

Capelle aan den IJssel

Het Nieuwe Rivium

Startdocument MER

Notitie van Reikwijdte en Detailniveau

Status

datum:

18 december 2020

status:

concept

Inhoud van de toelichting

1. Inleiding	3
1.1. Inleiding	3
1.2. Scope van de ontwikkeling	4
1.3. Leeswijzer	6
2. Beoogde ontwikkeling	7
2.1. Visie op het gebied	7
2.2. Gebiedspaspoort 2.0	7
Het Gebiedspaspoort 2.0 bevat vijf samenhangende ambities voor de ontwikkeling van Het Nieuwe Rivium:	7
2.2.1. Ambitie 1 – Een gave, uitdagende wijk met karakter	7
2.2.2. Ambitie 2 – Hotspots van Het Nieuwe Rivium	8
2.2.3. Ambitie 3 – Een echte hoogstedelijke wijk	8
2.2.4. Ambitie 4 – Te voet, te fiets en met OV	9
2.2.5. Ambitie 5 – Beleef en geniet!	9
2.3. Programma ontwikkeling Het Nieuwe Rivium	9
2.3.1. Fase 1: Geel	11
2.3.2. Fase 2: Oranje	12
2.3.3. Fase 3: Rood	12
2.4. Mobiliteit	12
2.4.1. Mobiliteit, verbindingen en bereikbaarheid	13
2.4.2. Parkeren	13
3. Procedure en uitgangspunten	14
3.1. Inleiding	14
3.2. Omgevingsvergunning	14
3.3. Milieueffectrapportage	14
3.4. Samenvatting en samenloop procedures	16
3.5. Samenwerking en participatie	17
4. Reikwijdte en detailniveau MER	18
4.1. Inleiding	18
4.2. Alternatieven en varianten	18
4.2.1. Scope en doelstelling van de ontwikkeling	18
4.2.2. Alternatieven en varianten	18
4.3. Onderzoeken	20
4.3.1. Verkeer en parkeren	21
Leefbaarheid en gezondheid	21
Ruimtelijke kwaliteit	23
Water, bodem, ondergrond	24
Ecologie 24	
Duurzaamheid	23
Schematische weergave	24

1. Inleiding

1.1. Inleiding

Het Rivium, gelegen aan de monding van de Nieuwe Maas en de Hollandsche IJssel, stond jarenlang hoog op de lijsten van grootste kantorenleegstand in Nederland. In Capelle aan den IJssel (verder: Capelle) was tegelijkertijd, mede door de crisisjaren, stilstand in de ontwikkeling van nieuwe woningen. De vraag naar kwalitatief goede woningen liet juist de afgelopen jaren een forse groei zien. Het Rivium biedt kansen om te voorzien in de behoefte aan nieuwe woningen en zo tegelijkertijd de leegstand aan te pakken.

Het Rivium ligt aan de westzijde van Capelle, aan de A16 en de Nieuwe Maas, op de grens met Rotterdam. (figuur 1.1).

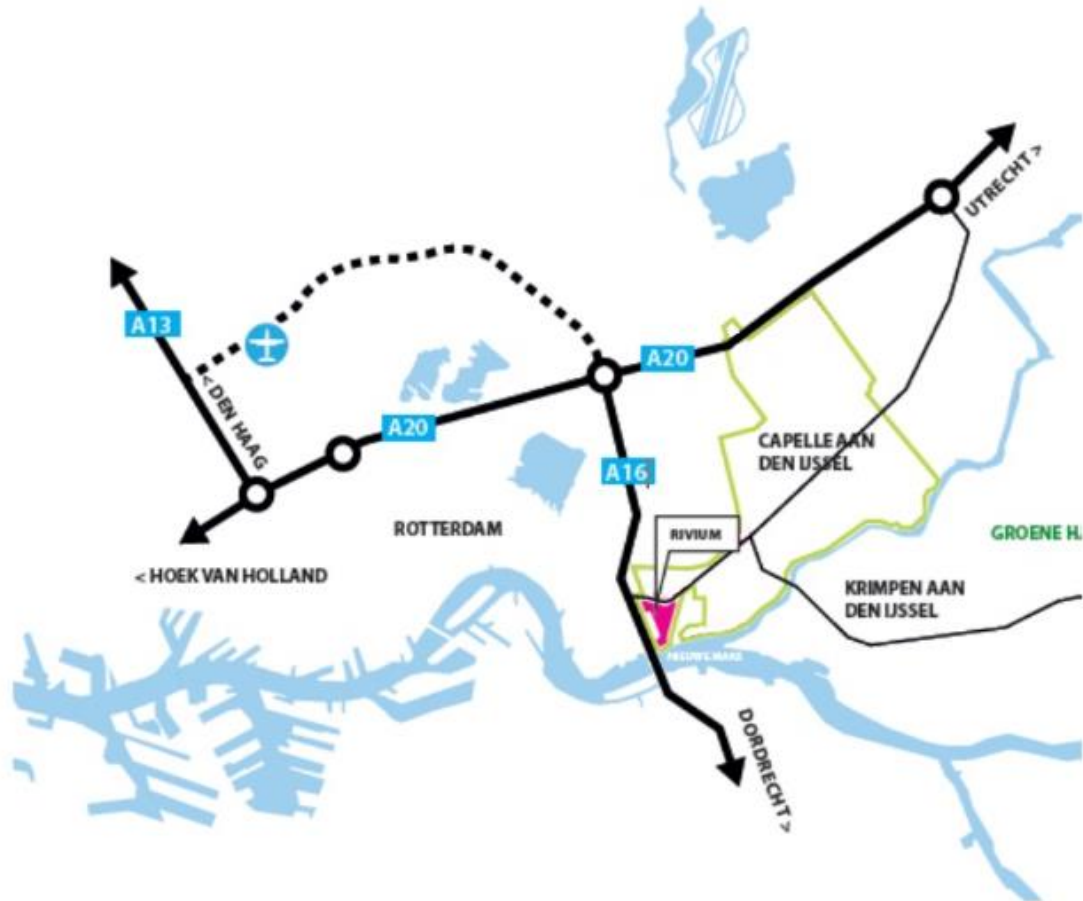
De herontwikkeling van kantoren en bedrijvigheid naar woon-werkgebied begint niet vanaf nul. Vanuit de vroege en recentere historie kent het gebied enkele identiteitsdragers die het gebied een ziel geven. Jaren geleden toonden de mensen uit dit gebied al lef en ondernemerschap door te pionieren met onder andere de grootste zalmafslag van Nederland en reed hier het eerste zelfsturende openbaar vervoer ter wereld. Deze eigenschappen zullen we koesteren en versterken. Tegelijkertijd kent het Rivium ook enkele opgaven om een hoog stedelijk werk-woongebied te realiseren. Het realiseren van deze opgave kent enkele grote uitdagingen zoals het verkeer, geluid, geur, slagschaduw etc., maar deze locatie langs het water, op de grens tussen grote stad en prakstad, grenzend aan belangrijke routes tussen de wijken, biedt tegelijkertijd zo veel potentie om een prachtige stedelijke omgeving te kunnen creëren, multifunctioneel, divers en bruisend.

De ontwikkelingen worden opgepakt vanuit de markt. Hiervoor wordt gewerkt met omgevingsvergunningen (vergezeld van een ruimtelijke onderbouwing) waarbij wordt afgeweken van het vigerende bestemmingsplan. Voor het starten van de omgevingsvergunningprocedure dienen op basis van het Gebiedspaspoort 2.0 Rivium per ontwikkellocatie de bouwveloppen te worden vastgesteld. Deze bouwveloppen worden vastgesteld door de gemeenteraad en dit besluit wordt gezien als een verklaring van geen bedenkingen om af te kunnen wijken van het bestemmingsplan. Ter ondersteuning van de omgevingsvergunningen wordt een milieueffectrapport (MER¹) opgesteld. Het MER bevat de milieu-informatie om een goede afweging te maken bij het aanvragen en verlenen van de omgevingsvergunningen. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau is het startdocument voor het milieueffectrapport voor de gebiedsontwikkeling van het Rivium.

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau bevat de uitgangspunten voor het MER en beschrijft op welke manier dit product tot stand komt. Hierbij wordt aandacht besteed aan de reikwijdte en het detailniveau van het MER met bijbehorend milieuonderzoek. Zo wordt duidelijk wat de afbakening is van het plangebied waarbinnen omgevingsvergunningen kunnen worden verleend. Daarnaast is beschreven welke milieuthema's in het MER nader worden belicht en op welke vragen het MER antwoord moet geven. Het MER moet aansluiten op de ontwikkelingen die in de omgevingsvergunningen voor Het Nieuwe Rivium mogelijk worden gemaakt en daarvoor (zo veel mogelijk) de directe onderbouwing vormen.

¹ Het begrip m.e.r. staat voor milieueffectrapportage, dat is de procedure. Het begrip MER staat voor milieueffectrapport, dat is het document.

Op grond van de m.e.r.-procedure worden met de Notitie Reikwijdte en Detailniveau de betrokken bestuursorganen geïnformeerd en geraadpleegd over de reikwijdte van het MER. Verder wordt deze Notitie ter inzage gelegd en heeft een ieder de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de voorgestelde reikwijdte en detailniveau van het MER. Zo nodig worden de uitgangspunten en de methode voor het milieuonderzoek naar aanleiding van reacties nog aangescherpt.



Figuur 1.1 - Ligging Rivium

1.2. Scope van de ontwikkeling

Uitgangspunt voor de scope van de gebiedsontwikkeling is het Gebiedspaspoort 2.0 Rivium². In het gebiedspaspoort is de ambitie voor het gebied in beeld en woord beschreven. In het volgende hoofdstuk worden de ontwikkeling van het nieuwe Rivium en de reeds genomen besluiten nader toegelicht.

Het MER zal gekoppeld worden aan de procedure van de eerste aanvraag omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan. Dit betekent dat in de ruimtelijke onderbouwing bij de aanvraag omgevingsvergunning (en daarop volgende aanvragen) gebruik wordt gemaakt van actuele inzichten en relevante informatie uit de milieuonderzoeken die in het MER zijn opgenomen. Voor een overzicht van de samenhang tussen de producten en te nemen besluiten wordt verwezen naar paragraaf 3.4.

