

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Project
Status
Projectnummer
Kenmerk
Datum
Auteur
Controle

K.P. van der Mandelelaan te Rotterdam
Definitief
23090
23090.AN/MER
11 juli 2025



COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

085 – 744 08 38

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mees Ruimte & Milieu.

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Geraadpleegde onderzoeken	5
1.3	Leeswijzer	5
2	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	6
2.1	Geldende bestemmingsplan	6
2.2	Wettelijk kader	7
2.3	Beoordeling	8
2.3.1	Kenmerken van het project	8
2.3.2	Plaats van het project	21
2.3.3	Kenmerken van het potentiële effect	23
3	Conclusie en verzoek	25

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Het voornemen bestaat om K.P. van der Mandelelaan 50 te herontwikkelen naar een short stay hotel. Een dergelijke ontwikkeling wordt in het geldende hotelbeleid van gemeente Rotterdam '*Wakker worden in een wereldstad*' (mei 2021) als hoteltype E (short stay en appartementenhotel). Hieronder worden conform het hotelbeleid nadrukkelijk kamers c.q. appartementen verstaan die worden gebruikt als hotel, niet zijnde woningen of andere vormen van verblijf in de stad. De voorgenomen ontwikkeling sluit hier naadloos op aan door een hotel te realiseren met een shortstay-concept dat in beginsel uitgaat van een verblijf van minimaal drie nachten en maximaal 12 maanden. Gezien de ligging naast de campus van de Erasmus Universiteit en de directe nabijheid van goede openbaar vervoer verbindingen wordt verwacht een ruime diversiteit aan gasten in het appartementenhotel te kunnen ontvangen. Zo zal een deel van de gasten bestaan uit mensen die de stad of de regio willen bezoeken vanuit een recreatief oogpunt, maar ligt het internationale verkeer dat de Erasmus Universiteit aantrekt alsmede bedrijven in de regio (nog) veel meer voor de hand. Aangezien in het centrum van de stad al in diverse uitstekende hotelfaciliteiten voor kortdurende verblijven (tot drie dagen) wordt voorzien, zal het aandeel op toerisme gerichte gasten naar verwachtingen (erg) laag zijn. Voor alle gasten geldt dat deze elders hun hoofdverblijf houden.

De beoogde ontwikkeling betreft een op zichzelf staand project zonder organisatorische of financiële binding met overige projecten in de omgeving. De projectlocatie is echter gelegen op het Brainpark, waarvoor door de gemeente Rotterdam een masterplan is opgesteld (Masterplan Brainpark I, november 2021). De ontwikkeling van het Brainpark I is geen integrale gebiedsontwikkeling, maar biedt de mogelijkheid aan meerdere zelfstandige initiatieven om te komen tot de totale transformatie, zoals beoogd in het Masterplan. Voor diverse zelfstandige initiatieven is reeds een planologische procedure doorlopen, zoals bijvoorbeeld het bestemmingsplan "Max Eeuwelaan 71 - 79, Rotterdam", "Max Eeuwekwartier fase 1 en 2a", het bestemmingsplan "Max Eeuwekwartier fase 2b" en het bestemmingsplan "K.P. van der Mandelelaan 130". In het Masterplan is opgenomen dat op de projectlocatie een shortstay-concept is voorzien. Daarnaast bevindt de projectlocatie zich aan de A16 in de zone die als hoogbouwzone is gedefinieerd en waar een hogere dichtheid gewenst is. Doel is om op deze plek de bebouwing als integraal onderdeel van de nog te realiseren geluidswal langs de A16 te ontwikkelen, waardoor er meer naar het hart van de gebiedsontwikkeling een geluidsluw woonmilieu ontstaat. De voorliggende ontwikkeling voegt zich naadloos in deze ambitie. Door aan de A16 een schijf over de volledige breedte te creëren wordt de geluidswalfunctie zo maximaal mogelijk ingezet. Het beoogde shortstay hotel voorziet derhalve niet alleen in een (dringende) behoefte aan tijdelijke en flexibele verblijfsmogelijkheden, maar vervult ook een belangrijke rol in de beoogde ontwikkeling van Brainpark I. Hoewel de voorgenomen ontwikkeling een functie heeft als geluidswal, is – mede omdat voor iedere ontwikkeling een zelfstandige planologische procedure wordt doorlopen – naast organisatorische of financiële binding, eveneens geen sprake van bouwkundige samenhang c.q. binding. De ontwikkelingen in Brainpark I zijn niet fysiek aan elkaar verbonden en de ontwikkelingen zijn eveneens niet afhankelijk van ontwikkelingen in diens omgeving. Ook zonder de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling (met een geluidwerende functie), kan een goed woon- en leefklimaat bij de achterliggende woningen gerealiseerd. Dit is reeds aangetoond in de vier eerder genoemde bestemmingsplannen. In het kader van een volwaardige beoordeling van de milieueffecten, dient echter getoetst te worden of sprake is van cumulatie met de effecten van de overige ontwikkelingen op Brainpark I. Als hier sprake van is, dan dienen deze effecten in samenhang te worden beoordeeld. In paragraaf 2.3.1.3 van deze aanmeldnotitie wordt hier nader op in gegaan.

Bij elk besluit of plan dat betrekking heeft op een activiteit die voorkomt op de C- of D-lijst van het Besluit MER dient aandacht besteed te worden aan de m.e.r.-beoordeling. Onderhavig initiatief valt onder de drempelwaarde van een van de activiteiten op de D-lijst, waardoor in beginsel volstaan kan worden met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Het doel van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is het toetsen of een plan of besluit

voorziet in, of een kader vormt voor, activiteiten die (mogelijk) belangrijke nadelige gevolgen kan hebben voor het milieu. Het bevoegd gezag dient te beoordelen in hoeverre volstaan kan worden met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Een dergelijk besluit wordt genomen aan de hand van de aanmeldnotitie en vormt een bijlage bij het ruimtelijk besluit. In onderhavig geval wordt, om het initiatief mogelijk te maken, een omgevingsvergunning aangevraagd om af te wijken van het geldende bestemmingsplan.

Deze aanmeldnotitie wordt gelijktijdig met de aanvraag van de omgevingsvergunning aangeboden bij het bevoegd gezag. In deze aanmeldnotitie wordt de vormvrije m.e.r.-beoordeling doorlopen.

1.2 GERAADPLEEGDE ONDERZOEKEN

Voor het opstellen van deze aanmeldnotitie zijn de volgende onderzoeken geraadpleegd:

- *Bodemonderzoek* door Arnicon d.d. 22 november 2023
- *Geluidsonderzoek* door DGMR d.d. 7 oktober 2024
- *Externe veiligheid* door DGMR d.d. 4 juni 2025
- *Stikstofdepositieberekening* door DGMR d.d. 25 maart 2025
- *Ecologische quickscan* door Dresmé&vanderValk d.d. 24 maart 2021
- *Nader onderzoek vleermuizen* door Dresmé&vanderValk d.d. 8 november 2021
- *Bezonningsstudie* door Mulderblauw
- *Windhinderonderzoek* door Royal Haskoning DHV d.d. 8 november 2023
- *Notitie verkeerseffecten Brainpark op A16* door Royal Haskoning DHV d.d. 27 juni 2024

1.3 LEESWIJZER

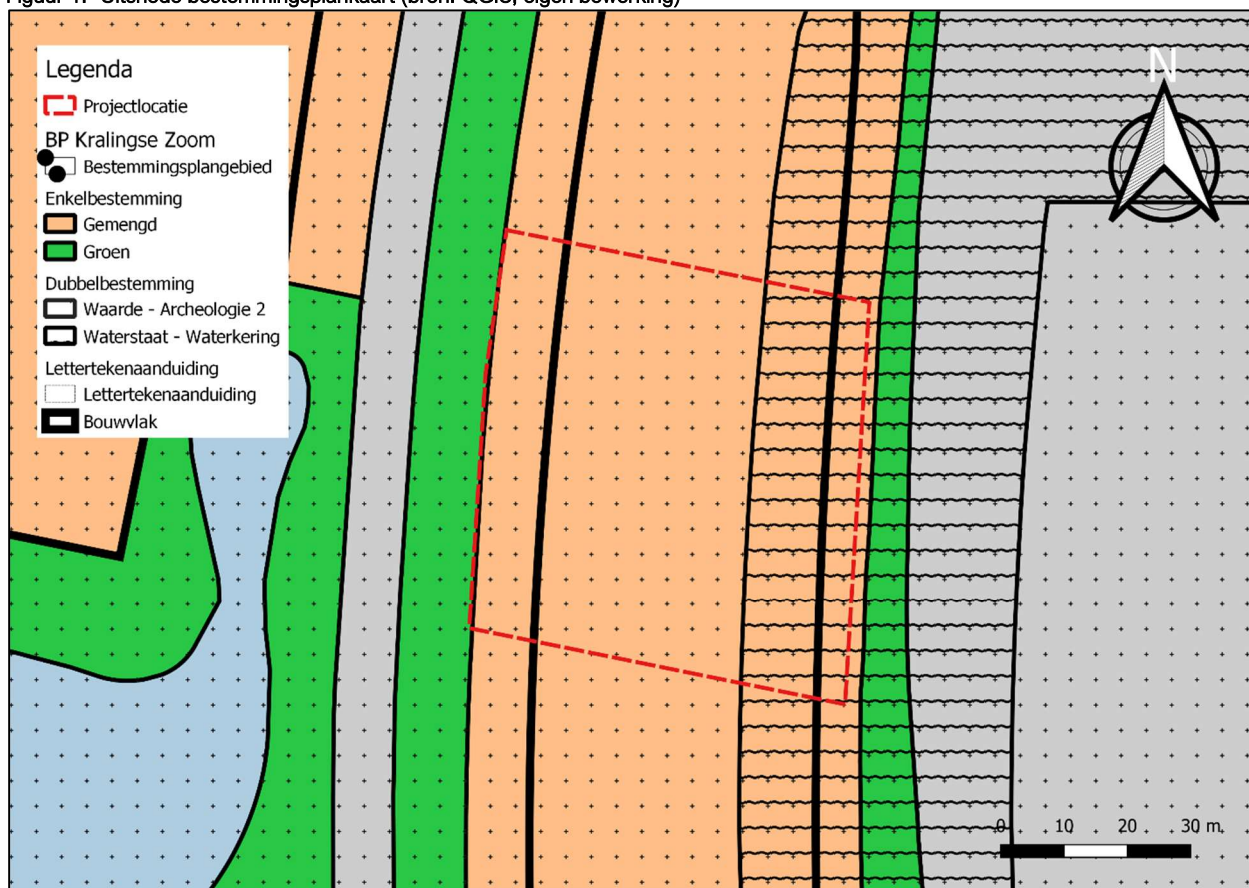
In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het wettelijk kader en vindt de vormvrije m.e.r.-beoordeling plaats. De vormvrije m.e.r.-beoordeling in hoofdstuk 2 volgt de indeling van bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r.. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens afgesloten met een conclusie en een verzoek.

