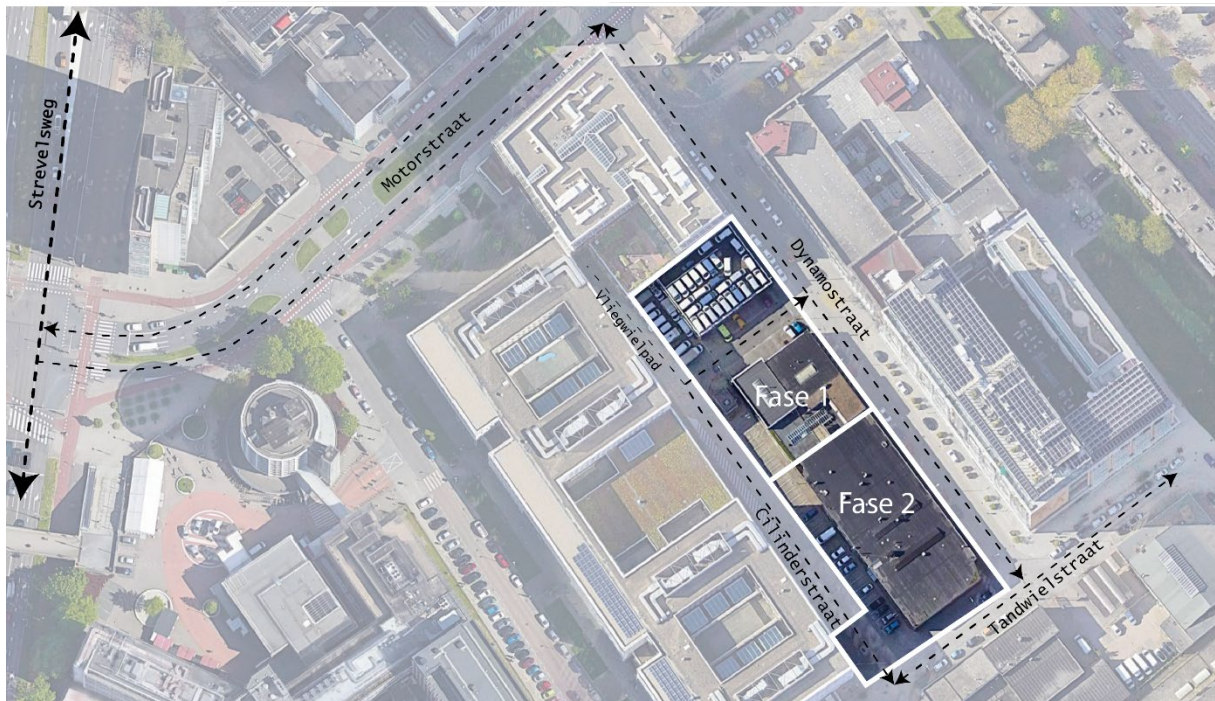


Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling

Bestemmingsplannen 'Dynamoblok - Fase 1' en
'Dynamoblok - Fase 2', gemeente Rotterdam



Werknummer 622.116.80 / 622.155.50
Datum 12 juni 2023
Adviseur KuiperCompagnons

Inhoudsopgave

0. Noot vooraf	4
1. Beschrijving van het project	4
2. Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?	5
3. Criteria voor het toetsen van activiteiten in een m.e.r.-beoordeling	6
4. Conclusie.....	14
Bijlage I – Afwegingskader relevante milieuaspecten m.e.r.-beoordeling	15

0. Noot vooraf

De bestemmingsplanprocedures voor de projecten 'Dynamoblok – Fase 1' en 'Dynamoblok – Fase 2' in Rotterdam zijn afzonderlijk van opgestart. Tijdens het verloop van het proces is geconstateerd dat er sterke samenhang bestaat tussen de twee projecten. Omdat het in het Besluit MER niet toegestaan is om activiteiten op te splitsen in meerdere fasen is zekerheidshalve besloten om in de aanmeldnotitie ten behoeve van de vormvrije m.e.r.-beoordeling deze projecten in samenhang met elkaar te beschouwen. Om die reden is één aanmeldnotitie opgesteld die de afzonderlijk uitgevoerde milieuonderzoeken van beide projecten samenvat en als samenhangend geheel beschouwd.