Het MER omvat alle gronden waarvoor de ambitie is beschreven in het Gebiedspaspoort 2.0 Rivium (figuur 1.2). Op deze wijze brengt het MER de maximale effecten in beeld van de totale gebiedsontwikkeling. Een toelichting op de begrenzing van het plangebied is opgenomen in paragraaf 3.2.

² Gebiedspaspoort 2.0 Rivium (gemeente Capelle aan den IJssel, 29 september 2020).



Figuur: Ligging plangebied



Figuur 1.2 – Plangebied Rivium

1.3. Leeswijzer en begrippen reikwijdte en detailniveau

In hoofdstuk 2 van deze startnotitie wordt de ontwikkeling van Het Nieuwe Rivium nader toegelicht. U leest hier meer over de ambitie op het gebied en de beoogde functies die in het Gebiedspaspoort 2.0 Rivium zijn opgenomen. In hoofdstuk 3 wordt de procedure voor de verdere besluitvorming toegelicht. Het betreft onder meer de procedure voor het MER en omgevingsvergunningen. In hoofdstuk 4 ten slotte wordt ingegaan op de onderzoeken die in het kader van het MER plaats zullen vinden. Deze onderzoeken geven inzicht in de milieueffecten van de ontwikkeling.

Reikwijdte en detailniveau

Deze NRD beschrijft op hoofdlijnen **wat** er in het MER wordt onderzocht (**reikwijdte**) en **op welke wijze** dit onderzoek uitgevoerd wordt (**detailniveau**). Het detailniveau zegt iets over de wijze waarop het onderzoek uitgevoerd wordt. Dit wordt samen aangeduid als de reikwijdte en het detailniveau van de onderzoeken voor het MER. Het MER onderzoek sluit aan bij het Gebiedspaspoort 2.0 Rivium. Als vervolg op het gebiedspaspoort worden bouwenveloppen opgesteld. Hierbij kan ook gebruik gemaakt worden van de resultaten uit het MER.

2. Beoogde ontwikkeling

2.1. Ambitie voor het gebied

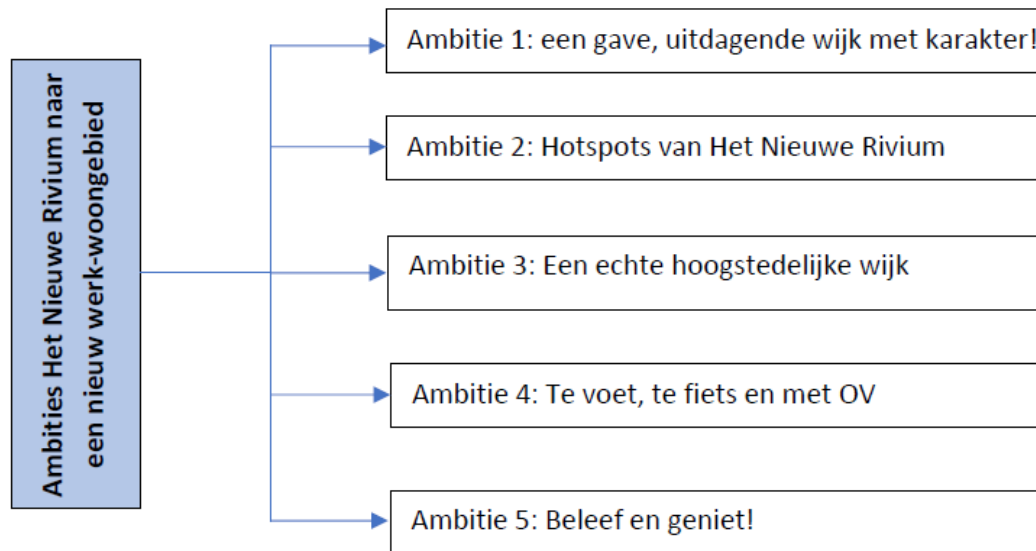
De gemeente Capelle aan den IJssel wil het kantorenpark Rivium herontwikkelen naar een gemengd gebied waar gewerkt en gewoond wordt. De gemeente voorziet een organische ontwikkeling van het gebied waarbij de kantorenleegstand vermindert en de wijk leefbaarder wordt en een bijdrage levert aan de invulling van de woningbouwopgave. Verder biedt de herontwikkeling Capelle aan den IJssel de mogelijkheid om parkstad te vernieuwen met veel kansen voor een slimme stadsontwikkeling (mobiliteitsvraagstuk, energietransitie en klimaatadaptatie).

In maart 2018 is het Gebiedspaspoort 1.0 door de gemeenteraad van Capelle aan den IJssel vastgesteld waarin de ambitie is beschreven om van het Rivium een levendig, bereikbaar en duurzaam werkwoonegebied te maken door bestaande (grotendeels leegstaande) kantoorgebouwen te transformeren naar andere functies (functiewijziging binnen bestaande gebouwen). Dit gebiedspaspoort was een uitnodiging aan alle partijen (pandeigenaren, ontwikkelaars, beleggers, investeerders e.d.) om het gebied samen te herontwikkelen naar een gemengd werkwoonegebied. Deze uitnodiging is goed opgepakt. Naast transformatieverzoeken kwamen er echter ook initiatieven om bestaande kantoorpanden te slopen en nieuwbouwapartementen te realiseren. Deze initiatieven pasten niet binnen gebiedspaspoort 1.0.

Om dit proces verder te faciliteren, is gewerkt aan een nieuw Gebiedspaspoort 2.0. Hierin staan ambities en uitgangspunten voor de herontwikkeling van het gebied.

2.2. Gebiedspaspoort 2.0

Het Gebiedspaspoort 2.0 Rivium bevat vijf samenhangende ambities voor de herontwikkeling van Het Nieuwe Rivium:



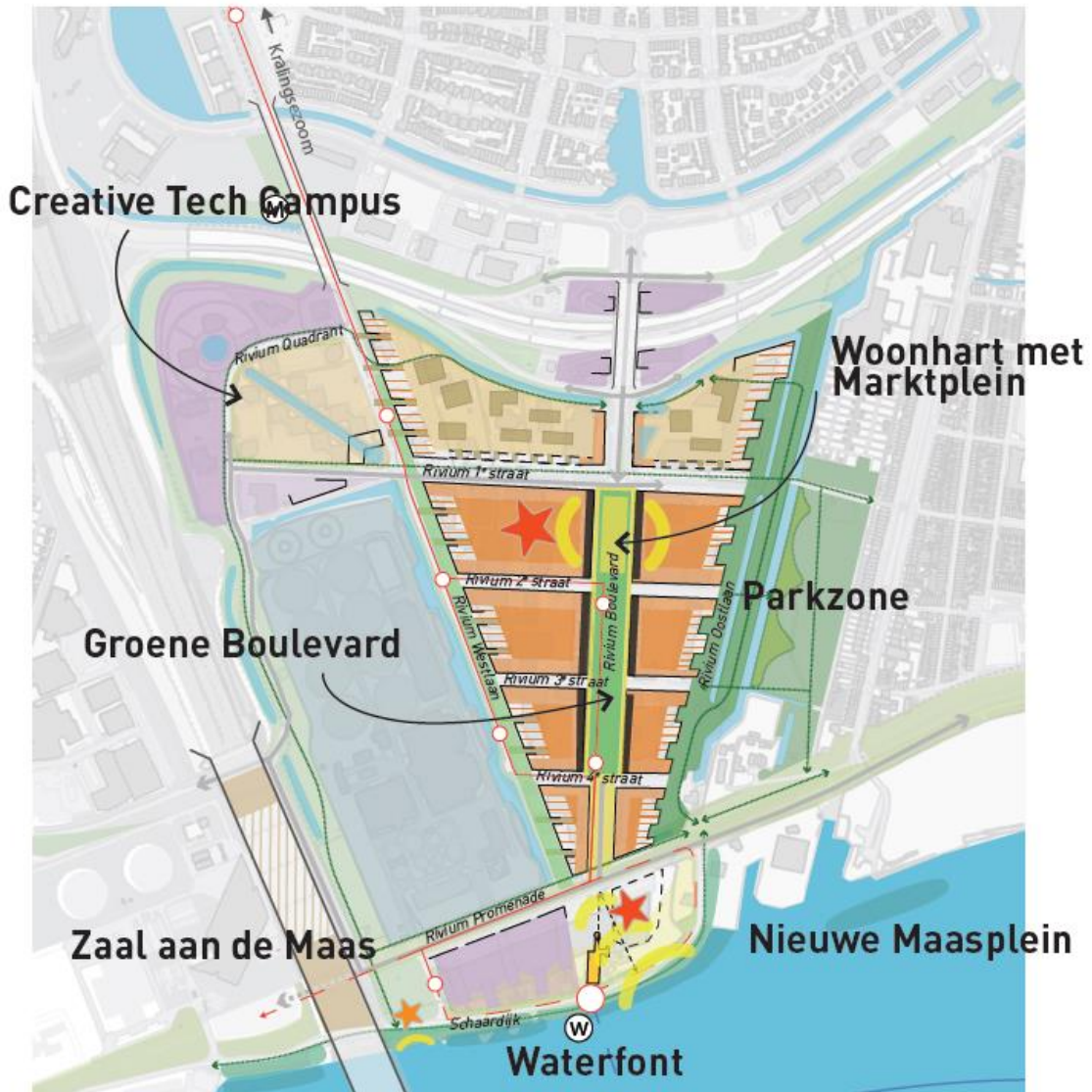
Figuur 2.1 - Ambities voor Het Nieuwe Rivium

2.2.1. Ambitie 1 – Een gave, uitdagende wijk met karakter

Het Nieuwe Rivium is in 2030 een innovatieve, hippe, levendige wijk met ruimte voor ontwikkeling, waar je wilt werken, wonen, recreëren en ontmoeten. Dit zijn wellicht woorden die nu niet direct te binnen schieten bij het huidige Rivium, maar toch zit dit al in het DNA. Dat DNA willen we dan ook graag koesteren. Want karakter ontstaat nooit van de een op de andere dag, maar altijd met de tijd en kent vaak meerdere lagen. De combinatie van het koesteren en versterken van het goede uit het verleden en het toevoegen van nieuw zorgt er dan ook voor dat Het Nieuwe Rivium een boeiend, spannend gebied wordt met een hernieuwde waarde zowel voor het gebied zelf, maar ook voor de omgeving.