2 VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING

2.1 GELDENDE BESTEMMINGSPLAN

Ter plaatse van het projectgebied is het bestemmingsplan “Kralingse Zoom” geldend. Dit plan is op 1 februari 2018 vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam. De projectlocatie heeft de bestemming ‘Gemengd-1’, met de dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie 2’ en gedeeltelijk ‘Waterstaat – Waterkering’. Er geldt een bouwvlak, waarbinnen gebouwd mag worden tot een bouwhoogte van maximaal 15 meter. De hiernavolgende figuur toont een uitsnede van de verbeelding.

Figuur 1. Uitsnede bestemmingsplankaart (bron: QGIS, eigen bewerking)



Naast voornoemd bestemmingsplan zijn, ter plaatse van de planlocatie, ook drie paraplubestemmingsplannen geldend, te weten: ‘Parapluherziening parkeernormering Rotterdam’ (2017), ‘Parapluherziening biologische veiligheid’ (2019) en ‘Parapluherziening evenementen’ (2022), van kracht. Tevens geldt het voorbereidingsbesluit ‘Flitsbezorgsupermarkten met ‘dark stores’ (2022).

De geldende plannen worden achtereenvolgens nader toegelicht.

Toetsing aan bestemmingsplan “Kralingse Zoom”

De ontwikkeling van een shortstay hotel is op een tweetal onderdelen in strijd met het geldende bestemmingsplan. De strijdigheden zijn gelegen in:

- De enkelbestemming ‘Gemengd-1’. Op de voor ‘Gemengd-1’ bestemde gronden is een shortstay hotel niet toegestaan.
- De bouwhoogte. De beoogde ontwikkeling voorziet in een maximale bouwhoogte van 50 meter, waardoor de maximale toegestane bouwhoogte van 15 meter wordt overschreden.

Om de genoemde strijdigheden weg te nemen en het project planologisch mogelijk te maken, wordt een procedure doorlopen aan de hand van een omgevingsvergunning ‘planologisch strijdig gebruik’.

Toetsing aan het bestemmingsplan “Parapluherziening parkeernormering Rotterdam” (2017)

In de parapluherziening parkeernormering Rotterdam is een regeling opgenomen, een voorwaardelijke verplichting, die verwijst naar de parkeernormen voor auto’s en fietsen in het geldende beleid. De beoogde ontwikkeling dient te voorzien in voldoende parkeergelegenheid. De beoogde ontwikkeling past binnen de kaders van dit bestemmingsplan.

Toetsing aan het bestemmingsplan “Parapluherziening biologische veiligheid” (2018)

De parapluherziening biologische veiligheid omvat regels over laboratoria waarin gewerkt wordt met biologische agentia. De beoogde ontwikkeling ziet op de realisatie van een shortstay hotel en heeft geen laboratorium waarin onderzoeken worden gedaan. Strijdigheid met de Parapluherziening biologische veiligheid is derhalve niet aan de orde.

Toetsing aan het voorbereidingsbesluit Flitsbezorgsupermarkten met ‘dark stores’ (2022)

Het voorbereidingsbesluit Flitsbezorgsupermarkten met ‘dark stores’ bevriest de planologische mogelijkheid om zonder nadere ruimtelijke afweging nieuwe vestigingen van flitsbezorgsupermarkten met dark stores te openen. Aangezien ter plaatse van het plangebied geen flitsbezorgsupermarkten en/of dark stores beoogd zijn, is dit voor de beoogde ontwikkeling niet relevant en wordt het voorbereidingsbesluit verder buiten beschouwing gelaten.

Toetsing aan het bestemmingsplan “Parapluherziening evenementen” (2022)

De parapluherziening evenementen legt de ruimtelijke aspecten van evenementen in openbaar toegankelijk gebied vast. De opzet komt neer op een regeling voor evenementen op evenemententerreinen, gebaseerd op ‘Locatieprofielen evenementenlocaties Rotterdam 2020’ en een regeling voor evenementen buiten de evenemententerreinen verdeeld over de verschillende gebieden in Rotterdam. De voorgenomen ontwikkeling voorziet niet in de realisatie van evenementen. Strijdigheid met de Parapluherziening evenementen is derhalve niet aan de orde.

2.2 WETTELIJK KADER

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt alsnog een m.e.r.-plicht.

In bijlage D worden in kolom 2 drempelwaarden gegeven. Indien een ontwikkeling boven de drempelwaarden uitkomt, geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Op het moment dat een ontwikkeling genoemd staat in bijlage D, maar onder de drempelwaarden valt, dient te worden beoordeeld of sprake kan zijn van mogelijke belangrijke

nadelige milieugevolgen. Deze beoordeling vindt plaats middels de zogeheten ‘vormvrije m.e.r.-beoordeling’. Indien hieruit blijkt dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet kunnen worden uitgesloten, geldt alsnog een m.e.r.-beoordelingsplicht.

De vorm van een vormvrije m.e.r. is niet bepaald, maar de inhoud waar een m.e.r.-beoordeling aan dient te voldoen is wel bepaald (Bijlage III van de Europese richtlijn 2011/92/EU). In de vormvrije m.e.r. dient de volgende inhoud te zijn vermeld:

1. Kenmerken van de projecten.
2. Plaats van de projecten.
3. Kenmerken van het potentiële effect.

Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie wordt herontwikkeld tot een shortstay hotel. Gelet op de aard en omvang van de voorgenomen wijziging, kan de ontwikkeling getypeerd worden als een stedelijk ontwikkelingsproject, zoals vermeld in bijlage D, onderdeel 11.2 van het Besluit m.e.r. (zie ook tabel 1). De ontwikkeling valt echter ruim onder de drempelwaarden, waardoor geen directe m.e.r.-beoordelingsplicht geldt, maar volstaan kan worden met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Tabel 1. Relevant onderdeel D. Activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan de procedure als bedoeld in de artikelen 7.16 tot en met 7.20 van de wet van toepassing is

	Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
	Activiteiten	Gevalen	Plannen	Besluiten
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. Een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. Een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. Een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

In de volgende paragraaf wordt achtereenvolgens ingegaan op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van het potentiële effect van het project.

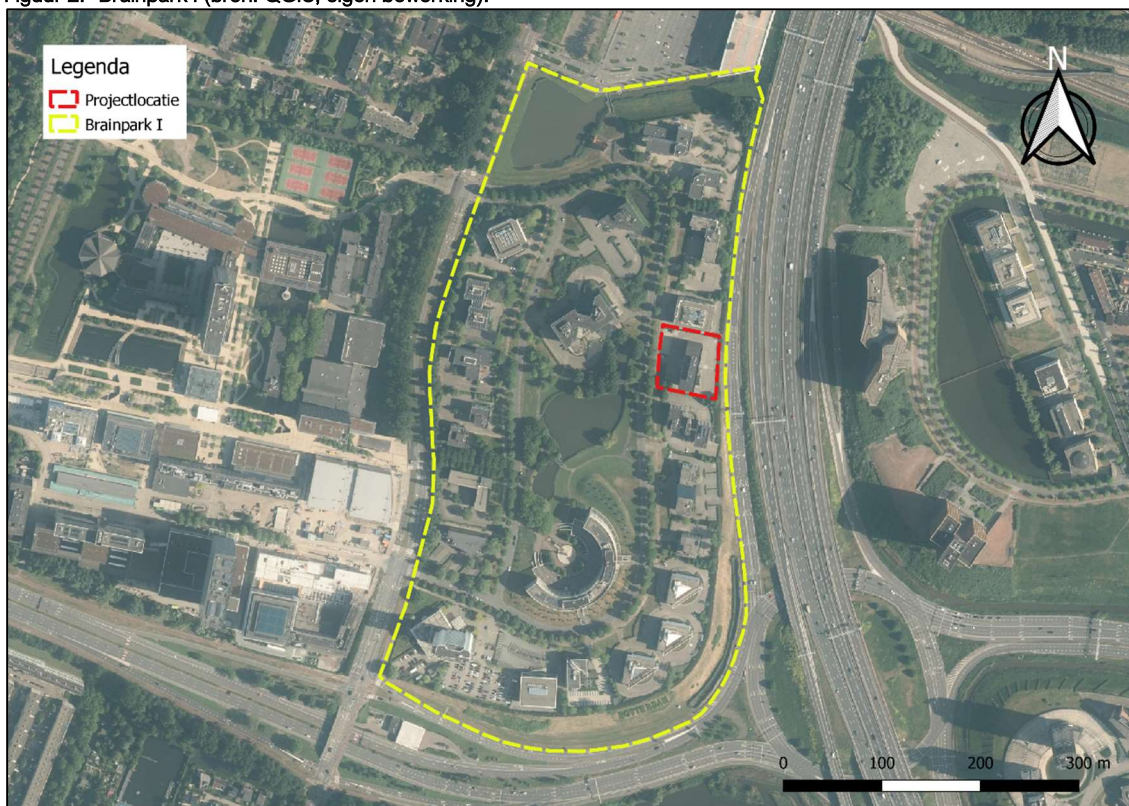
2.3 BEOORDELING

2.3.1 Kenmerken van het project

2.3.1.1 Projectlocatie

De projectlocatie is gelegen aan de K.P. van der Mandelelaan 50 te Rotterdam. De locatie maakt onderdeel uit van Brainpark I. De opgave voor Brainpark I is het transformeren van een monofunctioneel kantorengedrag naar een gemengd woon/werkmilieu. De projectlocatie wordt ten noorden, zuiden en westen omringd door bedrijven. Ten oosten van de projectlocatie is de A16 gelegen met daarachter kantoren. Kadastraal staat de locatie als volgt bekend: perceelnummer 1074, sectie L, van de kadastrale gemeente Kralingen (gemeentecode: KLG).