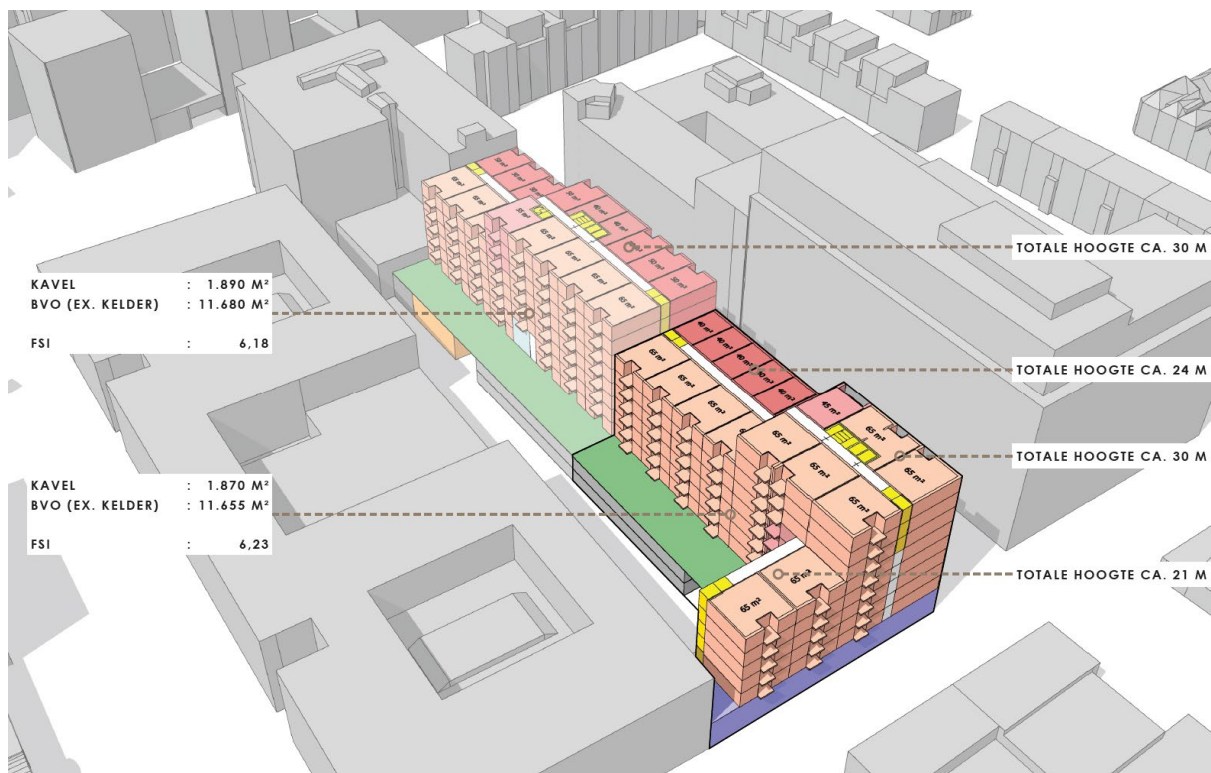
1. Beschrijving van het project

De projecten 'Dynamoblok – Fase 1' en 'Dynamoblok – Fase 2' in Rotterdam grenzen aan elkaar in het stadsdeel Feijenoord (wijk: Vreewijk). De ontwikkelingen zijn onderdeel van een grotere opgave genaamd Motorstraatgebied. De gemeente Rotterdam heeft voor dit gebied een massastudie uitgevoerd. Beide projecten geven invulling aan deze massastudie. Het Motorstraatgebied ligt centraal in Rotterdam Zuid naast winkelcentrum en openbaar vervoersknooppunt Zuidplein en Rotterdam Ahoy. Het gebied wordt begrensd door de Vaanweg, de Strevelsweg, de Dordtsestraatweg en de Valkeniersweide en huisvest een mix aan bedrijfsruimte gebonden bedrijven, kantoorgebonden bedrijven, onderwijsinstellingen en andere consumentgerichte (maatschappelijke) voorzieningen. Voor het Motorstraatgebied is een ontwikkelvisie opgesteld.

Binnen het plangebied van het project 'Dynamoblok – Fase 1' (ook bekend als 'Cilinderstraat' of 'Korpershoeklocatie') bevinden zich bedrijfsbestemmingen en ligt een weg die de Cilinderstraat met de Dynamostraat verbindt. De bestaande gebouwen in het plangebied worden gesloopt, waarna het beoogde appartementengebouw met 128 woningen en 430 m² commerciële voorzieningen kan worden gerealiseerd.

Het project 'Dynamoblok – Fase 2' (ook bekend als 'Diamond Plazalocatie') voorziet in circa 116 woningen met in de plint circa 650 m² commerciële en/of maatschappelijke functies. Op de locatie, gelegen aan de Cilinderstraat en de Dynamostraat, bevindt zich momenteel een bedrijfsbestemming waar een feestzaal is gevestigd. Het bestaande gebouw in het plangebied wordt gesloopt, waarna het beoogde appartementengebouw kan worden gerealiseerd.

De projecten zijn in deze aanmeldnotitie gezamenlijk beschouwd. Vanwege hun individuele vertrek- en uitgangspunten zijn enkele onderdelen wel per deelgebied besproken, waarna een conclusie wordt getrokken op basis van de gezamenlijke beschouwing.



Afbeelding 1: Massastudie van het appartementengebouw (Fase 1 links en 2 rechts)

2. Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?

Voor de voorgenomen ontwikkelingen dient gemotiveerd te worden of mogelijk sprake is van negatieve effecten op het milieu. Afhankelijk van de omvang van de ontwikkeling dient het bevoegd gezag (in dit geval burgemeester en wethouders) de afweging te maken of een m.e.r.-procedure dient te worden gevolgd.

In het Besluit m.e.r. zijn categorieën van gevallen aangegeven die (mogelijk) m.e.r.- (beoordelings)plichtig zijn. Voor de bouw van woningen en commerciële ruimten is dit in het Besluit m.e.r. als volgt geformuleerd:

1. *D.11.2: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen, bij een oppervlakte van 100 hectare of meer aaneengesloten gebied en dat 2.000 woningen of meer omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer betreft.*

Het voornemen bestaat om de bestaande bebouwing binnen het plangebied te slopen om plaats te maken voor nieuwbouw. In de aaneengesloten plint van beide ontwikkelingen worden commerciële functies voorzien. Op de bovenliggende verdiepingen zijn maximaal 128 appartementen (Fase 1) en circa 116 appartementen (Fase 2) voorzien. De ontwikkeling kan worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject zoals voorkomend in de eerste kolom van de D-lijst horende bij het Besluit m.e.r. (categorie 11.2). De drempelwaarde (kolom 2) wordt niet overschreden.

De drempelwaarden in onderdeel D van het Besluit m.e.r. zijn indicatieve waarden. Dit betekent concreet dat het bevoegd gezag dient na te gaan of de beoogde activiteit daadwerkelijk geen belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben. Op grond van artikel 2 lid 5 van het Besluit m.e.r. is daarom wel deze vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig.

