

Raadsvoorstel

Onderwerp

Vaststellen bestemmingsplan Verbreding Schie (coördinatieregeling)

Portefeuillehouder

Wethouder Zwart en wethouder Huijsmans

Voorstel ingediend door

Minette Niekus mniekus@delft.nl

Registratienummer

6059403

Datum

28 januari 2025

Concept-besluit(en)

De raad besluit:

1. de Nota Zienswijzen vast te stellen;
2. het bestemmingsplan met plannaam 'Verbreding Schie' en met identificatienummer NL.IMRO.0503.BP0071-2001 conform de artikelen 3.1 en 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met bijbehorende bijlagen langs elektronische weg gewijzigd vast te stellen, waarbij de GBKN-kaart met het nummer o_NL.IMRO.0503.BP0071-2001 als ondergrond is gebruikt;
3. de analoge verbeelding van het bestemmingsplan 'Verbreding Schie' vast te stellen;
4. geen exploitatieplan vast te stellen als bedoeld in afdeling 6.4 Wet ruimtelijke ordening;
5. het bestemmingsplan 'Verbreding Schie' met de bijbehorende relevante stukken gewijzigd vast te stellen;
6. voor kennisgeving aan te nemen de Nota Aanpassingen waarin de wijzigingen zijn opgenomen;
7. het bestemmingsplan 'Verbreding Schie' bekend te maken in het elektronisch gemeenteblad en de Stadskrant en ter visie te leggen bij het Klant Contact Centrum gedurende 6 weken daags na bekendmaking.

Waarom nu?

Het ontwerpbestemmingsplan Verbreding Schie en de ontwerp omgevingsvergunning zijn van 13 december 2022 tot en met 24 januari 2023 ter inzage gelegd. Doordat het ontwerpbestemmingsplan voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet ter inzage is gelegd valt het bestemmingsplan nog onder de ouder regeling van de Wet ruimtelijke ordening. Doordat de omgevingsvergunning voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet is aangevraagd valt deze vergunning onder de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. In de periode van de terinzagelegging 9 zienswijzen ingediend. Dat er veel tijd zit tussen de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en de vaststelling van het bestemmingsplan heeft enerzijds te maken met de hoeveelheid inhoudelijke zienswijzen die naar voren zijn gebracht tegen het bestemmingsplan en anderzijds met de onderhandelingen die in het kader van het project hebben plaatsgevonden tussen de gemeente en de provincie over de nieuwe samenwerkingsovereenkomst.

Inhoud

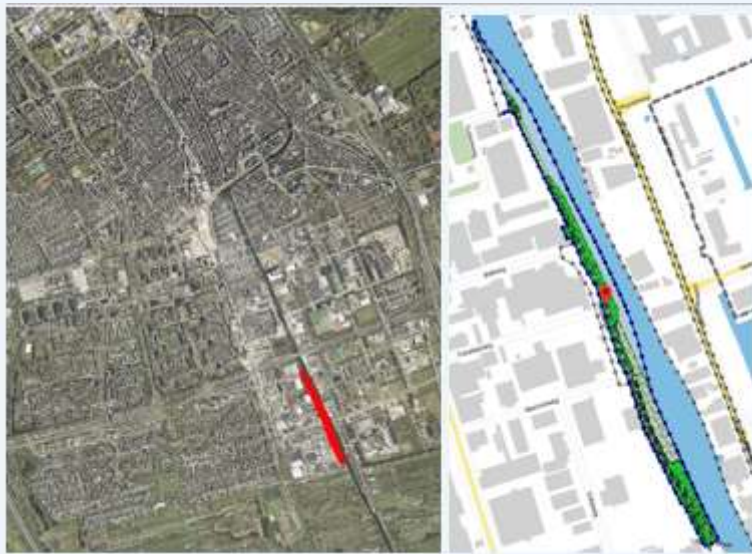
Het bestemmingsplan Verbreding Schie hangt samen met de aanleg van de Gelatinebrug en de woningbouw in Kabeldistrict. Het bestemmingsplan Verbreding Schie maakt het namelijk mogelijk dat Zandhandel en Overslagbedrijf Van der Waal B.V. (hierna de zandhandel), de openbare loswal en de openbare ligplaatsen kunnen worden verplaatst naar Schieoevers Zuid. Hierdoor ontstaat ruimte voor de aanleg van de Gelatinebrug, de ontwikkeling van Kabeldistrict en de verbetering van de oost-west verbindingen over de Schie.

