan, rechts vast te stellen bestemmingsplan

15. Vergunning Kunst en Complex
Voor Keileweg 26 is een vergunning verleend. Deze gaat uit van transformatie van de bestaande bebouwing naar horeca (bar/restaurant), kantoor en bedrijfsactiviteiten. Wij stellen voor deze functies, conform verleende vergunning, mogelijk te maken in het vast te stellen bestemmingsplan.

Regels
Aan artikel 3 (Bedrijf), lid 3.1 wordt na sub 'q' een nieuw sub 'r' toegevoegd, luidende:

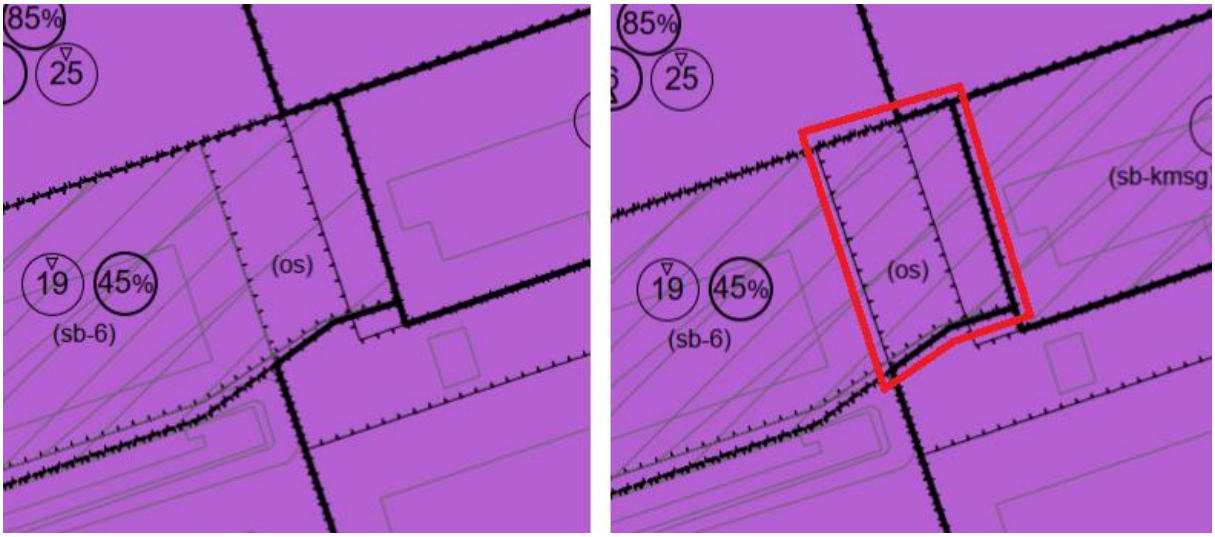
Ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van gemengd – 3’ tevens voor dag- en avondhoreca en kantoren.

Verbeelding
Ter plaatse van de Keileweg 26 wordt de aanduiding ‘specifieke vorm van gemengd – 3’ toegevoegd.

Voorstel aanpassing verbeelding: links ontwerpbestemmingsplan, rechts vast te stellen bestemmingsplan

16. Aanduiding gezoneerd industrieterrein
Op het terrein van Tennet is per abuis een smalle strook grond niet aangeduid als ‘gezoneerd industrieterrein’, terwijl dit wel had gemoeten. Wij stellen voor deze omissie als onderstaand te herstellen. Dit heeft geen inhoudelijke gevolgen voor het bestemmingsplan.

Verbeelding
De gebiedsaanduiding ‘overige zone – gezoneerd industrieterrein’ wordt uitgebreid tot aan de oostelijke perceelsgrens.



Voorstel aanpassing verbeelding: links ontwerpbestemmingsplan, rechts vast te stellen bestemmingsplan

17. Geactualiseerde woonvisie
Op 14 maart 2024 heeft de gemeenteraad de Rotterdamse Woonvisie – een koers tot 2040 en acties voor de komende 5 jaar vastgesteld. Deze Woonvisie vervangt de Woonvisie uit 2016. Wij stellen voor de toelichting van het bestemmingsplan hierop te actualiseren.

Toelichting
Paragraaf 2.3.2 van de toelichting wordt vervangen door:
Zie bijlage 4 voor het tekstvoorstel.

18. Geluidruimte bedrijfskavels buiten het gezoneerde industrieterrein
Op grond van de beheersverordening die eerst gold was het hele M4H-gebied aangewezen als gezoneerd industrieterrein. Naast de kavelbudgetten gold voor de bedrijven in het gebied dat ze maximaal 50 dB(A) etmaalwaarde op 50 meter afstand van de inrichtingsgrens mochten produceren. Dit was vastgelegd in het Activiteitenbesluit, en vanaf 1 januari in het omgevingsplan gemeente Rotterdam (de zogenaamde Bruidsschatregels). Een groot deel van het gebied wordt met dit bestemmingsplan aan het gezoneerde industrieterrein onttrokken. Voor een deel van de bedrijven in het gedezoneerde deel van het gebied is het wenselijk het 50 dB(A) etmaalwaarde op 50 meter afstand-regime te behouden. Dit betreft de inrichtingen waarop tot 1 januari het Activiteitenbesluit van toepassing was, gelegen in het Marconikwartier, Keilekwartier, het bedrijventerrein Gustoweg en het percelen van AVR. De meeste bedrijfskavels in het Galileipark hebben hun eigen specifieke geluidruimte door de milieuzonering nieuwe stijl of doordat ze nog onderdeel zijn van het gezoneerde industrieterrein.

Het is wenselijk het 50 dB(A) etmaalwaarde op 50 meter afstand-regime te behouden omdat de toegestane geluidproductie anders bepaald wordt door de dichtstbijzijnde woning. Op grond van het Activiteitenbesluit (en na 1 januari het omgevingsplan Rotterdam) mag een bedrijf namelijk maximaal 50 dB(A) etmaalwaarde op de gevel van de dichtstbijzijnde woning produceren in plaats van op 50 meter afstand van de inrichtingsgrens. Op locaties waar woningen op grote afstand liggen ontstaat dan onbedoeld extra geluidruimte voor de bedrijven. Dit is met name in het Marconi- en Keilewartier niet wenselijk vanwege de toekomstige gebiedsontwikkeling. Om die reden stellen wij voor om bij de bedrijven in de drie genoemde gebieden het geluidregime van het gezoneerde industrieterrein te continueren en het bestemmingsplan als onderstaand aan te passen. Concreet betekent dit dat in de betreffende bestemmingen wordt bepaald dat inrichtingen niet meer dan 50 dB(A) etmaalwaarde (langtijdgemiddelde) op 50 meter van de grens van de inrichting mogen veroorzaken. Er zijn ook situaties waar woningen dichterbij staan dan 50 meter. Dan geldt op grond van het Activiteitenbesluit (en vanaf 1 januari het omgevingsplan Rotterdam) dat een bedrijf niet meer dan 50 dB(A) etmaalwaarde op de gevel van deze woning mag produceren. Omdat dit laatste al uitputtend is geregeld is het niet nodig dit ook op te nemen in de regels.

Voor de kavel van Stedin (bedrijfsschool) in het Galileipark is de geluidruimte nu overigens nog niet goed geregeld. Wij stellen voor hier ook de milieuzonering nieuwe stijl op te nemen, net als voor de andere percelen binnen Galileipark. Stedin mag met dit voorstel tot 55 dB(A) etmaalwaarde op 50 meter produceren. Overigens zijn er nu geen concrete ontwikkelingen op dit kavel voorzien die deze geluidruimte ook nodig hebben.

Regels
- Aan artikel 3 (Bedrijf) wordt aan lid 3.3 een nieuw sublid 3.3.3 'Geluid van inrichtingen' toegevoegd, luidende:
  Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$), veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten en laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting, mag niet meer bedragen dan 50 dB(A) etmaalwaarde op een afstand van 50 meter van de grens van de inrichting.

- Aan artikel 3 (Bedrijf) wordt aan lid 3.4 een nieuw sublid 3.4.3 'Geluid van inrichtingen' toegevoegd, luidende
  Met een maatwerkvoorschrift kan worden afgeweken van 3.3.3 'Geluid van inrichtingen', mits dit niet leidt tot een hogere etmaalwaarde op de gevel van een geluidgevoelig gebouw dan 50 dB(A) etmaalwaarde.

Bovenstaande wijziging wordt op dezelfde manier doorgevoerd bij de artikelen 6 (Bedrijf – 3), 9 (Bedrijf – Overig) en 10 (Bedrijventerrein). Voor de overzichtelijkheid van deze Nota zijn de voorgestelde wijzigingen aan deze artikelen niet uitgeschreven.

- Aan artikel 1 (begrippen) wordt na artikel 1.44 een nieuw begrip 'etmaalwaarde' opgenomen, luidende:
  De etmaalwaarde van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,Lt}$ in dB(A) met betrekking tot een inrichting is de hoogste van de volgende drie waarden:
  36.6.1 de waarde van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau over de periode 07.00–19.00 uur (dag);
  36.6.2 de met 5 dB(A) verhoogde waarde van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau over de periode 19.00–23.00 uur (avond);
  36.6.3 de met 10 dB(A) verhoogde waarde van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau over de periode 23.00–07.00 uur (nacht);

Verbeelding
Aan het perceel van Stedin worden de aanduidingen 'overige zone – geluidruimte zone 1 t/m 4' toegevoegd.

Voorstel aanpassing verbeelding: links ontwerpbestemmingsplan, rechts vast te stellen bestemmingsplan

Toelichting
Zie wijzigingendocument

19. Behoefteonderzoek fruit FTR
Op de FTR-locatie is op korte termijn de realisatie van op- en overslag van fruit voorzien. Nu is er nog een andere functie aanwezig. Voor de toekomstige op- en overslag van fruit is een behoefteonderzoek uitgevoerd door Buck Consultants. Hieruit blijkt dat er in de regio behoefte is aan deze bedrijvigheid. Uit het onderzoek blijkt ook de specifieke kenmerken van de FTR-locatie, zoals voldoende diepgang en kaderuimte, de locatie zeer geschikt maken

voor de op- en overslag van fruit. Wij stellen voor het onderzoek op te nemen in de bijlagen van de toelichting en een korte passage op te nemen in de toelichting zelf.

Toelichting
- Het onderzoek van Buck Consultans wordt opgenomen in bijlage 7 van de toelichting;
- In paragraaf 2.1.3.3 wordt een korte passage opgenomen over de uitkomsten van het onderzoek (zie het wijzigingendocument)

20. Geluidzone resterend industrieterrein
Het akoestisch onderzoek naar industrielawaai uit het MER is om diverse redenen aangepast. De aanpassingen zijn verwerkt in de 'Oplegnotitie geluid' die is opgesteld voor het vast te stellen bestemmingsplan. De voornaamste redenen om het akoestisch onderzoek aan te passen zijn:
- het Schiedamse deel van het industrieterrein HNOF is in de tussentijd gedezoneerd;
- het transformatorstation van Stedin is toegevoegd aan gezoneerde industrieterrein (zienswijze 16);
- de gewijzigde milieuvergunningen van Van Uden (zienswijze 32) en HIWA zijn verwerkt.

Ook vanwege het toevoegen van een aantal Schiedamse bedrijven aan het geluidmodel en de aanpassing van de milieuzonering nieuwe stijl in het Galileipark is het akoestisch onderzoek aangepast. De bovengenoemde aanpassingen zorgen voor een verandering van de berekende hoeveelheid industrielawaai. De overige geluidbronnen in het onderzoek (industrielawaai Waal-Eemhaven, nestgeluid, wegverkeerslawaai en scheepvaartlawaai) zijn niet gewijzigd.

Door de wijzigingen verandert de geluidzone die binnen M4H rondom het resterende gezoneerde industrieterrein ligt. De geluidzone ligt nu niet langer over het perceel van Stedin, maar er omheen. Dit betekent dat de geluidzone iets groter wordt ter plaatse van het Marconikwartier en nu over het perceel van de Europoint-garage komt te liggen. Dit heeft geen gevolgen voor de toekomstige woningbouw omdat de geluidzone van Waal-Eemhaven ook al over deze locatie ligt en de veranderingen niet zorgen voor een hogere geluidbelasting. Wij stellen voor de gewijzigde geluidzone te verwerken in het aangepaste bestemmingsplan. De hierboven genoemde wijzigingen zorgen er ook voor dat de geluidzone wijzigt buiten het plangebied M4H. Zie hiervoor ambtshalve wijziging 2 van de ambtshalve wijzigingen van het bestemmingsplan 'Parapluherziening Havens Noord Oost-Frankenland' verderop in deze nota.

Verbeelding

De aanduiding ‘geluidzone – industrie 1’ wordt aangepast conform onderstaand voorstel.

Voorstel aanpassing verbeelding: boven ontwerpbestemmingsplan, onder vast te stellen bestemmingsplan

Toelichting
Wij stellen voor om:
- De Oplegnotitie geluid (Royal Haskoning DHV, d.d. 1 juli 2024) toe te voegen aan de bijlagen van de toelichting (bijlage 6) van het vastgestelde bestemmingsplan;
- Diverse passages van de toelichting aan te passen conform het voorstel in het wijzigingendocument

21. Invalidenparkeerplaatsen
In de bestemming Woongebied – 1 (in deelgebied Merwehaven) is parkeren alleen in hubs toegestaan. Invalidenparkeerplaatsen op maaiveld zijn daardoor onbedoeld niet toegestaan. Wij stellen voor deze omissie te herstellen conform onderstaand voorstel.

Regels
Aan artikel 24 (Woongebied – 1), lid 24.1 wordt aan sub 'k' toegevoegd:
'invalidenparkeerplaatsen';

22. Ontwikkelprogramma maakindustrie Galileipark
In het ontwerpbestemmingsplan is bepaald dat op de ontwikkelgerichte kavels in het Galileipark maximaal 200.000 m² bvo maakindustrie gerealiseerd mag worden. Aanvullend mag 35.000 m² bvo aanvullende voorzieningen zoals horeca, cultuur en sport gerealiseerd worden. Deze maximumprogramma's zijn vastgelegd in de regels om zo de uitgangspunten van het MER te borgen. In het MER zijn namelijk de effecten van 200.000 m² bvo bedrijvigheid met 35.000 m² bvo aanvullend programma (en onder andere ca. 2.800 woningen in Merwehaven) onderzocht. Bij dit programma, oftewel het Voorkeursalternatief, treden er geen milieu- of verkeerskundige knelpunten op. Daarom zijn de maximum metrages bedrijvigheid, aanvullende voorzieningen, de woningaantallen en het maximum metrage overig programma vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan.