Als blijkt dat er mogelijk belangrijke milieugevolgen zijn, is alsnog een uitgebreide m.e.r.-beoordeling of MER noodzakelijk.

Omdat het niet de gemeente is die initiatiefnemer is in dit project, moet de m.e.r.-beoordeling in de vorm van een aanmeldnotitie worden opgesteld. Deze aanmeldnotitie moet door de initiatiefnemer worden ingediend bij de gemeente en de gemeente dient op een zo vroeg mogelijk moment te besluiten over of wel of niet een formele (uitgebreide) m.e.r.-beoordeling of MER moet worden opgesteld.

3. Criteria voor het toetsen van activiteiten in een m.e.r.-beoordeling

Bij de vormvrije m.e.r.-beoordeling dient rekening gehouden te worden met de criteria zoals die zijn opgenomen in bijlage III van de EU richtlijn milieuboordeling projecten. Deze worden hieronder behandeld.

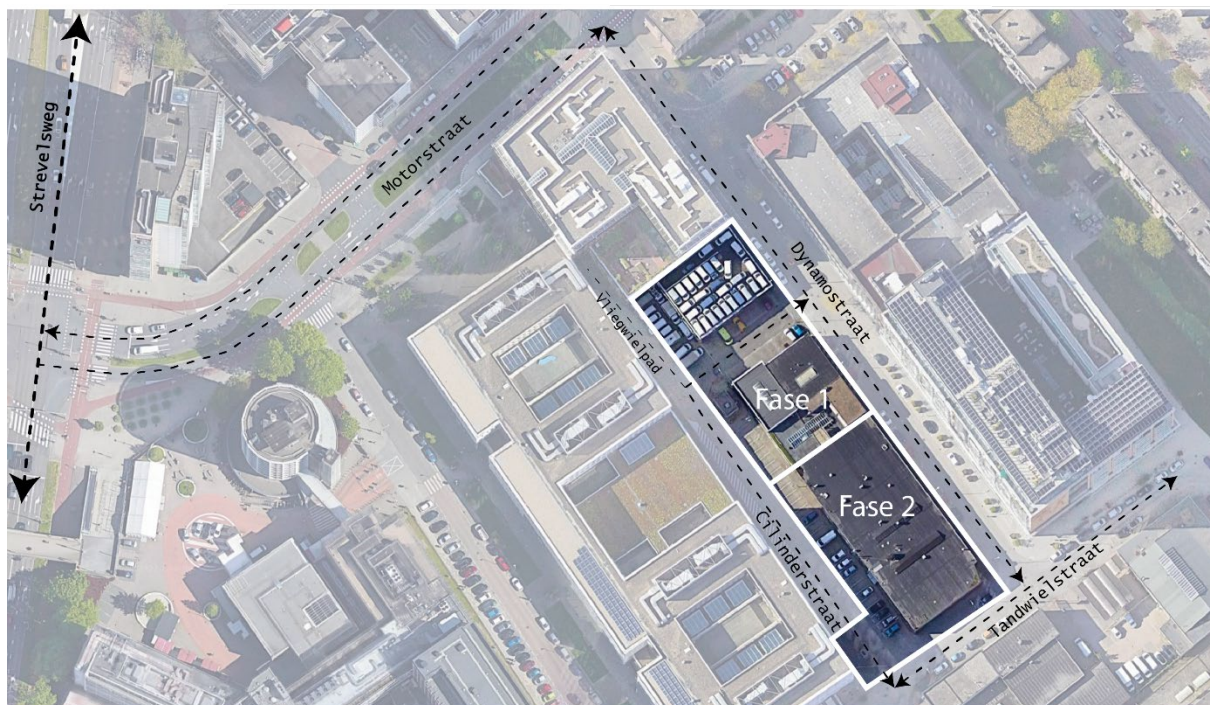
1. Kenmerken project / activiteit

De voorgenomen ontwikkeling binnen fase 1 voorziet in de realisatie van 430 m² commerciële en maatschappelijke functies en 128 woningen. Fase 2 bestaat uit de realisatie van een appartementengebouw met circa 116 woningen en circa 650 m² commerciële en/of maatschappelijke functies.

Beide projecten tezamen voorzien in circa 1.080m² aan commerciële en/of maatschappelijke functies en maximaal 244 woningen. Het oppervlak van het totale plangebied bedraagt circa 3.500 m². Hiermee blijft de totale ontwikkeling ruim onder de drempelwaarde van 2.000 woningen en 100 hectare aaneengesloten gebied.

2. Plaats van het project / activiteit

Het totale plangebied bevindt zich in de wijk Vreewijk in Rotterdam. De beide bouwplannen tezamen worden omsloten door drie straten: de Cilinderstraat, de Dynamostraat en het Vliegwielpad (zie afbeelding 3.1). De plangebieden grenzen aan de overige zijden aan bestaande bebouwingen.



Afbeelding 3.1: globale begrenzing plangebied.

3. Samenhang met andere activiteiten

De ontwikkeling is onderdeel van een grotere opgave genaamd Motorstraatgebied. Het Motorstraatgebied ligt centraal in Rotterdam-Zuid nabij winkelcentrum en openbaar vervoersknooppunt Zuidplein en Rotterdam Ahoy. De gemeente Rotterdam heeft in 2021 een ontwikkelvisie voor het Motorstraatgebied opgesteld. Hart van Zuid én het Motorstraatgebied zijn in de Strategische Verkenning Verstedelijking (2019) aangemerkt als locaties voor verdere verstedelijking rondom bestaande OV-knooppunten en metrolijnen. Door het bestaande openbaar vervoernetwerk optimaal te benutten kunnen nieuwe stedelijke knooppunten met een mix aan functies, zoals wonen, werken, voorzieningen en openbare ruimte/groen worden toegevoegd.