2.2.2. Ambitie 2 – Hotspots van Het Nieuwe Rivium

De Hotspots van Het Nieuwe Rivium hebben elk een eigen sfeer en identiteit. Deze openbare ruimtes maken samen Het Nieuwe Rivium tot een interessant gebied en versterken de samenhang tussen wonen, werken, ontmoeten en verblijven. De Hotspots zullen overigens niet allemaal in een keer worden gerealiseerd, maar net als de bebouwing gefaseerd. Een van de eerste Hotspots die gerealiseerd zal worden is het Woonhart met Marktplein en De Groene Boulevard.



Figuur 2.2 - Hotspots

2.2.3. Ambitie 3 – Een echte hoogstedelijke wijk

Ruimte bieden en toevoegen van een gevarieerd programma, zowel gebouwd als in de openbare ruimte en het mogelijk maken van hogere gebouwen zijn essentiële ingrediënten om van Het Nieuwe Rivium een echte hoogstedelijke wijk te maken. Wij streven naar een wijk met ruimte voor een diversiteit aan bewoners, gebruikers en gebruiksmogelijkheden.

Er wordt ingezet op een programmatische mix op verschillende schaalniveaus. Een heterogene wijk door spreiding, clustering en differentiatie in verschillende stedelijke blokken en buitenruimtes. Ook de bouwvolumes zijn gedifferentieerd met contrasten tussen oud & nieuw, hoog & laag en klein & groot.

2.2.4. Ambitie 4 – Te voet, te fiets en met OV

In Het Nieuwe Rivium zullen diverse vormen van vervoer beschikbaar zijn. De woonwerkwijk wordt nog sterker dan nu onderdeel van lokale en ruimere verkeersnetwerken. Om een aantrekkelijke, leefbare, onderscheidende én goed bereikbare hoogstedelijke wijk te maken - en te kunnen maken - geldt voor de mobiliteit op Rivium het motto, 'te voet, te fiets of met OV'. Dit is anders dan in het Rivium nu en anders dan in Capelle aan den IJssel gebruikelijk is, maar sluit aan op de nieuwe manieren van het vervoer in de metropool Rotterdam- Den Haag. Met de introductie van wonen naast werken, de komst van nieuwe bewoners en de mogelijkheid hen voorafgaand aan de verhuizing naar Rivium al passende mobiliteitsoplossingen aan te bieden, kan deze trendbreuk worden gerealiseerd. Een breuk die past bij de maatschappelijk trend naar duurzaamheid, minder auto(bezit), groei van deelmobiliteit en fietsgebruik, mede vanuit gezondheidsperspectief. Inzet is deze mobiliteitsaanpak te verankeren in de ontwikkeling van Rivium en daarmee ook de basis te bieden voor het bereikbaar houden van Rivium en het beperken van ongewenste verkeerskundige en mobiliteitseffecten voor de omgeving van Rivium.

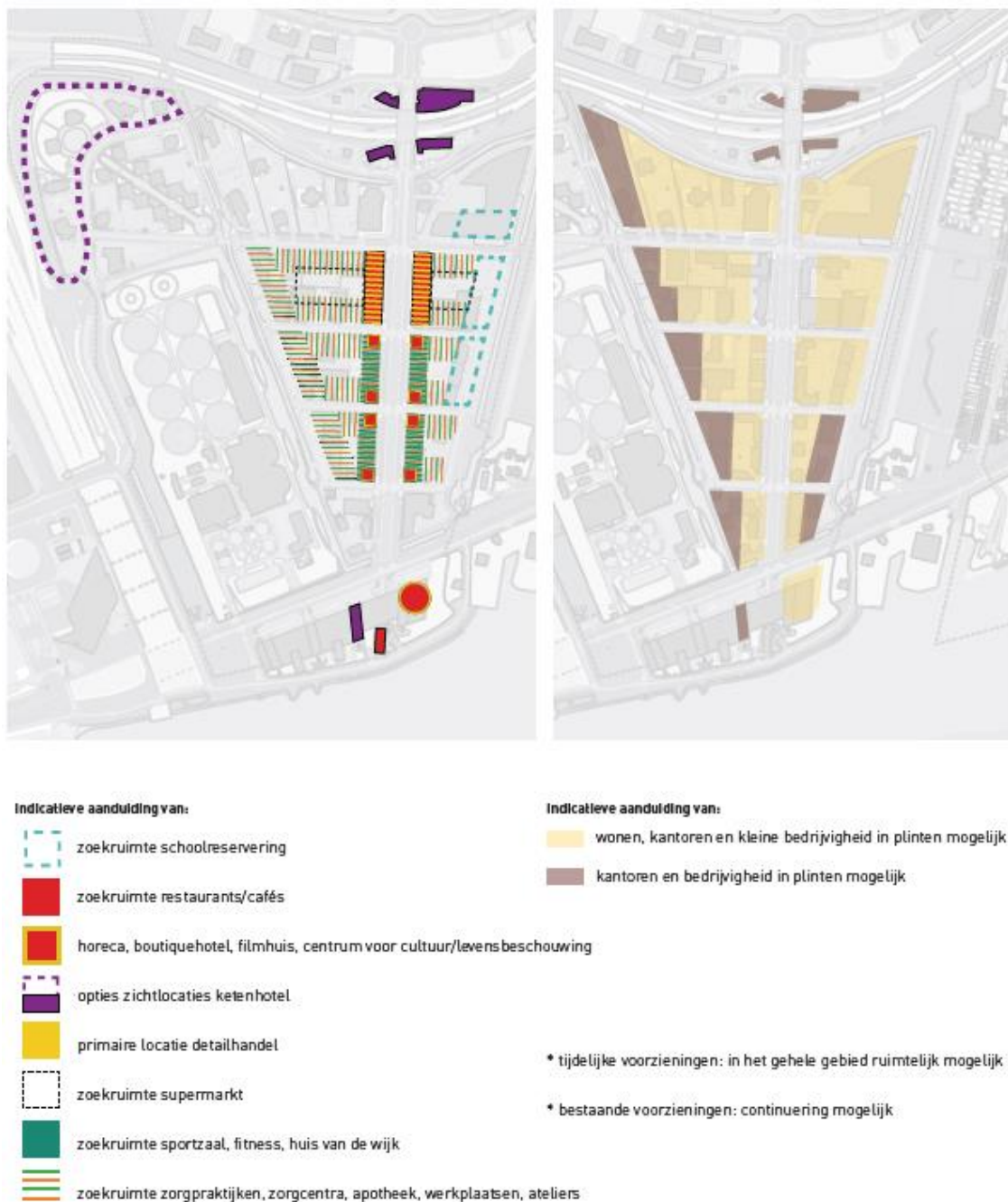
2.2.5. Ambitie 5 – Beleef en geniet!

Het Nieuwe Rivium wordt een wijk waar je je fijn en prettig voelt en je kunt genieten; ofwel een leefbare wijk. Leefbaarheid wordt o.a. bepaald door sociale factoren, milieufactoren, duurzaamheid, comfort en veiligheid. Door een multifunctionele wijk te creëren zorgen we ervoor dat er, ook voor de bedrijven en kantoren die blijven, een leefbare en dynamische omgeving ontstaat. De wijk krijgt tevens een nauwere verbinding met de omgeving. Op sommige factoren hebben we bij Het Nieuwe Rivium weinig invloed. Het gebied ligt nu eenmaal langs de A16 met haar autogeluid en de windturbine geeft slagschaduw. In planuitwerkingen zal duidelijk aangetoond moeten worden hoe ook op deze punten een aanvaardbaar woon- en leefmilieu wordt gerealiseerd. De aanwezigheid van voorzieningen en een hoge ruimtelijke kwaliteit zijn ook van invloed op de leefbaarheid. Deze zijn eerder in dit gebiedspaspoort beschreven.

2.3. Programma ontwikkeling Het Nieuwe Rivium

Het totale programma omvat de herontwikkeling van circa 100.000m² bvo kantoren naar wonen, bestaande uit:

1. circa 5.000 woningen;
2. circa 8.000m² maatschappelijke voorzieningen;
3. 4.000m² tot 7.000m² overige voorzieningen waaronder:
 - een supermarkt van maximaal 2.000m² bvo;
 - circa 1.250m² bvo overig dagelijkse voorzieningen;
 - twee hotelformules (zakelijk en toeristisch);
 - overige horeca;
 - sport/fitness, film, cultureel en levensbeschouwing;
4. parkeervoorzieningen, groen, water en recreatieve voorzieningen.



