

Beantwoording technische vragen Merwe-Vierhavens d.d. 17-11-2024

1. De maaiveld hoogte van de nieuwbouw is 3,40/3,60 meter + NAP. Tijdens de stormvloed van 1953 was de waterstand bij Hoek van Holland 3,75 meter + NAP en is het betreffende gebied onder water gelopen. Het gebied wordt beschermd tegen hoogwater door de Maeslantkering, echter de windmolens Hoekse Baan kunnen schade veroorzaken aan die kering. Daarom vond het CDA dat al een verkeerd besluit. Nu spreken we over 5.100 nieuwe woningen met een overstromingsrisico. Het M4H plan voorziet in een verdere uitbreiding naar 2045. Op dit moment zijn er nog watergebonden activiteiten in een aantal van de havens Maar op Google maps is vooral een aantal binnenvaartschepen/ binnenvaarttankers te zien die daar een tijdelijke ligplaats hebben en daar niet liggen voor overslag. Ergens in die tijdsperiode is er dus geen havenactiviteit meer in het gebied en ligt het voor de hand om te zorgen voor een dijk op voldoende hoogte (5 meter boven NAP?). Wanneer verwacht de wethouder die zeewering aan te leggen? Of worden er langs de kademuren een additionele borstwering/ waterkering van een meter hoogte gebouwd die de waterdruk voldoende kunnen weerstaan?

Er is geen plan om een nieuwe zeewering aan te leggen.

Om bescherming te bieden tegen hoogwater op de rivier wordt opgehoogd naar het vastgestelde buitendijkse uitgiftepeil van NAP +3,6 m. Bij beeldbepalende gebouwen die we willen behouden wordt nog nader onderzocht wat het betekent om bij deze gebouwen op te hogen. Wanneer er niet maximaal opgehoogd kan worden tot uitgiftepeil is het uitgangspunt de gebouwen 'wet proof' te maken door middel van een verhoogde drempel tot niveau of extra panelen/schotten dan wel maatregelen in de inrichting van de buitenruimte, om het water tegen te houden.

In de plannen van het eerste deelgebied Merwehaven is gekeken wat er nodig is om de ontwikkeling aan te leggen op een hoger peilniveau van 3.80m. Dit vergt extra investeringen voor het opbrengen van grond en extra onderzoeken om te kijken wat het doet met de bestaande gebouwen die we ook graag willen behouden.

De hoofdvraag is of het veilig wonen is in buitendijks gebied. Daarop is het antwoord dat het risico anders is.

- Binnendijks ontstaan in korte tijd overstromingsdieptes van meerdere meters diep voor een gebied vele malen groter dan het buitendijks gebied. Hierdoor is er een grote kans op (zeker honderden) slachtoffers en grote schade in een enorm groot gebied. De norm is daarom streng: 1/100.000
- Buitendijks blijven de overstromingsdieptes beperkt en is de grootte van het gebied 'overzichtelijk'. De kans op een slachtoffer is minimaal en de schade beperkt zich tot de eerste verdieping van panden. De norm is daarom minder streng: 1/1.000

In M4H zal blijvend Scheepvaartverkeer aanwezig zijn: ligplaatsen voor binnenvaart maar ook doorvoer van schepen naar het Sappencluster. Het afsluiten van M4H is naast dat het om veiligheidsredenen niet noodzakelijk is, niet aan de orde.

Mocht in de toekomst blijken dat de zeespiegelstijging dusdanig is dat er maatregelen dienen te worden genomen (die inschatting is er nu NIET dat het niet veilig is) dan het dat doelmatiger om een aanvullende maatregel te treffen bij de Maaslandkering die meteen een groter gebied / achterland kan beschermen, inclusief bijvoorbeeld Mullerpier, Noordereiland, Kop van Zuid dat ook buitendijks ligt. Het voorstel om te gaan naar een dijk voor M4H betekent een zeer forse investering, wordt voor nu niet ingeschat als nodig en wordt niet als doelmatig gezien.