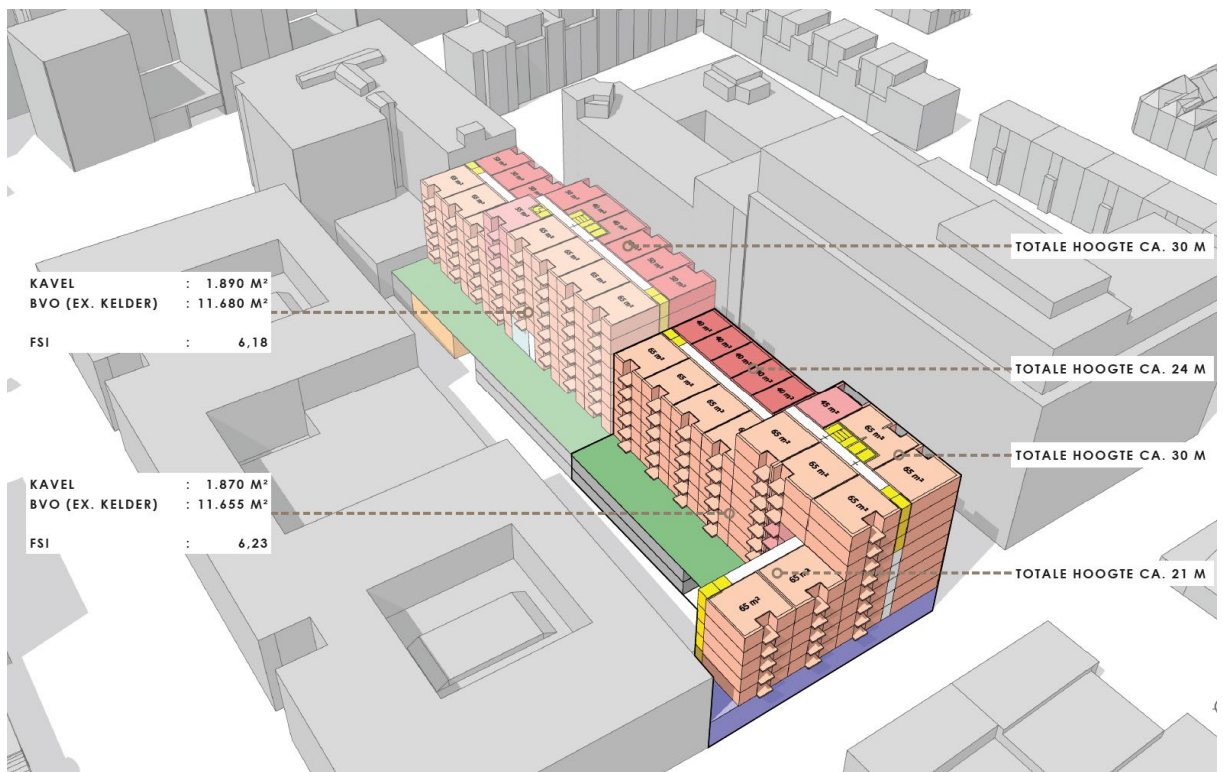
Binnen het totale plangebied bevinden zich op dit momenteel bedrijfsbestemmingen. Het betreft een garagebedrijf, autoverhuurbedrijf en een feestzaal / trouwlocatie. Deze bedrijven worden gesloopt. De intentie is om hier woningbouw en commerciële functies te realiseren. In afbeelding 3.2 is de massastudie van het nieuwe gebouw weergegeven dat wordt ontwikkeld door middel van bestemmingsplan 'Dynamoblok – Fase 1'. In afbeelding 3.3 is de massastudie van het nieuwe gebouw weergegeven dat wordt ontwikkeld door middel van bestemmingsplan 'Dynamoblok – Fase 2'.

De provincie hanteert de zogenaamde 'duurzame verstedelijkingsladder'. Dit houdt in dat, als de regionale behoefte aan de voorgenomen verstedelijking is aangetoond, bij voorkeur de volgende volgorde wordt gehanteerd. Eerst wordt gekeken naar de mogelijkheden voor herstructurering of transformatie binnen het bestaand stedelijk gebied. Voorts naar locaties die passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer.

Deze ontwikkeling voorziet in de realisatie van commerciële en maatschappelijke functies en $128 + 116 = 244$ woningen. Vanaf 12 woningen is sprake van een stedelijke ontwikkeling. De ontwikkeling wordt dus aangemerkt als een nieuwe stedelijke ontwikkeling waardoor een ladderonderbouwing benodigd is.



Afbeelding 3.2: massastudie van de negen verdiepingen – Dynamoblok - Fase 1



Afbeelding 3.3 massastudie van Dynamoblok - Fase 2 (aangesloten aan Dynamoblok - Fase 1)

Het Motorstraatgebied is een gebied in transitie. Hart van Zuid én het Motorstraatgebied zijn in de Strategische Verkenning Verstedelijking (2019) aangemerkt als locaties voor verdere verstedelijking rondom bestaande OV-knooppunten en metrolijnen. Door het bestaande openbaar vervoernetwerk optimaal te benutten kunnen nieuwe stedelijke knooppunten met een

mix aan functies, zoals wonen, werken, voorzieningen en openbare ruimte/groen worden toegevoegd

In het kader van de Ontwikkelvisie is met behulp van een globaal teken- en rekenmodel verkend wat het potentieel aantal woningen voor de middellange termijn voor de ontwikkelplots is. Dit zijn circa 700 woningen. De voorgenomen ontwikkelingen dragen hier aan bij. De wens van commerciële functies in de plint worden ook in de Ontwikkelvisie van het Motorstraatgebied beschreven.