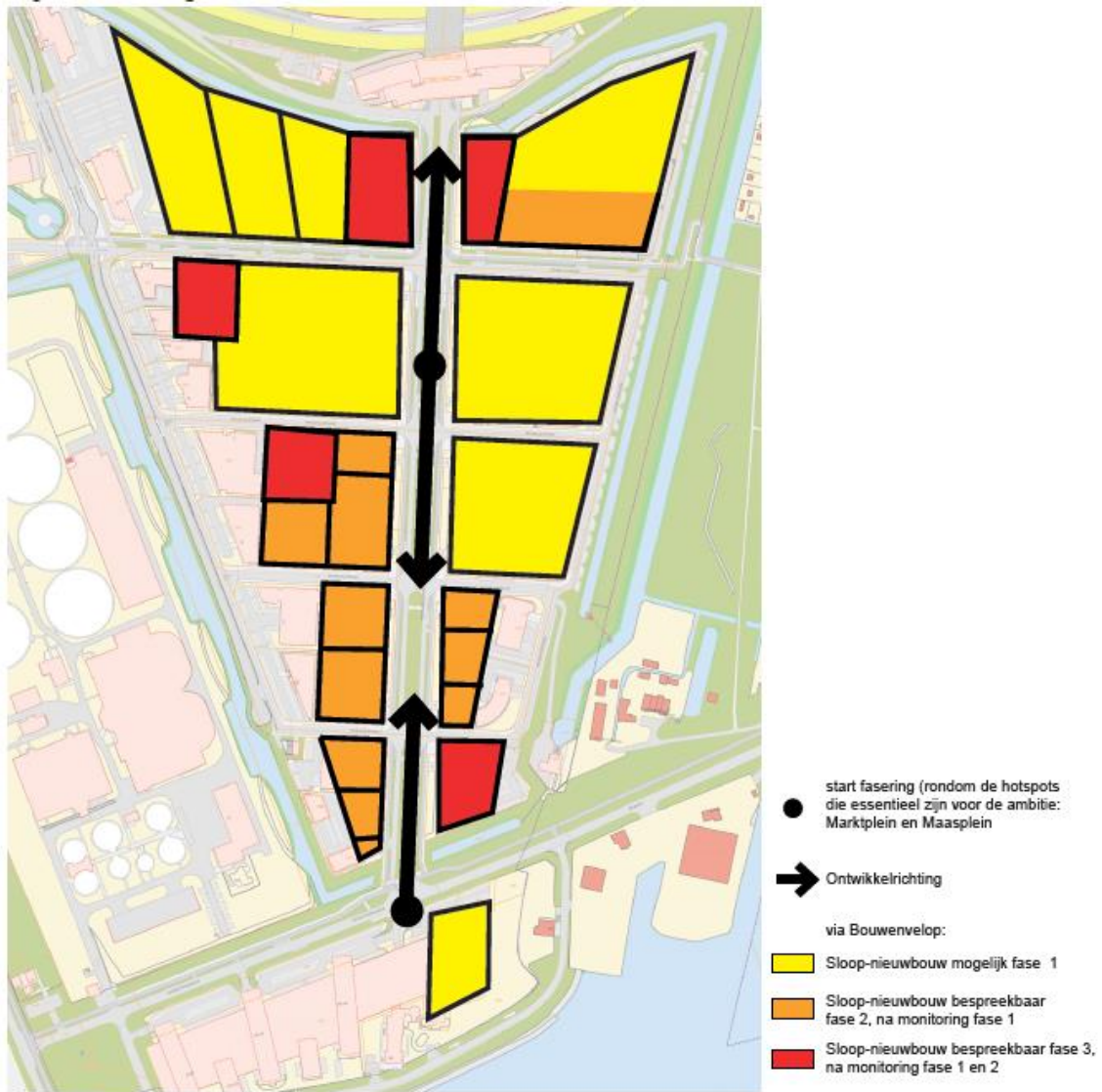
Figuur 2.3 - Zonering van functies

Het gebied wordt gefaseerd ontwikkeld. Daar zijn verschillende redenen voor;

- In het gebiedspaspoort is een clustering van gebiedsvoorzieningen opgenomen op specifieke locaties. Deze locaties leveren een grotere bijdrage aan de realisatie van de ambities dan andere locaties. Het is van belang dat deze locaties als eerste worden ontwikkeld.
- De transitie moet op dusdanige wijze plaatsvinden dat het huidige functioneren (als werkmilieu) niet onnodig wordt beperkt of zelfs onmogelijk gemaakt wordt. Een gefaseerde plaatsgebonden aanpak clustert de bouwwerkzaamheden zodat overlast locatie gebonden blijft en een specifieke duur kent.
- Om de transitie met de gestelde ambities mogelijk te maken, is het van belang zo veel mogelijk grote ontwikkelingen vroeg in de fasering te laten plaatsvinden. De daarmee behaalde kritische massa faciliteert de ontwikkeling van de geschetste ambities.

- De herontwikkeling is berekend op een bepaalde capaciteit van programma en mobiliteit. Een gefaseerde aanpak moet het functioneren van de transformatie borgen, de ontwikkelingen worden gemonitord om indien nodig bij te kunnen sturen.

Ook milieuaspecten en bouwlogistiek zorgen ervoor dat de ontwikkeling gefaseerd moet worden.



Figuur 2.4 - Fasering

2.3.1. Fase 1: Geel

Er wordt gestart met de twee belangrijkste hotspots van Het Nieuwe Rivium: Het Woonhart met Marktplein en het Nieuwe Maasplein. Deze aangewezen strategische locaties omvatten een clustering van voorzieningen die nodig is voor de herontwikkeling naar wonen. Daarnaast is de zichtlocatie langs de Abram van Rijckevorselweg van strategisch belang. Nieuwe ontwikkelingen fungeren als uithangbord voor de transformatie van het gebied, de hiermee verkregen publiciteit is cruciaal voor de eerste fase van de transitie.

Grootschalige planvorming is in deze fase wenselijk. Partijen die diverse percelen binnen één blok in eigendom hebben maken dit type planvorming mogelijk.

2.3.2. Fase 2: Oranje

Na het opstellen van de Bouwenveloppen van fase 1, wordt op basis van monitoring (mobiliteit, leefbaarheid, programma, differentiatie etc.) gezien hoe groot de ontwikkelruimte is voor fase 2. Vanuit de dan vastgestelde ruimte kunnen voor deze kavels ook Bouwenveloppen worden opgesteld.

Om invulling te geven aan een van de belangrijkste openbare ruimtes voor Het Nieuwe Rivium is het voor de overige (oranje) blokken ook bespreekbaar om sloop-nieuwbouw toe te passen, te beginnen bij de oranje blokken langs de Rivium Boulevard.

De oranje locatie langs de 1e Straat/ Rivium Boulevard is een van de weinige locaties die eventueel geschikt zou zijn voor onderwijsdoeleinden. Ontwikkeling van deze locatie is bespreekbaar, mits een keuze gemaakt is voor een onderwijslocatie die nodig is op Rivium. Nadat binnen een afzienbare termijn uitgewerkte planvoorstellen met een voldoende massa en kwaliteit worden ingediend voor delen aangeduid als fase 1, dan wordt overwogen om (delen van) locaties die als fase 2 zijn aangeduid, eerder onderdeel te laten uitmaken van de gebiedsontwikkeling.

2.3.3. Fase 3: Rood

Vanuit de geschetste ambities is sloop-nieuwbouw op deze locaties denkbaar. Deze locaties zijn niet strategisch gelegen en kunnen gelet op hun ligging in mindere mate een bijdrage leveren aan de doelstellingen en ambities van het Gebiedspaspoort. Deze locaties komen dan ook later in overweging vanuit diverse motieven: de huidige milieucontouren maken een transitie complex en duur, bestaande eigenaren hebben de wens uitgesproken vooralsnog geen wijzigingen te willen doorvoeren.

2.4. Mobiliteit

2.4.1. Mobiliteit, verbindingen en bereikbaarheid

De primaire ambitie is een gebied te ontwikkelen waar het prettig wonen, werken en verblijven is. Daarvoor zijn allerlei voorzieningen nodig. Om die levensvatbaar te maken, is een omvangrijk aantal woningen/bewoners nodig. Hoe hoger het aantal woningen en bewoners evenwel, hoe meer verkeer wordt toegevoegd. Een essentiële vraag is dan in welke mate de invulling en de omvang van het programma voor Het Nieuwe Rivium de bereikbaarheid beïnvloeden. En andersom, hoe de mobiliteit en bereikbaarheid kunnen worden vormgegeven, zodanig dat zij de ontwikkeling van de beoogde woonwerkwijk ondersteunt en niet hindert. Er is een aantal studies uitgevoerd om grip te krijgen op de mogelijkheden, beperkingen en oplossingsrichtingen om het gebied en haar omgeving bereikbaar en leefbaar te houden. In de 'Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM' zijn de belangrijkste uitgangspunten, onderzoeken, uitkomsten en oplossingen uitgewerkt:

- Het uitbreiden en verbeteren van de netwerken voor LV/OV (langzaam vervoer en openbaar vervoer) binnen Rivium en omgeving, en voor relaties met de centra van Capelle aan den IJssel en Rotterdam en NS- en metrostations.
- Het aantrekkelijker maken van vervoersalternatieven, door onder meer faciliteiten voor LV, deelvervoersmiddelen en HOV een prominente, zichtbare en handzame plek in het gebied te geven. Deze faciliteiten dienen op kwalitatief hoogwaardige wijze te worden geïntegreerd in de architectuur van gebouwen en buitenruimte. Vanaf de voordeur kun je comfortabel en snel/efficiënt je bestemming bereiken.
- De routes van en naar de HOV haltes zijn kort, aantrekkelijk en veilig.
- Het vermijden van verplaatsingen (per auto) bevorderen door onder andere voorzieningen op loopafstand/om de hoek te creëren.
- Het faciliteren en stimuleren van deelgebruik van fiets, auto of scooter.
- Gebruik te maken van een Mobility Hub om o.a. het gebruik van deelmobiliteit te bedienen. Een Hub is door een derde partij integraal te organiseren, financieren en beheren;
- Door aan te haken bij service- en gebruiksgesichte mobiliteitsdiensten, zoals MaaS (Mobility as a Service).
- Het hanteren van een passende parkeerstrategie.

2.4.2. Parkeren

De auto krijgt een minder prominente en zichtbare plek. Deze verandering vereist ondersteuning door een ambitieuze parkeerstrategie. Zo'n strategie bepaalt mede de hoeveelheid verkeer van, naar en op Rivium. Er wordt ingezet op een parkeerstrategie voor (gemotoriseerd) verkeer met de volgende ingrediënten.