2. In het gebied komen 5.100 woningen. Dat betekent ongeveer 10.000 personen die naar hun werk gaan. De gemiddelde afstand voor woon-werkverkeer in Nederland is 22 kilometer . Wat is de gemiddelde afstand voor woonwerk verkeer in Rotterdam? Er zijn 4.400 parkeerplekken voorzien in het gebied. Als deze mensen niet met de auto naar hun werk kunnen gaan vanwege een gebrek aan parkeermogelijkheden, welke OV voorzieningen worden getroffen die in de spitsuren deze capaciteit aankunnen? Aan de andere kant, de woningen worden gefaseerd gebouwd. Is het dan niet verstandig om in de eerste jaren een hogere parkeernorm te hanteren? Het lijkt voor de hand te liggen de 20% afslag van de parkeernorm niet te hanteren totdat het zeker is dat er ruim voldoende openbaar vervoer beschikbaar is. Ook dat is in te passen omdat de woningbouw in het gebied over een periode tot 2045 wordt gerealiseerd. In elk geval lijken de reductiefactoren op blz 14 van de Mobiliteitsstrategie te ambitieus.

Voor Rotterdammers is de gemiddelde woon-werkafstand 18,5 km.

Als M4H 5.100 woningen heeft, zijn er naar verwachting 9.690 inwoners, op basis van een gemiddelde huishoudgrootte van 1,9 personen. Van deze inwoners valt ongeveer 75% binnen de potentiële beroepsbevolking (15-75 jaar), wat neerkomt op 7.268 mensen. Daarvan is 68% werkzaam, oftewel 4.942 personen. Gemiddeld werkt een Nederlander 15 uur per week thuis van de totale 33 werkuren, wat betekent dat 55% van de werktijd op locatie plaatsvindt. Dit zorgt ervoor dat dagelijks zo'n 2.718 inwoners van M4H naar hun werk reizen.

De parkeernorm kan verlaagd worden als een bouwproject zich binnen een bepaalde afstand van een tram-, metrohalte of treinstation bevindt. Voor M4H zijn de tramhaltes aan de Schiedamseweg en het metrostation Marconiplein van belang. Vrijwel alle bouwlocaties liggen binnen 800 meter van Marconiplein of binnen 400 meter van de tramhaltes, wat - conform de vastgestelde gemeentelijke parkeerregeling - gelijk staat een reductie van 20%.

Langs de Vierhavensstraat is ruimte gereserveerd om in de toekomst een tramlijn aan te leggen, wat de OV-bereikbaarheid van het oostelijke deel van M4H kan verbeteren.

De intercitystations Schiedam Centrum en Rotterdam Centraal liggen op slechts 10 tot 15 minuten fietsen van M4H. Het ligt voor de hand dat een groot deel van de toekomstige inwoners van M4H met de fiets naar een van deze stations zal reizen.

3. Er wordt ingezet op MaaS diensten, dus een busje op afroep of een people mover zoals bij het Rivium. De capaciteit daarvan is zeer laag, 1.850 personen per dag. Kan deze MaaS service een volume aan van 5.000 personen van en naar werk (dus 10.000 bewegingen plus kinderen naar school en terug en naar buitenschoolse activiteiten en terug) en kan die ook voldoende op een strak tijdschema rijden om in deze vervoer- behoefte te kunnen voorzien?

De ambitie omvat zowel het aanbieden van Mobility as a Service (MaaS) als een collectieve first- en last-mile-verbinding met de metrostations Marconiplein en op termijn Schiedam Centrum.

MaaS verwijst naar een app waarmee reizigers hun reis met verschillende vervoermiddelen kunnen plannen, boeken en betalen.

De collectieve first- en last-mile-oplossing zou kunnen bestaan uit een bemande buurtbus die een route door het M4H-gebied rijdt en start en eindigt bij metrostation Marconiplein. In de toekomst zou deze buurtbus vervangen kunnen worden door een zelfrijdende variant.

Verwacht wordt dat slechts een beperkt deel van de reizigers van en naar M4H gebruik zal maken van de collectieve first- en last-mile-voorziening. Het grootste deel van de reizigers zal de fiets of het OV nemen. Deze voorziening is met name bedoeld om het gebied toegankelijk te maken voor mensen die minder mobiel zijn en voor bezoekers aan M4H die vanaf Marconiplein komen.