Een belangrijk onderdeel van dit plan betreft de verbreding van een deel van de Schie. Ter plaatse van de tankwal in Schieoevers Zuid wordt de Schie verbreed over een lengte van 700 meter tussen de Energieweg en Marconiweg. De huidige Schie voldoet niet aan de provinciale vaarweg normen (Uitvoeringsregeling

vaarwegprofielen Zuid-Holland 2015, prov. Blad 2016, nr. 389). Na het verbreden van de vaarweg tot 34,60 m wordt daar wel aan voldaan.

Bovenstaande projecten zijn de aanleiding voor dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan maakt deze projecten mogelijk, Dit voorstel gaat alleen over het bestemmingsplan. Er worden geen besluiten gevraagd over de projecten.

Om deze ontwikkeling mogelijk te kunnen maken is een wijziging van het vigerende bestemmingsplan 'Schieoevers Zuid' nodig. Het bestemmingsplan Verbreding Schie voorziet in een planologisch-juridische regeling voor de realisatie van de verbreding van de Schie, het verplaatsen van de openbare ligplaatsen, de openbare laad/loswal en de zandhandel van Schieoevers Noord naar Schieoevers Zuid. Voor de realisatie van deze planontwikkeling is gebruik gemaakt van de coördinatieprocedure, als bedoeld in de 'Coördinatieverordening gemeente Delft 2018', waarbij het ontwerpbestemmingsplan gelijktijdig met de ontwerp omgevingsvergunning ter inzage zijn gelegd in het kader van de formele zienswijzenprocedure.



Op 29 november 2022 heeft het college besloten tot vrijgave coördinatieregeling ontwerpbestemmingsplan Verbreding Schie en ontwerp omgevingsvergunning voor bouwen en kappen. Daarna zijn het ontwerpbestemmingsplan Verbreding Schie en de ontwerp omgevingsvergunning van 13 december 2022 tot en met 24 januari 2023 ter inzage gelegd. Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn 9 zienswijzen ingediend. Aan de hand van de Nota Zienswijzen en Nota Aanpassingen wordt voorgesteld om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. Dit gebeurt zowel analoog (besluiten 3 en 5) als digitaal (besluit 2). De voornaamste wijzigingen zijn:

- aanpassing van de onderzoeken om te zorgen voor eenduidigheid;
- een gebruiksverbod waarin is opgenomen dat het verboden is om stuifgevoelige stoffen op of over te slaan zonder deze te bevochtigen of zonder vergelijkbare maatregelen te treffen ter voorkoming van verspreiding of morsing;
- een gebruiksverbod voor de openbare loswal en de zandhandel om te werken met een kraan met een geluidbronvermogen van meer dan maximaal 100 dB(A);
- een voorwaardelijke verplichting om de Marconiweg te asfalteren waardoor trillingen worden beperkt;
- een dubbelbestemming voor kabels en leidingen;
- een aantal verduidelijkingen in de toelichting en onderzoeken;
- toevoeging van een aantal documenten als bijlagen bij de toelichting.

Ook wordt voorgesteld om een aantal ambtshalve wijzigingen aan te brengen, zoals:

- actualisatie van een aantal onderzoeken;
- het aanpassen van de verbeelding in verband met de eigendomssituatie.

Kortheidshalve wordt in dit verband verwezen naar de inhoud van de Nota Zienswijzen en de Nota Aanpassingen.