- Voor nieuwe woningen en bedrijven binnen nieuwbouw of transformaties in Rivium: het hanteren van lagere parkeernormeringen voor auto's dan de huidige parkeernorm voor Rivium en Capelle; namelijk normen behorende bij 'zeer sterk stedelijk', in plaats van hogere normen die behoren bij een gebied dat als 'stedelijke schil' gekwalificeerd wordt. Deze lage normen zijn praktisch uitvoerbaar door het eerder genoemde, samenhangende pakket aan mobiliteitsmaatregelen. De normen zijn te vinden in bijlage van de mobiliteitsaanpak over parkeren, behorend bij het Gebiedspaspoort 2.0 Rivium. Voor Rivium is een 'Mobiliteitsaanpak 2020-2030 RIVIUM' opgesteld. Bijzonder aspect van deze normering is dat daarin van de ontwikkelaars wordt verlangd dat zij substantieel investeren in HOV met een reductie van de norm tot gevolg, en dat hen wordt gevraagd ook te investeren in, fiets en/of MaaS en deelmobiliteit, waardoor een verdere reductie op de norm wordt gerealiseerd (en dus minder ruimtebeslag en kosten voor parkeerplaatsen).
- Het vrij van parkeerplaatsen maken van de openbare buitenruimte van geheel Rivium, waarbij de vrijgekomen ruimte wordt benut voor voetgangers, (beperkt) fietsparkeren, groen en verblijven.
- Uitgangspunt is dat parkeren voor bewoners en bezoekers in parkeervoorzieningen binnen de nieuwe bouwblokken wordt ondergebracht, met parkeren niet zichtbaar aanwezig binnen de Stadsblokken, en beperkt binnen de Parkblokken en het Maasplein.
- Het efficiënter gebruiken van bestaande parkeervoorzieningen binnen het gebied (denk aan parkeervoorzieningen bij kantoorpanden die in de avond en het weekend leegstaan) en realisatie van een eventueel nieuw park & ride bij de Van Brienoordbrug (parkeren op afstand introduceren). Onderdeel daarvan is het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door werknemers en bewoners.
- De inzet is ten minste 20% van de parkeervraag op te vangen door deelauto's/deelmobiliteit. Op dit moment hanteren wij als rekenregel: één deelauto-parkeerplaats vervangt 4 reguliere parkeerplaatsen.
- Het parkeren geen deel uit laten maken van de huurprijs/koop prijs van woningen. De inzet is nergens vaste/eigen parkeerplaatsen toe te wijzen (wel eventueel een parkeerrecht), uitgezonderd voor enkele specifieke doelgroepen zoals mindervaliden. Er wordt betaald per tijdseenheid voor gebruik van een beschikbare plek. Daardoor ontstaat bij bewoners meer bewustzijn over de meerkosten van parkeren. Dit komt het bewustzijn ten goede over duurzame keuzes.

3. Procedure en uitgangspunten

3.1. Inleiding

Om Het Nieuwe Rivium daadwerkelijk te kunnen realiseren is naast een ruimtelijk kader in de vorm van het gebiedspaspoort een juridisch-planologische basis nodig. Op dit moment vigeert ter plaatse van het gebied een bestemmingsplan waarbinnen de gebiedstransformatie niet mogelijk is. De te verlenen omgevingsvergunning(en) waarbij wordt afgeweken van het vigerende bestemmingsplan vormt de juridische basis voor de concrete plannen. Hierbij komen ook de financiële en economische uitvoerbaarheid van (deel)projecten aan de orde. Daarnaast is nog sprake van een breed scala aan overige benodigde vergunningen of toestemmingen (zoals voor de sloop, een watervergunning, etc.) die nodig zijn om daadwerkelijk en gefaseerd tot uitvoering van de plannen over kunnen te gaan. Waar nuttig wordt hierbij gebruik gemaakt van de coördinatieprocedure. Om het milieubelang volwaardig mee te kunnen nemen in het proces om te komen tot één of meerdere verleende omgevingsvergunning(en), wordt de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.

In de volgende paragrafen is een toelichting opgenomen over de op te stellen documenten, de te doorlopen ruimtelijke procedures en de uitgangspunten voor de onderzoeken.

3.2. Omgevingsvergunningen

Om daadwerkelijk tot bouwactiviteiten (zoals sloop en nieuwbouw) in Het Nieuwe Rivium over te gaan, dienen omgevingsvergunningen aangevraagd te worden. Het college van B&W is bevoegd tot het nemen van een besluit op aanvraag van de omgevingsvergunning. Het college toetst daarbij onder andere of de activiteit die wordt aangevraagd, mogelijk is binnen het Gebiedspaspoort 2.0 Rivium en de bouwveloppen zoals die worden opgesteld. De bouwveloppen worden vastgesteld door de raad. Voor de scope van het MER is het Gebiedspaspoort 2.0 Rivium leidend. Voor het verloop van de procedure wordt verwezen naar paragraaf 3.4.

3.3. Milieueffectrapportage

Waarom een m.e.r. procedure?

De gebiedstransformatie van het Nieuwe Rivium is een stedelijk ontwikkelingsproject zoals opgenomen in categorie D 11.2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Dit betekent dat via een zogenaamde m.e.r.-beoordeling de gemeente moet bepalen of de ontwikkeling belangrijke negatieve milieueffecten kan hebben en daarom een MER moet worden opgesteld. Gelet op de aard en omvang van de ontwikkeling en de reeds uitgevoerde verkennende onderzoeken heeft de gemeente besloten de fase van de m.e.r.-beoordeling over te slaan en direct een MER op te stellen.

Het op te stellen MER bevat dus de milieu-informatie die nodig is voor het voorbereiden van de omgevingsvergunning(en). Het MER onderzoekt de maximale milieueffecten die op kunnen treden. Ook maakt het inzichtelijk wat de effecten zijn van de verschillende programmaonderdelen en in de verschillende fasen van de ontwikkeling, dit als input voor de besluitvorming. In hoofdstuk 4 wordt een verder beschrijving gegeven van de te onderzoeken alternatieven en varianten en de scope van het onderzoek.

Procedure

De Wet milieubeheer vereist dat de gemeente een passende scheiding aanbrengt binnen de ambtelijke organisatie indien de gemeente zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag is voor het MER. Binnen de gemeente is dit als volgt geregeld:

- de gemeente geldt als initiatiefnemer voor de ontwikkeling en laat het MER opstellen;
- de DCMR toetst de inhoud van het MER. DCMR geeft akkoord op de inhoud van het MER;
- het college van B&W stelt (mede op basis van het advies van de DCMR) uiteindelijk het MER vast gelijktijdig met het verlenen van de eerste omgevingsvergunning.

De procedure voor het MER ziet er als volgt uit:

Stap 1: Openbare kennisgeving

De gemeente geeft in een openbare kennisgeving aan dat voor de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan een m.e.r.-procedure wordt doorlopen en dat gelegenheid gegeven wordt zienswijzen naar voren te brengen over het voornemen. Daarbij wordt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter visie gelegd.

Uw reactie kan worden ingediend bij de gemeente:

Per mail:

rivium@capelleaandenijssel.nl

Per post:

Gemeente Capelle aan den IJssel,
T.a.v. het College van B&W
Postbus 70
2900 AB Capelle aan den IJssel

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met

E.B. Weeder, e.b.weeder@capelleaandenijssel.nl of telefoonnummer 06-46637021

Stap 2: Raadplegen bestuursorganen en advisering over reikwijdte en detailniveau

Na de bekendmaking moeten de reikwijdte en het detailniveau van het MER worden bepaald. De betrokken bestuursorganen bij de voorbereiding van ruimtelijke besluiten (artikel 3.1.1. Bro) worden daartoe geraadpleegd door de gemeente. De Commissie voor de m.e.r. kan in deze fase vrijwillig om advies worden gevraagd. Gelet op de reeds uitgevoerde onderzoeken en het vastgestelde Gebiedspaspoort ligt de scope van het MER voldoende vast en wordt de Commissie voor de m.e.r. niet om advies gevraagd over de reikwijdte en het detailniveau.

Ook mag een ieder een zienswijze inbrengen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau dat ter inzage ligt en op het voornemen een MER op te stellen. In deze Notitie worden zoals eerder genoemd de uitgangspunten voor milieuonderzoek beschreven. Het bevoegd gezag (college van B&W nu het MER gekoppeld is aan de omgevingsvergunning voor afwijken) bepaalt vervolgens de definitieve reikwijdte en het detailniveau voor het MER; de informatie die het MER naar haar mening moet bevatten om, voor wat betreft het milieu, een goed onderbouwd ruimtelijk besluit te nemen.

Stap 3: Opstellen MER

Aan de hand van de definitieve notitie Reikwijdte en detailniveau wordt vervolgens het MER opgesteld. In het MER worden de milieueffecten van de voorgenomen activiteit (realisatie van Nieuwe Rivium conform Gebiedspaspoort 2.0) in beeld gebracht door een beschrijving en beoordeling van de effecten van alle in redelijkheid in beschouwing te nemen alternatieven.

Eenmaal voltooid wordt het MER voorgelegd aan de gemeente Capelle aan den IJssel. Het college van B&W legt als bevoegd gezag het MER uiterlijk samen met het ontwerpbesluit (ontwerp omgevingsvergunning voor eerste project) ter inzage gedurende de wettelijk voorgeschreven termijn. Tevens wordt het MER ter toetsing naar de Commissie voor de m.e.r. gestuurd. In het toetsingsadvies beoordeelt de Commissie voor de m.e.r. of het MER de juiste en voldoende milieu-informatie bevat om tot een afgewogen besluit te komen over het verlenen van de omgevingsvergunning.

Stap 4: Zienswijzen

Gedurende de termijn van ter visie legging (6 weken) van het MER (en omgevingsvergunning voor het afwijken van) heeft iedereen de gelegenheid om zienswijzen op het MER in te dienen. Mede op basis van de reacties en adviezen wordt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau waar nodig aangepast en stelt het college van Burgemeester en Wethouders deze vervolgens definitief vast.

Stap 5: Vaststelling besluit

Nu de m.e.r.-procedure is doorlopen, wordt de omgevingsvergunning verleend en het MER definitief vastgesteld. Hierbij wordt gemotiveerd hoe rekening is gehouden met de resultaten van het MER en met de zienswijzen die daarover zijn ingediend. De m.e.r. procedure is hiermee afgerond, het MER kan ook gebruikt worden als onderlegger voor volgende omgevingsvergunningen voor deelprojecten binnen Rivium.

Stap 6: Evaluatie van de effecten na realisatie

Het is verplicht om de daadwerkelijk optredende milieugevolgen van de uitvoering van de transformatie van Rivium in kaart te brengen en te evalueren. In het MER wordt een aanzet gegeven welke milieuaspecten om evaluatie of monitoring vragen.