De voorgenomen ontwikkelingen dragen bij aan de verbetering van de kwantitatieve en kwalitatieve woningvoorraad en het woon- en leefklimaat van zowel Vreewijk als omliggende wijken. De beoogde ontwikkeling heeft betrekking op de herontwikkeling van de bestaande bebouwing tussen de Cilinderstraat, de Dynamostraat en het Vliegwielpad. Omdat het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied is sprake van een intensivering van de bestaande ruimte. Verdere toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking is niet benodigd.

Gelet op het voorgaande wordt de geplande ontwikkeling passend geacht binnen de kaders van het rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid.

4. Kenmerken van de (mogelijk belangrijke) nadelige milieugevolgen

Voor de beoogde ontwikkelingen zijn in het kader van de ruimtelijke onderbouwing meerdere omgevingsaspecten beoordeeld en/of onderzocht. De tabel opgenomen als bijlage I bij deze notitie geeft een samenvatting van deze afweging. Aspecten waar (mogelijk) nadelige effecten optreden zijn hieronder nader uitgewerkt. Op een aantal aspecten is juist sprake van positieve effecten.

Archeologie

In het vigerende bestemmingsplan 'Motorstraatgebied' is aan alle percelen de archeologische dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' toegekend. In de bijbehorende bestemmingsregeling is bepaald dat voor een omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport van een archeologisch deskundige moet worden overlegd, waarin de archeologische waarde van het terrein in voldoende mate is vastgesteld. Ook wordt een vergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden pas verleend nadat een dergelijk rapport is overlegd. Dit geldt voor bouwwerken c.q. werkzaamheden die dieper reiken dan 1,5 m beneden maaiveld en tevens een terreinoppervlak groter dan 200 m² beslaan. Deze vrijstellingsgrens wordt met de voorgenomen ontwikkelingen overschreden.

Voor Fase 1 is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Daarnaast is advies ingewonnen bij Archeologie Rotterdam (BOOR). Het bovenstaande maakt duidelijk dat de verstoringsmarges van oppervlakte en diepte van het bestemmingsplan bij de nieuwbouw worden overschreden. De bouwwerkzaamheden vormen daarmee een potentiële bedreiging voor eventueel in de ondergrond aanwezige archeologische waarden. Archeologie Rotterdam acht een archeologisch vooronderzoek op de locatie Korpershoek noodzakelijk. Het archeologisch vooronderzoek wordt na de sloop van de bestaande bebouwingen uitgevoerd. Er is voorafgaand aan het vooronderzoek een Plan van aanpak opgesteld.

Voor Fase 2 wordt advies ingewonnen bij Archeologie Rotterdam (BOOR). Naar verwachting zal hetzelfde advies gelden voor de ontwikkeling van fase 2. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek, zullen (wanneer benodigd) de juiste maatregelen toegepast worden.

In het algemeen geldt dat bij 'toevalsvondsten' tijdens de werkzaamheden op basis van de Erfgoedwet het BOOR (Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam) geïnformeerd dient te worden.

Voor beide plannen tezamen geldt dat het archeologisch verkennend onderzoek pas plaats kan vinden na de sloop van de nieuwbouw.

Bedrijven en milieuzonering

Op basis van het vigerende bestemmingsplan blijkt dat er in de omgeving van de locatie verschillende bestemmingen aanwezig zijn waarbinnen vormen van bedrijvigheid mogelijk zijn. Beide ontwikkelingen zijn hier gezamenlijk beschouwd, waarbij steeds de dichtstbijzijnde en kleinste richtafstanden zijn opgenomen.

Maatschappelijke bestemmingen

Ten noordoosten van de locatie en ten westen van deze locatie liggen maatschappelijke voorzieningen met de bestemming 'Maatschappelijk – 1'. De noordoostelijke bestemming bevindt zich op ruim 16 m van de voorliggende percelen, waardoor aan de richtafstand voor milieucategorie 2 wordt voldaan. Aan de westkant is door middel van een aanduiding tevens een parkeergarage toegestaan. Aan de VNG-richtafstand van 10 m wordt, op de perceelsgrens, niet voldaan. Echter zijn op kortere afstand binnen de bestemming 'Maatschappelijk – 3' al gevoelige functies aanwezig. Bovendien wordt in de lijst van bedrijfsactiviteiten bij het vigerende bestemmingsplan pas bij een parkeergarage groter dan 100 ha of 200.000 m² bvo uitgegaan van categorie 2-bedrijvigheid. Gezien bovenstaande is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Ten noordwesten van de totale ontwikkellocatie bevindt zich de bestemming 'Maatschappelijk – 3'. Hier is de revalidatielocatie Laurens Intermezzo Zuid gevestigd. Deze gronden zijn bestemd voor maatschappelijke voorzieningen, parkeervoorzieningen, en horeca (uitsluitend op de begane grond en eerste verdieping en voor zover ondergeschikt aan de functie gezondheidszorg met maximaal 700 m² bvo). Op grond van de VNG-richtafstandenlijst en het vigerende bestemmingsplan gaat het hier om activiteiten van ten hoogste milieucategorie 2. Hiervoor geldt binnen gemengd gebied een richtafstand van 10 m. Omdat de maatschappelijke bestemming direct grenst aan het voorliggende perceel (de huidige bedrijfsbestemming), wordt feitelijk niet aan deze richtafstand voldaan. Echter is in dit gebouw en in de omgeving sprake van gemengde doeleinden waar bestaande woonfuncties gelegen zijn. Tevens is in dit gebouw zorg met verblijf mogelijk. In de bestaande situatie zijn dus ook al gevoelige functies gelegen. Deze ondervinden geen hinder van de overige functies in het gebouw. Gezien bovenstaande is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Gemengde bestemming (zuidoostkant)

Ten zuidoosten van de locatie ligt de bestemming 'Gemengd – 4'. Hier is bedrijvigheid tot en met categorie 2 toegestaan. Aan de bijbehorende richtafstand van 10 m in gemengd gebied wordt voldaan.