Figuur 2. Brainpark I (bron: QGIS, eigen bewerking).



Figuur 3. Luchtfoto projectlocatie (bron: QGIS, eigen bewerking).



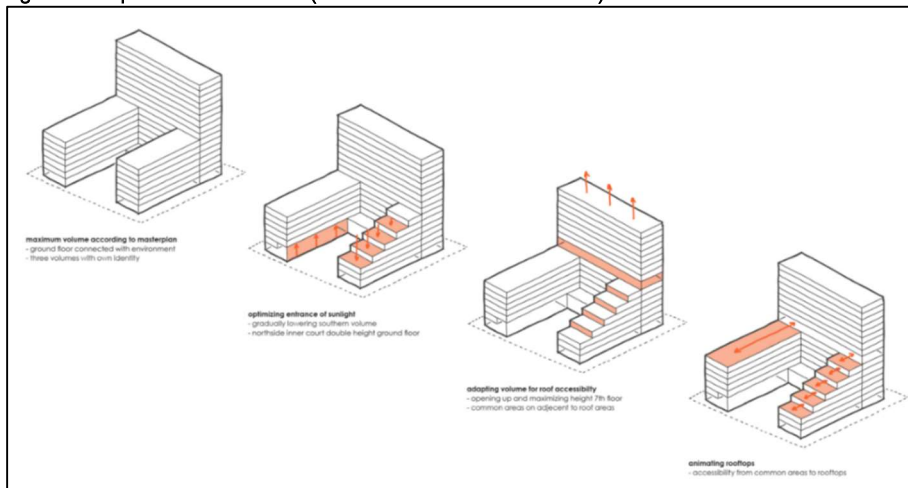
2.3.1.2 Omvang project

In de huidige situatie bevindt zich op de projectlocatie een kantoorpand met parkeerplaatsen rondom het gebouw. Het huidige gebouw heeft vier bouwlagen en wordt ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling gesloopt. De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een hotel met een shortstay-concept. Deze activiteit valt binnen de bestemming 'logies'. De voorgenomen ontwikkeling geeft daarmee invulling aan de ambities uit het Masterplan Brainpark I. In dit masterplan is de ambitie van de gemeente opgenomen om een monofunctionele kantooromgeving te transformeren naar een gemengd stedelijk milieu met het toevoegen van woningbouw, maatschappelijke voorzieningen en horeca. In dit masterplan is ook ruimte voor een shortstay hotel aan de A16-zijde van Brainpark.

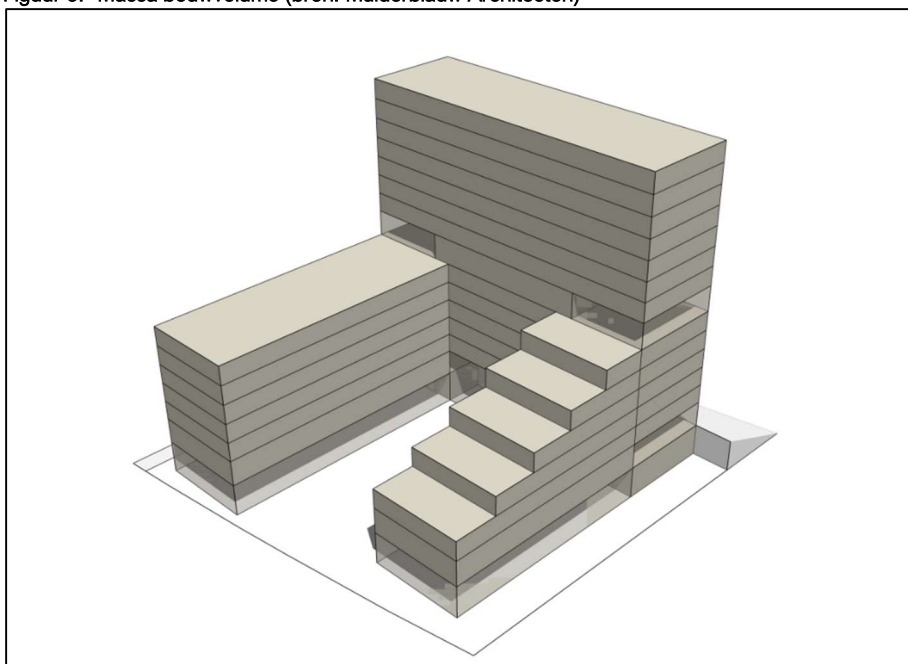
Voorgenomen bebouwing

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling wordt bebouwing tot maximaal 50 meter hoogte gerealiseerd. Het zuidelijk gelegen bouwvolume wordt daarnaast in bouwhoogte afgeschaald. Een en ander is weergegeven in figuur 4 en 5.

Figuur 4. Opbouw bouwvolume (bron: Mulderblauw Architecten)



Figuur 5. Massa bouwvolume (bron: Mulderblauw Architecten)



Programma

De beoogde ontwikkeling betreft – conform het Rotterdams hotelbeleid – een type E hotel (hotel voor langer verblijf, minimaal 3 nachten) met maximaal 498 kamers voor tijdelijk verblijf met gezamenlijke en commerciële ruimten. Alle kamers zijn zelfvoorzienend, inclusief sanitaire voorzieningen en faciliteiten om te koken. De kamers zijn minimaal 20 m² en er zijn een aantal grote kamertypes. Het merendeel van de te realiseren kamers is 1-persoonskamers van minimaal 20 m². Een beperkt deel van de kamers is uitgerust voor 2 personen. Deze kamers zijn minimaal 38 m². Conform het hotelbeleid geldt zal sprake zijn van een verblijf van minimaal drie nachten en maximaal 12 maanden. Daarom wordt meer specifiek nog het volgende opgemerkt.

Gezien de unieke ligging naast de campus van de Erasmus Universiteit en de directe nabijheid van goede openbaar vervoer verbindingen wordt verwacht een ruime diversiteit aan gasten in dit short stay hotel te kunnen ontvangen. Zo zal een deel van de gasten bestaan uit mensen die de stad of de regio willen bezoeken vanuit een recreatief oogpunt. Op deze unieke locatie ligt een langere maar tijdelijke en flexibele (in tijd gemaximeerde) verblijfsduur, gericht op het internationale verkeer dat de Erasmus Universiteit aantrekt alsmede bedrijven in de regio (nog) veel meer voor de hand

In de eerste plaats is er een kans om met internationale bedrijven uit de regio contracten aan te gaan voor het onderbrengen van hun werknemers die voor enige tijd in Nederland dienen te zijn voor hun werk. Dit soort verblijf kan variëren van enkele dagen, bijvoorbeeld een werkweek, tot meerdere weken of zelfs meerdere (maximaal twaalf) maanden. Dit kan bijvoorbeeld gericht zijn op specifieke conferenties, wat vaak een wat korter durend verblijf betekent, of het kan project-gerelateerd zijn, wat een langduriger verblijf kan betekenen. Deze doelgroep heeft vaak behoefte aan privacy op de kamer, waar het concept van 1-persoonskamers goed bij past, maar ook aan de mogelijkheid wat aanspraak op te zoeken, waar de algemene ruimtes en ook publiek toegankelijke functies in de plint in kunnen bedienen. Deze zelfde doelgroep is ook meer specifiek bij de Erasmus Universiteit te verwachten. Te denken valt daar aan buitenlandse gastdocenten die een college-reeks komen geven en enkele weken, een semester of meerdere semesters hier verblijven. Of aan onderzoekers die een jaar lang onderzoek komen doen en daar een tijdelijk en flexibel onderkomen voor nodig hebben. Voor deze doelgroep geldt hetzelfde: privacy op de kamer en een goede mogelijkheid je terug te trekken en op adem te komen zijn zeer wenselijk, maar gezien het vaak mensen zijn die alleen reizen is de mogelijkheid om anderen te ontmoeten in de publieke ruimten ook zeer wenselijk.

Een andere doelgroep waarvoor deze locatie en dit concept zeer geschikt is zijn studenten die vanuit het buitenland komen om een college-reeks te volgen of een semester, meerdere semesters of een schooljaar aan de Erasmus Universiteit te studeren. Een flexibele verblijfsduur is daarom van groot belang. Voor hen is het al zwaar overbelaste aanbod van studentenhuysvesting in de regio niet toereikend. De locatie direct aan de campus is natuurlijk ook voor deze doelgroep zeer geschikt en ook hier weer is de mogelijkheid tot ontmoeting of om te studeren in de algemene ruimtes weer zeer belangrijk. Bovendien heeft ook deze doelgroep belang bij de publieke functies in de plint.

Zo wordt met dit concept op deze unieke locatie beoogt een diverse doelgroep aan te kunnen trekken, wat de levendigheid in het gebouw, in de publieke ruimtes en de publieke plint en in de omgeving ten goede zal komen. Gemene deler bij deze doelgroep is het tijdelijke karakter van het verblijf.