Wat verandert er?

Het bestemmingsplan Verbreding Schie maakt de verbreding van de Schie en aanleg van ligplaatsen en loswal mogelijk. Hiermee krijgt de Schiekade een nieuw verloop en nieuwe inrichting. De groene oever wordt smaller, het fietspad wordt verlegd, de sloot wordt gedempt, de aanwezige tankwal wordt verplaatst en twaalf bomen, waarvan tien populieren, worden gekapt. Hiervoor in de plaats wordt in de nieuwe situatie een lint van 25 tot 30 populieren en elzen geplant. Ook de waterkering wordt verlegd. De te dempen sloot wordt door middel van een waterberging gecompenseerd in het Abtswoudse Bos. Deze waterberging zal eerst worden aangelegd alvorens de Schie zal worden verbreed. In het nieuwe inrichtingsplan voor de Schiekade is de recreatieve route tussen binnenstad en buitengebied (stadlandverbinding) de drager. Naast het nieuwe fietspad wordt een apart voetpad aangelegd dat anticipeert op de toekomstige groei van Delft en Schieoevers Noord. Het voetpad ligt aan de waterzijde, het fietspad ernaast. Waar de paden weg buigen van de Schie ontstaat ruimte voor watergebonden activiteiten. In dit geval de nieuwe locatie van de openbare laad/loswal en de zandhandel. De paden worden zoveel mogelijk van groene bermen voorzien, die een natuurlijke scheiding vormen met de bedrijfsactiviteiten aan zowel de land- als waterzijde. In de berm tussen fietspad en bedrijfskavels aan de landzijde wordt een nieuwe bomenrij geplant. De huidige, cultuurhistorisch waardevolle tankwal (drakentanden) wordt iets verplaatst naar het westen. Door het verplaatsen van de huidige laad/loswal, de bestaande openbare ligplaatsen en de zandhandel naar een nieuwe locatie in Schieoevers Zuid, wordt ruimte gemaakt voor de Gelatinebrug.

De huidige Marconiweg is niet geschikt voor de ontsluiting van het zware vrachtverkeer van de loswal. Om trillinghinder voor de omgeving te beperken, wordt de bestaande klinkerverharding vervangen door een asfaltverharding en zal de fundering van de Marconiweg worden verzwaaard. Hiermee wordt tevens de trillinghinder voor de omgeving aanzienlijk gereduceerd. In het bestemmingsplan is hiervoor een voorwaardelijke verplichting opgenomen.

Beleidskaders

In 2019 heeft de gemeenteraad het Ontwikkelplan Schieoevers Noord vastgesteld. De ambitie van het Ontwikkelplan is om de ruimte op Schieoevers Noord beter te benutten en het gebied te transformeren tot een onderscheidend stedelijk gebied dat intensief gebruikt wordt. Een gebied met een mix van werken en wonen en een hoge mate van levendigheid met aandacht voor een gezond werk- en leefomgeving en waar ook aandacht is voor duurzaamheid en goede verbindingen. Het verplaatsen van de bestaande ligplaatsen, laad/loswal en zandhandel van Schieoevers Noord naar Schieoevers Zuid maakt die ontwikkeling mogelijk en draagt bij aan het realiseren van de transformatieopgave van Schieoevers Noord en daarmee aan de doelstellingen van de Omgevingsvisie.

In de ruimtelijk economische visie 2030 is omschreven dat in dat licht Schieoevers Zuid moet verduurzamen door intensiever en efficiënter gebruik van het bedrijventerrein. Ruimtelijk vertaalt dit zich onder andere door ruimte toe te voegen voor bedrijvigheid. Door de verplaatsing van de zandhandel naar Schieoevers Zuid wordt invulling gegeven aan het intensievere en efficiëntere gebruik van het bedrijventerrein.