3.4. Samenvatting en samenloop procedures

De procedure voor het MER en de omgevingsvergunning zijn gekoppeld.

stap	NRD	MER	Omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan
1.	Opstellen Notie Reikwijdte en detailniveau (= NRD)	Beoordelen beschikbare onderzoeken en noodzaak voor aanvulling onderzoeken	
2	openbare kennisgeving van het opstellen van een MER = publicatie NRD		
3	Inspraak en raadpleging betrokken overheden over reikwijdte en detailniveau MER Eventueel advies van Commissie voor de m.e.r	Opstellen MER (reacties op NRD hierbij betrekken)	Vorbereiden + beoordelen aanvraag
4	Vaststellen NRD door college		
5	- Afronden MER		
6	- toetsingsadvies Commissie m.e.r.		
7	-	Verwerken advies cie m.e.r	MER toevoegen aan aanvraag, aanvraag compleet. Bouwenveloppen ter vaststelling bij raad
8		MER en ontwerpbesluit omgevingsvergunning ter inzage	
9	- zienswijzen op ontwerpbesluit en bijbehorend MER		
10		Verwerken zienswijzen	Verwerken zienswijzen en voorbereiden besluit omgevingsvergunning
11		Vaststellen MER door college	Verlenen omgevingsvergunning door college (indien raad VVGB heeft afgegeven)
12	Beroepsprocedure tegen omgevingsvergunning (en MER).		

Figuur 3.4 - Schematische weergave procedure

3.5. Samenwerking en participatie

Doe mee!

Capelle hanteert de zogenoemde Doe mee! aanpak. Dit betekent dat naast de formele wettelijke reactiemomenten ook op andere momenten de bewoners, ondernemers en belangenorganisaties betrokken worden bij de totstandkoming van het MER. Capellenaren worden via de website www.capellebouwtaandestad.nl/rivium geïnformeerd over de voortgang van het tot stand komen van het MER en over de voortgang van de ontwikkelingen in Het Nieuwe Rivium.

Voorafgaand aan de NRD is het Gebiedspaspoort 2.0 vastgesteld op 29 september 2020. Om te komen tot het Gebiedspaspoort 2.0 is een uitgebreid informatie en inspraaktraject doorlopen. Zo zijn bewoners, ondernemers en belangenorganisaties geïnformeerd en in de gelegenheid gesteld om een reactie te geven op de plannen. Het concept Gebiedspaspoort 2.0 heeft 6 mei tot en met 3 juni 2019 ter inzage gelegen. In deze periode zijn 6 formele informatiebijeenkomsten georganiseerd. De ingediende inspraakreacties op het concept zijn beantwoord in de Nota van beantwoording inspraakreacties. Deze beantwoording is op 11 juni 2020 toegelicht aan de insprekers en is op 1 juli 2020 gelegenheid geboden om in te spreken in de raadscommissie. In de periode na de ter inzage termijn en voor de vaststelling zijn nog 3 aanvullende informatiebijeenkomsten gehouden; 17 februari 2020 en op 18 en 24 juni 2020.

Ook voor de NRD is een uitgebreid informatietraject doorlopen. Zo is op 16 november 2020 een thema-avond georganiseerd voor de gemeenteraad en op 19 en 20 november is gesproken met direct belanghebbenden in het gebied. Vervolgens is op 1 december 2020 een brede bewonersavond gehouden. Naar aanleiding van de avond met de direct belanghebbenden is een klankbordgroep ingesteld met vertegenwoordigers van bewoners, omwonenden en bedrijven van Rivium. Deze klankbordgroep heeft intensief meegedacht bij het tot stand komen van deze NRD, in het bijzonder met de te onderzoeken thema's.

Met het instellen van deze klankbordgroep komt de gemeente ook tegemoet aan een oproep van de raad, gedaan bij de vaststelling van het Gebiedspaspoort 2.0, om omwonenden intensief bij vervolgstappen te betrekken.

Begin 2021 zal de NRD formeel ter inzage worden gelegd waarbij een ieder in de gelegenheid wordt gesteld om een zienswijze in te dienen. Ook na deze formele stap zullen conform de Doe mee! aanpak informatiebijeenkomsten worden georganiseerd waarbij inzage wordt gegeven hoe een MER tot stand komt, wat in een MER wordt onderzocht en op welke overige momenten belanghebbenden kunnen meedenken en inspreken.

Indien het MER gereed is, wordt dit ter toetsing aan de Commissie voor de m.e.r. toegestuurd. Het MER wordt daarnaast ter inzage gelegd samen met het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning. Tijdens de periode van ter inzagelegging zal een informatieavond worden georganiseerd waarbij een toelichting wordt gegeven op de resultaten uit het MER.

4. Toelichting op reikwijdte en detailniveau van het MER

4.1. Inleiding

Met deze notitie geeft het bestuur van de gemeente Capelle aan den IJssel aan:

- de scope van de ontwikkeling van het Nieuwe Rivium;
- welke alternatieven worden onderzocht;
- welke milieuaspecten in het MER worden onderzocht (oftewel, wat is de reikwijdte van het MER);
- wat de onderzoeksomvang is per milieuaspect (oftewel, wat is het detailniveau van het MER).

In het MER wordt de gebiedsontwikkeling op een groot aantal milieuaspecten onderzocht. Daarbij wordt de huidige situatie (en autonome ontwikkeling) afgezet tegen de effecten van de beoogde gebiedsontwikkeling. De nadruk ligt hierbij op verkeer gerelateerde effecten zoals een veilige, vlotte verkeersafwikkeling en geluidbelasting. Ook is er invloed van enkele bedrijfsmatige activiteiten, zoals de RWZI en de windturbine. Deze aspecten hebben invloed op een gezonde leefomgeving, zowel in het plangebied als de directe omgeving. Voor het gebied gelden daarnaast hoge ambities om een omslag te bereiken in de mobiliteit: door hoogwaardig openbaar vervoer en betere fietsvoorzieningen, in combinatie met lage parkeernormen en het stimuleren van gedragsverandering (o.a. deelauto's) moet het autogebruik dalen. Vanuit de omgeving zijn er zorgen of dit haalbaar is en of dit niet leidt tot sluipverkeer en parkeeroverlast in omliggende wijken. Ten slotte biedt de gebiedsontwikkeling ook grote kansen om te voorzien in een woningbehoefte met een kwaliteitsverbetering voor het Rivium in de vorm van een wijk met diverse functies en ruimte voor openbaar groen. Ook deze aspecten van ruimtelijke kwaliteit krijgen een plek in het MER.

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op:

- te onderzoeken situaties: alternatieven en varianten
- de scope van de onderzoeken

Plangebied en studiegebied

Het *plangebied* voor het MER is weergegeven in figuur 1.2. Dit is het gebied waar de feitelijke herstructurering plaatsvindt. Het *studiegebied* is het gebied waar milieueffecten, als gevolg van de gebiedsontwikkeling Het Nieuw Rivium, (kunnen) optreden en waar milieu-effecten die relevant zijn voor de herontwikkeling van Rivium kunnen optreden. Dit is een groter gebied: het plangebied en de omgeving ervan. De reikwijdte van milieugevolgen kan verschillen per milieuaspect. Voor bepaalde milieuaspecten komt het studiegebied vrijwel overeen met het plangebied, voor andere milieuthema's kan het studiegebied zich tot buiten het plangebied uitstrekken.

4.2. Alternatieven en varianten

4.2.1. Scope en doelstelling van de ontwikkeling

De ambities en doelstellingen voor Het Nieuwe Rivium zijn in hoofdstuk 2 toegelicht. Rivium wordt een wijk waar wonen, werken en recreatie samen komen, waar voldoende voorzieningen zijn en waar het openbaar gebied een kwaliteitsimpuls krijgt. Hiervoor zal een deel van het gebied uit hoogbouw bestaan en een deel uit laagbouw, zo ontstaat een wijk met verschillende schaalniveaus. Zoals hiervoor geschetst, gaat dit gepaard met een andere mobiliteitsstrategie waar verplaatsing met OV, fiets en te voet centraal staat. De ontwikkeling vindt gefaseerd plaats (zie ook hoofdstuk 2) zodat bestaande functies ook nog (tijdelijk) door kunnen blijven functioneren.

4.2.2. Alternatieven en varianten

In een MER worden verschillende alternatieven beschreven en op hun milieueffecten beoordeeld.

Voor het Nieuwe Rivium geldt dat er gefaseerd wordt ontwikkeld en het eindbeeld vooraf niet gedetailleerd wordt vastgelegd. Per fase, oftewel per deelontwikkeling wordt steeds een omgevingsvergunning voor afwijken van het vigerend bestemmingsplan aangevraagd gebaseerd op de bouwveloppen. Dit alles binnen de kaders zoals deze zijn vastgelegd in het Gebiedspaspoort 2.0 Rivium. Het MER en de onderliggende onderzoeken moeten aansluiten bij het abstractieniveau van het Gebiedspaspoort 2.0 Rivium, maar waar mogelijk ook voldoende concreet zijn om als directe onderligger te kunnen dienen voor de aanvraag van een omgevingsvergunning.

Daarnaast moet het MER robuust zijn dat wil zeggen de maximale bandbreedte aan mogelijke milieugevolgen van de totale ontwikkeling van Het Nieuwe Rivium in beeld brengen en de randvoorwaarden beschrijven waaronder de ontwikkeling uitvoerbaar is. De alternatieven zijn hierop gericht.

In het MER Nieuw Rivium gaat het om de volgende alternatieven en varianten:

- **Referentiesituatie**

Dit is de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die doorgang vinden, ook als de beoogde ontwikkeling van Het Nieuwe Rivium niet plaatsvindt. Als peilstok wordt hiervoor een ontwerpbesluit dat de ontwikkeling mogelijk maakt gehanteerd. Voor de huidige situatie wordt uitgegaan van maximale invulling conform het vigerend bestemmingsplan. Autonome ontwikkelingen zijn onder meer woningbouwontwikkelingen of infrastructurele maatregelen in de directe omgeving (zoals Feyenoord City, Fascinatio). De referentiesituatie dient als vergelijking voor de overige alternatieven.

- **Basisalternatief (conform het GP 2.0)**

Dit is de effectbeschrijving van het totale programma voor fase 1, 2 en 3 in de periode 2021-2030 conform het Gebiedspaspoort 2.0 Rivium, uitgaande van een geslaagde verandering in de mobiliteitskeuze door volledige implementatie van de mobiliteitsmaatregelen.