De regeling behoeft echter aanscherping. In de onderzoeken van het MER is de bestaande bedrijvigheid op de ontwikkelkavels in het Galileipark namelijk ook onderdeel van het onderzochte programma van 200.000 m² bvo bedrijvigheid. Hetzelfde geldt voor de bestaande voorzieningen, deze zijn onderdeel van de onderzochte 35.000 m² bvo voorzieningen. Op diverse kavels is bebouwing aanwezig die ook aanwezig blijft, denk aan de Stadshavenbrouwerij, de Werkplaats, het Steurgebouw en kavels van Stedin (bedrijfsschool) en Uniper. Hierin zijn bedrijvigheid en/of voorzieningen aanwezig. Wij stellen daarom voor het metrage bestaande bedrijvigheid en voorzieningen van het onderzochte programma af te trekken. Dat voorkomt dat bij een vergunningaanvraag uitgezocht moet worden hoeveel bestaande m² bedrijvigheid of voorzieningen er aanwezig is. Het metrage bestaande bedrijvigheid bedraagt ca. 39.000 m² bvo. Het metrage bestaande voorzieningen bedraagt ca. 15.500 m² bvo. Dit betekent dat de planregel in die zin aangepast moet worden dat er 161.000 m² bvo *nieuwe* maakindustrie is toegestaan op de ontwikkelgerichte kavels, en 19.500 m² bvo *nieuwe* voorzieningen. Bij het metrage van 15.500 m² bvo bestaande voorzieningen is rekening gehouden met de te verlenen omgevingsvergunning van Stedin voor de nieuwe bedrijfsschool (ca. 9.500 m² bvo). En bij het metrage van 39.000 m² bvo bestaande bedrijvigheid is rekening gehouden met de onherroepelijke omgevingsvergunning voor de transformatie en nieuwbouw van het Ferrokantoor (ca. 1.000 m² bvo).

Regels
- Wij stellen voor artikel 7 (Bedrijf - 4), lid 7.4.9 als volgt aan te passen:
  Voor de functies Dag- en avondhoreca (met achtergrondmuziek), cultuur, sport, Kleinschalige detailhandel, Ondergeschikte detailhandel en dienstverlening geldt een gezamenlijk maximum bruto vloeroppervlak (bvo) van 19.500 m².
- Wij stellen voor artikel 7 (Bedrijf - 4), lid 7.4.10 als volgt aan te passen:
  Voor de functie Maakbedrijven geldt dat er maximaal 161.000 m² bvo nieuwe maakbedrijven is toegestaan.

Toelichting
Zie wijzigingendocument

23. Duurzame energieproductie
De productie van duurzame energie is toegestaan onder de noemer 'maakbedrijven'. Wij stellen voor een begrip op te nemen voor de productie van duurzame energie, zodat duidelijk is welke soort bedrijven daar onder vallen. Hierbij is de productie van duurzame energie met waterstof uitgesloten. Dit kan namelijk externe veiligheidsrisico's met zich meebrengen. Dat wil niet zeggen dat bedrijven die duurzame energie uit waterstof produceren per definitie

onwenselijk zijn. Deze bedrijven kunnen na een ruimtelijke procedure met bijbehorend onderzoek alsnog worden toegestaan.

Regels
Wij stellen voor artikel 1 (begrippen) aan te vullen met een nieuw lid 1.44, luidende:

1.44 Duurzame energieproductie

Onder duurzame energieproductie wordt verstaan de productie van energie uit uitsluitend duurzame bronnen, zoals energie uit wind, waterkracht, zon, bodem, buitenluchtwarmte en biomassa. Energieopwekking uit waterstof is hiervan uitgesloten.

24. 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. Tussen terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en vaststelling heeft de DCMR hiervoor het 'Monitoring- en Evaluatieprogramma bestemmingsplan Merwe-Vierhavens' opgesteld. De uitvoering van het MEP M4H dient verschillende doelen, zoals de milieueffecten toetsen aan het MER en vrijgekomen milieuruimte signaleren. Wij stellen voor het MEP op te nemen in de bijlagen van de toelichting en in paragraaf 5.17 van de toelichting een verwijzing op te nemen naar de bijlage.

Toelichting
- het 'Monitoring- en Evaluatieprogramma bestemmingsplan Merwe-Vierhavens' wordt opgenomen in de bijlagen van de toelichting;
- In paragraaf 5.17 wordt een verwijzing gemaakt naar het MEP in de bijlagen.

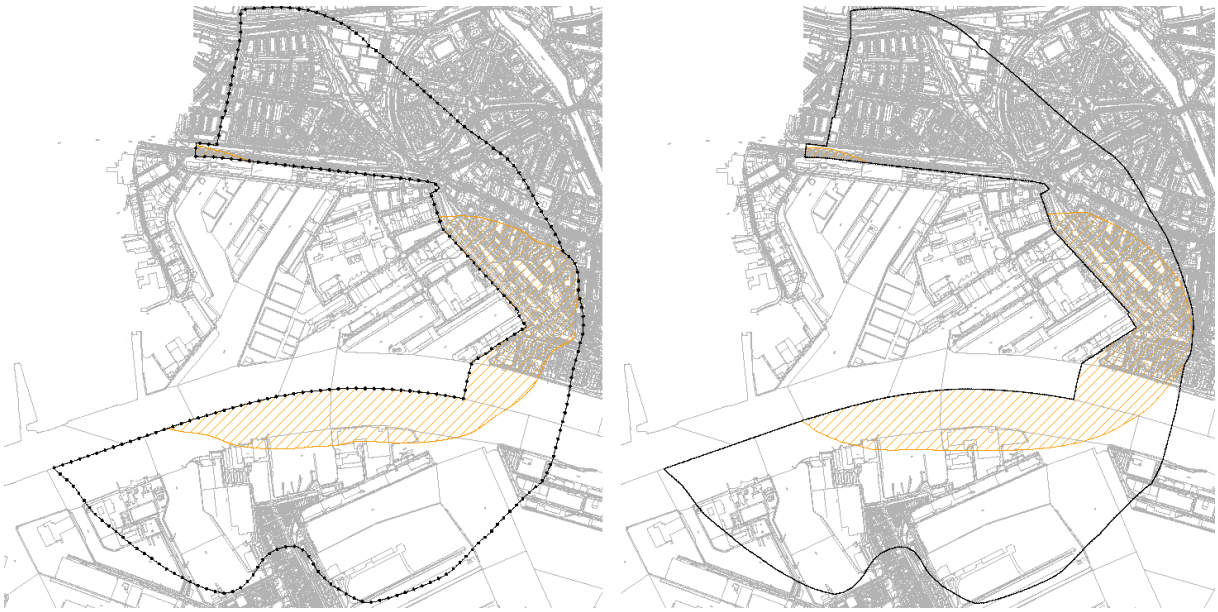
5. Nota ambtshalve wijzigingen ontwerpbestemmingsplan ‘Parapluherziening Havens Oost Noord-Frankenland’

1. Ondergeschikte redactionele wijzigingen
Wij stellen u voor om ondergeschikte, redactionele wijzigingen in het bestemmingsplan door te voeren, welke geen juridische gevolgen hebben voor de uitvoering van het plan.

2. Aanpassing geluidzone
Door het toevoegen van het transformatorstation van Stedin aan het gezoneerde industrieterrein (zienswijze 16) en de wijziging milieuvergunning van Van Uden (zienswijze 32) verandert de geluidzone rondom het resterende gezoneerde industrieterrein. De geluidzone wordt iets ruimer ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Dit heeft geen gevolgen voor de hoeveelheid geluid ter plaatse van de geluidzone. Wij stellen voor de gewijzigde geluidzone te verwerken in het aangepaste bestemmingsplan.

Verbeelding

De aanduiding ‘geluidzone – industrie 1’ wordt aangepast conform onderstaand voorstel.



Voorstel aanpassing verbeelding: links ontwerpbestemmingsplan, rechts vast te stellen bestemmingsplan

Toelichting
Zie het wijzigingendocument.

6. Aanvulling MER en Advies commissie voor de Milieueffectrapportage

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. Er wordt 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. Wij hebben het MER op deze punten aangevuld. Op 26 maart 2024 heeft de Commissie opnieuw een advies uitgebracht. 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. Hierdoor is er sprake van een positief advies van de Commissie.

Hier onder volgt een korte omschrijving van de aan te vullen onderdelen en de wijze waarop wij hier uitwerking aan hebben gegeven.

Nadere toelichting op het ruimtelijk ontwerp van het voorkeursalternatief en de gemaakte keuzes voor de beoogde inrichting van de ontwikkelgebieden Merwehaven en Galileipark
In de aanvulling is uitgelegd met welke instrumenten de gemeente stuurt op de gebiedsontwikkeling. Dit betreft o.a. bestemmingsplan, Masterplan Merwehaven, welstandsparagrafen, en stedenbouwkundige plannen. Ook is uitgelegd hoe het Masterplan Merwehaven tot stand is gekomen en waarom er voor één alternatief is gekozen in plaats van meerdere naast elkaar te onderzoeken. Er wordt ook meer uitleg gegeven over de inhoud van het Masterplan (dit was in eerste instantie verkort opgenomen in bestemmingsplan en MER) en de wijze waarop het Masterplan vertaald is in het bestemmingsplan. Over het Ontwikkelplan, beeldkwaliteitsplan en de welstandsparagraaf van het Galileipark is eenzelfde uitleg gegeven.

Geluidgehinderden en slaapverstoring
Ten aanzien van geluid is onderzocht wat het aantal toekomstige (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden is. De percentages (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden in de nieuwe woningen van M4H komen in hoofdlijnen overeen met de percentages voor heel Rotterdam. Ook is uitgelegd hoe met de stedenbouwkundige opzet geluidoverlast zo veel mogelijk beperkt kan worden.

Gevoeligheidsanalyse warm tapwatergebruik en milieu-impact duurzame energiesystemen
Er is onderzocht hoeveel warm tapwater de beoogde functies nodig hebben per deelgebied en op welke manier (warmtenet of warmtepomp) dit het beste geleverd kan worden. Het onderzoek naar de duurzame energiesystemen bevestigt dat inzetten op collectieve voorzieningen in de driehoek warmtenet, warmtekoudeopslag (WKO) en thermische energie uit oppervlaktewater (TEO).

Overige aanvullingen
Het MER is ook om andere redenen op onderdelen aangevuld of herijkt. Hieronder volgt een korte beschrijving.

Nadere aanvulling en herijking van de milieueffecten van het voorkeursalternatief (VKA) en nadere uitleg over de doorwerking van de spelregels van het VKA.
De onderwerpen langzaam verkeer, openbaar vervoer en parkeren in mobiliteitshubs zijn aangevuld. Er is een korte extra uitleg gegeven over hittestress en wateroverlast- en veiligheid. De voortoets stikstofdepositie is geactualiseerd met als uitkomst dat er een

afname van stikstofdepositie plaatsvindt ten opzichte van de huidige situatie in het gebied. Ook het onderzoek naar beschermde soorten en biodiversiteit is aangevuld. Er is nader onderzoek gedaan naar energievraag en mogelijke netcongestie en de mogelijkheden voor duurzame energie. De aangevulde onderzoeken hebben geen advies op de eerdere beoordeling van het VKA. Tot slot is duidelijk aangegeven welke spelregel in welk kader (bijvoorbeeld bestemmingsplan, Masterplan, omgevingsvergunning, koop- of huurcontract) geborgd is of moet worden.

Verdere effecten dezonering HNOF
De begrenzing van het resterende gezoneerde industrieterrein is gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Het transformatorstation van Stedin is toegevoegd (zie zienswijze 16) en in Schiedam is het gezoneerde industrieterrein nu geheel gedezoneerd. In de aanvulling zijn de akoestische effecten hiervan berekend. Het voornaamste effect is een kleinere resterende geluidzone.

Wij stellen voor de aanvulling op het MER op te nemen in de bijlagen van het bestemmingsplan (bijlage 5 van de toelichting). Ook stellen wij voor de toelichting van het bestemmingsplan aan te vullen met de inhoud van het aangevulde MER.

Toelichting
- De aanvulling op het MER wordt opgenomen in bijlage 5 van de toelichting;
- De toelichting wordt aangevuld conform het wijzigingendocument.

7. Bijlagen ambtshalve wijzigingen

1. Bijlage 1: Voorstel regels en verbeelding evenementenregeling

Voorstel regels 1
Aan artikel 39 wordt een nieuw lid 39.7 toegevoegd, luidende:

39.7.1 Binnen de aanduiding 'Overige zone – Evenementen Merwehaven' zijn de gronden tevens bestemd voor evenementen. De volgende evenementen zijn jaarlijks toegestaan:

Categorie	Maximaal aantal bezoekers gelijktijdig aanwezig	Maximaal aantal evenementen per jaar	Maximaal aantal evenementen-dagen per jaar	Maximale geluidbelasting ter plaatse van de gevel het dichtstbijzijnde geluidgevoelige object
Groot	>2500	0	0	75 dB(A), 85 dB(C)
Middel	501 tm 2500	0	0	70 dB(A), 80 dB(C)
Klein	≤500	5	5	65 dB(A), 75 dB(C)

39.7.2 Binnen de aanduiding 'Overige zone – Evenementen Marconi/Keilekwartier' zijn de gronden tevens bestemd voor evenementen. De volgende evenementen zijn jaarlijks toegestaan:

Categorie	Maximaal aantal bezoekers gelijktijdig aanwezig	Maximaal aantal evenementen per jaar	Maximaal aantal evenementen-dagen per jaar	Maximale geluidbelasting ter plaatse van de gevel het dichtstbijzijnde geluidgevoelige object
Groot	>2500 tm 4000	3	3	75 dB(A), 85 dB(C)
Middel	501 tm 2500	2	2	70 dB(A), 80 dB(C)
Klein	≤500	7	18	65 dB(A), 75 dB(C)

39.7.3 Binnen de aanduiding 'Overige zone – Evenementen Galileipark 1' (Bierbrouwerij) zijn de gronden tevens bestemd voor evenementen. De volgende evenementen zijn jaarlijks toegestaan:

Categorie	Maximaal aantal bezoekers gelijktijdig aanwezig	Maximaal aantal evenementen per jaar	Maximaal aantal evenementen-dagen per jaar	Maximale geluidbelasting ter plaatse van de gevel het dichtstbijzijnde geluidgevoelige object
Groot	>2500 tm 3000	3	3	75 dB(A), 85 dB(C)
Middel	501 tm 2500	3	3	70 dB(A), 80 dB(C)
Klein	≤500	0	0	65 dB(A), 75 dB(C)

39.7.4 Binnen de aanduiding 'Overige zone – Evenementen Galileipark 2' (Kolenbak) zijn de gronden Bedrijf - 4 tevens bestemd voor evenementen. De volgende evenementen zijn jaarlijks toegestaan:

Categorie	Maximaal aantal bezoekers	Maximaal aantal	Maximaal aantal	Maximale geluidbelasting ter plaatse van de gevel

	gelijktijdig aanwezig	evenementen per jaar	evenementen-dagen per jaar	het dichtstbijzijnde geluidgevoelige object
Groot	>2500	0	0	75 dB(A), 85 dB(C)
Middel	501 t/m 1.500	29	29	70 dB(A), 80 dB(C)
Klein I	≤500	10	10	65 dB(A), 75 dB(C)
Klein II	≤500	40	40	Zonder versterkte muziek

39.7.5 Binnen de aanduiding 'Overige zone – Evenementen Galileipark 3' (Ferroplein) zijn de gronden tevens bestemd voor evenementen. De volgende evenementen zijn jaarlijks toegestaan:

Categorie	Maximaal aantal bezoekers gelijktijdig aanwezig	Maximaal aantal evenementen per jaar	Maximaal aantal evenementen-dagen per jaar	Maximale geluidbelasting ter plaatse van de gevel het dichtstbijzijnde geluidgevoelige object
Groot	>2500 tm 3000	0	0	75 dB(A), 85 dB(C)
Middel	501 tm 2500	0	0	70 dB(A), 80 dB(C)
Klein	≤500	8	8	65 dB(A), 75 dB(C)

39.7.6 'Overige zone - aandachtsgebied organisatie evenementen'
Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'overige zone - aandachtsgebied organisatie evenementen' geldt in aanvulling tot het gestelde in lid 39.7.1 t/m 39.7.5 dat de organisator van een evenement:

a. de aanwezigen dient te informeren over de risico's aangaande externe veiligheid waarbij verwezen dient te worden naar een schuilgelegenheid en/of vluchtroute,
b. na advies van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond kan kiezen voor een maatwerkoplossing op grond waarvan het risico op of het effect van een incident aanvaardbaar wordt geacht.

