



## M.e.r.-beoordelingsbesluit

**P/a DCMR Milieudienst Rijnmond**

**Bezoekadres:** Parallelweg 1

3112 NA Schiedam

**Postadres:** Postbus 843

3100 AV Schiedam

**Website:** [www.dcmr.nl](http://www.dcmr.nl)

**Afdeling:** Reguleren Advies en Omgeving

**Contact:** [info@dcmr.nl](mailto:info@dcmr.nl)

**Uw kenmerk:** -

**Ons kenmerk:** 9999216362\_9999963094

**Bijlagen:** -

**Betreft:** m.e.r.-beoordelingsbesluit Hoofdweg 480 - 490

**Datum:** 21 juli 2021

Hierbij besluiten wij dat geen milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld voor het bestemmingsplan Hoofdweg 480 - 490. Dit woninbouwproject met maatschappelijke en commerciële functies is gelegen in het stadsdeel Prins Alexander aan de Hoofdweg 480-490 te Rotterdam.

Als uitgangspunt geldt dat alleen een MER hoeft te worden opgesteld, indien het bevoegd gezag van oordeel is dat dit noodzakelijk is vanwege belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben.

Deze m.e.r.-beoordeling is uitgevoerd conform paragraaf 7.6 van de Wet milieubeheer en is gebaseerd op uw aanmeldnotitie, d.d. 13-08-2020, projectnummer 19255.

### **Voorgenomen activiteit**

De ontwikkeling behelst de realisatie van maximaal 346 woningen. Daarnaast wordt voorzien in maatschappelijke en commerciële voorzieningen in de vorm van een gezondheidscentrum, culturele- en commerciële dienstverlening. Ook is het eventueel mogelijk dat in plaats van voornoemde functies sprake zal zijn van een kantoorfunctie. Ten behoeve van de flexibiliteit worden alle voornoemde functies mogelijk gemaakt. Wel wordt het aantal vierkante meters van deze voorzieningen gemaximaliseerd op 2.700 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlak (bvo).

De maximale bouwhoogte varieert van 15 tot 75 meter, waarbij de hoogste verdiepingsvloer maximaal 70 meter hoog zal zijn. Op de lagere bouwdelen zullen daktuinen worden gerealiseerd. Binnen in het plan bevindt zich een bovengrondse parkeergarage van vier lagen met een fietsenstalling op de begane grond.

De maatschappelijke en commerciële functies bevinden zich in de plinten. Aan de Hoofdweg zijde wordt het Gezondheidscentrum Alexander geherhuisvest met ruimte voor 23 behandelkamers. Daarnaast is in het plan ruimte voor commerciële dienstverlening met een oppervlakte van 120 m<sup>2</sup> bvo en een culturele functie van 160 m<sup>2</sup> bvo.

### **Noodzakelijkheid m.e.r.-beoordelingsbesluit**

De voorgenomen activiteit valt onder:

|                  |   |                                                                             |
|------------------|---|-----------------------------------------------------------------------------|
| M.e.r. categorie | : | D11.2                                                                       |
| Activiteit       | : | Stedelijk ontwikkelingsproject                                              |
| Drempelwaarde    | : | 100 hectare, 2.000 woningen, 200.000 m <sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlak. |

Voor dit bestemmingsplan is een m.e.r.-beoordelingsbesluit noodzakelijk, volgens artikel 2 lid 5 onder b van het besluit m.e.r., omdat de voorgenomen activiteit - zijnde een stedelijk ontwikkelingsproject - een omvang heeft van maximaal 346 woningen en dit onder de drempelwaarde van 2000 woningen ligt en een maximale bedrijfsvloeroppervlak (bvo) van 2.700

m2 en dit onder de drempelwaarde van 200.000 m2 bvo ligt. Ook blijft het te bebouwen gebied ruim onder de 100 hectare.

### **Besluit**

Er hoeft geen MER te worden opgesteld, omdat er geen belangrijke nadelige gevolgen te verwachten zijn voor het milieu.

### **Argumentatie**

Op basis van onderstaande argumenten zijn wij tot de conclusie gekomen dat geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn te voorzien.

Dit woningbouwproject met maatschappelijke en commerciële functies komt in de plaats van een tweetal bestaande kantoorgebouwen met parkeergelegenheid.