Bedrijfsbestemming (zuidkant)

Ten zuiden van de locatie, direct grenzend aan het zuidelijke perceel bevindt zich de bestemming 'Bedrijf'. Op deze gronden zijn bedrijfsactiviteiten uit categorie 1 en 2 toegestaan, en middels de functieaanduiding 'specifieke vorm van horeca – 1' tevens een feestzaal. Een feestzaal komt niet in de VNG-lijst voor, maar kan qua milieuhinder gelijkgesteld worden met 'discotheken, muziekcafés' (categorie 2). Aangezien de percelen direct aan elkaar grenzen wordt niet aan de richtafstand van 10 m voldaan. Echter zal dit perceel in de toekomst verworven worden met oog op woningbouwontwikkeling. In de toekomst zal deze bedrijfsbestemming dus verdwijnen. In de regels in het bestemmingsplan voor fase 1 is een voorwaardelijke verplichting

opgenomen waarin is bepaald dat een akoestisch scherm gerealiseerd moet worden indien de woningen in gebruik worden genomen, zonder dat de bedrijfsvoering op het perceel van fase 2 is beëindigd. Zodoende wordt een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gewaarborgd.

Nutsvoorziening (westkant)

Tot slot bevindt zich op korte afstand naast het zuidelijke perceel de bestemming 'Bedrijf – Nutsvoorziening'. De nutsvoorziening wordt in de beoogde nieuwbouw geïntegreerd. Dit is vanuit milieuzonering maar ook stedenbouwkundig oogpunt wenselijk.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

Bodem

In het vigerende bestemmingsplan 'Motorstraatgebied' kennen de gronden de bestemming 'Bedrijf' en 'Verkeer – Verblijfsgebied'. Wonen is binnen deze bestemmingen niet toegestaan. In de huidige situatie is op de locatie een autoverhuur- en garagebedrijf en een feestzaal aanwezig. Er kan niet zonder meer gesteld worden dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de toekomstige functie (wonen), waardoor bodemonderzoek benodigd is. Door ABO Milieuconsult is voor fase 1 een historisch bodemonderzoek uitgevoerd. Op basis van onderzoeksresultaten wordt de locatie als zijnde verdacht aangemerkt ten aanzien van zware metalen, minerale olie en VOCL. Omdat op een gedeelte van de locatie (Dynamostraat 23) in het verleden geen bodemonderzoeken en ter plaatse van het overige gedeelte geen recente onderzoeken (< 5 jaar) zijn uitgevoerd, is een milieukundig bodemonderzoek benodigd.

Voor zowel fase 1 als fase 2 zullen na de sloop van de bebouwing de benodigde bodemonderzoeken worden uitgevoerd.

Ecologie - soortenbescherming

De kans bestaat dat in het plangebied beschermde planten- en / of diersoorten voorkomen. Een quickscan in het kader van de Wet natuurbescherming is daarom uitgevoerd voor beide gebieden.

Uit bureaustudie en biotooptoets is naar voren gekomen dat het onwaarschijnlijk is dat met de plannen vaste rust- en verblijfplaatsen worden aangetast van de in de Wet natuurbescherming beschermde soorten in de gebieden tezamen. Nader onderzoek is niet noodzakelijk. Een ontheffing van de Wet natuurbescherming evenmin.

De zorgplicht van de Wet natuurbescherming is altijd van toepassing. Hieronder wordt geadviseerd hoe aan deze zorgplicht invulling kan worden gegeven.

De gemeente heeft de quickscan flora en fauna getoetst. Zij onderschrijven de conclusie dat er geen vervolgonderzoeken en/of extra maatregelen genomen moeten worden in verband met flora en fauna.

Samenhang

Voor beide plangebieden is individueel een quickscan ecologie uitgevoerd. De conclusies hiervan komen overeen en vormen geen nadelige milieueffecten op de omgeving. Vanwege de aard van het onderzoek en het gebied kan worden aangenomen dat de conclusies in samenhang ook hetzelfde blijven.

Ecologie – gebiedsbescherming (stikstof)

De meest nabijgelegen stikstofgevoelige natuurgebieden zijn de Biesbosch (circa 19 km afstand), Krammer-Volkerak (circa 22 km afstand) en Solleveld & Kapittelduinen (circa 23 km afstand).

Door KuiperCompagnons is voor beide plannen afzonderlijk een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd. Aangenomen is dat fase 2 gebouwd wordt na realisatie van fase 1. Zodoende is voor fase 2 de gebruiksfase van fase 1 meegenomen in het onderzoek. Beoordeeld is of sprake is van een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitats gelegen binnen Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plan. De uitkomsten van deze onderzoeken zijn hieronder in het kort beschreven.

Uit de onderzoeken kan worden geconcludeerd dat met zekerheid kan worden gesteld dat geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden gedurende de aanleg- en gebruiksfase van de ontwikkeling in het bestemmingsplan 'Dynamoblok – Fase 1' en het Bestemmingsplan 'Dynamoblok – Fase 2'. Dit betekent dat significant negatieve effecten op de instandhouding van de Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten en dat het aspect stikstofdepositie uit de Wet natuurbescherming niet leidt tot belemmeringen voor de ontwikkelingen in dit plan.