Voorstel regels 2
Aan hoofdstuk 3 (algemene regels) wordt een nieuw artikel 44 'Evenementen' toegevoegd, luidende:

44.1.1 geluidsnormering

Voor evenementen geldt dat het equivalente geluidsniveau (gemeten over een tijdsinterval van 3 minuten) veroorzaakt door het ten gehore brengen van muziek en/of het gebruik van geluidsapparatuur ter plaatse van de gevel van Geluidgevoelige objecten niet meer mag bedragen dan het bepaalde onder evenementen in lid 39.7.1 t/m 39.7.5 .

44.1.2 begin- en eindtijden van evenementen

a. Een evenement is toegestaan tussen 08.00 - 23.00 uur.
b. Bij evenementen vanwege de viering van oud- en nieuw geldt een eindtijd tot 01.00 uur.

44.1.3 op- en afbouwperiode

a. De op- en afbouwperiode mag in totaal niet meer dagen bedragen dan hieronder is opgenomen:

- Voor evenementen vallend onder de Categorie Klein: maximaal 4 dagen
- Voor evenementen vallend onder de Categorie Middel binnen parken: maximaal 10 dagen
- Voor evenementen vallend onder de Categorie Middel buiten de parken: maximaal 7 dagen
- Voor evenementen vallend onder de Categorie Groot binnen parken: maximaal 15 dagen

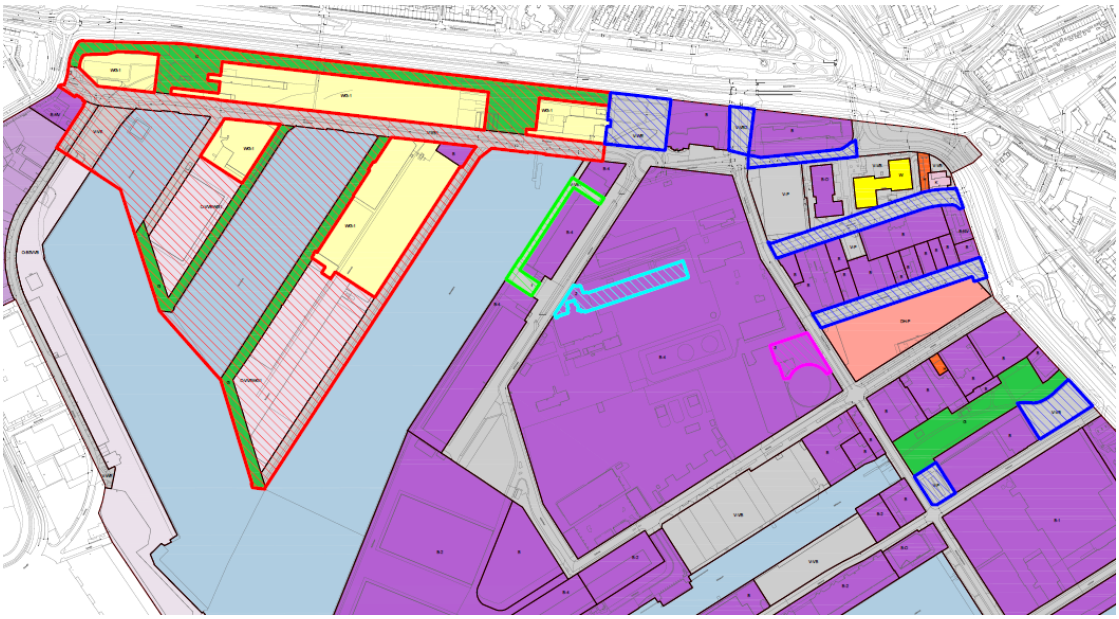
- Voor evenementen vallend onder de Categorie Groot buiten de parken: maximaal 7 dagen

b. De op- en afbouw is uitsluitend toegestaan tussen 7.00 uur en 23.00 uur, en op zondag tussen 12.00 en 23.00 uur tenzij het noodzakelijke geluidsarme activiteiten betreft.

44.1.4 gebruiksruimte categorie Groot en Middel

Indien blijkt dat ruimte resteert binnen de categorie Groot of Middel voor wat betreft het aantal evenementen en/of evenementdagen is het toegestaan gebruik te maken van de hogere evenementencategorie onder voorwaarde dat vastgehouden wordt aan de maximale geluidsbelasting en op- en afbouwperiode van de oorspronkelijke categorie.

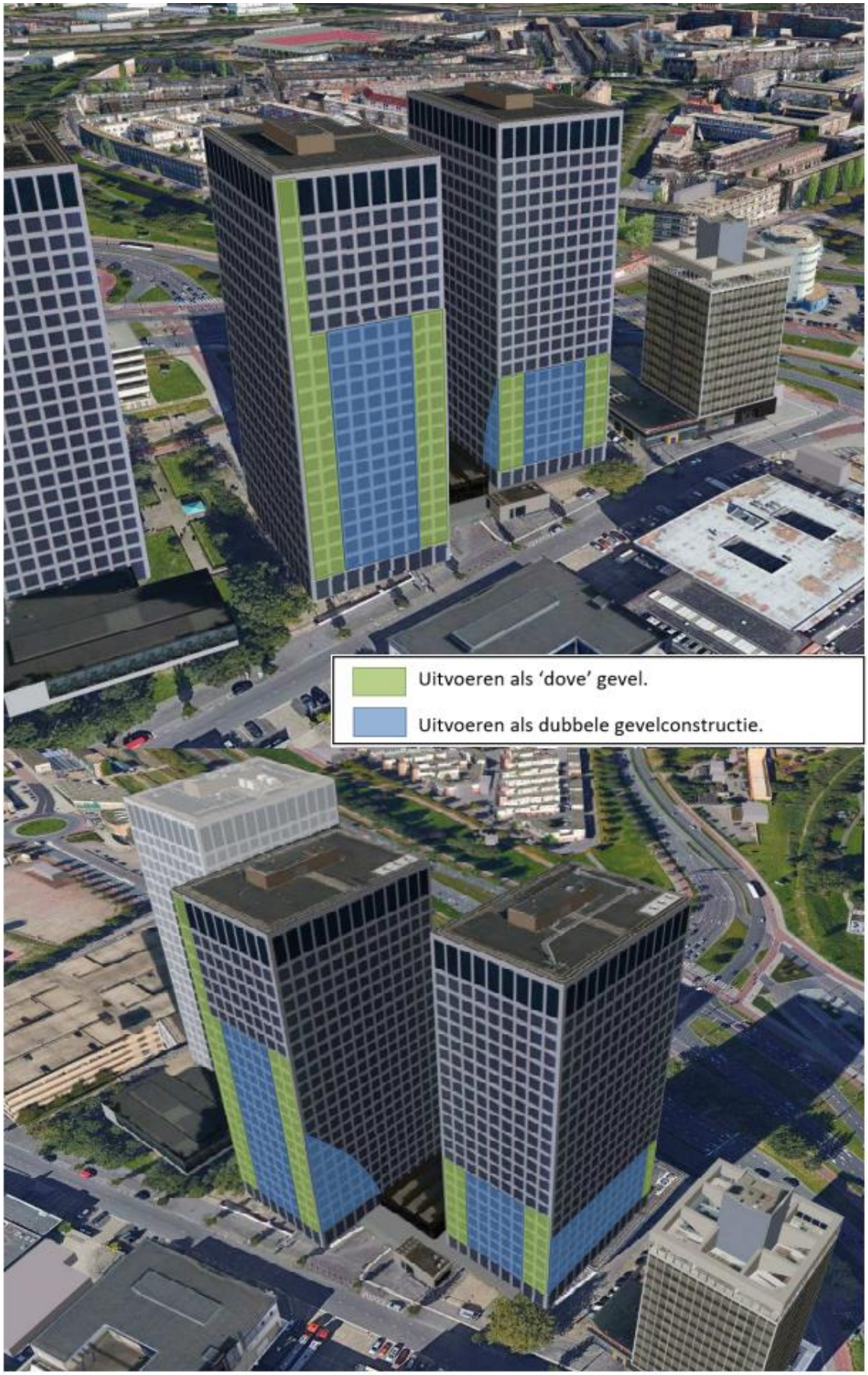
<u>Voorstel verbeelding</u>



- Ter plaatse van de rode arcering wordt de aanduiding 'overige zone – evenementen Merwehaven' toegevoegd;
- Ter plaatse van de donkerblauwe arcering wordt de aanduiding 'overige zone – evenementen Marconi/Keilekwartier' toegevoegd
- Ter plaatse van de groene arcering wordt de aanduiding 'overige zone – evenementen Galileipark 1 ' toegevoegd
- Ter plaatse van de lichtblauwe arcering wordt de aanduiding 'overige zone – evenementen Galileipark 2 ' toegevoegd
- Ter plaatse van de roze arcering wordt de aanduiding 'overige zone – evenementen Galileipark 3 ' toegevoegd.

- Ter plaatse van de grijze arcering wordt de aanduiding 'overige zone - aandachtsgebied organisatie evenementen' toegevoegd.

2. Bijlage 2: Voorstel bijlage 6 bij de regels 'Locatie dubbele gevels en dove gevels'



3. Bijlage 3: voorstel regels artikel 28 'Leiding – Warmte'

Artikel 28 Leiding - Warmte

28.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Warmte' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor een ondergrondse warmtetransportleidingen, inclusief de bijbehorende voorzieningen, alsmede de bijbehorende belemmeringenstroken.

28.2 Bouwregels

28.2.1 Verbod

Op de voor 'Leiding - Warmte' bestemde gronden mag, in afwijking van de bouwregels voor de andere voorkomende bestemming(en) dan 'Leiding - Warmte', binnen bedoelde zone niet worden gebouwd.

28.2.2 Uitzondering op verbod

Het bouwverbod bedoeld in 33.2.1 geldt niet voor bebouwing welke is toegestaan ingevolge de bestemming 'Leiding - Warmte' en (vervangende nieuwbouw van) bebouwing welke aanwezig is op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

28.2.3 Toegestane bouwwerken

Ten behoeve van de functie 'Leiding - Warmte' mogen worden gebouwd in de bestemming passende bouwwerken zoals pomp-, regel-, meetstations e.d., elk niet groter dan 80 m^3 en niet hoger dan 3 meter.

28.3 Afwijken van de bouwregels

28.3.1 Omgevingsvergunning

Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen waarbij wordt afgeweken van het bepaalde in lid 33.2.1 ten behoeve van bouwwerken welke toegelaten zijn krachtens de andere toegelaten bestemming(en) dan 'Leiding - Warmte', mits het belang van de leiding hierdoor niet wordt geschaad.

28.3.2 Advies

Alvorens de omgevingsvergunning te verlenen winnen burgemeester en wethouders het schriftelijk advies in bij de beheerder van de leiding aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan de vergunning, ter bescherming van het belang van de leiding.

28.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

28.4.1 Verbod

Op de voor 'Leiding - Warmte' bestemde gronden is het verboden zonder schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders de onderstaande werken (geen bouwwerken zijnde) en/of werkzaamheden uit te voeren:

f. het aanbrengen/rooien van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
g. het indrijven van voorwerpen in de bodem (incl. heiwerkzaamheden);
h. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, afgraven alsmede door ophogen;
i. het aanbrengen van gesloten verhardingen;
j. het verrichten van grondroer werkzaamheden, anders dan ten behoeve van leidingen;
k. het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van bestaande waterlopen;
l. het plaatsen van objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair;
m. het permanent opslaan van goederen waaronder begrepen afvalstoffen.

28.4.2 Uitgezonderde werkzaamheden

Het bepaalde in artikel 33.4.1 geldt niet voor werken en werkzaamheden gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden en de betreffende leiding en evenmin voor werken en werkzaamheden welke ten tijde van het van kracht worden van het plan in uitvoering waren, alsmede graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken.

28.4.3 Omgevingsvergunning

Een omgevingsvergunning wordt verleend, indien de uitvoering van de werken c.q. werkzaamheden zoals vermeld in lid 33.4.1 geen gevaar oplevert voor de ondergrondse leidingen of het goed functioneren daarvan.

28.4.4 Advies

Alvorens de omgevingsvergunning te verlenen winnen burgemeester en wethouders het schriftelijk advies in bij de beheerder van de leiding, aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan de vergunning, ter bescherming van het belang van de leiding.