4. Op welke manier wordt er voorzien in het vervoer voor mensen die slecht ter been zijn en dus geen 450 meter (de cirkels in bijlage 2 hebben een straal van 450 meter en niet 400 meter zoals in de tekst is aangegeven) kunnen lopen naar een mobiliteits-hub?

De ambitie is om een collectieve first & last mile voorziening te realiseren in M4H. In eerste instantie zou dit kunnen worden uitgevoerd met een bemande buurtbus die door M4H rijdt en start en eindigt bij metrostation Marconiplein. Op termijn kan deze voorziening mogelijk worden omgevormd tot een zelfrijdende bus en worden uitgebreid naar treinstation Schiedam Centrum.

Er zullen gehandicaptenparkeerplaatsen (GPP) beschikbaar zijn, zowel op straat als in de mobiliteitshubs, waardoor de afstand tussen een GPP en de bestemming beperkt blijft. De plekken buiten de hubs zijn niet uitsluitend kort parkeren, deze doelgroep kan hier altijd gebruik van maken.

Voor mensen die niet zelfstandig kunnen reizen, is er de mogelijkheid om gebruik te maken van doelgroepenvervoer (Trevell).

5. Als er voor deze mobiliteitshubs gekozen wordt dan moet de voorziening voor altijd voor de bewoners gratis beschikbaar zijn of voor het tarief waarvoor een andere inwoner zijn auto in de straat parkeert. Hoe verhoudt zich dat met de plannen om deze mobiliteitshubs te exploiteren in eigen beheer of uit te besteden?

Op dit moment is parkeren op straat in gedeelten van M4H nog gratis, hiermee zien we dat veel bezoekers van andere delen van de stad, gratis parkeren in M4H.

In het voorliggende raadsvoorstel hanteren wij een abonnementstarief van €110 per maand (prijspeil 2023). Dit tarief ligt hoger dan straatparkeren, maar is marktconform voor een plek in een garage (referentie Europoint-garage). Met dit tarief draaien we break-even, geen winst maar ook geen verlies.

Het huidige abonnementstarief bedraagt €33,98 p/m voor een stallingsgarage of € 8,90 / € 24.00 voor een eerste respectievelijk tweede parkeervergunning.

Het huidige tarief voor straatparkeren in M4H is €2,08 per uur, voor kort parkeren willen we een tarief hanteren dat vergelijkbaar is met andere garages in de buurt. In de Europoint-garage is dat bijvoorbeeld €2,50 per uur.

6. Als de havens nog steeds kunnen worden gebruikt om schepen te meren, hoe verhoudt zich dat met de veiligheidsnormen voor zowel geladen als ongeladen schepen en wat zijn de consequenties als er (schadelijke) stoffen vrijkomen?

Alleen bij BSR Van Uden sprake van overslag van stoffen waarbij (fijn)stof kan vrijkomen. Hiernaar is onderzoek gedaan. Bij de andere bedrijven in M4H is alleen sprake van overslag van stukgoederen en sappen. Hierbij komt geen stof vrij. Verder blijkt uit het externe veiligheid onderzoek van het MER dat er in M4H geen sprake is van scheepvaartverkeer met gevaarlijke stoffen. Er zijn ook geen bedrijven aanwezig waar gevaarlijke stoffen gelost of geladen worden. Ook zijn er geen andere risicobronnen in het gebied die een beperking vormen voor de woningbouw. Overigens worden er de Nieuwe Maas wel gevaarlijke stoffen vervoerd, maar blijkt uit het MER dat dit geen beperking vormt voor de woningbouw.