Externe veiligheid

Op basis van de risicokaart zijn er enkele risicobronnen aanwezig in de omgeving van de locatie. In het vigerende bestemmingsplan is reeds uitgebreid ingegaan op deze risicobronnen. Daarbij wordt geconcludeerd dat de risicobronnen in de omgeving van het betreffende plangebied geen extern veiligheidsrisico vormen, waardoor het aspect externe veiligheid geen belemmering vormde voor de vaststelling van dat bestemmingsplan.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Uit de risicokaart blijkt dat er in de omgeving geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt over de weg, dat van invloed is op de externe veiligheidssituatie op de locatie.

Ten oosten van de ontwikkellocatie bevindt zich een spoorlijn (Rotterdam – Barendrecht), waarover volgens Basisnet gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Langs vervoersassen van gevaarlijke stoffen is een verantwoordingsgebied aanwezig van 200 m. Vanwege het vervoer van de betreffende toxische stoffen (stofcategorie D4) geldt een invloedsgebied van 4.000 m. Met een minimale afstand van 1.750 m tot de spoorlijn bevindt de ontwikkellocatie zich buiten het verantwoordingsgebied van 200 m, waardoor een groepsberekening niet benodigd is en volgens het Basisnet in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Omdat de locatie zich wel binnen het invloedsgebied van toxische stoffen bevindt, dient voor deze risicobron een beschrijving te worden gegeven van de aspecten 'zelfredzaamheid' en 'bestrijdbaarheid'. Deze beschrijving is in de toelichting van het bestemmingplan opgenomen.

Over de Nieuwe Maas die ten noorden van de locatie ligt worden volgens Basisnet gevaarlijke stoffen getransporteerd (categorie LT1), waarvoor het invloedsgebied 730 m bedraagt. De ontwikkellocatie valt buiten dit invloedsgebied, waardoor transport van gevaarlijke stoffen over water geen belemmering vormt.

Leidingen

Uit de risicokaart blijkt dat in of in de omgeving van het gebied geen transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen plaatsvindt, dat van invloed is op de externe veiligheid ter plaatse.

Tankstations

Er bevinden zich in de omgeving van de locatie twee tankstations, aan de Vaanweg 40 en Tandwielstraat 2. Hier is echter geen LPG-installatie aanwezig, en beide tankstations vallen niet onder het Bevi. Voor beide tankstations liggen de PR 10-6-contouren niet buiten de inrichting, en geldt geen invloedsgebied voor het GR.

Overige risicobronnen

Uit de risicokaart blijkt dat er in de omgeving van de locatie geen risicovolle bedrijven gevestigd zijn waarop het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing is. Tot slot valt de ontwikkellocatie ook niet binnen de veiligheidszone van een vuurwerkopslagplaats.

Voor beide bestemmingsplannen is een beschrijving Bestrijdbaarheid en bereikbaarheid en Zelfredzaamheid opgesteld.

Geluid (Wet geluidhinder)

Voorgenomen ontwikkelingen voorzien in de realisatie van woningen, welke worden gekenmerkt als geluidsgevoelig object, waardoor akoestisch onderzoek benodigd is. Voor beide projecten afzonderlijk is akoestisch onderzoek gedaan, waarin de verkeersgeneratie van beide bouwprojecten in beschouwing is genomen.

Wegverkeerslawaaï

De ontwikkellocaties bevinden zich in de onderzoekszone van enkele wegen zoals bedoeld in de Wgh. Op grond van de Wgh is in een akoestisch onderzoek de geluidsbelastingen ten gevolge van deze wegen bepaald. Uit de onderzoeken wordt geconcludeerd dat het verkeer op geen van de 50 km-wegen een geluidsbelasting veroorzaakt die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Dit betekent dat een de Wgh niet leidt tot belemmeringen en dat een hogere waarde procedure niet noodzakelijk is.

Het verkeer op de 30 km/uur wegen direct rond de plannen veroorzaken een geluidbelasting die 1 tot 2 dB hoger is dan voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Gezien de geringe overschrijding leidt het verkeer op de 30 km-wegen ook niet tot akoestische belemmeringen.

Railverkeerslawaaï en industrielawaai

De ontwikkellocatie is niet gelegen in de onderzoekszone van een spoorlijn of een gezoneerd industrieterrein. Daardoor is het uitvoeren van een akoestisch onderzoek naar railverkeerslawaaï en industrielawaai niet aan de orde. De gezoneerde industrieterreinen 'Waal- en Eemhaven' en 'Maas- en Rijnhaven' liggen in de buurt, maar de bijbehorende zonering reikt niet tot de ontwikkellocatie.

Gezien bovenstaande vormt het aspect geluid geen belemmering voor het bestemmingsplan 'Dynamoblok Fase 1'.

Verkeer

Voor het autoparkeren zijn in Rotterdam drie zones (A, B en C) aangewezen. De beoogde ontwikkelingen liggen in zone B.

De totale behoefte aan autoparkeerplaatsen zonder korting bedraagt 85,4 voor Fase 1. Met een reductie van 39,5 parkeerplaatsen (toepassing van OV-korting, extra fietsparkeerplaatsen-korting en deelauto-korting) is de nieuwe parkeerbehoefte 45,9 parkeerplaatsen voor Fase 1.

De totale behoefte aan autoparkeerplaatsen zonder korting bedraagt 82,6 voor Fase 2. Met toepassing van OV-korting, extra fietsparkeerplaatsen-korting en deelauto-korting is de nieuwe parkeerbehoefte 44,3 parkeerplaatsen.