4. Bijlage 4: tekstvoorstel paragraaf 2.3.2 over de nieuwe Woonvisie

Rotterdamse Woonvisie – Een koers tot 2040 en acties voor de komende 5 jaar

Vastgesteld op 14 maart 2024 door de gemeenteraad
Rotterdam is een stad in beweging. Steeds meer mensen willen er wonen, werken en verblijven. Het realiseren van voldoende woningen, werkgelegenheid en voorzieningen is essentieel om deze trek naar de stad op te kunnen vangen. Daarnaast is het bieden van een fijn en betaalbaar thuis aan alle huidige inwoners minstens zo belangrijk. Steeds meer Rotterdammers hebben moeite om een betaalbare en passende woning te vinden. Om Rotterdammers meer perspectief te bieden op een betaalbare woning die past bij hun behoeften zullen er vooral meer woningen in het middensegment moeten komen. De absolute omvang van de sociale voorraad dient daarbij stabiel te worden gehouden. De Rotterdamse Woonvisie heeft twee onderdelen: de visie op het gebied van wonen met een doorkijk tot 2040 en een concreet uitvoeringsprogramma met maatregelen voor de komende 5 jaar.

Ambities 2040: een fijn en betaalbaar thuis voor iedereen
De ambities in de Woonvisie zijn:

1. Rotterdam is een betaalbare stad voor iedereen;
2. Rotterdam is een diverse en inclusieve stad: het streven is om wijken te creëren die de diversiteit van de wijk weerspiegelen, zodat iedereen er een thuis kan vinden en binnen dezelfde wijk kan doorstromen. Bovendien wordt ingezet op meer variatie op het gebied van gebouwen of blokken, met verschillende prijsklassen, afmetingen, doelgroepen en met ruimtes voor ontmoeting.
3. Rotterdam als innovatieve woonstad, met lef. Dit uit zich in:

- Nieuwe woonconcepten die inspelen op de veranderende bevolking met meer alleenstaanden en meer ouderen;
- Nieuwe instrumenten die het goed functioneren van de woningmarkt bevorderen;
- Bij nieuwbouw is altijd aandacht voor duurzaamheid, voorzieningen in de buurt, een aantrekkelijke openbare ruimte, voldoende groen, werkgelegenheid, en sociale cohesie. Hoogwaardige architectuur en stedenbouw dragen bij aan de kwaliteit van de stad.

Acties voor de komende 5 jaar
Deze ambities komen samen in 4 pijlers die richtinggevend zijn voor de komende vijf jaar:

1. Meer en betaalbare woningen. Er wordt geprobeerd het absolute aantal sociale woningen stabiel te houden en het aantal woningen in het middensegment, voor zowel huur als koop wordt vergroot. De belangrijkste maatregelen:

- Per jaar wordt met de bouw van 3.500-4.000 woningen door nieuwbouw en tijdelijke woningen gestart. De stad wordt uitgedaagd om in de bestaande voorraad meer woonruimte te maken (denk aan optoppen en woningdelen).
- Er wordt bij nieuwbouw tot 2026 gestuurd op 55% betaalbare woningen (20% sociaal en 35% middensegment en vanaf 2026 op 65% betaalbare woningen (25% sociaal en 40% middensegment) en deze woningen zijn bedoeld voor mensen met een bijbehorend salaris.
- Er worden maatregelen genomen voor meer middensegment, door de inzet van koopinstrumenten en financiële middelen. Betaalbaarheid door gebruik te maken van zowel publieke als privaatrechtelijk instrumenten wordt geborgd.
- Er is aandacht voor de snelheid van bouwen van betaalbare woningen: er komt een nieuwe Rotterdamse Bouwwet, waarbij wordt geëxperimenteerd met flexibiliteit in regelgeving voor betaalbare woningen zonder de kwaliteit en de omgeving uit het oog te verliezen.

2. Toekomstbestendige en vitale wijken
3. Huisvesting en aandachtsgroepen
4. Betere positie op de woningmarkt.

5. Bijlage 5: tekstvoorstel artikel 35 (parkeerregeling)

Artikel 35 Regels over parkeren

35.1 Algemene regels voor parkeren (deelgebieden Bedrijventerrein Gustoweg, FTR, Van Uden en Sappencluster)

a. Indien voor het bouwen, gebruiken, of voor activiteiten of functies een omgevingsvergunning is vereist, wordt deze alleen verleend als voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid en/of ruimte voor laden en lossen;
b. De parkeerbehoefte onder 'a' wordt berekend op basis van de parkeernormen en berekeningsmethode, zoals opgenomen in de 'Beleidsregeling parkeernormen voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2022'. Indien dit beleid wordt gewijzigd of herzien, wordt een aanvraag voor een omgevingsvergunning getoetst aan het op dat moment geldende beleid;

35.2 Regels voor parkeren ter plaatse van de aanduiding 'overige zone – parkeren 1' (deelgebieden Merwehaven, Galileipark, Marconikwartier en Keilekwartier)

35.2.1 Algemeen

a. Indien voor het bouwen, gebruiken, of voor activiteiten of functies ter plaatse van de aanduiding 'overige zone – parkeren 1' een omgevingsvergunning is vereist, wordt deze alleen verleend als voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid en/of ruimte voor laden en lossen;
b. De parkeerbehoefte onder 'a' wordt berekend op basis van de parkeernormen en berekeningsmethode zoals opgenomen in de 'Beleidsregeling parkeernormen voor auto en fiets Merwe-Vierhavens gemeente Rotterdam' zoals opgenomen in bijlage X van de regels;

35.2.1 Parkeren in een mobiliteitshub

a. De parkeereis wordt volledig gerealiseerd in een mobiliteitshub;
b. Een mobiliteitshub is een gebouwde parkeervoorziening;
c. Een mobiliteitshub is openbaar toegankelijk, in de zin dat het ook toegankelijk is voor niet vaste gebruikers en gebruikers van bestaande gebouwen
d. Een mobiliteitshub is een collectieve parkeervoorziening, wat betekent dat één mobiliteitshub meerdere bouwplots bedient;
e. Een mobiliteitshub wordt gerealiseerd op maximaal 400 meter loopafstand van de ontwikkeling waar de omgevingsvergunning voor wordt aangevraagd;
f. In de plint van een mobiliteitshub kunnen aanvullende ondergeschikte voorzieningen gerealiseerd worden, zoals een pakketafhaalpunt, voorzieningen gericht op (deel)mobiliteit en nutsvoorzieningen, met dien verstande dat nutsvoorzieningen ook op de lagen boven het parkeren zijn toegestaan.
g. In aanvulling op het bepaalde in sub 'f' zijn in de plint van een mobiliteitshub in het Galileipark ook maakbedrijven, sportvoorzieningen, cultuur, dienstverlening, horeca, ondergeschikte detailhandel en kleinschalige detailhandel zoals bedoeld in artikel 7 toegestaan.

35.3 Regels voor parkeren ter plaatse van de aanduiding 'overige zone – parkeren 2' (deelgebieden Galileipark, Marconikwartier en Keilekwartier)

Bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen in de gebieden Marconikwarter en Keilekwartier en ter plaatse van de conserverend bestemde kavels in het Galileipark zoals begrensd met de gebiedsaanduiding 'overige zone – parkeren 2' kan de parkeerbehoefte berekend worden op basis van de parkeernormen en berekeningsmethode,

zoals opgenomen in de 'Beleidsregeling parkeernormen voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2022' onder de volgende voorwaarden:

a. Het betreft een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen die past binnen de bouw- en gebruiksregels van die locatie;
b. Het gaat om de verandering of uitbreiding van een bestaand gebouw dat op het moment van vaststelling van dit bestemmingsplan aanwezig is;
c. Er is geen sprake van volledige sloop en nieuwbouw, tenzij het gaat om een gebouw dat door een calamiteit verloren is gegaan.

Indien de 'Beleidsregeling parkeernormen voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2022' wordt gewijzigd of herzien, wordt een aanvraag voor een omgevingsvergunning getoetst aan het op dat moment geldende beleid.

35.4 Strijdig gebruik

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in elk geval gerekend het gebruiken of laten gebruiken van gronden of bouwwerken als bedoeld in artikel 35.2 waarbij nog niet is voorzien in:

a. De noodzakelijke mobiliteitshub, waarbij geldt dat er uiterlijk binnen 10 jaar vanaf het moment dat een omgevingsvergunning wordt verleend, voorzien moet zijn in een mobiliteitshub waarbinnen de parkeerbehoefte van die omgevingsvergunning opgevangen kan worden;
b. De mogelijkheid tot tijdelijk parkeren in een openbare collectieve parkeervoorziening op maaiveld of in een bestaande parkeergarage, uiterlijk op het moment dat de bebouwing waar de omgevingsvergunning betrekking op heeft is opgeleverd.

35. 5 Monitoringsverplichting

a. Het college van burgemeester en wethouders monitort gedurende de werkingsduur van dit bestemmingsplan door middel van een dynamische parkeerbalans of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid ten behoeve van de activiteiten en functies ter plaatse van de aanduiding 'overige zone – parkeren 1' waarbij in ieder geval inzicht wordt geboden in:
    - Het aantal en de locatie van de te realiseren en de gerealiseerde parkeerplaatsen;
    - De met de mogelijk gemaakte activiteiten en functies samenhangende aanwezigheidspercentages.
b. De monitoringsgegevens worden bijgehouden in een monitoringstool en aan een ieder op aanvraag terstond beschikbaar gesteld.

6. Bijlage 6: tekstvoorstel bijlage 6 van de regels (parkeerregeling plus toelichting)

Beleidsregeling parkeernormen voor auto en fiets Merwe-Vierhavens gemeente Rotterdam

Paragraaf 1 Begrippen

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze parkeerregeling wordt verstaan onder:

1. auto: personenauto of bestelauto die past op een standaard autoparkeerplaats;
2. autoparkeerplaats: daarvoor bedoelde minimale benodigde ruimte om een auto te parkeren volgens NEN2443:2013;
3. bvo: bruto vloeroppervlak is de som van de vloeroppervlakte van alle bouwlagen, gemeten langs de buitenomtrek, volgens NEN 2580;
4. buitenmodel fietsen: een fiets die niet in het rek van een stalling past, waarbij drie categorieën kunnen worden onderscheiden:
    - sterk afwijkende fietsachtige voertuigen;
    - beperkt afwijkende fietsen vanwege accessoires;
    - beperkt afwijkende fietsen vanwege onderdelen;
5. CROW: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek;
6. deelauto: auto die voor bepaalde duur en tegen betaling wordt aangeboden door een commerciële aanbieder in een servicegebied;
7. deelautoparkeerplaats: autoparkeerplaats die alleen voor een deelauto te gebruiken is;
8. dubbelgebruik : gebruik van een autoparkeerplaats of fietsparkeerplaats voor verschillende functies, door verschillende doelgroepen of op verschillende momenten;
9. eigen terrein: grond ten behoeve van de parkeerbehoefte die is voorzien in, op of onder de ontwikkeling, dan wel op of onder het daarbij behorende terrein;
10. fiets: voertuig op twee of meer wielen voortgedreven door spierkracht, al dan niet met elektrische ondersteuning;
11. fietsparkeerplaats: de ruimte die nodig is om een standaard of buitenmodel fiets te kunnen stallen;
12. functie: onderverdeling in acht categorieën voor het bepalen van de parkeereis, te weten wonen, werken, winkelen, sport & recreatie, cultuur, horeca, onderwijs en zorg;
13. gbo: gebruiksoppervlak is de vloeroppervlakte van een ruimte of van een groep van ruimten, gemeten op vloerniveau, tussen de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen, volgens NEN 2580;
14. loopafstand: kortste afstand tussen twee punten die te voet wordt afgelegd;
15. First & last Mile voorziening: een vorm van collectief vervoer in het plangebied voor het eerste of laatste stuk van de reis, van OV-reizigers die gebruik maken van metrostation Marconiplein en/of station Schiedam;
16. MaaS: Mobility as a Service is een dienst waarmee reizigers via één app meerdere vervoersmiddelen, eventueel van verschillende aanbieders, kunnen plannen, boeken en betalen;
17. maatgevend moment: het tijdstip van de dag waarop de parkeerbehoefte van een functie het grootste is;
18. omgevingsvergunning: vergunning voor een omgevingsplanactiviteit als bedoeld in artikel 5.1. tweede lid, onderdeel a van de Omgevingswet;
19. mobiliteitshub: Een gebouwde collectieve parkeervoorziening voor (deel)auto's waar ook andere voorzieningen kunnen worden aangeboden, waaronder nutsvoorzieningen;
20. parkeereis: aantal autoparkeerplaatsen of fietsparkeerplaatsen dat ten behoeve van een ontwikkeling gerealiseerd dient te worden;

21. parkeernorm: aantal autoparkeerplaatsen of fietsparkeerplaatsen behorende bij een functie, uitgedrukt in een aantal autoparkeerplaatsen of fietsparkeerplaatsen per eenheid;
22. parkeren op straat: parkeren op de openbare weg en op niet afgesloten openbare autoparkeerplaatsen;
23. sociale huurwoning: huurwoning met een huur onder de liberalisatiegrens;
24. studentenhuis: woning waar uitsluitend studenten in wonen;
25. transformatie: ingrijpend vernieuwen van een bestaand gebouw, waarbij het gebruik gewijzigd wordt;
26. woning: zelfstandige wooneenheid met een eigen adres;
27. zorg- of aanleunwoning: woning die nadrukkelijk is bestemd als een aanleunwoning of appartement met zorg binnen handbereik, een ouderenwoning, een woning in een serviceflat of een zelfstandige seniorenwoning.

Paragraaf 2 Algemene bepalingen voor auto en fiets
Artikel 2. Reikwijdte

1. Voorliggende parkeerregeling is van toepassing bij de beoordeling van aanvragen voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen of een omgevingsvergunning voor het gebruik van gronden of bouwwerken in de gebieden Merwehaven, Galileipark, Keilekwartier en Marconikwartier, zoals begrensd met de gebiedsaanduiding 'overige zone – parkeren 1';
2. Aanvullende eisen kunnen gesteld worden ten aanzien van:
    a. het laden of lossen: de aard, de capaciteit, de plaats en de inrichting van de gelegenheid;
    b. gehandicaptenparkeerplaatsen: de aanwezigheid en aanduiding van de parkeer- of stallingsgelegenheid;

Paragraaf 3 Parkeernormering
Artikel 3 Parkeernormering

1. Bij een omgevingsvergunning wordt een parkeereis gesteld conform de normen als bedoeld in bijlage 1 van deze parkeerregeling. Bij de vaststelling van de parkeereis voor een functie die niet is opgenomen in bijlage 1 wordt, voor zover mogelijk, aansluiting gezocht bij vergelijkbare functies die in de genoemde tabellen zijn opgenomen. Indien er geen vergelijkbare functies zijn opgenomen, wordt aangesloten bij de meest actuele CROW kencijfers voor parkeren en verkeersgeneratie (zeer sterk stedelijk, schil/overloopgebied). Er kan ook gewerkt worden met een combinatie van meerdere functies als dat aan de orde is. Als zowel in bijlage 1 als in de CROW kencijfers, uit de meest actuele CROW-publicatie over parkeren en verkeersgeneratie, geen vergelijkbare functie is opgenomen, dan wordt maatwerk toegepast.
2. De parkeereis wordt berekend in twee cijfers achter de komma, derhalve bij 0,50 of meer naar boven en bij minder dan 0,50 naar beneden afgerond.
3. Bij verschillende functies wordt de parkeereis eerst berekend aan de hand van deze functies en pas na optelling afgerond.