Verder is van belang dat er bepaalde faciliteiten (zoals was- of maaltijdservice of gemeenschappelijke ruimten) worden aangeboden die passend zijn bij logies. Tot slot is relevant dat alle gasten die het hotel aandoen elders hun hoofdverblijf hebben.

De afstand naar het dichtstbijzijnde openbaar vervoersknooppunt is circa 450 meter (loopafstand ca. 7 minuten, fietsafstand ca. 3 minuten) en daarmee meer dan de 250 meter uit het hotelbeleid type E. De specifieke groep gebruikers waar dit hotelconcept zich op richt zal zich voornamelijk richten op de aangrenzende Erasmuscampus en daarom is er minder behoefte aan een openbaar vervoersknooppunt in de buurt.

2.3.1.3 Cumulatie met andere projecten

De voorgenomen ontwikkeling maakt onderdeel uit van het masterplan 'Brainpark I'. Het masterplan 'Brainpark I', opgesteld door de gemeente Rotterdam en opgeleverd in november 2021, richt zich op de grootschalige herontwikkeling van het monofunctionele kantorengedrag rondom de Max Eeuwelaan en de K.P. van der Mandelelaan naar een gemengd woon/werkmilieu met bijbehorende verblijfskwaliteiten. Het masterplan richt zich op een invulling van het gebied met een woonprogramma, kantoorprogramma en mogelijk hotel / shortstay, per kavel aangeduid welke invulling op die plek wenselijk geacht wordt.

De beoogde ontwikkeling betreft een op zichzelf staand project zonder organisatorische, bouwkundige of financiële binding met overige projecten in de omgeving. De ontwikkeling van het Brainpark I is geen integrale gebiedsontwikkeling, maar biedt de mogelijkheid aan meerdere zelfstandige initiatieven om te komen tot de totale transformatie. Dit is reeds nader gemotiveerd in paragraaf 1.1 van deze aanmeldnotitie. In het kader van een volwaardige beoordeling van de milieueffecten, dient echter getoetst te worden of sprake is van cumulatie met de effecten van de overige ontwikkelingen op Brainpark I. Op deze manier worden de gezamenlijke milieu effecten in beeld gebracht om te beoordelen of er een cumulatie van negatieve effecten kan optreden. Vooralsnog zijn binnen Brainpark I voor een viertal ontwikkelingen planologische procedures doorlopen. Dit betreffen het bestemmingsplan "Max Eeuwelaan 71 - 79, Rotterdam", "Max Eeuwekwartier fase 1 en 2a", het bestemmingsplan "Max Eeuwekwartier fase 2b" en het bestemmingsplan "K.P. van der Mandelelaan 130". Deze ontwikkelingen voorzien in circa 2.900 woningen en diverse overige functies.

Gelet op voorgaande zal cumulatie met andere projecten binnen het gebied 'Brainpark I' zich met name voor kunnen doen op het gebied van verkeer, geluid, luchtkwaliteit, ecologie (gebiedsbescherming), wind en bezonning. Deze aspecten worden hieronder nader beschouwd.

Verkeer

In de huidige situatie heeft het autogebruik de overhand, maar in de toekomst is het te verwachten dat er meer gebruik wordt gemaakt van de fiets en het openbaar vervoer. Dit komt mede doordat de gemeente Rotterdam de verstedelijkingsopgave sterk koppelt aan de mobiliteitstransitie. Vooral rondom OV-knopen is functiemenging en verdichting kansrijk. Er wordt ingezet op een mobiliteitstransitie, waarin het autogebruik vermindert en openbaar vervoer, fietsen, lopen en slimme deelmobiliteitsconcepten de dragers worden voor de mobiliteit in Brainpark I. De nabijheid van het multimodale knooppunt Kralingse Zoom (metro, bus, Parkshuttle, P+R) biedt hiervoor een uitstekend vertrekpunt. In Brainpark I wordt ingezet op een goed fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers, als tegenhanger van de grote infrastructurele assen die het gebied omkaderen. Daarmee wordt extra aandacht besteed aan het langzaam verkeer. Niet alleen wordt voorzien in kwalitatief hoogwaardige fiets- en wandelpaden, maar ook zorgen voor sociale veiligheid is belangrijk in het gebied. Zichtlijnen en transparantie zijn hierbij van belang, maar ook goede verlichting en positionering van de routes.

In juni 2024 is door Royal HaskoningDHV in opdracht van gemeente Rotterdam inzichtelijk gemaakt wat de effecten van de voorgenomen ontwikkelingen binnen Brainpark I op de Rijksweg A16 zijn (deze grenst direct aan Brainpark). De effecten van Brainpark op de A16 zijn met de volgende stappen bepaald:

1. De uitgangspunten voor de modelberekeningen zijn vastgesteld in samenspraak met de gemeente Rotterdam en Rijkswaterstaat.
2. De modelberekening is uitgevoerd voor twee scenario's WLO-Hoog en Stedelijke referentie.
3. De verkeerseffecten op de toeleidende wegen, VRI's bij aansluiting Kralingen en Kralingseplein en op de A16 zijn bepaald.

Op basis van het Masterplan Brainpark I is de vulling van het verkeersmodel voor Brainpark I voor 2040 aangepast. In het verkeersmodel (V-MRDH 3.0) zijn voor het prognosejaar 2040 twee referentiescenario's opgenomen. Het WLO-scenario is een scenario waar alleen bestaand beleid is meegenomen. Het stedelijke referentiescenario is een scenario waar beleid in opgenomen dat (nog) niet officieel is vastgesteld¹. Voor de volledigheid zijn beide scenario's doorgerekend en zijn voor beide scenario's de effecten van Brainpark bepaald. De ontwikkeling Brainpark is sinds het vaststellen van de uitgangspunten van dit onderzoek bijgesteld op de volgende punten:

- Het aantal arbeidsplaatsen zal minder toenemen dan in de uitgangspunten is meegenomen.
- Naar verwachting worden er dichterbij de 3.000 woningen gerealiseerd, in de uitgangspunten is 2.750 aangehouden.
- Er komen 600 studentenwoningen bij.

De toename van het aantal woningen van Brainpark is ongeveer 10%. Het effect van de toename is erg klein en het effect op de uitkomsten op de toeleidende wegen, op VRI's bij de aansluitingen en op de A16 zelf zullen de uitkomsten niet noemenswaardig veranderen. Het autobezit onder studenten is laag, daarmee is de toename van autoverkeer op de A16 door de studentenwoningen ook gering. Het aantal arbeidsplaatsen zal niet groeien in Brainpark, wat een positief effect heeft op de verkeersgeneratie. Uit het onderzoek van Royal Haskoning DHV volgt dat de toename van verkeer op de A16 door de ontwikkeling van Brainpark I klein is. Op de parallelbanen van de A16 neemt het verkeer met maximaal 1.500 mvt/etmaal toe, dit is minder dan 1%. Op de aansluitingen van de A16 is de toename ook klein. De belastinggraad van de westelijke VRI bij de aansluiting Kralingen is met 70% – 75% redelijk hoog, de toename door Brainpark is enkele procenten. De aansluiting Kralingseplein is in 2040 op momenten zwaarbelast, de toename door Brainpark is op piekmomenten tussen de 0% en 1%. Het effect van de ontwikkeling van Brainpark op de aansluiting Kralingseplein is daarmee beperkt.

Voor de voorgenomen ontwikkeling geldt dat sprake is van een verkeersgeneratie in de nieuwe situatie van 102 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal. Omgerekend naar een werkdag betreft het 113 motorvoertuigbewegingen (102 x 1,1). De verkeersintensiteit in het spitsuur bedraagt over het algemeen circa 10% van de totale etmaal verkeersintensiteit. De verkeersgeneratie in het drukste spitsuur bedraagt hiermee ca. 11 mvt. Dat komt in de praktijk neer op gemiddeld 1 auto per 5 minuten (11 auto's per 60 minuten). Dit aantal is in de praktijk nauwelijks waarneembaar en gaat op in het huidige verkeersbeeld. Daar komt bij dat ten opzichte van de huidige situatie, de verkeersgeneratie ter plaatse van de projectlocatie afneemt. In de huidige situatie zijn als gevolg van de kantoorfunctie immers 124 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal. Per werkdagemaal bedraagt de verkeersgeneratie 165 motorvoertuigbewegingen.

Cumulatieve effecten worden – gelet op het beperkte aantal verkeersbewegingen als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling én het onderzoek van Royal Haskoning DHV voor heel Brainpark I – derhalve niet verwacht.

Geluid

De geluidbelasting in Brainpark I wordt overwegend bepaald door geluid afkomstig van de A16. De voorgenomen ontwikkeling is uitgewerkt binnen de ruimtelijke kaders van het Masterplan Brainpark I. Brainpark is een kantorenlocatie waar de gemeente een kwaliteitsslag wil maken in de vorm van een mix van economische versterking en verstedelijking. Het krijgt de uitstraling van een gemengd gebied voor wonen en werken en voor verschillende doelgroepen, waar iedereen zich welkom voelt en waar 24/7 levendigheid is. Er wonen (straks) voornamelijk starters, studenten en jonge gezinnen. Er zitten veel verschillende bedrijven, maar ook openbare voorzieningen zoals sport, horeca, maatschappelijk. Het verblijfsprogramma wordt versterkt door het uitbreiden van het hotel- en short stay programma. De voorgenomen ontwikkeling voorziet hierin door een hotel met shortstay-concept te realiseren. Met de totstandkoming van dit short stay hotel kan een belangrijke stap worden gezet in de ontwikkeling van Brainpark I waar de gemeentelijke ambitie is om een werkgebied om te turnen naar een multifunctioneel gebied waar wonen, werken en voorzieningen op een kwalitatief hoogwaardige manier samen komen.