7. De eisen voor geluidsbelasting zijn maximaal 50 bD overdag, 45dB 's-Avonds en 40 dB 's-nachts. Op bladzijde 2 van het advies van de commissie MER dd. 24-2-2024 staat "In variant 1 zijn voor de nieuwbouw 8 procent ernstig gehinderden en 4 procent slaapverstoorden. Voor variant 2 daalt het percentage ernstig gehinderden naar 6 procent en blijft het percentage slaapverstoorden gelijk. In variant 1 neemt voor bestaande woningen het aantal ernstig gehinderden bij woningen ten zuidoosten van Continental Juice af van 30% tot 20% en na het vertrek van Van Uden (variant 2) tot 13%. Bij de overige bestaande woningen, zoals de Marconitoren, blijft de (ernstige) hinder vrijwel gelijk". In de eerste plaats, is het huidige voorstel nu variant 1 of variant 2 van de varianten die zijn voorgelegd aan de Commissie MER? Hoe wordt verzekerd dat in het huidige voorgelegde voorstel na het vertrek van een aantal bedrijven (niet alleen BSR van Uden) de eisen voor geluidsbelasting van 40/45/50 bD worden gehaald?

De genoemde geluidwaarden 50/45/40 dB(A) zijn de standaardwaarden voor industrielawaai en geluid van inrichtingen (bedrijven) voor de dag-, avond- en nachtperiode uit respectievelijk de Wet geluidhinder en het Activiteitenbesluit. Deze drie waarden samen worden vaak aangeduid met 50 dB(A) etmaalwaarde. Deze etmaalwaarde heeft geen raakvlak met het advies van de cie. MER over het aantal (ernstig) geluidgehinderden en slaapverstoorden. Om geluidhinder/slaapverstoring te beoordelen wordt gekeken naar het cumulatieve geluidniveau (dus de totale hoeveelheid geluid van wegverkeer, industrie, nestgeluid etc.) en niet naar het geluidniveau van individuele bronnen zoals industrielawaai, wegverkeerslawaaï of bedrijven. Het 'spectrum' van het cumulatieve geluid in de context van het beoordelen van het aantal ernstig geluidgehinderden en slaapverstoorden loopt van 55 dB tot 75 dB of hoger. Hierbij worden vijf klassen gehanteerd: 55 t/m 59 dB, 60 t/m 64 dB etc. Bij elke klasse hoort een percentage ernstig gehinderden, gehinderden en slaapverstoorden. Bijvoorbeeld, bij een geluidbelasting van 65 t/m 69 dB heb je gemiddeld 20% kans dat iemand zich ernstig gehinderd voelt, en bij 13% kan de slaap verstoord worden bij deze geluidbelasting. Aan de hand van deze kentallen is voor zowel de bestaande bebouwing rond het industrieterrein als de nieuw te ontwikkelen bebouwing een inschatting gegeven van het effect van het project op de kans op hinder en slaapverstoorden.

In het onderzoek naar deze percentages is gewerkt met twee varianten: één variant met de aanwezigheid van BSR Van Uden (een bedrijf dat veel geluid veroorzaakt) en een variant die er van uitgaat dat het bedrijf vertrokken is. BSR Van Uden zal namelijk uiterlijk 1 juli 2032 uit het gebied vertrokken zijn. Beide varianten zijn dus in de praktijk aan de orde (en daarom voorgelegd aan de cie. MER). Het vertrek van BSR Van Uden is geborgd doordat het erfpachtcontract afloopt. Het onderzoek gaat niet uit van het vertrek van nog meer bedrijven, omdat de overige bedrijven voorlopig nog aanwezig blijven. De 50 dB(A) etmaalwaarde wordt overigens wel in een andere context genoemd in het bestemmingsplan: in de regels voor de geluidproductie van individuele bedrijven, in de regels voor de milieuzonering nieuwe stijl en in de paragraaf over het geluidonderzoek.

8. Tenslotte, in de brochure over de mobiliteit-hubs staat o.a. een foto van een elektrische step, een voertuig dat in Nederland verboden is.

De mobiliteitsstrategie is in 2022 vastgesteld. Deze afbeelding is dan ook uit die tijd. Vanzelfsprekend zijn vervoersmiddelen enkel toegestaan, indien deze wettelijk zijn toegestaan. Tevens heeft de mobiliteitsstrategie het jaar 2045 als richtpunt. Mogelijk is de elektrische step tegen die tijd wel een legaal vervoersmiddel.