Artikel 4. Correctie parkeereis: Dubbelgebruik

1. Bij het berekenen van de parkeereis wordt verplicht uitgegaan van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Hierbij worden alle in de omgevingsvergunning aangevraagde functies betrokken, alsmede de reeds bestaande woon- en niet-woonfuncties binnen 400 meter loopafstand van de dichtstbijzijnde mobiliteitshub. Hierbij wordt de dynamische parkeerbalans zoals genoemd in artikel 35 lid 5 van de regels van het bestemmingsplan Merwe-Vierhavens betrokken;

2. De mate van dubbelgebruik wordt bepaald aan de hand van de aanwezigheidspercentages in tabel 5 in bijlage 1;
3. Wanneer er sprake is van een bedrijf waarbij er in de shifts gewerkt wordt die elkaar overlappen kan door middel van maatwerk afgeweken worden van de aanwezigheidspercentages in tabel 5 van bijlage 1. De aanvrager moet hiervoor inzichtelijk maken hoe hoog het aanwezigheidspercentage is op een piekmoment (tijdens overlappende shifts) zodat de parkeernorm bepaald kan worden.

Artikel 5. Korting van de parkeereis vanwege nabijheid OV-halte

1. Indien een ontwikkeling wordt gerealiseerd in de nabijheid van de in onderstaande tabel genoemde OV-haltes wordt de autoparkeereis verplicht verminderd met de in deze tabel genoemde percentages;
2. Indien een ontwikkeling wordt gerealiseerd in de nabijheid van twee of meer van de in de tabel opgenomen OV-haltes, wordt het hoogst behaalde kortingspercentage als uitgangspunt genomen bij de berekening van de korting op de parkeereis.

Tabel Korting parkeereis voor nabijheid openbaar vervoer

OV-halte	Hemelsbrede afstand ontwikkeling - entree OV-halte		
	0 tot 400 meter	400 tot 800 meter	800 tot 1200 meter
Treinstation Schiedam Centrum	n.v.t.	n.v.t.	-20%
Metrostation Marconiplein	-30%	-20%	-10%
Tramhaltes	-20%	-10%	-5%

Artikel 6. Korting van de parkeereis voor gebouwen vanwege fietsparkeren, deelauto's en MaaS

1. 10% van de benodigde autoparkeerplaatsen wordt verplicht gerealiseerd als fietsparkeerplaats bedoeld voor langparkeren in plaats van autoparkeerplaats, waarbij geldt dat er 2 fietsparkeerplaatsen per vervallen autoparkeerplaats gerealiseerd worden. Voor het toepassen van deze korting gelden de volgende eisen:
    a. de extra fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd op eigen terrein;
    b. de extra fietsparkeerplaatsen zijn bedoeld voor langparkeren met een parkeerduur langer dan 90 minuten;
    c. de extra fietsparkeerplaatsen worden opgeteld bij de totale fietsparkeereis;
    d. de extra fietsparkeerplaatsen voldoen aan de eisen van artikel 14.
2. Op het aantal benodigde autoparkeerplaatsen bij ontwikkelingen met woningen wordt een korting van 20% toegepast vanwege de inzet van deelauto's in de mobiliteitshub. Hierbij geldt dat er 1 deelautoparkeerplaats in plaats van 5 gewone autoparkeerplaatsen gerealiseerd wordt. Het aantal benodigde deelautoparkeerplaatsen wordt berekend over het aantal parkeerplaatsen dat komt te vervallen als gevolg van de korting van 20%. Deze deelautoparkeerplaatsen worden bij de autoparkeereis opgeteld. Dit resulteert in een netto-korting van 4 parkeerplaatsen per deelauto;

3. Indien er Mobility as a Service (MaaS) en een First & Last Milevoorziening in M4H aanwezig is, wordt de parkeereis met 20% verminderd;
4. De kortingen, genoemd in lid 1, 2 en 3 worden verplicht bij elkaar opgeteld.

Artikel 7. Volgordelijkheid en maximumnorm

1. De parkeereis wordt als volgt berekend:
    1. op grond van artikel 3 wordt de bruto parkeereis bepaald;
    2. op grond van artikel 4 wordt dubbelgebruik toegepast;
    3. de kortingen vanwege nabijheid OV (zoals bedoeld in artikel 5), fietsparkeren (zoals bedoeld in artikel 6, lid 1), deelauto's (zoals bedoeld in artikel 6, lid 2) en MaaS en een First & Last Mile (zoals bedoeld in artikel 6, lid 3, indien van toepassing) worden bij elkaar opgeteld (zoals bedoeld in artikel 6, lid 4). De totale korting wordt vervolgens verrekend met de parkeereis die resteert na toepassing van dubbelgebruik zoals bedoeld onder '2';
    4. het aantal deelautoparkeerplaatsen zoals bedoeld in artikel 6, lid 2 wordt hierbij opgeteld;
2. De hieruit volgende netto parkeereis geldt ook als het maximum te realiseren parkeerplaatsen.

Paragraaf 4 Afwijken

Artikel 8. Afwijken bij een tijdelijke omgevingsvergunning

In geval van een omgevingsvergunning voor het tijdelijk bouwen of het tijdelijk gebruiken van gronden of bouwwerken met een termijn van ten hoogste 15 jaar kan afgeweken worden van de eis om te parkeren in een mobiliteitshub zoals genoemd in artikel 35 lid 2 van de regels van het bestemmingsplan Merwe-Vierhavens. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

1. Er mag voor de duur van de tijdelijke omgevingsvergunning geparkeerd worden in een openbare collectieve parkeervoorziening op maaiveld of in een bestaande parkeergarage;
2. Alleen indien aangetoond is dat er onvoldoende parkeercapaciteit beschikbaar is in een openbare collectieve parkeervoorziening op maaiveld of in een bestaande parkeergarage, is het toegestaan om voor de duur van de tijdelijke omgevingsvergunning, te parkeren op eigen terrein;
3. Het bepaalde in artikel 3 tot en met 7 blijft onverkort van toepassing.

Artikel 9. Tijdelijk afwijken vanwege het ontbreken van een mobiliteitshub

Indien er nog geen mobiliteitshub is binnen 400 meter loopafstand van de locatie waarvoor de omgevingsvergunning wordt aangevraagd, is het mogelijk om tijdelijk geheel of gedeeltelijk af te wijken van de eis om te parkeren in een mobiliteitshub zoals genoemd in artikel 35.2 van de regels van het bestemmingsplan Merwe-Vierhavens. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

1. Het is toegestaan om te parkeren in een openbare collectieve parkeervoorziening op maaiveld of in een bestaande parkeergarage. De openbare collectieve parkeervoorziening op maaiveld of bestaande parkeergarage moet binnen 400 meter loopafstand liggen van de locatie waarvoor een omgevingsvergunning voor aangevraagd wordt;
2. Indien binnen 400 meter loopafstand een mobiliteitshub gerealiseerd is, vervalt de onder '1' genoemde mogelijkheid en moet in de mobiliteitshub geparkeerd worden;
3. Het bepaalde in artikel 3 tot en met 7 blijft onverkort van toepassing.

Paragraaf 5 Parkeervergunning

Artikel 10. Parkeervergunning op straat

Gebruikers van ontwikkelingen met een omgevingsvergunning die verkregen is na inwerkingtreding van de Beleidsregel 'Parkeernormen Merwe-Vierhavens auto en fiets gemeente Rotterdam' hebben ingevolge het Uitvoeringsbesluit parkeren geen recht op een parkeervergunning op straat binnen het betaald parkeergebied. Dit geldt ook voor ontwikkelingen op locaties waar pas ná vergunningverlening betaald parkeren wordt ingevoerd. De ontwikkelaar informeert toekomstige eigenaren en gebruikers hierover tijdig en voldoende.

Paragraaf 6 Bijzondere bepalingen fiets

Artikel 11 Kortparkeren fiets

Het bevoegd gezag kan besluiten dat de fietsparkeereis, genoemd in tabel 4 van bijlage 1, wordt opgelost in de openbare ruimte als het kortparkeren met een maximale duur van 90 minuten betreft en er in de openbare ruimte voldoende fietsparkeerplaatsen beschikbaar zijn dan wel worden gerealiseerd.

Artikel 12 Fietsparkeereis woonfunctie

De fietsparkeereis voor woningen wordt opgelost in de bergingen zoals voorgeschreven in het Besluit bouwwerken leefomgeving, art. 4.171, lid 1. Met behoud van een berging per woning kunnen de benodigde fietsparkeerplaatsen in een gezamenlijke stalling uitgevoerd worden. De parkeernormen in tabel 2 van bijlage 1 zijn dan van overeenkomstige toepassing.

Artikel 13 Categorieën fietsparkeerplaatsen

1. De fietsparkeereis wordt onderverdeeld in 3 verschillende hoofdcategorieën en 2 subcategorieën fietsparkeerplaatsen, in overeenstemming met de tabel 'categorieën fietsparkeerplaatsen'.

Tabel categorieën fietsparkeerplaatsen

Categorieën fietsparkeerplaatsen		Maatvoering per categorie	Aandeel per categorie
Hoofdcategorieën In beginsel gelden deze fietsparkeerplaatsen.	Reguliere fietsparkeerplaatsen	Rekken Breedte: minimaal 400 mm breed Lengte: minimaal 2000 mm	60 % van de fietsparkeereis
	Beperkt afwijkende fietsparkeerplaatsen	Rekken en/of Vakken Breedte: minimaal 500 mm Lengte: minimaal 2000 mm	30 % van de fietsparkeereis
	Sterk afwijkende fietsparkeerplaatsen	Vakken Breedte: minimaal 1000 mm Lengte: minimaal 2000mm	10 % van de fietsparkeereis
Subcategorieën Via een uitzondering kunnen deze fietsparkeerplaatsen onderdeel uitmaken van de sterk afwijkende fietsparkeereis.	Bakfietsparkeerplaatsen	Vakken Breedte: minimaal 1000 mm Lengte: minimaal 2700 mm	Eventueel onderdeel van de sterk afwijkende fietsparkeereis
	Scooterparkeerplaatsen	Vakken Breedte: minimaal 750 mm Lengte: minimaal 2000 mm	Eventueel onderdeel van de sterk afwijkende fietsparkeereis

2. De fietsparkeereis, inclusief de verschillende categorieën fietsparkeerplaatsen met bijbehorende maatvoering, wordt duidelijk in de tekeningen en ontwerpen van het bouwproject verwerkt.

Artikel 14 Ontwerpkwaliteit en ontwerpeisen voor stallingen

1. De fietsenstalling voor parkeren langer dan 90 minuten voldoet aan de volgende kwaliteitseisen:
   a. routing:
      binnen en vanuit de fietsenstalling, naar de bijbehorende bestemming, is een logische, snelle en eenvoudige routing;
   b. overdekking:
      de fietsenstalling is overdekt via de bovenkant;
   c. weer- en windbestendigheid:
      de fietsenstalling is afgeschermd via de zijkanten;
   d. afsluitbaarheid:
      de stalling kan worden afgesloten en is makkelijk te openen, bijvoorbeeld automatisch met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer;
   e. afscheiding gebruikers: er is een afscheiding tussen woonfuncties en niet-woonfuncties;
   f. hoogte stalling: de minimale vrije hoogte voor een dubbellaagse stalling is 2900 mm, bij enkellaagse stallingen is de minimale vrije hoogte 2300 mm;
   g. breedte gangpaden:
      de gangpaden in de stalling zijn in beginsel 3000 mm breed, bij stallingen met relatief weinig verkeer kan, in overleg en met toestemming van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam, worden afgeweken naar een gangpad van 2100 mm breed;
   h. lengte gangpaden:
      de lengte van een gangpad is in beginsel maximaal 75 meter;
   i. locatie voor sterk afwijkende fietsachtige voertuigen:
      sterk afwijkende fietsachtige voertuigen kunnen geen trap gebruiken, waardoor deze in beginsel worden geparkeerd op de begane grond;
   j. sociale veiligheid:
      de sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding en bij een stalling die openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden;
   k. oplaadvoorzieningen:
      de stalling biedt in beginsel oplaadmogelijkheden voor 5% van de fietsachtige voertuigen;
   l. hellingbanen, trappen en fietsgoten:
      bij voorkeur wordt gebruik gemaakt van een hellingbaan, met een hellingspercentage van ten hoogste 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm, naast een trap worden fietsgoten geplaatst, bij voorkeur aan beide zijden en elektrisch aangedreven;
   m. dubbellaags parkeren:
      dubbellaags parkeren is toegestaan, mits per woning altijd minimaal twee fietsparkeerplaatsen in een laag rek beschikbaar zijn.
   n. afscheiding tussen auto- en fietsverkeer:
      vanwege de verkeersveiligheid is de combinatie van autoparkeren en fietsparkeren in dezelfde ruimte in beginsel niet toegestaan;
   o. locatie fietsenstalling:
      de fietsenstalling ligt aan de openbare weg, met voorkeur aan een fietspad en in beginsel naast een centrale hal;

p. zichtbaarheid stalling:
vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming;
q. wegbewijzering:
de route van en naar de stalling en stallingplaats wordt duidelijk gemaakt door middel van bebording, stickers of wegmarkeringen;
r. FietsParKeur:
stallingssystemen voor fietsen voldoen aan de normen van FietsParKeur, versie 2.5, juli 2021.

Bijlage 1. Parkeernormen en aanwezigheidspercentages als bedoeld in de 'Beleidsregel Parkeernormen Merwe-Vierhavens auto en fiets gemeente Rotterdam'

Tabel 1 Normentabel auto woonfuncties

Woonfunctie (m^2 gbo)	**Aantal autoparkeerplaatsen per woning**
< 40 m^2	0,10
40 tot 65 m^2	0,50
65 tot 85 m^2	0,80
85 tot 120 m^2	1,00
≥ 120 m^2	1,20
Zorg- of aanleunwoning ≤ 100 m2	0,60
Sociale huurwoning	0,60

Deze normen zijn exclusief bezoekersparkeerplaatsen voor bewoners. De gemeente realiseert 0,1 bezoekersparkeerplaats per huishouden in aanvulling op de parkeerbehoefte die uit deze regeling volgt.