**Verkeer:** Het projectgebied wordt ontsloten door de Djeddalaan en de Hoofdweg. Via beide wegen bereikt men de doorgaande weg, de Hoofdweg. De Hoofdweg kruist met de Capelseweg, welke vervolgens zorgt voor een goede verbinding met de snelweg A20. Verder is aan de Hoofdweg op een afstand van circa 40 meter van het projectgebied een bushalte gesitueerd. Daarnaast is op een afstand van circa 550 meter van het projectgebied een station met trein-, metro- en busverbinding gelegen. Hiermee is het projectgebied goed aangesloten op het openbaar vervoer.

Volgens de rekentool bedraagt de verkeersgeneratie in totaal gemiddelde 2.248 bewegingen per etmaal. Aangezien in de huidige situatie – het tweetal kantoorgebouwen - ook reeds sprake is van een verkeersaantrekkende werking zal dit naar verwachting niet tot knelpunten leiden en daardoor zal er ook geen sprake zijn van mogelijke aanzienlijke negatieve milieugevolgen.

**Geluid:** aangezien met het bestemmingsplan nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk worden gemaakt binnen een geluidzone van een weg is in het kader van de beoogde ontwikkeling een akoestisch onderzoek uitgevoerd (Akoestisch onderzoek Hoofdweg 480 – 490, rapportnummer M+P.MEES.20.09.1 d.d. 31 maart 2021).

De geluidsbelasting afkomstig van de wegen Djeddalaan, Hoofdweg en de Rijksweg A20 is hoger dan de voorkeursgrenswaarde en lager dan de maximale ontheffingswaarde die de wettelijke kader van wegverkeerslawaaai toestaat.

Er is geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van railverkeerslawaaai.

Er zijn hogere waarden nodig vanwege wegverkeerslawaaai afkomstig van verschillende wegen.

Er is sprake van cumulatie van geluid van verschillende bronnen. De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt maximaal 65 dB (in wegverkeerslawaaai-equivalenten, exclusief aftrek).

In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan er overwogen worden diverse maatregelen te treffen voor het reduceren van de geluidsbelasting. Er kan gedacht worden aan de volgende maatregelen:

- Het toepassen van stil asfalt op de niet-rijkswegen, zoals een stil steenmastiëkasfalt (SMA) of dunne geluidsreducerende deklaag. Echter hierbij moet de kanttekening worden geplaatst dat voor langzaam rijdend verkeer met veel optrekken, afremmen, op- en afdraaien de meeste wegdekken niet duurzaam genoeg zijn;
- Bij de rijksweg is een geluidsreducerend wegverharding toegepast. Het geluidsniveau zou kunnen worden beperkt met een scherm. Vanwege de afstand tot de weg zou de schermhoogte ten minste 2.000 m moeten bedragen om effectief te zijn. Een dergelijk scherm is voor alleen dit plan zeer kostbaar en daarmee niet doelmatig. Daarbij komt het feit dat andere geluidsbronnen het geluid van de rijksweg overstemmen, waarmee het effect op de woonbeleving nihil zou zijn;
- Door een slimme situering van bepaalde bestemmingen (bijvoorbeeld niet geluidgevoelige bestemmingen) aan de hoog geluidsbelaste gevels, kan door de afschermdende werking voor andere geluidgevoelige bestemmingen een goed akoestisch woon- en leefklimaat gecreëerd worden;
- Uiteraard kunnen er ook maatregelen toegepast worden bij de ontvanger: loggia's, geluidschermen aan gevel (vlies of raam) of indeling van de woningen (slaapkamers aan minst belaste zijde).

Bij de omgevingsvergunningsaanvraag dient een rapport ingediend worden met daarin berekeningen van de geluidswering conform het *Bouwbesluit 2012* [2] om zo het binnenniveau te garanderen. Deze verplichting is aanwezig omdat er een hogere waarden verleend moet worden.

**Luchtkwaliteit:** dit project blijft ver onder de drempelwaarden van 1.500 woningen en 100.000 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlak en kwalificeert zich daardoor voor de Niet in betekende mate (NIMB)-regelingen, hetgeen betekent dat er ook ten aanzien van de luchtkwaliteit geen mogelijke aanzienlijke negatieve milieugevolgen zijn te verwachten.

**Bezwaar en beroep**

Op grond van artikel 6:3 van de Algemene wet bestuursrecht is deze beoordeling een voorbereidingsbesluit, waarop geen bezwaar of beroep mogelijk is, tenzij aangetoond kan worden dat dit besluit belanghebbende rechtstreeks treft. Derden kunnen bij het ontwerpbesluit in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) wel bezwaar maken tegen de m.e.r.-beoordeling

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam  
Namens dezen,

Concerndirecteur Stadsontwikkeling  
H.M. van Bockxmeer