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de Visie Groen & Biodiversiteit. Bij de inrichting van de oeverzone wordt een optimale beleving van groen en water van het Schiekanaal nagestreefd. Bomen en heesters vormen een verticale vergroening ter compensatie van de versmalling van de oeverzone en zorgen voor een optimale groene beleving. De drakentanden, als onderdeel van de historische tankwal, blijven behouden en worden ingepast in de nieuwe situatie. De drakentanden worden iets naar het westen verplaatst, waar een kleine verbreding van de oever is ter plaatse van een knik in de Teslaweg.

Deze planontwikkeling draagt bij aan een aantal belangrijke pijlers van het Mobiliteitsprogramma Delft 2040. Met het verplaatsen van de zandhandel en ligplaatsen wordt de Gelatinebrug in Schieoevers Noord mogelijk gemaakt. Dit is een belangrijke schakel in het fietsnetwerk van Delft en de regio waarmee fietsen en lopen aantrekkelijker worden gemaakt. Met deze planontwikkeling wordt ook het bestaande fiets-/bromfietspad over de oever van de Schie in Schieoevers Zuid verbreed en van een voetpad voorzien. Ook hiermee wordt het

loop- en fietsnetwerk versterkt. Op de nieuwe kade worden activiteiten toegevoegd, wat bijdraagt aan de aantrekkelijkheid, levendigheid en sociale veiligheid van de route. De positie van het Schieoevers Zuid als bedrijventerrein wordt versterkt en op Schieoevers Noord wordt ruimte gecreëerd voor de transformatie naar een levendig gemengd werk- woongebied.

Financiën

Het voorstel heeft voor nu geen financiële consequenties.

Het bestemmingsplan is economisch uitvoerbaar.

De totale kosten zijn ingeschat op € 5,93 miljoen. Deze kosten betreffen:

- gemeentelijke bijdrage aan provincie Zuid-Holland op basis van de afgesloten Samenwerkingsovereenkomst d.d. 18-12-2024
- Verzwaring Marconiweg
- Plankosten project Verbreding Delftse Schie

De dekking van de € 5,93 miljoen wordt gevonden in de gehonoreerde bijdrage voor de Verbreding Delftse Schie die gereserveerd is binnen de bestemmingsreserve Stad, in de door het Rijk toegekende Versnellingsgelden (medio 2024) en binnen de huidige bestemmingsreserve Schieoevers.

De bijbehorende begrotingswijziging vindt plaats via het besluitvormingsproces bij de Kadernota 2025.

Vervolg

Na de collegevergadering volgt:

- commissiebehandeling;
- raadsbesluit vaststellen bestemmingsplan;
- verlenen omgevingsvergunning
- bekendmaken en tervisielegging bestemmingsplan en omgevingsvergunning gedurende zes weken daags na bekendmaking ten behoeve van de beroepsprocedure.

Participatie

In de afgelopen periode hebben, gezamenlijk met de Provincie, diverse gesprekken plaatsgevonden met omliggende bedrijven. Ook zijn omliggende bedrijven en bewoners op een aantal momenten schriftelijk geïnformeerd over het project. Hierbij zijn reacties verzameld op concept ontwerpen en is informatie gedeeld over het proces/voortgang. Met de meest nabijgelegen bedrijven zijn tevens de milieukundige onderzoeken gedeeld en besproken. Een aantal bedrijven heeft hun zorgen geuit omtrent de effecten van de zandhandel op hun bedrijfsvoering (geluid, trillingen, stof). Op basis van de uitgevoerde milieuonderzoeken is een aantal maatregelen geformuleerd die in de planregels zijn vastgelegd. Het ging concreet om de aanschaf van een stillere kraan (geluid), het bevochtigen van stuifgevoelige stoffen en de asfaltering en verzwaring van de Marconiweg (trillingen).