Aan de parkeereis voor fietsen kan worden voldaan door deze in een gezamenlijke stalling uit te voeren. Voor woningen met een stalling gelden de fietsparkeernormen in tabel 2

Tabel 2 Normentabel fiets woonfuncties

Soort woning (m2 gbo)	**Aantal fietsparkeerplaatsen**
Studentenhuizen	1 per kamer
Appartement <40 m^2	2
Appartement 40 tot 65 m^2	2
Appartement 65 tot 85 m^2	3
Appartement 85 tot 120 m^2	3
Appartement ≥120 m^2	4
Rij- en vrijstaande woningen	5

Tabel 3 Normentabel auto niet-woonfuncties

Functie	Subfunctie	Opmerking	Aantal autoparkeerplaatsen per 100 m^2 bvo, tenzij anders bepaald in de opmerking
Werken	Kantoor		1,00
	Bedrijfsverzamelgebouw/ Atelier		0,80
	Arbeidsintensief/ bezoekersextensief bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats, etc.)		1,20
	Arbeidsextensief/ bezoekersextensief bedrijf (loods, opslag, transportbedrijf etc.)		0,30
Winkelen	Commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie		2,00

	Detailhandel inclusief kringloopwinkel en apotheek		2,50
	Supermarkt		2,50
	Mandjessupermarkt	Maximale omvang 500 m^2 bvo	0,0
	Grootschalige detailhandel		4,50
	Bouwmarkt, tuincentrum, kringloopwinkel		2,20
	Showroom, meubelzaak		0,60
Sport en recreatie	Gymzaal, sporthal binnen (incl. squash, tennis)		1,70
	Sportveld buiten (incl. tennisbaan)	Normgrondslag: ha. netto terrein	13,00
	Dansstudio, sportschool		2,00
	Jachthaven	Per ligplaats	0,50
	Volkstuin	Per volkstuin	0,50
Cultuur	Museum		0,40
	Bibliotheek		0,50
	Bioscoop, theater, schouwburg	Per zitplaats	0,10
	Sociaal cultureel centrum, wijkgebouw		0,90
	Religiegebouw	Per bezoekersplaats	0,10
Horeca	Cafetaria/snackbar		4,00
	Discotheek/ feestruimte		7,00
	Café/ bar		4,00
	Restaurant		8,00
	Logies/pension	Per kamer	0,25
	Hotel	Per kamer	0,7
Onderwijs	Crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf		0,90
	Basisonderwijs	Per lokaal (excl. Kiss & Ride-strook)	0,45
	Voorbereidend dagonderwijs (vmbo, havo, vwo)	Per lokaal	0,45
	Beroepsonderwijs en WO	Per lokaal	2,00
Zorg	Ziekenhuis	Per bed	1,30
	Verpleeghuis, hersteltehuis, hospice	Per wooneenheid	0,45
	1e lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)	Per behandelkamer	1,70

Tabel 4 Normentabel fiets niet-woonfuncties

Functie	Subfunctie	Opmerking	Aantal fietsparkeerplaatsen per 100 m² bvo, tenzij anders bepaald in de opmerking	
				Aandeel kort stallen (bezoek)
Werken	Kantoor		2	5%
	Bedrijfsverzamelgebouw/ Atelier	Minimaal 10	2	5%
	Arbeidsintensief/ bezoekersextensief bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats, etc.)		1	5%
	Arbeidsextensief/ bezoekersextensief bedrijf (loods, opslag, transportbedrijf etc.)		0,25	5%
Winkelen	Commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie	Minimaal 10	5	20%
	Detailhandel inclusief kringloopwinkel en apotheek		2,7	85%
	Supermarkt	Minimaal 10	2,9	85%
	Mandjessupermarkt	Minimaal 10	2,9	85%
	Grootschalige detailhandel		0,4	85%
	Bouwmarkt, tuincentrum, kringloopwinkel		0,4	85%
	Showroom, meubelzaak		0,4	85%
Sport en recreatie	Gymzaal, sporthal binnen (incl. squash, tennis)		2,5	95%
	Sportveld buiten (incl. tennisbaan)	Normgrondslag: ha. netto terrein	61 (of maatwerk)	95%
	Dansstudio, sportschool		5	90%
	Jachthaven	Per ligplaats	maatwerk	-
	Volkstuin	Per volkstuin	maatwerk	-
Cultuur	Museum		0,9	95%
	Bibliotheek		3	95%
	Bioscoop, theater, schouwburg	Per zitplaats	7,8	95%
	Sociaal cultureel centrum, wijkgebouw		3 (of maatwerk)	95%
	Religiegebouw	Per bezoekersplaats	maatwerk	90%
Horeca	Cafetaria/snackbar		9	90%
	Discotheek / feestruimte		18	90%
	Café / bar		10	90%
	Restaurant		10	80%

	Logies/pension	Per kamer	0,4	50%
	Hotel	Per kamer	0,4	50%
Onderwijs	Crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	Minimaal 3 bakfietsplaatsen	1,9	0%
	Basisonderwijs	Per lokaal	10	0%
	Voorbereidend dagonderwijs (vmbo, havo, vwo)	Per lokaal	15	11%
	Beroepsonderwijs en WO	Per lokaal	13	0%
Zorg	Ziekenhuis	Per bed;	0,9	30%
	Verpleeghuis, hersteltehuis, hospice	Per (woon-) eenheid;	0,2	55%
	1e lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)	Per behandelkamer	1	55%

Tabel 5 Aanwezigheidstabel

Functie		Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Zaterdagmiddag	Zaterdag avond
Wonen	Woningen bewoners*	50%	50%	90%	80%	60%	80%
Werken	Kantoor	100%	100%	5%	5%	0%	0%
	Bedrijfsverzamelgebouw/ Atelier	100%	100%	5%	5%	0%	0%
	Arbeidsintensief / bezoekersextensief bedrijf	100%	100%	5%	5%	0%	0%
	Arbeidsextensief / bezoekersextensief bedrijf	100%	100%	5%	5%	10%	0%
Winkelen	Commerciële dienstverlening (en met baliefunctie)	100%	100%	5%	75%	0%	0%
	Detailhandel inclusief kringloopwinkel en apotheek	30%	60%	10%	75%	100%	0%
	Supermarkt	30%	60%	40%	80%	100%	40%
	Mandjessupermarkt	30%	60%	40%	80%	100%	40%
	Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	100%	40%
	Bouwmarkt, tuincentrum	30%	60%	70%	80%	100%	40%

	Showroom, meubelzaak	30%	60%	70%	80 %	100%	40%
Sport en recreatie	Gymzaal, sporthal binnen (incl. squash, tennis)	50%	50%	100%	100 %	100%	100%
	Sportveld buiten (incl. tennisbaan)	25%	25%	50%	50 %	100%	25%
	Dansstudio, sportschool	50%	50%	100%	100 %	100%	100%
	Jachthaven	25%	25%	50%	50 %	100%	25%
	Volkstuin	25%	25%	50%	50 %	100%	25%
Cultuur	Museum	20%	45%	0%	0%	100%	0%
	Bibliotheek	30%	70%	100%	70 %	75%	0%
	Bioscoop, theater, schouwburg	5%	25%	90%	90 %	40%	100%
	Sociaal / cultureel centrum, wijkgebouw	10%	40%	100%	100 %	60%	90%
	Religiegebouw (afhankelijk van activiteiten)	10%	10%	30%	30 %	100%	10%
Horeca	Cafetaria/snack bar	0%	50%	80%	80 %	50%	100%
	Discotheek / feestruimte	0%	10%	50%	100 %	50%	100%
	Café / bar	30%	40%	90%	85 %	70%	100%
	Restaurant	30%	40%	90%	95 %	70%	100%
	Logies / pension	100%	50%	70%	70 %	50%	100%
	Hotel	100%	50%	70%	70 %	50%	100%
	Discotheek / feestruimte	0%	10%	50%	100 %	50%	100%
Onderwijs	Crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	100%	100%	0%	0%	0%	0%
	Basisonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%
	Voorbereidend dagonderwijs (afhankelijk van mate van	100%	100%	30%	30 %	0%	0%

	avondonderwijs) (vmbo, havo, vwo)						
	Beroepsonderwijs en WO (afhankelijk van mate van avondonderwijs)	100%	100%	30%	30 %	0%	0%
Zorg	Ziekenhuis	60%	100%	60%	60 %	60%	60%
	Verpleeghuis, hersteltehuis, hospice	50%	50%	100%	100 %	60%	80%
	1e lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)	100%	75%	10%	10 %	10%	10%

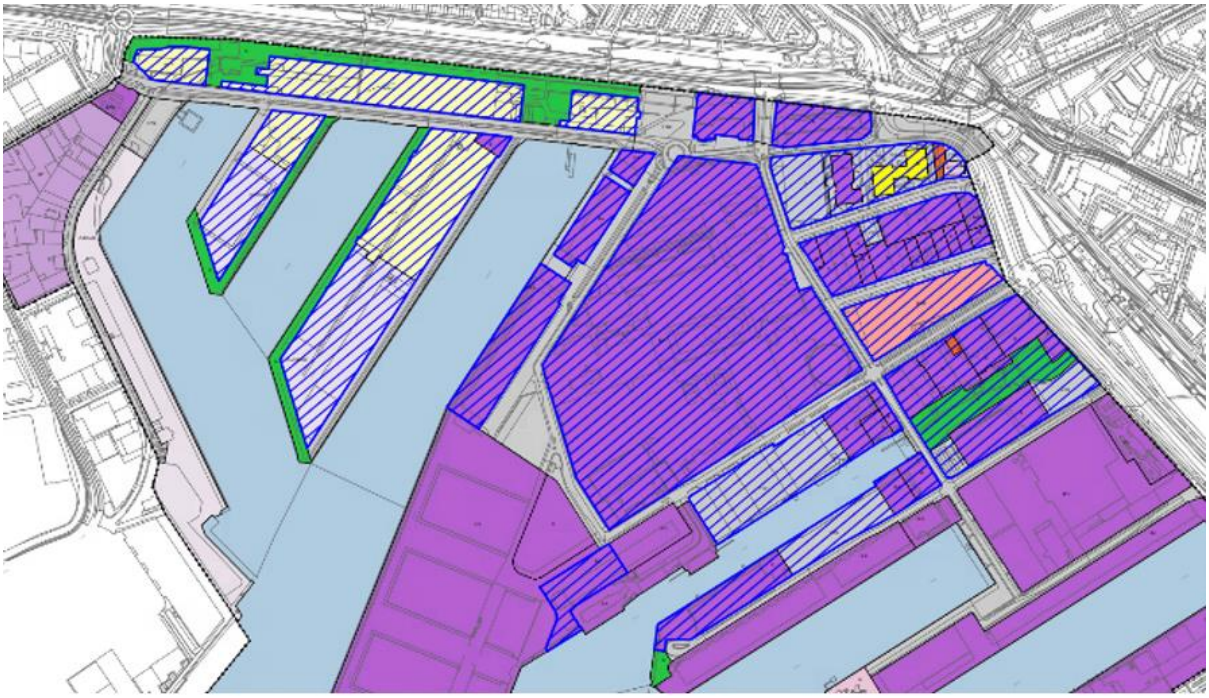
** voor woningen bewoners geldt een aanwezigheidspercentage van 100% in de nacht*

Toelichting op de parkeerregeling 'Beleidsregeling parkeernormen voor auto en fiets Merwe-Vierhavens'

1. Inhoud en uitgangspunten

Reikwijdte en werkingsgebied

Deze beleidsregeling (hierna: 'de Parkeerregeling M4H') is het instrument om het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen te bepalen bij ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning voor het bouwen, of het gebruiken van gronden of bouwwerken benodigd is in een deel van M4H-gebied. De Parkeerregeling M4H maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan 'Merwe-Vierhavens'. Het werkingsgebied van de regeling is blauw aangeduid in de onderstaande figuur. Het gaat om de gebieden Merwehaven, Galileipark, Keilekwartier en Marconikwartier.



Werkingsgebied beleidsregeling

Het werkingsgebied is beperkt tot de gebieden Merwehaven, Galileipark, Marconikwartier en Keilekwartier omdat dit de gebieden zijn die conform het Ruimtelijk Raamwerk M4H de komende jaren herontwikkeld gaan worden naar gemengd woon-werkgebied. Herontwikkeling van de overige gebieden is pas voorzien vanaf 2035. Ook richten het MER en de Mobiliteitsstrategie M4H zich niet op deze gebieden. Om die reden blijft het stadsbrede parkeerbeleid in de overige gebieden gelden. Op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan is dat de 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022'. In de regels van de dynamische verwijzing is bepaald dat indien dit beleid herzien wordt, er getoetst moet worden aan het meest actuele beleid.

Doel van de parkeerregeling

Het algemene doel van de Parkeerregeling M4H is waarborgen dat er voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd wordt bij ontwikkelingen in het gebied. Tegelijkertijd is de regeling een uitwerking van de ambities ten aanzien van duurzame mobiliteit uit het Ruimtelijk Raamwerk, en meer specifiek een uitwerking van de in 2022 door B&W vastgestelde 'Mobiliteitsstrategie M4H'. De Mobiliteitsstrategie bevat een uitwerking van de ambitie om in te zetten op het gebruik van andere vervoerswijzen (verschuiven modal split). Dit wordt gestimuleerd door in te zetten op het volgende samenhangende pakket aan acties:

- Inzetten op aantrekkelijke, snelle, veilige routes voor voetgangers en fietser (zie bijvoorbeeld herinrichting 1e fase Keileweg);
- Stimuleren gebruik van OV door aantrekkelijke fietsroutes aan te leggen en een collectieve first & last mile-verbinding van/naar metrostation Marconiplein te realiseren;
- Aanbieden van deelmobiliteit: deeltweewielers in buurthubs in de openbare ruimte, deelauto's in de wijkvervoershubs;
- Collectief parkeren in wijkvervoershubs en geen straatparkeren.

M4H grenst aan stedelijke uitvalswegen zoals het Marconiplein en de Tjalklaan. De groei van de stad, maar ook de ontwikkeling van M4H belasten deze wegen verder. Het omliggende wegennet kan de ontwikkeling van het volledige programma van M4H niet verwerken, als de groei van het autoverkeer niet wordt beperkt door de hierboven beschreven acties. Een nadere onderbouwing hiervan is beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 5.2). Het is noodzakelijk om een statische regeling op te nemen om de uitgangspunten van het verkeersonderzoek in het MER publiekrechtelijk te borgen. Met andere woorden: de aannames over o.a. de wijze van parkeren (in hubs) en het aantal parkeerplaatsen (toepassen van kortingen en dubbelgebruik) die gehanteerd worden in het onderzoek van het MER moeten ook publiekrechtelijk vastgelegd worden in de regels van het bestemmingsplan. Verwijzen naar extern parkeerbeleid waarin de kortingsmogelijkheden etc. zijn opgenomen biedt onvoldoende rechtszekerheid. Ook is het voor ontwikkelende partijen duidelijk hoe het parkeren opgelost moet worden wanneer dit doorwerkt in de regels van het bestemmingsplan. Een integrale regeling in het bestemmingsplan geeft bovendien meer duidelijkheid dan een combinatie van regels in het bestemmingsplan en een verwijzing naar extern beleid.