Programma betreft de transformatie van circa 100.000m² bvo kantoren naar:

- *circa 5.000 woningen;*
- *circa 8.000m² maatschappelijke voorzieningen;*
- *4.000m² tot 7.000m² overige voorzieningen waaronder:*
 - *een supermarkt van maximaal 2.000m² bvo;*
 - *circa 1.250m² bvo overig dagelijkse voorzieningen;*
 - *twee hotelformules (zakelijk en toeristisch);*
 - *horeca;*
 - *sport/fitness, film, cultureel en levensbeschouwing;*
 - *parkeervoorzieningen, groen, water en recreatieve voorzieningen.*
- *Overzicht mobiliteitsmaatregelen + parkeernorm*
 - *aangepaste parkeernormen en opheffen parkeren op straat*
 - *verbeteren fietsinfrastructuur (fietsparkeren en fietspaden)*
 - *verbeteren OV (parkshuttle en waterbus)*
 - *infrastructurele maatregelen*

- **Plus alternatief**

Voor de gebiedsontwikkeling Nieuw Rivium is het gebiedspaspoort 2.0 het uitgangspunt. Het is gebruikelijk in een MER dat wordt gebruikt voor langjarige gebiedsontwikkelingen robuust onderzoek te doen en ook in kaart te brengen wat de milieu-effecten zijn als het gebied maximaal wordt gevuld. Daarom wordt in het MER ook een alternatief onderzocht met een groter woningbouwprogramma dan opgenomen in het gebiedspaspoort 2.0, het plus alternatief. Het is een programma met circa 6.000 woningen (samen met maatschappelijke en commerciële programma). Voor het overige blijft het commercieel en maatschappelijk programma en de mobiliteitsmaatregelen (inclusief parkeernorm) gelijk aan het basisalternatief.

Binnen de bovenstaande alternatieven wordt ook de onderstaande variant uitgezocht:

- **Scenario mobiliteitsstrategie**

Voor het basialternatief wordt een scenario onderzocht. Gelet op de ambitieuze mobiliteitsstrategie die een verandering in het mobiliteitsgedrag van de bewoners en gebruikers van Nieuwe Rivium te weeg moeten brengen, wordt tevens een scenario onderzocht waarbij niet alle mobiliteitsmaatregelen worden doorgevoerd of slagen (bijvoorbeeld minder OV gebruik en meer autogebruik). De effecten worden onderzocht voor het basialternatief maar tevens kwalitatief beschouwd voor het plus alternatief.

Algemeen aandachtspunt:

- **Robuustheidsanalyses derde oeververbinding**

Er loopt een MIRT studie naar een derde oeververbinding over de Nieuwe Maas. Er is nog niet besloten op welke plek deze verbinding komt en hoe deze er uit zal zien (brug, tunnel, multimodaal of gericht op OV en fiets). In een robuustheidsanalyse wordt beoordeeld welk effect deze verbinding kan hebben op de verkeersstromen rond het plangebied van Rivium.

Uitkomst van het m.e.r. onderzoek

- **Het voorkeursalternatief (VKA):** dit is het alternatief dat met het gebiedspaspoort 2.0 mogelijk wordt gemaakt. Dit betreft het - waar nodig – aangevulde basialternatief met mogelijk aangepast programma, mitigerende maatregelen en/of randvoorwaarden voor de ontwikkeling.

4.3. Onderzoeken

In het kader van de voorbereiding van het Gebiedspaspoort zijn al veel onderzoeken uitgevoerd. Hiervan wordt uiteraard gebruik gemaakt bij het opstellen van het MER. Het MER en de aanvullende onderzoeken zijn bedoeld om te analyseren of optimalisaties mogelijk zijn die de (leefomgevings)kwaliteit op het Nieuwe Rivium en haar omgeving verder kunnen verbeteren.

De volgende milieuthema's worden in het MER onderzocht:

A. Mobiliteit:

- verkeer en vervoer (inclusief parkeren)

B. Leefomgeving

- leefbaarheid en gezondheid: geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bezonning, windhinder, slagschaduw windturbine, effecten bestaande bedrijvigheid en specifiek geurhinder RWZI
- duurzaamheid op gebiedsniveau en op gebouwniveau (klimaat, energie)

C. Duurzame inrichting

- ruimtelijke kwaliteit: ruimtegebruik, groen, cultuurhistorie en archeologie
- water, bodem, ondergrond: waterstaat, bodemkwaliteit
- ecologie: soorten- en gebiedsbescherming, stikstof op Natura 2000

Uit de onderzoeken en het MER moet blijken in welke mate de doelstellingen voor de gebiedsontwikkeling het Nieuwe Rivium zoals beschreven in het Gebiedspaspoort 2.0. worden gehaald en welke maatregelen daarvoor eventueel nodig zijn.

A. Mobiliteit

Verkeer en parkeren

Scope van onderzoek

Het MER geeft inzicht in de effecten op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Het gaat hierbij om Het Nieuwe Rivium zelf en om de effecten van de ontwikkeling op het functioneren van de verkeersstructuur in de aansluitende wijken en de hoofdinfrastructuur.

In het MER wordt beschreven welke maatregelen nodig zijn voor een geslaagde verandering in mobiliteit, alsmede wat de effecten zijn als deze maatregelen worden nagelaten.

Onderdeel van de verkeersstudie is een mobiliteitstoets, een verkeerskundige analyse en effectbeoordeling. De bereikbaarheid wordt beoordeeld voor het autoverkeer (I/C-verhoudingen op kruispuntniveau, doorstroming), openbaar vervoer en langzaam verkeer. Verkend wordt of nog aanvullende maatregelen mogelijk zijn als de mobiliteitsstrategie niet geheel slaagt. De verkeersveiligheid wordt getoetst door de vormgeving van de verkeersstructuur (wegverkeer en langzaam verkeer) te toetsen aan de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Ten slotte wordt een toelichting gegeven op de parkeerbalans. Tevens wordt onderzocht wat de effecten zijn van de herontwikkeling in de verschillende varianten op de parkeerbalans in het Nieuwe Rivium en de omgeving.

Beschikbare informatie modelstudie RHDHV (april 2020 inclusief bijlagen) en quick scan bouwlogistiek, kentekenonderzoeken, parkeerbalans onderzoek, verkeerstellingen, enquête werkgevers en bewoners naar behoefte waterbus en ParkShuttle.

De resultaten van de verkeersmodelberekeningen vormen input voor de onderzoeken geluid en luchtkwaliteit.

Methode

Met het verkeersmodel MRDH worden de toekomstige verkeersbewegingen in beeld gebracht voor de dagelijkse situatie. Daarbij worden de referentiesituatie en de plansituatie doorgerekend uitgaande van de zekere maatregelen zoals deze vastliggen in Gebiedspaspoort 2.0. In hoofdstuk 4 van het Gebiedspaspoort 2.0 zijn de maatregelen als onderdeel van de ontwikkeling beschreven. Het betreft onder meer uitbreiding van het OV aanbod, parkeren op afstand en verlaagde parkeernormen.

Zie voor de alternatieven en varianten die worden onderzocht paragraaf 4.2.2. Er zijn ook enkele ontwikkelingen onderdeel van de referentiesituatie (zoals de ParkShuttle en Waterbus en doorgaande fietsverbindingen).

De maatregelen uit het Gebiedspaspoort 2.0 worden als onderdeel van de gebiedsontwikkeling gerealiseerd. De effecten van deze maatregelen worden in het MER beschreven (als onderdeel van onder meer het basialternatief).

Naast zekere maatregelen en ontwikkelingen kunnen er ook meer onzekere ontwikkelingen zijn zoals een nieuwe oeververbinding over de Nieuwe Maas. Dergelijke ontwikkelingen die niet zeker doorgang vinden (in of direct aansluitend op de planperiode), worden globaal op hun effect beoordeeld in een robuustheidsanalyse.

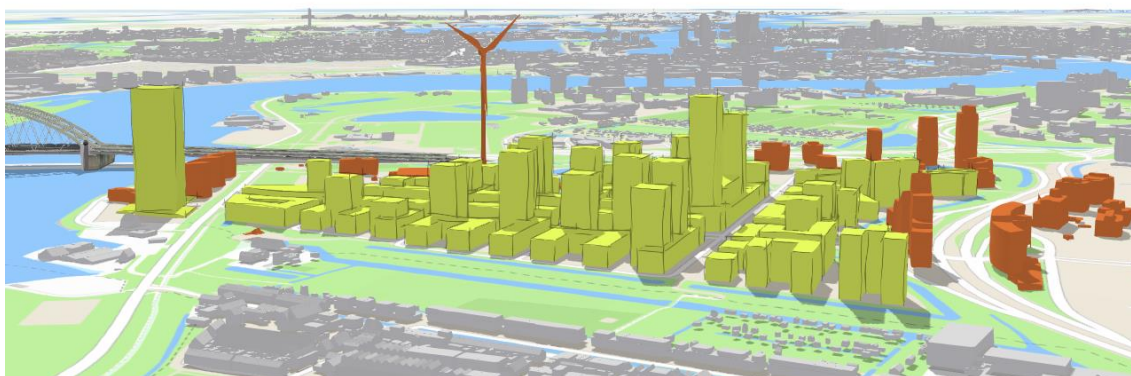
B. Leefomgevingskwaliteit

Leefbaarheid en gezondheid

De leefbaarheid en gezondheid van het gebied wordt - behalve door de ruimtelijke kwaliteit (groen, recreatieve mogelijkheden) – mede bepaald door verkeersgerelateerde milieueffecten: geluid,

luchtkwaliteit en externe veiligheid. Behalve de hoeveelheid verkeer is ook de doorstroming belangrijk voor de mate van geluidhinder en de luchtkwaliteit. Vanwege de beoogde hoogbouw heeft daarnaast bezonning, windhinder effect heeft op de leefbaarheid, alsmede slagschaduw van de aanwezige windturbine. Een studie naar bezonning, windhinder, slagschaduw maken onderdeel uit van het MER. Bij leefbaarheid en gezondheid gaat het zowel om de effecten op bestaande functies in en om het plangebied als om de nieuw toe te voegen functies.