Samenhang parkeren

Beide ontwikkelingen voorzien in hun eigen parkeerbehoefte. In totaal worden in pandig 48 parkeerplaatsen voorzien in de plint ten behoeve van Dynamoblok – fase 1 en 44 parkeerplaatsen op de eerste verdieping ten behoeve van Dynamoblok – fase 2. Daarnaast wordt in de kelder voorzien in 45 extra parkeerplaatsen ten behoeve van plot 3 en 4 uit het masterplan, dat eveneens in ontwikkeling is. Hiermee worden voldoende autoparkeerplaatsen gerealiseerd. Naast voldoende autoparkeergelegenheid zijn 278 + 265 fietsparkeerplaatsen benodigd. Deze stallingsplaatsen worden eveneens binnen de gebouwen gerealiseerd.

Verkeersgeneratie

Tezamen leveren de ontwikkelingen een verkeersgeneratie van afgerond 839 motorvoertuigen per etmaal op. Omdat het verkeer zich vrij snel zal spreiden over verschillende ontsluitingswegen wordt aangenomen dat dit niet tot belemmeringen zal leiden. Bovendien waren in het plangebied al bedrijven aanwezig, waardoor de verkeersgeneratie ten opzichte van de huidige situatie maar beperkt zal toenemen.

Gezien bovenstaande vormen de aspecten verkeer en parkeren geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4. Conclusie

Uit de tabel in bijlage I blijkt dat er sprake is of kan zijn van nadelige milieueffecten. Deze effecten zijn weloverwogen beoordeeld. Waar mogelijk worden maatregelen genomen om deze effecten te beperken. Er kan worden geconstateerd dat de nadelige effecten te reguleren zijn en dat een uitgebreide m.e.r.-beoordeling of het opstellen van een MER in deze niet zinvol en/of noodzakelijk is.

Bijlage I – Afwegingskader relevante milieuaspecten m.e.r.-beoordeling

Aspect	Nu	Straks	Uitwerking
Archeologie	±	+	In het vigerende bestemmingsplan 'Motorstraatgebied' is aan de percelen de archeologische dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' toegekend. Er is / wordt advies ingewonnen bij Archeologie Rotterdam (BOOR). Na sloop van de bebouwing wordt conform een op te stellen Plan van Aanpak archeologisch onderzoek uitgevoerd.
Bedrijven en milieuzonering	±	±	In de omgeving van de locatie zijn verschillende bestemmingen aanwezig waarbinnen vormen van bedrijvigheid mogelijk zijn. Deze bestemmingen vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling
Bodem	±	+	In het vigerende bestemmingsplan 'Motorstraatgebied' kennen de gronden de bestemming 'Bedrijf' en 'Verkeer – Verblijfsgebied'. Wonen is binnen deze bestemmingen niet toegestaan. Bodemonderzoek wordt na sloop van de bebouwing uitgevoerd.
Bezonnig	+	+	Geen tot beperkte schaduw hinder door de nieuwbouw.
Brandveiligheid	+	+	Voldoet aan de brandvoorschriften Bouwbesluit.
Cultuurhistorie	0	0	In het plangebied zelf (alsmede in de directe omgeving) zijn geen rijks-, of gemeentelijke monumenten of anderszins beeldbepalende panden aanwezig.
Duurzaamheid	0	+	Bij het plan wordt waar mogelijk ingezet op een zo duurzaam mogelijk gebouw. De ontwikkeling zal in ieder geval voldoen aan de wettelijke vereisten.
Ecologie	0	+	Uit het ecologisch onderzoek blijkt dat nader Onderzoek naar soortenbescherming niet noodzakelijk is. Daarnaast kunnen significant negatieve effecten op de instandhouding van Natura 2000-gebieden worden uitgesloten. De Wet natuurbescherming leidt niet tot belemmeringen voor de ontwikkelingen in dit plan.
Economie	0	+	Tussen de ontwikkelaar en de gemeente wordt een ontwikkelingsovereenkomst gesloten.
Energie	0	+	Zie duurzaamheid
Externe veiligheid	+	±	De risicobronnen in de omgeving van het betreffende plangebied vormen geen extern veiligheidsrisico, waardoor het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.
Geur	0	0	N.v.t.
Geluid (Wet geluidhinder)	0	±	Uit akoestisch onderzoek is geconcludeerd dat het verkeer op geen van de 50 km-wegen een geluidsbelasting veroorzaakt die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Het verkeer op de 30 km/uur wegen direct rond het plan veroorzaakt een geluidbelasting die maximaal 2 dB hoger is dan voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Gezien de geringe overschrijding veroorzaakt het verkeer op de 30 km-wegen geen belemmeringen.

Gezondheid	0	0	Zie luchtkwaliteit en groen
Groen	0	0	Het plangebied is in de huidige situatie geheel verhard. Dit blijft zo.
Klimaatadaptatie	0	0	Zie groen en water
Landschap	+	+	Zie cultuurhistorie
Licht	0	0	N.v.t.
Luchtkwaliteit	0	0	De ontwikkeling is aan te merken als een ontwikkeling die past binnen de term 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.
Mobiliteit	0	±	De verkeersgeneratie zal beperkt toenemen.
Ondergrond	0	0	Blijft ongewijzigd
Ruimtelijke kwaliteit	0	+	De oude bebouwing wordt gesloopt. Hiervoor komt nieuwbouw voor terug.
Sociale veiligheid	0	0	N.v.t.
Straling	0	0	N.v.t.
Trilling	0	0	N.v.t.
Water	0	0	Watercompensatie is niet benodigd.
Windhinder	0	0	N.v.t.