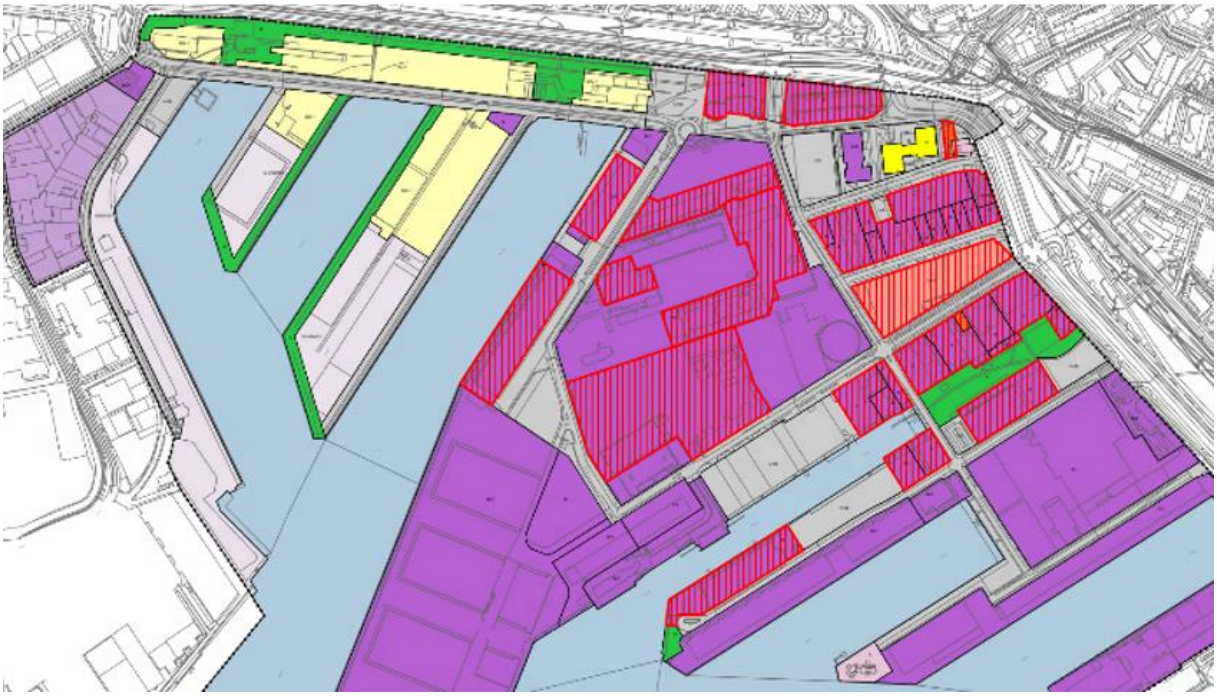
In de gebieden Marconikwartier en Keilekwartier zijn in het bestemmingsplan M4H nog geen ontwikkelgerichte bestemmingen opgenomen. De ontwikkelingen in deze gebieden worden in de toekomst mogelijk gemaakt met ruimtelijke procedures onder de Omgevingswet. Om te borgen dat de uitgangspunten ten aanzien van parkeren uit de Mobiliteitsstrategie M4H ook bij de toekomstige procedures in acht genomen worden, geldt de parkeerregeling M4H ook in deze gebieden.

Uitgangspunten van de parkeerregeling
Hier onder zijn de belangrijkste uitgangspunten van de regeling beschreven. Voor een onderbouwing van deze uitgangspunten wordt verwezen naar onderdeel '3' van deze toelichting.

- 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.

Afwijken van de beleidsregeling voor kleine ontwikkelingen
Deze Parkeerregeling M4H is specifiek opgesteld voor de gebiedsontwikkeling van bedrijventerrein naar gemengd woon-werkgebied. Met name in het Keilekwartier, maar ook op sommige locaties in het Marconikwartier, kan het echter nog enige tijd duren voordat de gebiedsontwikkeling van start gaat. Dit betekent dat het bestaande gebruik voortgezet wordt. In deze periode moet het voor de bestaande gebruikers mogelijk zijn hun bebouwing in bepaalde mate te veranderen, zonder dat de parkeerregeling voor de gebiedsontwikkeling van toepassing is. Denk aan het gedeeltelijk vervangen van de bestaande bebouwing, of een beperkte uitbreiding van de bebouwing. In het Galileipark zijn een aantal kavels (overwegend) conserverend bestemd. Ook hier moet het mogelijk blijven bebouwing in bepaalde mate te veranderen, zonder dat de parkeerregeling voor de gebiedsontwikkeling van toepassing is. In artikel 35.3 van het bestemmingsplan is daarom bepaald dat de 'Beleidsregeling parkeernormen voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2022' (of diens opvolger) van toepassing is bij bepaalde omgevingsvergunningaanvragen. De regeling is van toepassing op de gronden die in onderstaande afbeelding rood zijn aangeduid.



Gronden waarop de afwijkingsregeling van toepassing is

Afwijken van de Parkeerregeling M4H is mogelijk voor aanvragen die passen binnen de bouw- en gebruiksregels van de betreffende locatie, behoudens volledige sloop/nieuwbouw. Hierdoor kunnen ook onbenutte planologische mogelijkheden geëffectueerd worden zonder dat er bijvoorbeeld in een hub geparkeerd hoeft te worden. Omdat de planologische mogelijkheden strak zijn afgestemd op de bestaande situatie levert het effectueren van onbenutte mogelijkheden geen substantieel aantal extra verkeersbewegingen op. Om die reden heeft het wel of niet toepassen van de parkeerregeling M4H ook geen groot effect op het aantal verkeersbewegingen. Er kan niet afgeweken worden van de Parkeerregeling M4H bij transformatie van gebouwen. Dit omdat transformatie wel een meer substantieel effect kan hebben op het aantal verkeersbewegingen. De vier Europointtorens zijn overigens uitgesloten van de afwijkingsregeling omdat hier geen planologische ruimte is voor uitbreiding en omdat verandering van de gebouwen niet voor de hand ligt.

Opzet van de Beleidsregeling
Qua opzet, opbouw en werkwijze is zoveel mogelijk aangesloten bij de 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022'. Dit is het parkeerbeleid dat gold op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan. De opzet is als volgt:

- Paragraaf 1 bevat een juridische beschrijving/definiëring van de begrippen die in de Beleidsregeling terugkomen;
- Paragraaf 2 bevat de reikwijdte en het werkingsgebied van de regeling en biedt de mogelijkheid aanvullende eisen te stellen aan een aantal zaken;
- Paragraaf 3 bevat ten eerste de bepalingen om de normatieve parkeerbehoefte te berekenen. Hierbij wordt verwezen naar de parkeernormen in bijlage 1 van de regeling. De parkeernormen in deze bijlage zijn gelijk aan die van de Beleidsregeling 2022. In deze paragraaf zijn ook een aantal verplicht toe te passen kortingsmogelijkheden beschreven;
- Paragraaf 4 bevat een aantal afwijkingsmogelijkheden van de eis om in een mobiliteitshub te parkeren;
- Paragraaf 5 bevat een bepaling dat toekomstige gebruikers geen recht hebben op een parkeervergunning op straat;
- Paragraaf 6 bevat een aantal specifieke bepalingen voor het fietsparkeren.

Samenhang met bestemmingsplan
De Parkeerregeling M4H moet in samenhang met artikel 35 van de regels van het bestemmingsplan gezien worden. In dit artikel zijn de belangrijkste ruimtelijk relevante bepalingen opgenomen. Zoals het werkingsgebied, de verplichting om het parkeren te realiseren in een mobiliteitshub en de ruimtelijke eisen waaraan een mobiliteitshub moet voldoen. Er staan ook een aantal zelfbindende regels voor de gemeente in, zoals de plicht om binnen een bepaalde periode hubs te realiseren en de plicht om een dynamische parkeerbalans bij te houden. De Parkeerregeling M4H bevat alle regels om de kwantitatieve parkeerbehoefte te bepalen en bevat minder ruimtelijke bepalingen.

2. Parkeren in mobiliteitshubs

Het zwaartepunt van de Mobiliteitsstrategie is dat toekomstige bewoners en gebruikers collectief parkeren in mobiliteitshubs. Dit is bepaald in artikel 35.2.1. Een mobiliteitshub is een bovengrondse gebouwde parkeervoorziening die demontabel en modulair gebouwd wordt, op maximaal 400 meter loopafstand van een ontwikkeling. De hub is openbaar toegankelijk en bedient meerdere te ontwikkelen plots. In de plint van de hub kunnen ook aanvullende ondergeschikte voorzieningen komen, zoals bijv. een pakketafhaalpunt of voorzieningen voor deelmobiliteit. In het Galileipark zijn ook andere voorzieningen toegestaan. Een wijkvervoershub heeft gemiddeld ongeveer 400 parkeerplaatsen en bij het ruimtebeslag moet gedacht worden aan een footprint ongeveer 2.000 m^2.

Locatie en omvang van de hubs
In de masterplannen per deelgebied, worden het precieze aantal, de omvang en de locaties van de wijkvervoershubs uitgewerkt. Voor Merwehaven is dit al gedaan. Het Masterplan Merwehaven voorziet in ten minste drie wijkvervoershubs, die naar verwachting tussen de 1.050 (ambitie L) en 1.350 (ambitie M) parkeerplaatsen bevatten. Twee daarvan bevinden zich aan de Havenallee (huidige Marconistraat) direct bij de entree van de wijk. De derde hub bevindt zich op het tweede deel van de lange pier. Eventueel is er nog ruimte voor een vierde hub op de kleine pier. Zo zijn de loopafstanden naar de hubs altijd te overzien. Alle gronden in Merwehaven zijn in eigendom van de gemeente. De drie tot vier hubs hebben een ruimtebeslag van maximaal ca. 8.000 m^2. Het gebied Merwehaven heeft een oppervlakte van ca. 23 hectare. Dit is ruim voldoende voor het ruimtebeslag van de hubs.

De locaties van de hubs in Keile- en Marconikwartier en Galileipark worden nog uitgewerkt. In deze gebieden zijn nu respectievelijk ca. 1.300, 1.100 en 1.000 parkeerplaatsen beoogd (scenario M). Het exacte aantal parkeerplaatsen wordt uitgewerkt in de ruimtelijke procedures voor deze gebieden. Voor de volledige herontwikkeling van M4H zijn er afhankelijk van het mobiliteitsscenario (M of L) 10 tot 15 hubs nodig. Deze hebben, op basis van een gemiddelde hubgrootte van 400 parkeerplaatsen, een totaal ruimtebeslag van ca. 34.000 m^2 (footprint). Het ruimtebeslag is afhankelijk van keuzes ten aanzien van de omvang van de hubs. In de vier te ontwikkelingen deelgebieden is ca. 75 hectare beschikbaar. Dit is ruim voldoende voor het ruimtebeslag van de hubs. Gemeente en Havenbedrijf hebben overwegend grondpositie in deze gebieden.

Tijdelijk parkeren in een collectieve maaiveldvoorziening of bestaande parkeervoorziening
Omdat de gebiedsontwikkeling stapsgewijs zal plaatsvinden kan de situatie ontstaan dat er een omgevingsvergunning wordt verleend, zonder dat er binnen 400 meter loopafstand al een hub gerealiseerd is. In die situatie is het toegestaan om tijdelijk te parkeren in een collectieve voorziening op maaiveld binnen 400 meter loopafstand van de ontwikkeling. Het is ook toegestaan om te parkeren in een bestaande parkeervoorziening zoals de Europointgarage (1.650 parkeerplaatsen) binnen 400 loopafstand. Dit is bepaald in artikel 9 van de Parkeerregeling M4H. In artikel 35.4 van de bestemmingsplanregels is bepaald dat deze situatie uiterlijk 10 jaar mag duren vanaf het moment dat de bebouwing opgeleverd

wordt. Met andere woorden: binnen 10 jaar moet er een hub voor de betreffende ontwikkeling gerealiseerd zijn. Indien er eerder een hub gerealiseerd is, eindigt het parkeren op maaiveld op dat moment. Voor het collectief maaiveld parkeren gelden dezelfde kortingen en andere bepalingen als voor het parkeren in een hub. Lege bouwkavels bieden ruimte voor het maaiveld parkeren. Gemeente en Havenbedrijf hebben voldoende grondpositie in het gebied om deze tijdelijke parkeerterreinen te accommoderen.

Ook bij een omgevingsvergunning voor een tijdelijk gebouw of het tijdelijk afwijken van het bestemmingsplan kan afgeweken worden van de eis om in een hub te parkeren. In artikel 8 is bepaald dat bij een tijdelijke omgevingsvergunning met een maximale duur van 15 jaar, gedurende die termijn tijdelijk geparkeerd mag worden in een collectieve voorziening op maaiveld binnen 400 meter loopafstand van de ontwikkeling. Het is ook toegestaan om te parkeren in een bestaande parkeervoorziening zoals de Europointgarage binnen 400 loopafstand. Indien aangetoond is dat er geen parkeercapaciteit beschikbaar is in collectieve maaiveldvoorziening of bestaande garage mag op eigen terrein.

Financiële en organisatorische aspecten
Wanneer er een omgevingsvergunning voor het bouwen of gebruiken wordt aangevraagd, berekent een mobiliteitsregisseur van de gemeente hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn op grond van deze beleidsregeling. Dit verschilt van de werkwijze op basis van het algemene gemeentelijke parkeerbeleid, waar de aanvrager van de omgevingsvergunning de parkeerbehoefte moet berekenen. Op basis van het benodigde aantal parkeerplaatsen doen ontwikkelaars een afdracht aan een mobiliteitsfonds. De hoogte van de afdracht is afhankelijk van de hoeveelheid parkeerplaatsen die zij anders minimaal hadden moeten realiseren. De gemeente (Merwehaven, Marconikwartier en Keilekwartier) of het Havenbedrijf (Galileipark) realiseert de hubs. De ontwikkelaar krijgt vervolgens het voor de ontwikkeling benodigde parkeerplaatsen in de vorm van abonnementen in de mobiliteitshub. Voor bezoekers is er betaald kortparkeren. In Merwehaven, Keilekwartier en Marconikwartier realiseert de gemeente de mobiliteitshubs. In het Galileipark realiseert de gemeente of het Havenbedrijf de mobiliteitshubs. De financiële en organisatorische aspecten van het parkeren in hubs zijn vastgelegd in de 'Uitwerking financieel organisatorisch model Mobiliteitsstrategie M4H', die tegelijkertijd met het bestemmingsplan M4H is vastgesteld door de gemeenteraad. Hiermee is de financiële uitvoerbaarheid van de mobiliteitshubs geborgd.