In het Masterplan is opgenomen dat op de projectlocatie een shortstay-concept is voorzien. Daarnaast bevindt de projectlocatie zich aan de A16 in de zone die als hoogbouwzone is gedefinieerd en waar een hogere dichtheid gewenst is. Doel is om op deze plek de bebouwing als integraal onderdeel van de nog te realiseren geluidswal langs de A16 te ontwikkelen, waardoor er meer naar het hart van de gebiedsontwikkeling een geluidsluw woonmilieu ontstaat. Hoewel de voorgenomen ontwikkeling een functie heeft als geluidswal, is – mede omdat voor iedere ontwikkeling binnen Brainpark I een zelfstandige planologische procedure wordt doorlopen – naast organisatorische of financiële binding, eveneens geen sprake van bouwkundige samenhang c.q. binding. De ontwikkelingen in Brainpark I zijn niet fysiek aan elkaar

verbonden en de ontwikkelingen zijn eveneens niet afhankelijk van ontwikkelingen in diens omgeving. Ook zonder de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling (met een geluidwerende functie), kan een goed woon- en leefklimaat bij de achterliggende woningen gerealiseerd.

Gelet op voorgaande is onderhavige ontwikkeling van het shortstay hotel op de projectlocatie een belangrijke schakel in de beoogde herontwikkeling van Brainpark I. Het heeft een geluidwerende functie én versterkt de ruimtelijke kwaliteit en economie in Brainpark I. Negatieve cumulatieve effecten zijn gelet op voorgaande dan ook niet aan de orde.

Luchtkwaliteit

Met de totale ontwikkeling van Brainpark I worden woningen, maatschappelijke functies en commerciële functies mogelijk gemaakt. Uit de *Notitie verkeerseffecten Brainpark op A16* volgt dat de ontwikkeling van Brainpark I in het scenario 'Stedelijke Referentie' (2040) zorgt voor een toename in verkeersgeneratie van Brainpark I 8.600 mvt/etmaal. In het scenario 'WLO-hoog' (2040) bedraagt de toename van verkeersgeneratie in Brainpark I 10.400 mvt/etmaal. Deze verkeersbewegingen kunnen een toename van luchtverontreiniging tot gevolg hebben. Volgens de gegevens van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK) blijkt dat de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs de (snel)wegen en verder het gebied in ruim onder de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit liggen en in de buurt komen van de WHO-richtwaarden.

De ontwikkeling in Brainpark I leidt tot een toename van verkeer, maar de concentraties van luchtverontreinigende stoffen bevinden zich in de huidige situatie al ruim onder de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De effecten van het extra verkeer van de totale ontwikkeling van Brainpark I bedraagt minder dan 2 microgram. Hiertoe is de NIBM-tool ingevuld. In de NIBM-tool kan enkel een worstcase-berekening gemaakt worden t/m het jaar 2035. De worst-case berekening voor het scenario 'WLO-hoog' is onderstaand figuur weergegeven.

Figuur 6. NIBM tool, ingevuld o.b.v. verkeersgeneratie heel Brainpark I

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2024	
Jaar van planrealisatie	2035
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	10400
Aandeel vrachtverkeer	2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	1,66
PM ₁₀ in µg/m ³	0,94
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk	

Onderstaande tabel toont de totale concentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij de projectlocatie (geraadpleegd via CIMLK op 10 juli 205) met bijbehorende grenswaarden. Het CIMLK toont enkel de resultaten t/m het jaar 2030, maar de verwachting is dat de totale concentraties richting 2040 verder zullen afnemen.

Tabel 1. Totale concentraties van stikstofdioxide en fijnstof in nabijheid van de projectlocatie

Jaar	Totale concentratie t.p.v. receptor wegverkeer 27364178_32033		
	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM _{2,5} (µg/m ³)
2025	27,3	17,0	9,0
2030	23,6	16,4	8,2
Grenswaarden	40	40	25

Uit de tabel blijkt dat de grenswaarden ter plaatse van de projectlocatie, van zowel fijnstof als stikstofdioxide, niet worden overschreden. De maximale bijdrage van het verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling, is niet van zodanige omvang dat een overschrijding van de grenswaarden hierdoor te verwachten is (1,66 voor stikstofdioxide NO₂ en 0,94 µg/m³ voor fijnstof PM₁₀). Het cumulatieve effect is daarmee zeer beperkt en er wordt ruim onder alle wettelijke waarden gebleven. Er kan daarom gesteld worden dat er geen negatieve cumulatieve effecten te verwachten zijn voor het aspect luchtkwaliteit.

Ecologie (gebiedsbescherming)

Ten behoeve van de voorgenomen realisatie van het shortstay hotel is een *Stikstofdepositieberekening* uitgevoerd. Hieruit volgt dat zowel in de aanleg- als de gebruiksfase geen toename van stikstofdepositie is. Aangezien geen sprake is van een beperkende situatie voor wat betreft stikstof, zijn cumulatieve effecten op het gebied van stikstof niet te verwachten. Daar komt bij dat de ontwikkelingen binnen Brainpark I gefaseerd worden ontwikkeld. Een verder onderzoek naar de cumulatieve effecten t.a.v. stikstofdepositie binnen Brainpark I is dan ook niet noodzakelijk.

Bezonnning

In de directe omgeving van de projectlocatie zijn geen bestaande woningen aanwezig. Conform het Masterplan Brainpark I kan aan weerszijden van de projectlocatie zich mogelijk een woonprogramma in combinatie met een kantoorprogramma vestigen. Om inzicht te krijgen in de bezonningsituatie is door Mulderblauw volledigheidshalve een bezonningsstudie uitgevoerd. Uit de studie volgt dat de beschaduwing van het pand ten noorden van de projectlocatie in het voor- en najaar toeneemt. Het leeuwendeel van de schaduw werpt zich echter over de A16. Van een onevenredige belemmering is naar verwachting geen sprake. Dit aspect levert derhalve – ook cumulatief gezien – geen negatief milieueffect op, die een MER rechtvaardigt.

Windhinder

Ten behoeve van de planrealisatie is een windonderzoek uitgevoerd door onderzoeksbureau Royal Haskoning DHV. In het windonderzoek is echter voor de omgeving de bestaande situatie gemodelleerd en heeft tot doel het windklimaat op de planlocatie in beeld te brengen. Het onderzoek geeft echter wel inzicht in het te verwachten windklimaat in de omgeving van het plangebied.

De norm stelt dat de overschrijdingskans van de drempelsnelheid van de wind (5,0 m/s) bepaalt in welke kwaliteitsklasse het lokale windklimaat valt. De combinatie van kwaliteitsklasse en de activiteiten die binnen het projectgebied plaatsvinden, levert een bepaalde waardering van dit windklimaat op. Het binnenhof valt in de categorie “langdurig zitten”. De overige straten rond de nieuwbouw vallen in de categorie “doorlopen”.

Op basis van toetsing van de berekende resultaten kan geconcludeerd worden dat voor de meeste gebieden die de activiteitsklasse “doorlopen” krijgen wordt een goed windklimaat verwacht. Alleen aan de zuidoostelijk en noordwestelijk gebouwhoeken, een matig windklimaat wordt verwacht. Voor de gebieden met activiteitsklasse “langdurig zitten”, wordt een goed windklimaat verwacht.

Figuur 7. Te verwachten windklimaat op straatniveau (bron: Windonderzoek Royal Haskoning DHV)



Op basis van toetsing van de berekende resultaten wordt geconcludeerd dat in de straten in het plangebied de kans op windgevaar onder de grens van 0,05% komt. Hierdoor is er geen windgevaar te verwachten.

Wanneer de panden in de directe omgeving tot ontwikkeling worden gebracht, zal in het kader van die procedure het windklimaat opnieuw inzichtelijk moeten worden gemaakt. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de herontwikkelde situatie ter plaatse van de planlocatie (KP50). Vooralsnog worden cumulatieve negatieve effecten, die een MER zouden rechtvaardigen, niet verwacht.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling betreft een op zichzelf staand project zonder organisatorische, bouwkundige of financiële binding met overige projecten in de omgeving. De ontwikkeling van het Brainpark I is geen integrale gebiedsontwikkeling, maar biedt de mogelijkheid aan meerdere zelfstandige initiatieven om te komen tot de totale transformatie. Dit is reeds nader gemotiveerd in paragraaf 1.1 van deze aanmeldnotitie. In het kader van een volwaardige beoordeling van de milieueffecten, dient echter getoetst te worden of sprake is van cumulatie met de effecten van de overige ontwikkelingen op Brainpark I. Op deze manier worden de gezamenlijke milieu effecten in beeld gebracht om te beoordelen of er een cumulatie van negatieve effecten kan optreden. Uit deze paragraaf (2.3.1.3) volgt dat geen sprake is van een cumulatie van negatieve effecten, die een MER zouden rechtvaardigen.

In het vervolg van deze aanmeldnotitie, wordt verder dan ook alleen in gegaan op de milieueffecten van de beoogde ontwikkeling en wordt cumulatie verder buiten beschouwing gelaten.

2.3.1.4 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen

Voor de realisatie van het project worden reguliere natuurlijke hulpbronnen gebruikt als bouw materiaal, zoals beton, hout, staal en grond. Bij de beoogde ontwikkeling is geen sprake van productieprocessen. Gelet op de

omvang van de ontwikkeling zal het gebruik van natuurlijke hulpbronnen niet leiden tot uitputting van natuurlijke hulpbronnen. Een andere locatie zal niet leiden tot minder gebruik van natuurlijke hulpbronnen.

2.3.1.5 Productie en verwerking van afvalstoffen

In het plangebied is een programma met niet-woonfuncties voorzien, waarbij sprake is van het produceren van bedrijfsafval. Het bedrijfsafval zal volgens de regels uit het Activiteitenbesluit worden opgeslagen en afgevoerd. Er vinden verder geen activiteiten plaats die in dit kader leiden tot een verhoogde of bijzondere afvalproductie. In dit kader worden geen nadelige effecten verwacht.