Uit onderzoek (Peutz windklimaat en slagschaduw (2019): dat uitgaat van een concreet stedenbouwkundig plan) blijkt dat maatregelen nodig zijn in delen van het plangebied. Enerzijds een standstill regeling voor de windturbine vanwege slagschaduw, anderzijds stedenbouwkundige oplossingen om te voldoen aan bezonningsnormen. Ten behoeve van het MER is onderzoek nodig naar een maximale invulling (de hiervoor genoemde plus-variant). Hiervoor worden de bouwblokken voorzien van een globale maximale bouwhoogte.



Figuur 4.3 - Totale maximale bouwmogelijkheden voor het Nieuwe Rivium (geel = nieuwbouw)

Op deze wijze brengt het MER de worst case situatie in beeld en kan bij de verdere stedenbouwkundige invulling uitwerking worden gegeven aan maatregelen om te zorgen voor een acceptabel wind- en bezonningsklimaat. Hierbij is het noodzakelijk om te kijken wat het mogelijk effect van hoogbouw is op de opbrengst en hoe hoogbouw en de windturbine samen kunnen gaan (met acceptabel wind- en slagschaduwklimaat en voldoende opbrengsten voor de turbine).

Geluid

Scope van onderzoek en methode

Het MER geeft zowel per geluidbron (weg, water (scheepvaart), industrie en bedrijvigheid) als cumulatief inzicht in de gevolgen van de gebiedsontwikkeling voor het aantal geluidgehinderden. Daarbij gaat het primair om de geluidbelasting ter plaatse van de toekomstige woningen binnen Het Nieuwe Rivium. In het MER wordt ten slotte inzichtelijk gemaakt welke maatregelen getroffen kunnen worden om het geluidsniveau bij nieuwe woningen te verminderen. Hierbij kan gedacht worden aan snelheidsverlaging, stil asfalt, het aanbrengen van afschermdende bebouwing, toepassing van 'dove gevels' of het uitsluiten van geluidgevoelige functies in sommige delen van het plangebied of bouwvlak.

Er is reeds onderzoek uitgevoerd naar wegverkeerslawaai (Peutz wegverkeerslawaai (2019)). Dit wordt compleet gemaakt voor de alternatieven en varianten zoals hiervoor beschreven. Daarnaast is een berekening nodig van het scheepvaartgeluid en van de cumulatieve geluidhinder. Voor het onderzoek wordt uitgegaan van een globale maximale invulling van de bouwblokken (zie hiervoor bij wind- en schaduwhinder). Bij de verdere stedenbouwkundige uitwerking moet invulling worden gegeven aan maatregelen voor een optimaal akoestisch (binnen)klimaat bij de woningen. Het MER beschrijft hiervoor mogelijke maatregelen. Ten behoeve van inzicht in de gezondheidseffecten is een aparte berekening van de geluidbelasting in de nachtperiode nodig.

Luchtkwaliteit

Scope van onderzoek en methode

Op basis van gegevens uit het verkeersmodel worden de gevolgen voor de luchtkwaliteit langs de ontsluitende wegen berekend (stikstofdioxide en fijn stof). Berekend wordt welke invloed het plan heeft op de luchtkwaliteit door inzichtelijk te maken welk aantal gevoelige bestemmingen met significante toe- of afname van concentraties te maken krijgt. In de huidige situatie is er geen sprake van overschrijding van luchtkwaliteitsnormen. Wel gelden randvoorwaarden voor het mogelijk maken van gevoelige bestemmingen in zones langs drukke wegen.

Daarnaast wordt de geurcontour van de RWZI beschouwd.

Externe veiligheid

Scope van onderzoek

Per risicobron geeft het MER op basis van kwantitatief onderzoek inzicht in de risicosituatie (plaatsgebonden risico en groepsrisico) ter hoogte van het plangebied en de gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling. De risicobronnen in het plangebied en de directe omgeving zijn de wegen en de vaarweg.

Methode

Uit eerder onderzoek is gebleken dat de ontwikkeling in het invloedsgebied van de vaarweg en wegen ligt maar de risicocontouren binnen het plangebied beperkt zijn. Op gebied van externe veiligheid is een berekening nodig van de hoogte van het groepsrisico vanwege vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Daarnaast is een berekening nodig van de worpafstand van de bladen van de windturbine.

In het MER worden randvoorwaarden of maatregelen beschreven die bij de verdere planontwikkeling in acht moeten worden genomen en in de verantwoording van het groepsrisico terug moeten komen.

Duurzaamheid

Scope van onderzoek en methode

Voor de duurzaamheidsambities voor de gebiedsontwikkeling is het GPR instrument van toepassing en bevat het gebiedspaspoort 2.0 een aantal doelstellingen. In het MER wordt hierbij met name gekeken naar de ambities op gebied van energietransitie, klimaatadaptatie en circulair bouwen. Ook de ambities op een sociaal maatschappelijke duurzame wijk te realiseren krijgen in het MER een rol: functiemenging, openbaar groen, aantrekkelijk waterfront en verbeteren van langzaam verkeersverbindingen (lopen en fietsen).

- energie: GPR op gebouwniveau.
- klimaatadaptatie: percentage groen, hergebruik water, opvangen van piekbuien
- circulair bouwen: hergebruik materialen en verduurzaming bestaand vastgoed.

C. Duurzame inrichting

Ruimtelijke kwaliteit

Scope van onderzoek en methode

Het MER beschrijft de effecten van de gebiedsontwikkeling op de ruimtelijke kwaliteit, immers één van de doelstellingen van de ontwikkeling is om een aantrekkelijk woon- en werkgebied te realiseren. Hierbij worden ook de archeologische waarden meegenomen. Het aspect ruimtelijke kwaliteit beschouwt landschappelijke en ecologische (groen en water), recreatieve en archeologische waarden in samenhang. Daarnaast wordt stilgestaan bij de bedrijvigheid die in het plangebied aanwezig blijft zoals de bedrijvigheid passend bij de toekomstige woon-werklocatie, de RWZI en de windturbine. In het MER worden de huidige en toekomstige kwaliteiten beschreven. In het plangebied geldt een dubbelbestemming archeologie. Daarnaast is in het Gebiedspaspoort 2.0 een ambitie neergelegd voor onder meer een Boulevard met meer groen en de ontwikkeling van een parkzone Kralingseveer Park (inclusief eventueel een getijdspark).

Water, bodem, ondergrond

Scope van onderzoek en methode

De beoordeling van de effecten op het watersysteem wordt kwalitatief besproken en waar nodig kwantitatief bepaald. Het MER beschrijft de effecten op waterveiligheid (waterkering), de waterkwantiteit en waterkwaliteit en het afvalwater & de riolering. Rivium ligt hoger dan gebruikelijk vanwege de voormalige functie als slibdepot. Het MER geeft daarnaast inzicht in de bestaande bodemkwaliteit gelet op de functiewijzigingen die optreden (bureauonderzoek). In het Rivium ligt een voormalig slibdepot dat is gesaneerd en voorzien van een schone leeflaag.

Ecologie

Scope van onderzoek en methode

In het kader van het MER wordt onderzocht wat de effecten zijn op beschermde gebieden en beschermde soorten in en om het plangebied. Hiervoor wordt een natuurparagraaf opgesteld waarin op basis van bureauonderzoek de effecten worden onderbouwd. Daarnaast wordt beschouwd welke kansen het plangebied biedt voor verhoging van natuurwaarden. In verband met de uitvoerbaarheid van de plannen wordt onderzoek gedaan naar stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden in de omgeving. Gelet op de afname van verkeersbewegingen en afstand tot onder meer de Biesbosch wordt geen stikstofdepositie in de plansituatie verwacht.

Schematische weergave

Thema's en werkwijze voor de beschrijving van effecten.

Naast de permanente effecten van de gebiedsontwikkeling worden in het MER ook de tijdelijke effecten van de bouwfase globaal in beeld gebracht.

Thema	te beschrijven effecten	Werkwijze
Verkeer en parkeren		
Verkeersafwikkeling	Intensiteiten (I/C verhoudingen) Functioneren kruispunten Doorstroming	Kwantitatief
Bereikbaarheid	Ontsluitingsstructuur	Kwalitatief
Veiligheid en structuur	Verkeersveiligheid Oversteekbaarheid	Kwalitatief
Parkeren	Parkeerbalans	Kwantitatief
Mobiliteit	Modal split: auto, OV, fiets	Kwantitatief
Leefbaarheid en gezondheid		
Geluid	Wegverkeerslawaai: geluid ter plaatse van gevoelige functies Scheepvaartlawaai: effect scheepvaart op nieuwe geluidgevoelige functies Inrichtingslawaai: effect RWZI en nader bedrijvigheid ter plaatse van gevoelige functies Cumulatie van geluid	Kwantitatief (aantal gehinderden)
Luchtkwaliteit	Effect luchtkwaliteit op woningen, inclusief geurhinder RWZI	Kwantitatief (toets aan norm)

Externe Veiligheid	Risico's vanwege relevante risicobronnen (gevolgen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico)	Kwantitatief (weg, water en windturbine)
Slagschaduw, lichthinder, windhinder, bezonning	Effect op nieuwe woningen	Kwantitatief
Duurzaamheid		
Duurzaamheid gebied	<ul style="list-style-type: none"> • Energie • Klimaatadaptatie • Circulair bouwen en verduurzaming bestaand vastgoed 	Kwalitatief
Ruimtelijke kwaliteit		
Landschap, archeologie ie	Invloed op archeologische en landschappelijke waarden	Kwalitatief
Ruimtegebruik	Ruimtebeslag wonen en werken, te slopen bebouwing, recreatieve routes & groen	Kwalitatief
Water, bodem en ondergrond		
Bodem en ondergrond	Effect op de bestaande bodemkwaliteit en geschiktheid bestaande bodemkwaliteit	Kwalitatief op basis van beschikbare gegevens
Waterstaat	Effect waterkwaliteit Watercompensatie opgave Waterveiligheid Afvalwater en riolering grondwater	Kwalitatief Kwantitatief Kwalitatief Kwalitatief Kwalitatief
Ecologie		
Ecologie	Effect op beschermde gebieden (Natura 2000/NNN) Effect op beschermde soorten	Kwalitatief m.u.v. stikstof dat kwantitatief
Bouwfase		
	<ul style="list-style-type: none"> • Geluid • Stikstof • Trillingen • Bereikbaarheid 	De effecten in de bouwfase worden kwalitatief in beeld gebracht.