3. Parkeernormen

De parkeernormen in het Parkeerbeleid M4H zijn opgenomen in bijlage 1 van Parkeerregeling M4H en zijn één op één overgenomen uit de 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022'. De normen uit deze regeling zijn gelijk uit 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018', die ook gehanteerd zijn voor de Mobiliteitsstrategie. De parkeernormen in deze beleidskaders vinden hun grondslag in een groot aantal gemeentelijke beleidsdoelstellingen. Voorbeelden zijn het stimuleren van duurzaam vervoer, het verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte en het versterken van de bereikbaarheid voor het sociaal en economisch functioneren van de stad. Voor een nadere onderbouwing van de normen wordt verwezen naar de toelichtingen van de Beleidsregelingen uit 2022 en 2018.

4. Dubbelgebruik, kortingen en maximumaantal parkeerplaatsen

In Parkeerregeling M4H wordt de toepassing van dubbelgebruik en een aantal kortingsmogelijkheden uit de 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022' verplicht gesteld. De inhoud van de regelingen voor dubbelgebruik en kortingen is één op één overgenomen uit dit beleid. Het dubbelgebruik en de kortingen zijn hier onder beschreven en de wijze waarop de parkeereis wordt bepaald is als volgt:

1. op grond van artikel 3 wordt de bruto parkeereis bepaald;
2. op grond van artikel 4 wordt dubbelgebruik toegepast;
3. de kortingen vanwege nabijheid OV (zoals bedoeld in artikel 5), fietsparkeren (zoals bedoeld in artikel 6, lid 1), deelauto's (zoals bedoeld in artikel 6, lid 2) en MaaS en een First & Last Mile (zoals bedoeld in artikel 6, lid 3, indien van toepassing) worden bij elkaar opgeteld (zoals bedoeld in artikel 6, lid 4). De totale korting wordt vervolgens verrekend met de parkeereis die resteert na toepassing van dubbelgebruik zoals bedoeld onder '2';
4. het aantal deelautoparkeerplaatsen zoals bedoeld in artikel 6, lid 2 wordt hierbij opgeteld.

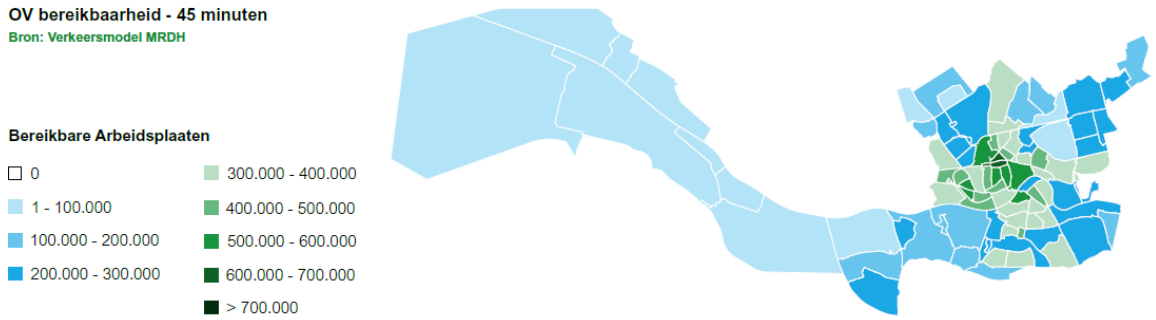
Dubbelgebruik en dynamische parkeerbalans
Met dubbelgebruik wordt bedoeld dat bij het ontwikkelen van meerdere functies, zoals wonen, bedrijfsfuncties winkelfuncties e.a. die op verschillende tijdstippen gebruik maken van parkeerplaatsen, een deel van de parkeerplaatsen dubbel gebruikt kan worden. De totale parkeereis voor het geheel wordt hierdoor lager dan de parkeereisen per functie afzonderlijk, omdat de daadwerkelijke vraag naar parkeerplaatsen per functie niet de hele dag hetzelfde is. Overdag is maar een deel van de bewoners thuis, zodat niet alle parkeerplaatsen bij de woningen bezet zijn. Het omgekeerde geldt voor andere functies zoals kantoren: overdag zijn de medewerkers aanwezig en 's avonds en in het weekend zijn zij er niet. De basis voor de berekening van het dubbelgebruik vormen de kencijfers van het CROW met de aanwezigheidsgraad van doelgroepen per functie. Deze aanwezigheidspercentages om de parkeerbehoefte op het maatgevende (drukste) moment te bepalen zijn opgenomen in tabel 5 van bijlage 1 van de Parkeerregeling M4H. De percentages uit deze tabel zijn één op één overgenomen uit de 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022'.

Dubbelgebruik kan om verschillende redenen toegepast worden in M4H. In het deelgebied Merwehaven is 85% woonprogramma. De parkeervraag van de woningen is daarmee maatgevend. Op basis van de aanwezigheidspercentages is op werkdagen overdag 50% van de bewoners thuis. De overige 50% is daarmee te gebruiken voor parkeren van personeel en bezoekers. De meeste ruimte voor dubbelgebruik doet zich in dit gebied voor op werkdagen overdag. In het deelgebied Galileipark is 100% werkprogramma. Ruimte voor dubbelgebruik is er vooral 's avonds en in de weekenden als werklocaties gesloten zijn. De werkelijke mate van dubbelgebruik zal afwijken van de theoretische schattingen op basis van aanwezigheidspercentages.

Dubbelgebruik wordt niet alleen toegepast op het niveau van één ontwikkeling/omgevingsvergunning, maar ook op het niveau van alle ontwikkelingen/omgevingsvergunningen op een loopafstand van een mobiliteitshub. Zo kan dubbelgebruik optimaal toegepast worden en is er bij ontwikkelingen/omgevingsvergunningen met bijvoorbeeld alleen maar woningbouw ook sprake van dubbelgebruik. De mate van dubbelgebruik tussen de ontwikkelingen onderling wordt bepaald aan de hand van een dynamische parkeerbalans. Artikel 35.5 van de regels van het bestemmingsplan verplicht de gemeente zo'n balans op te stellen, bij te houden en op verzoek beschikbaar te stellen aan de buitenwereld. In de balans wordt in ieder geval inzicht geboden in het aantal en de locatie van de te realiseren en de gerealiseerde parkeerplaatsen. Ook wordt inzicht geboden in de met de mogelijk gemaakte activiteiten en functies samenhangende aanwezigheidspercentages.

Korting vanwege nabijheid OV
In de omgeving van M4H liggen een meerdere tramhaltes, het metrostation Marconiplein en het trein- en metrostation Schiedam Centrum. Net als in de 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022' wordt er een korting toegepast op de parkeereis,

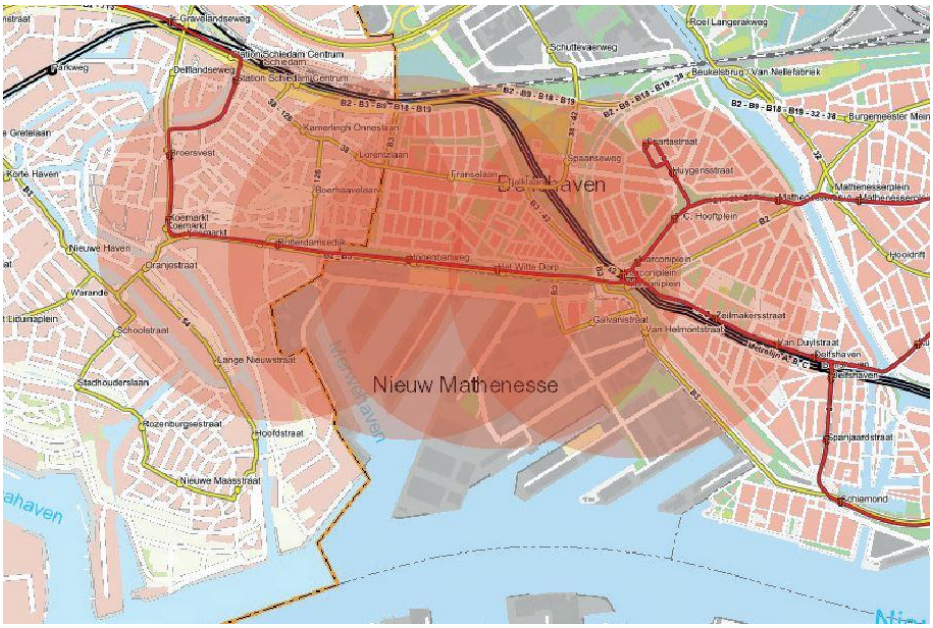
afhankelijk van de afstand tot en het type OV-halte. De nabijheid van OV maakt het een aantrekkelijk alternatief. M4H behoort tot de gebieden in Rotterdam waar met het OV een groot aantal arbeidsplaatsen is te bereiken (400.000-500.000, zie onderstaande afbeelding).



De kortingen en afstanden zijn gelijk aan de kortingen uit de beleidsregeling. Het gaat om de volgende OV-haltes, afstanden en kortingen:

OV-halte	Hemelsbrede afstand ontwikkeling - entree OV-halte		
	0 tot 400 meter	400 tot 800 meter	800 tot 1200 meter
Treinstation Schiedam Centrum	n.v.t.	n.v.t.	-20%
Metrostation Marconiplein	-30%	-20%	-10%
Tramhaltes	-20%	-10%	-5%

Met name Merwehaven en Marconikwartier liggen in de nabijheid van deze OV-haltes en alle huidige en toekomstige ontwikkellocaties liggen binnen 800 meter van de haltes, zie onderstaande afbeelding.



Het OV bij deze haltes is aan te merken als Hoogwaardig Openbaar Vervoer: vervoer met een hoge frequentie en een hoge gemiddelde rijsnelheid. De maximale loopafstand tot HOV is ca. 800 meter. Vanaf metrostation Marconiplein is de hele agglomeratie van Rotterdam te bereiken, en vanaf station Schiedam Centrum zijn intercity- en sprinterverbindingen binnen en buiten de regio. Door de ontwikkelingen rondom de Oude Lijn worden de verbindingen vanaf Schiedam nog beter. De tramhaltes aan de Schiedamsedijk zullen worden verplaatst zodat ze te voet of met de fiets beter bereikbaar worden vanuit M4H. Om de verschillende OV-haltes nog beter bereikbaar te maken vanuit het gebied wordt in de toekomst ingezet op een shuttleverbindingcollectief vervoer in M4H van/naar metrostation Marconiplein.

Korting vanwege extra fietsparkeerplaatsen
Ontwikkelaars moeten 10% van het aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van dubbelgebruik (zie stap '2' hierboven) realiseren als extra fietsparkeerplaatsen. Per autoparkeerplaats worden twee fietsparkeerplaatsen gerealiseerd, bovenop het aantal fietsparkeerplaatsen dat ingevolge de Parkeerregeling M4H nodig is. De eis voor ontwikkelaars om extra fietsparkeerplekken aan te leggen krijgt een plek in de omgevingsvergunning van het betreffende gebouw. 40% van het totale aantal fietsparkeerplekken moeten ingericht zijn voor (beperkt) afwijkende modellen.

Het realiseren van minder autoparkeerplaatsen ten gunste van extra fietsparkeerplaatsen is opportuun: sinds 2010 is het aantal fietsers in de stad verdubbeld en elk jaar stijgt dit aantal. 200.000 mensen in Rotterdam pakken dagelijks de fiets. Met name de opkomst van elektrische fietsen, deelfietsen en bakfietsen draagt bij aan het stijgende fietsgebruik. Het bieden van extra fietsparkeerplaatsen bij nieuwbouw is ook in lijn met de ambities uit de gemeentelijke Fietskoers 2025.

De fietsverbindingen van- en naar M4H zijn gunstig. Via goede, doorgaande fietsroutes zijn in korte tijd de centra van Rotterdam en Schiedam te bereiken. Ook de Maastunnel en de voorzieningen in Delfshaven liggen op korte fietsafstand.

Korting vanwege deelvervoer
20% van het aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van dubbelgebruik (zie stap '2' hierboven) worden gerealiseerd als parkeerplaats voor deelauto's. Veel gemeenten, waaronder Rotterdam, hanteren de vuistregel 'één deelauto vervangt vier parkeerplaatsen'.

Resultaten in (inter)nationale studies over de vervangingsratio lopen sterk uiteen. Goudappel Coffeng komt obv Belgisch onderzoek en onderzoek naar Greenwheels-gebruikers in Nederland in 2019 en 2023, uit op één deelauto die 10-14 eigen auto's vervangt. Een deel van de deelauto-gebruikers doet (één van de) eigen auto('s) weg of ziet af van de aankoop. De gemeente realiseert de deelautoparkeerplaatsen in de hubs.

Het aanbod van deelauto's in Nederland is met name sinds 2020 flink toegenomen (CROW, Staat van de deelmobiliteit 2023), waarbij het aanbod zich met name concentreert in de grote steden. Uit de Rotterdamse jaarrapportages 2021-2022 en 2023 (concept) blijkt dat de afgelopen drie jaar het aanbod van commerciële deelauto's in Rotterdam is gestegen met 24% naar 527 deelauto's (exclusief P2P). Het gebruik van een deelauto leidt tot een netto afname van het autobezit. Gebruikers van deelauto's maken bewustere keuzes per reis, ook doordat het inzicht in de kosten per autorit groter is. Automobiliteit is een belangrijke schakel in een volledig mobiliteitssysteem. Daarom maakt toegang tot een deelauto een leven zonder (tweede) autobezit mogelijk. De meeste deelauto-gebruikers wonen in stedelijk gebied zoals M4H.

Korting vanwege First/lastmile en Mobility as a Service (MaaS)
De bovengenoemde kortingsmogelijkheden zijn verplicht, de korting vanwege First/lastmile en MaaS is alleen van toepassing als dit systeem gerealiseerd is. In de MaaS-app kunnen bewoners/personeel verschillende vervoerswijzen plannen, boeken en betalen. Denk aan deelauto's, deelfietsen en OV. De collectieve first& lastmile voorziening zal beginnen als bemande buurtbus en op termijn mogelijk de stap maken naar een zelfrijdende shuttle. Deeltweewielers zijn beschikbaar in de buurthubs die op maximaal 200 meter loopafstand liggen. De eerste buurthubs zijn al gerealiseerd in Rotterdam. Deelauto's, deelfietsen, deelbakfietsen, deelscooters, goede fietsvoorzieningen én OV-voorzieningen vormen in combinatie met elkaar een goede manier om te reizen.