2.3.1.6 Verontreiniging en hinder

Bodem

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de realisatie van een shortstay hotel en betreft daarmee geen functie die mogelijk bedreigend is voor de bodem. Ten behoeve van de planrealisatie is een *Bodemonderzoek* uitgevoerd door onderzoeksbureau Arnicon. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt geconcludeerd, dat de hypothese "verdacht" voor bodemverontreiniging wordt bevestigd. Dit naar aanleiding van de aangetroffen lichte tot sterke verontreinigingen met zware metalen, minerale olie, PCB en/of PAK met name in de baggerspecie (vanaf 1,0 m-mv). Op de locatie is plaatselijk een sterke loodverontreiniging aanwezig in de diepere ondergrond (baggerspecie). De omvang van de niet toepasbare grond, verontreinigd met minerale olie dient nader onderzocht te worden voordat een partijkeuring van de vrijkomende grond kan worden uitgevoerd. Bij het uitgraven van de bouwkuip dienen de verschillende kwaliteiten gescheiden ontgraven te worden. Op basis van onderhavige onderzoeksresultaten is de locatie afdoende onderzocht voor de aanvraag van een omgevingsvergunning. Een nader bodemonderzoek is niet noodzakelijk.

Op basis van de onderzoeksresultaten kan ook geconcludeerd worden dat van een belangrijk nadelig milieueffect – die een MER rechtvaardigt – geen sprake is.

Geluid

De publicatie *Bedrijven en milieuzonering* heeft tot doel om bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven en horeca) en gevoelige functies (zoals woningen). Zo worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen. De richtafstand wordt gemeten vanaf de voorgevel van de woningen tot de bestemmingsgrens van de niet-woonfuncties. De beoogde ontwikkeling betreft een shortstay concept met een maximale verblijfsduur van 12 maanden. De voorgenomen ontwikkeling valt onder de categorie 'Hotels en pensions' uit de VNG-publicatie en daarmee binnen milieucategorie 1. De richtafstand van milieucategorie 1 in een gemengd gebied bedraagt 0 meter. Aan deze richtafstand wordt ten opzichte van gevoelige bestemmingen voldaan. Voor de eventueel aanwezige gevoelige bestemmingen in de omgeving wordt gelet op voorgaande eveneens geen onevenredige geluidhinder verwacht. Voorgaande effecten rechtvaardigen in ieder geval geen MER.

De projectlocatie is dichtgelegen bij de Rijksweg A16. Een (shortstay)hotel is niet aan te merken als een geluidgevoelige functie. De voorgenomen ontwikkeling is er echter wel op gericht om een goed en aangenaam binnenklimaat te realiseren. Derhalve is door DGMR een *Akoestisch onderzoek* uitgevoerd. Uit het onderzoek van DGMR volgt dat de voorgenomen ontwikkeling gerealiseerd wordt op een (zeer) hoog geluidbelaste locatie. Het akoestisch klimaat varieert daarmee (conform de methode Miedema) van zeer slecht – tamelijk slecht aan de buitenzijde van de U en redelijk tot matig aan de binnenzijde van de U. Om de volgende redenen wordt deze hoge geluidbelasting met bijbehorende akoestisch klimaat aanvaardbaar geacht:

1. Formeel gezien is geen sprake van een geluidgevoelige functie op grond van de Wet geluidhinder. De verblijfsduur van de toekomstige gebruikers van de 498 kamers varieert van 3 nachten t/m 12 maanden. Er is daarmee sprake van een tijdelijk karakter en kortdurend verblijf. Al het gezondheidsonderzoek, met name WHO-advieswaarden, zijn gericht op wonen en dat gaat over meerjaarsblootstelling aan geluid. Daarna zijn er de direct schadelijk effecten, namelijk gehoorschade. Dat vindt echter pas bij veel hogere belastingen plaats. Vanwege dit tijdelijke karakter, is in beginsel geen sprake van langdurige blootstelling aan een hoge(re) geluidbelasting,

waardoor lange termijn effecten voor wat betreft de gezondheid van de gebruikers niet te verwachten zijn. Daar komt bij dat het geluidniveau niet dusdanig is dat directe schade, zoals bijvoorbeeld gehoorschade, te verwachten is. Hieronder wordt nader op de geluidbelasting en de aanvaardbaarheid daarvan in gegaan.

2. Er worden maatregelen getroffen om een geluidreductie van 32 dB te bereiken (spuiventilatie via suskasten). Hiermee wordt een binnenniveau van 43 dB bereikt. Ter vergelijking: een binnenniveau van 43 dB wordt in bestaande situaties bij woningen aanvaardbaar geacht op grond van artikel 111b lid 3 Wgh. Overigens is onderzocht of een binnenwaarde van 38 dB (+5 dB) haalbaar is. Om een binnenniveau van 38 dB te behalen is een reductie van maximaal 37 dB nodig. Om deze reductie te behalen dient de gevel met suskasten en aanvullende coulissenschermen te worden uitgevoerd of een gevel met suskasten en een aanvullend scherm voor de gevel (vliesgevel). Deze maatregelen zijn over de gehele gevel aan de A16 nodig en ook vrijwel over de gehele zijgevels. Het toepassen van deze maatregelen maakt dat er architectonisch gezien een forse ingreep gedaan moet worden, die afzienlijk afbreuk doet aan de stedenbouwkundige en esthetische kwaliteit van het plan. Om die reden wordt het binnenniveau van 43 dB (dat vergelijkbaar is met de eis voor bestaande woningbouw) als maximum aangehouden.

In dit kader wordt ook nog opgemerkt dat rond de entree van het gebouw de mogelijkheid is om geluidslu(er) te verblijven alsmede aan de binnenzijde van de U-vorm van het gebouw op de begane grond. Dit kan gezien worden als een compenserende maatregel. Daarnaast zijn compenserende maatregelen zoals contactgeluid/interne isolatie, stille installaties en dergelijke niet doelmatig. Dergelijke maatregelen zijn enkel relevant wanneer door het toepassen van zware geluidwering, het geluid binnen, op momenten dat het rustig is op de weg, hinderlijk kan worden. Vanwege de hoge resterende binnenniveaus is dit niet aan de orde: het buitengeluid zal het geluid binnen blijven verdringen.

3. De voorgenomen ontwikkeling is uitgewerkt binnen de ruimtelijke kaders van het Masterplan Brainpark I. Brainpark is een kantorenlocatie waar de gemeente een kwaliteitsslag wil maken in de vorm van een mix van economische versterking en verstedelijking. Het krijgt de uitstraling van een gemengd gebied voor wonen en werken en voor verschillende doelgroepen, waar iedereen zich welkom voelt en waar 24/7 levendigheid is. Er wonen (straks) voornamelijk starters, studenten en jonge gezinnen. Er zitten veel verschillende bedrijven, maar ook openbare voorzieningen zoals sport, horeca, maatschappelijk. Het verblijfsprogramma wordt versterkt door het uitbreiden van het hotel- en short stay programma. De voorgenomen ontwikkeling voorziet hierin door een hotel met shortstay-concept te realiseren. Met de totstandkoming van dit short stay hotel kan een belangrijke stap worden gezet in de ontwikkeling van Brainpark I waar de gemeentelijke ambitie is om een werkgebied om te turnen naar een multifunctioneel gebied waar wonen, werken en voorzieningen op een kwalitatief hoogwaardige manier samen komen. Voor het mogelijk maken van het wonen in het verder naar binnen gelegen gebied aan de Max Euwelaan is het van groot belang dat er aan de A16 een geluidsbuffer tot stand komt. Doel is om op deze plek de bebouwing als integraal onderdeel van de nog te realiseren geluidswal langs de A16 te ontwikkelen, waardoor er meer naar het hart van de gebiedsontwikkeling een geluidsluw woonmilieu ontstaat. Hoewel de voorgenomen ontwikkeling een functie heeft als geluidswal, is – mede omdat voor iedere ontwikkeling binnen Brainpark I een zelfstandige planologische procedure wordt doorlopen – naast organisatorische of financiële binding, eveneens geen sprake van bouwkundige samenhang c.q. binding. De ontwikkelingen in Brainpark I zijn niet fysiek aan elkaar verbonden en de ontwikkelingen zijn eveneens niet afhankelijk van ontwikkelingen in diens omgeving. Ook zonder de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling (met een geluidwerende functie), kan een goed woon- en leefklimaat bij de achterliggende woningen gerealiseerd. Dit volgt ook uit het besluit tot vaststelling van hogere waarden Wet geluidhinder ‘Max Euwelaan 71 – 79’, dat gelijktijdig met het gelijknamige bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen (zie ook: Gemeentebld 2023, 552802). In de beschrijving van de te nemen maatregelen om de geluidbelasting op woningen of andere geluidgevoelige objecten te beperken wordt ook de rol van tussenliggende bebouwing genoemd:

“Overdrachtsmaatregelen

De tussenliggende bebouwing vormt reeds een afscherming tussen de A16 en de nieuwe woningen. Naar verwachting zal bij de verdere ontwikkeling van Brainpark in de toekomst de locatie meer van

de A16 worden afgeschermd door hogere eerstelijns bebouwing en een tussenliggend geluidscherm.”

Gelet op voorgaande is onderhavige ontwikkeling van het shortstay hotel op de projectlocatie een cruciale schakel in de beoogde herontwikkeling van Brainpark I. Het heeft een geluidwerende functie én versterkt de ruimtelijke kwaliteit en economie in Brainpark I.

Voorgaande leidt tot de volgende slotsom: de geluidwerende functie die de voorgenomen ontwikkeling vervult, wordt zwaarder gewogen dan het behalen van een binnenniveau van 33 dB van de woningen. Een binnenniveau van 43 dB is derhalve gerechtvaardigd, maar betreft wel het maximum. Dit wordt ook als voorschrift opgenomen in de te verlenen omgevingsvergunning. Van een negatief milieueffect – die een MER zou rechtvaardigen – is dan ook geen sprake.

Luchtkwaliteit

Ontwikkelingen die niet in betekenende mate (3% van de grenswaarde, oftewel 1,2 microgram per m³) bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden. In de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) zijn categorieën van gevallen aangewezen waarvan bekend is dat deze niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Dit is onder andere het geval bij ontwikkelingen met niet meer dan 3.000 woningen en tenminste twee ontsluitingswegen.

In onderhavig geval is sprake van de realisatie van een shortstay hotel met 498 kamers. Op basis van de berekende verkeersgeneratie (zie paragraaf 2.3.3) is de NIBM-rekentool toegepast. Op basis daarvan kan eveneens geconcludeerd worden dat de grenswaarde van 3% niet wordt overschreden en de ontwikkeling daarmee niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een luchtkwaliteitsonderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

Figuur 8. NIBM-rekentool (geraadpleegd op 10 juli 2025)

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2024		
Jaar van planrealisatie		2026
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		102
Aandeel vrachtverkeer		2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,05
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,01
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

Goed leefklimaat

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient een goed leefklimaat te worden gewaarborgd. Op basis van de NSL Monitoringstool kan worden beoordeeld wat de totale concentratie is ter plaatse van een specifiek rekenpunt. De totale concentratie bestaat uit de achtergrondconcentratie (op basis van de GCN-kaart) en de lokale bijdrage (van lokale bronnen, op basis van data over o.a. verkeersgegevens). Aan de hand daarvan kan worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de projectlocatie. De grenswaarden voor toetsing van deze concentraties zijn: 40 µg/m³ voor stikstofdioxide NO₂, 40 µg/m³ voor fijnstof PM₁₀ en 25 µg/m³ voor fijnstof PM_{2,5}.

Tabel 2 toont de totale concentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij de projectlocatie (geraadpleegd via CIMLK op 10 juli 205) met bijbehorende grenswaarden.

Tabel 2. Totale concentraties van stikstofdioxide en fijnstof in nabijheid van de projectlocatie

Jaar	Totale concentratie t.p.v. receptor wegverkeer 27364178_32033		
	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM _{2,5} (µg/m ³)
2025	27,3	17,0	9,0
2030	23,6	16,4	8,2
Grenswaarden	40	40	25

Uit de tabel blijkt dat de grenswaarden ter plaatse van de projectlocatie, van zowel fijnstof als stikstofdioxide, niet worden overschreden. De maximale bijdrage van het verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling, is niet van zodanige omvang dat een overschrijding van de grenswaarden hierdoor te verwachten is. Wat betreft het aspect 'luchtkwaliteit' is dus geen sprake van belangrijk negatieve milieueffecten, die een MER rechtvaardigen.

2.3.1.7 Risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën

De voorgenomen ontwikkeling zelf is geen risicovolle activiteit en daarmee vormt de voorgenomen ontwikkeling geen risico voor de omgeving in het plangebied.

De planlocatie kent diverse risicobronnen in de omgeving. Dit blijkt uit het onderzoek *Externe veiligheid* uitgevoerd door DGMR. Het betreft de volgende risicobronnen:

- Ten oosten van de planlocatie ligt de snelweg A16, waarover geklasseerde goederen worden vervoerd. De afstand van het gebouw tot de doorgaande weg (kantverharding parallelbaan) is circa 35 meter en tot de wegas 60 meter. Afrit 25 ligt direct langs het gebouw.
- Op 450 meter ten zuidwesten van de planlocatie ligt een LPG-tankstation aan de Abraham van Rijckevorselweg. Verder weggelegen staan nog twee LPG-tankstations: op 1.000 meter ten noorden van de planlocatie ligt er een aan de Jacques Dutilhweg en op 1.100 meter ten westen staat een LPG-tankstation aan de Maasboulevard 10.
- Over de Nieuwe Maas worden geklasseerde stoffen vervoerd; deze stroomt 1.100 meter ten zuidwesten van de planlocatie.
- Aan de overzijde van de Nieuwe Maas ligt hogedruk aardgasleiding W-530-02 op 2 km van de planlocatie.
- Overige basisnetroutes liggen op grotere afstand. De spoorlijn Rotterdam Lombardijen – Rotterdam Centraal ligt op 2 km ten zuidwesten van de planlocatie, op 3,5 km ten noorden van de planlocatie liggen de A20 en de spoorlijn Rotterdam - Gouda.

Het transport over de naastgelegen snelweg A16 is maatgevend. Over de naastgelegen snelweg A16 worden brandbare en toxische vloeistoffen en gassen vervoerd. De ongevalsscenario's plasbrand, gaswolk, fakkels, BLEVE en toxische wolk kunnen optreden. Aan de grenswaarde van het plaatsgebonden risico wordt voldaan. Het groepsrisico neemt bij planrealisatie toe van 3,7 keer de oriëntatiewaarde naar 4,2 keer de oriëntatiewaarde. De gemeente Rotterdam dient het externe risico van dit plan uitgebreid te verantwoorden volgens het Bevt artikelen 7 en 8. Volgens het eigen gemeentelijke beleid is een zware verantwoording nodig. In hoofdstuk 5 van het onderzoek *Externe veiligheid* is hiervoor door DGMR een aanzet gegeven. De gemeente kan als zij instemt met deze aanzet deze gebruiken voor verantwoording van het groepsrisico. De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond heeft advies gegeven ten aanzien van bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De verwerking van dit advies is toegevoegd aan de aanzet in hoofdstuk 5 van het onderzoek *Externe veiligheid*.

Rekening houdend met het hoge groepsrisico van het transport over de A16 en de korte afstand van het gebouw tot de weg worden de volgende bouwkundige maatregelen genomen:

- De beglazing in het gebouw wordt bestand tegen een drukgolf als gevolg van een warme BLEVE op de A16. De benodigde sterkte wordt voor de maatgevende ruiten bepaald. Vanwege de korte afstand tot de weg stellen we voor hiervoor een ontwerpafstand van 80 meter aan te houden.
- Het gebouw wordt voorzien van een kern waar men veilig kan vluchten en schuilen in geval van een warme BLEVE.
- De vluchtroutes in het gebouw worden 60 minuten brandwerend uitgevoerd. Dit biedt aanwezigheid de tijd om het gebouw veilig te ontruimen in geval van een brand.
- Vanuit elk punt in het gebouw kan men via deze vluchtroute van de A16 vandaan vluchten.
- De inlaat van het mechanische ventilatiesysteem wordt op het dak van het gebouw geplaatst. Daarmee is de lucht die wordt aangezogen zoveel mogelijk verdund.

Naast de bouwkundige maatregelen wordt de veiligheid in het gebied verbeterd met de volgende organisatorische maatregelen:

- Er wordt een conciërge of huismeester aangesteld die de ontruiming faciliteert.
- In de meterkast van de woningen komen handelsinstructies voor calamiteiten.
- Huurders worden bij het tekenen van het huurcontract geïnformeerd over externe risico's en hoe daarbij te handelen.
- Er wordt een alarmeringsinstallatie met gesproken woord geïnstalleerd.
- Afhankelijk van de specifieke doelgroep (bijvoorbeeld studenten uit bepaalde landen) kunnen of moeten veiligheidsinstructies in meer talen worden aangegeven.
- Er wordt een voorkeursvluchtroute aangegeven, zodat hulpdiensten minder worden gehinderd mochten zij het gebouw binnengaan via de andere toegang.
- Brandbestrijding in het gebied wordt geoptimaliseerd met hydranten van voldoende capaciteit in de buurt van het gebouw en met toegang tot de snelweg alsook de benodigde opstelplaats(en). Rekening houdend met overige ontwikkelingen in dit gebied kan dit aspect beter op gebiedsniveau worden opgepakt.

Gelet op voorgaande is van een negatief milieueffect – die een MER zou rechtvaardigen – geen sprake.

2.3.1.8 Risico's voor de menselijke gezondheid

Gezondheid wordt bepaald door verschillende factoren. Te denken valt aan geluid, luchtkwaliteit, groen, bewegen en sociale aspecten. Zoals hiervoor reeds is beschreven, zijn negatieve effecten als gevolg van geluid en luchtkwaliteit niet te verwachten. Voor een andere motivering wordt verwezen naar paragraaf 2.3.1.6.

Gezien de zon-oriëntatie is de zuidelijke vleugel van de voorgenomen bebouwing aftrappend vormgegeven. Zo ontstaat binnen de hoge dichtheid die het gebied heeft toch een lichte en ruime tussenruimte met verblijfskwaliteit. Op de daken van de beide zijvleugels worden semi-openbare buitenruimtes voorzien, die door bijvoorbeeld een groenere aankleding ook duidelijk leesbaar zijn vanaf maaiveld. Deze ruimtes zijn gekoppeld aan de openbare ruimte op de 7e verdieping.

2.3.2 Plaats van het project

In deze paragraaf wordt gekeken naar de omgeving waarin de activiteiten plaatsvinden, alsmede de eventuele kwetsbaarheid van dit gebied voor de voorgenomen activiteiten. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar het projectgebied zelf, maar ook naar de aangrenzende gebieden.

2.3.2.1 Bestaand grondgebruik

De projectlocatie betreft een voormalig kantoorgebouw. De bebouwing is nog aanwezig op de locatie. In de huidige situatie zijn de gronden geheel verhard. In de toekomstige situatie liggen op dit gebied kansen voor vergroening. De exacte uitwerking van het plan is echter nog niet bekend. Dit betreft een uitvoeringsaspect.

2.3.2.2 Overzicht gevoelige gebieden bijlage III EU-Richtlijn

In onderstaande tabel is de toetsing opgenomen aan alle typen gebieden zoals genoemd in bijlage III van de EU-Richtlijn.

Type gebied	Juridisch kader	Relevantie voor voorgenomen ontwikkeling
Wetlands	Conventie van Ramsar	In of in de directe nabijheid van de projectlocatie zijn geen aangewezen Wetlands aanwezig.
Kustgebieden		De projectlocatie is niet gelegen in een kustgebied.
Berggebieden en bosgebieden	(o.a.) Wet natuurbescherming	De projectlocatie is niet gelegen in een berg- of bosgebied.
Reservaten en natuurparken: - Nationale Landschappen - Nationale parken	Nationale Landschappen zijn benoemd in de Nota Ruimte. De Nationale Parken zijn onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland (NNN)	De projectlocatie is niet in een Nationaal Landschap of Nationaal Park gelegen.
Speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (Habitatrichtlijn)	Wet natuurbescherming	Op circa 7,4 kilometer van het plangebied is het Natura 2000-gebied 'Boezems Kinderdijk' gelegen. Op circa 9,1 kilometer ligt het gebied 'Oude Maas'. Beide gebieden betreffen geen stikstofgevoelige gebieden. Gelet op voornoemde, de afstand en de aard van de werkzaamheden, wordt een negatief effect op dit Natura 2000-gebied niet verwacht. Volledigheidshalve is echter wel een stikstofdepositieberekening uitgevoerd om het effect van de voorgenomen ontwikkeling op verder gelegen Natura 2000-gebieden te beoordelen.
Gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden	Europese milieurichtlijnen (o.a. kaderrichtlijn Luchtkwaliteit en kaderrichtlijn Water)	De projectlocatie is niet gelegen in een gebied waar o.b.v. communautaire wetgeving reeds normen worden overschreden.
Gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid		De gemeente Rotterdam kent een hoge bevolkingsdichtheid (conform cijfers CBS).
Landschappen van: - Historisch belang - Cultureel belang - Beschermde stads- en dorpsgezicht - Archeologisch belang	- Verdrag van Valletta - Erfgoedwet	De projectlocatie heeft conform het geldende bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2'. De projectlocatie maakt geen onderdeel uit van een beschermd stadsgezicht of in een gebied met een historisch belang.

2.3.2.3 Toetsing overige gevoelige gebieden

Naast de gebieden die specifiek zijn genoemd in Bijlage III van de EU-Richtlijn, wordt eveneens getoetst of de projectlocatie gelegen is in gevoelige gebieden op grond van overige nationale of provinciale wet- en regelgeving.

Type gebied	Juridisch kader	Relevantie voor voorgenomen ontwikkeling
Natuurnetwerk Nederland	Provinciale verordening	De projectlocatie maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).
Weidevogelleefgebied	Provinciale verordening	De projectlocatie is niet gelegen in een weidevogelleefgebied.
Stiltegebied	Provinciale verordening Wet milieubeheer	De projectlocatie is niet gelegen in een stiltegebied.
Bodembeschermingsgebied	Provinciale verordening	De projectlocatie is niet gelegen in een bodembeschermingsgebied.

Grondwaterbeschermingsgebied	Provinciale verordening	De projectlocatie is niet gelegen in het grondwaterbeschermingsgebied.
Beschermingszone waterkering	Legger en Keur hoogheemraadschap van Delfland	De projectlocatie is niet in of in een beschermingszone van een waterkering gelegen.
Gebied geschikt voor beschermde soorten	Wet natuurbescherming	De projectlocatie is mogelijk geschikt voor beschermde soorten. Om die reden wordt nader op het aspect ecologie (soortenbescherming) ingegaan.

2.3.2.4 Natuurlijke hulpbronnen

Van belang is om het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied alsook het opnamevermogen van het natuurlijke milieu te beschouwen. Dit hangt samen met de nabijheid tot natuurbeschermingsgebieden.

Gebiedsbescherming (ecologie)

Voor de beoogde ontwikkeling is een *Stikstofdepositieonderzoek* uitgevoerd om te beoordelen of toestemming voor de herontwikkeling kan worden verkregen in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb).

De meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn Boezems Kinderdijk en Oude Maas, op een afstand van respectievelijk 7,4 en 9,1 kilometer.

Op de korte termijn ontstaan lokale effecten, zoals een toename van geluid en stof door sloop- en bouwwerkzaamheden. Deze effecten zijn echter verwaarloosbaar en niet waarneembaar ter plaatse van beschermde gebieden. Gezien de afstand en het tussengelegen stedelijke gebied worden geen effecten verwacht op het NNN of Natura 2000-gebieden als gevolg van de bouwwerkzaamheden. Op lange termijn worden ook geen effecten verwacht die van betekenis kunnen zijn voor de natuurwaarden van beschermde gebieden.

Voor de bouwfase en de gebruiksfase is een *Stikstofdepositieberekening* uitgevoerd. Uit de resultaten volgt dat de stikstofdepositie voor zowel de gebruiks- als de bouwfase voldoet aan de grenswaarde van afgerond 0,00 mol/ha/jaar. Op basis van dit onderzoek zijn daarom significant negatieve effecten op de Natura 2000-gebieden vanwege dit plan op voorhand uit te sluiten.

2.3.3 Kenmerken van het potentiële effect

In deze paragraaf wordt een beeld geschetst van de potentiële effecten van de voorgenomen activiteit, waarbij het gaat om de interactie tussen beide voorgaande hoofdstukken (kenmerken van het project en plaats van het project). Hetgeen beschreven is over de kenmerken van het project en de plaats van het project zijn bepalend voor de milieuaspecten die in dit hoofdstuk nader aan de orde worden gesteld. Van de overige (milieu)aspecten wordt op basis van de beoordeling die heeft plaatsgevonden in de voorgaande hoofdstukken op voorhand verwacht dat deze niet leiden tot betekenisvolle milieueffecten, die een MER rechtvaardigen.

Verkeersgeneratie

Om de gevolgen voor verkeersaantrekkende werking in beeld te brengen, is de verkeersgeneratie berekend op basis van de CROW-cijfers (publicatie 381). Hierbij hebben de volgende invoergegevens als uitgangspunt gediend:

- Hoofdgroep 1* hotel (het meest vergelijkbaar met het shortstay-concept)
- Schil centrum
- zeer sterk stedelijk.

Op basis van deze gegevens dient gerekend te worden met een gemiddelde verkeersgeneratie van 2,05 per 10 kamers. Dit resulteert in 102 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal. Omgerekend naar een werkdag betreft het 113 motorvoertuigbewegingen ($102 \times 1,1$). De verkeersintensiteit in het spitsuur bedraagt over het algemeen circa 10% van de totale etmaal verkeersintensiteit. De verkeersgeneratie in het drukste spitsuur bedraagt hiermee ca. 11 mvt. Dat komt in de praktijk neer op gemiddeld 1 auto per 5 minuten (11 auto's per 60 minuten). Deze toename is in de praktijk nauwelijks waarneembaar en gaat op in het huidige verkeersbeeld. Daarmee zijn geen nieuwe verkeerskundige knelpunten te verwachten als gevolg van de ontwikkeling. Er zijn geen negatieve effecten op de verkeersafwikkeling ter plaatse en dit onderdeel rechtvaardigt geen MER.

Soortenbescherming (ecologie)

Ten behoeve van de ontwikkeling is door Dresmé & Van der Valk een quickscan uitgevoerd naar de effecten op beschermde soorten en gebieden.

Het te slopen of te renoveren kantoorgebouw aan de K.P. van der Mandelelaan 50 is als geschikt beoordeeld voor vaste verblijfplaatsen van vleermuizen door de aanwezige geschikte spouwmuur en open stootvoegen. In stadsdeel Kralingen en nabij het projectgebied zijn vanuit eerdere onderzoeken meerdere verblijfplaatsen van de gewone- en ruige dwergvleermuis bekend. Een nader onderzoek naar vleermuizen is nodig om verblijfplaatsen van vleermuizen te kunnen vaststellen dan wel te kunnen uitsluiten.

Om deze reden is door Dresmé & Van der Valk op 8 november 2021 een nader vleermuizenonderzoek uitgevoerd. De volledige rapportage is opgenomen in de bijlagen bij deze onderbouwing. Hieronder worden de resultaten kort samengevat.

Er zijn binnen het plangebied géén verblijfplaatsen van vleermuizen waargenomen. De vastgestelde gecombineerde zomer/paarverblijfplaats valt buiten het plangebied. De bomen en vijvers van het nabijgelegen park aan de westzijde van het plangebied hebben de functie als foerageergebied voor de ruige- en gewone dwergvleermuis. Dit park ligt op circa 40 meter afstand van de grenzen van het plangebied en valt buiten de invloedssfeer van het project. Voor de sloop van het kantoorgebouw in het plangebied aan de K.P. Mandelelaan 50 is geen ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig voor vleermuizen.

Wat betreft het aspect 'ecologie' is dus geen sprake van negatieve milieueffecten, die een MER rechtvaardigen.

Archeologie

De projectlocatie is op grond van het geldende bestemmingsplan aangewezen met de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' ter bescherming van archeologische waarden. In het belang van de archeologische monumentenzorg dient de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport aan burgemeester en wethouders te overleggen van een archeologisch deskundige waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Gezien het onderzoek niet noodzakelijk is voor de planologische procedure maar enkel voor de bouwaanvraag, wordt het onderzoek in een later stadium uitgevoerd. Vanwege het opgenomen beschermingsregime in het geldende bestemmingsplan is een negatief milieueffect – die een MER rechtvaardigt – niet te verwachten.

3 CONCLUSIE EN VERZOEK

Uit hoofdstuk 2 volgt dat er geen nadelige milieu effecten naar aanleiding van de ontwikkeling verwacht worden. Door het uitblijven van belangrijke nadelige gevolgen kan worden geconcludeerd dat er geen volledige milieueffectrapportage hoeft te worden doorlopen en dat er geen milieueffectrapport (MER) nodig is.

Middels voorliggende aanmeldnotitie wordt het bevoegd gezag verzocht het besluit te nemen dat, gezien de kenmerken van het potentiële effect, geen nadere m.e.r.-beoordeling nodig is.