In het kader van het project worden - buiten de procedure van het bestemmingsplan om - gesprekken gevoerd met één van de bedrijven. Het gaat om het bedrijf Combi-Ster. In het kader van het project wordt nog gezocht naar manieren om stof-, trilling- en privacy hinder zoveel als mogelijk te beperken. Gesprekken en onderzoeken blijven plaatsvinden na de vaststelling van dit bestemmingsplan met als doel een werkbare oplossing te vinden voor alle partijen. Dit staat los van de vaststelling van dit bestemmingsplan.

Communicatie

Na vaststelling door de raad wordt het bestemmingsplan met bijbehorende stukken ter inzage gelegd. De terinzagelegging van het bestemmingsplan wordt gepubliceerd in het Gemeenteblad, de Stadskrant, de gemeentelijke website en op <https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/> (ruimtelijkeplannen.nl), waarna het bestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage wordt gelegd bij het Klant Contact Centrum. Tijdens de terinzagelegging (zes weken na publicatie) kunnen belanghebbenden beroep in te dienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Bijlage(n)

1. Bestemmingsplanboekje Verbreding Schie (regels, toelichting en bijlage bij de regels)
2. Bijlagen bij de toelichting
3. Verbeelding
4. Nota Zienswijzen Verbreding Schie
5. Nota Aanpassingen Verbreding Schie
6. Verslag inloopbijeenkomst tijdens tervisielegging
7. Concept raadsbesluit

Het besluit moet gepubliceerd worden in het Gemeenteblad

☒ Ja

☐ Nee

☐ Niet van toepassing

Motie / toezegging

Heeft het voorstel
betrekking op een motie
en/of toezegging?

☐ Ja,

het college verzoekt de raad om motie / toezegging ... als afgedaan te beschouwen

☒ Nee

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Delft,



M Berger
Loco-secretaris



JM van Bijsterveldt
Burgemeester
29-01-2025

Raadsbesluit

Datum : 6 maart 2025
Documentnr. : 6059405
Griffienummer : 2505061

Onderwerp : Vaststellen bestemmingsplan Verbreding Schie (coördinatieregeling)

De raad van de gemeente Delft;

Gelezen het voorstel van het college van 28 januari 2025

BESLUIT:

1. de Nota Zienswijzen vast te stellen;
2. het bestemmingsplan met plannaam 'Verbreding Schie' en met identificatienummer NL.IMRO.0503.BP0071-2001 conform de artikelen 3.1 en 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met bijbehorende bijlagen langs elektronische weg gewijzigd vast te stellen, waarbij de GBKN-kaart met het nummer o_NL.IMRO.0503.BP0071-2001 als ondergrond is gebruikt;
3. de analoge verbeelding van het bestemmingsplan 'Verbreding Schie' vast te stellen;
4. geen exploitatieplan vast te stellen als bedoeld in afdeling 6.4 Wet ruimtelijke ordening;
5. het bestemmingsplan 'Verbreding Schie' met de bijbehorende relevante stukken gewijzigd vast te stellen;
6. voor kennisgeving aan te nemen de Nota Aanpassingen waarin de wijzigingen zijn opgenomen;
7. het bestemmingsplan 'Verbreding Schie' bekend te maken in het elektronisch gemeenteblad en de Stadskrant en ter visie te leggen bij het Klant Contact Centrum gedurende 6 weken daags na bekendmaking.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 6 maart 2025



J.M. van Bijsterveldt-Vliegenthart – voorzitter.



J. Mimpfen – griffier.

Nota Aanpassingen Bestemmingsplan Verbreding Schie

identificatienummer NL.IMRO.0503.BP0071-2001

In het vast te stellen bestemmingsplan Verbreding Schie is een aantal zaken naar aanleiding van zienswijzen en ambtshalve aangepast in de toelichting, de bijlagen bij de toelichting, de regels en op de verbeelding.

Toelichting

Hoofdstuk 2

- In paragraaf 2.1 is verduidelijkt dat de vaarweg op dit moment geschikt is voor CEMT III/M4 (Dortmund-Eemskanaalschip) en hiervoor geschikt blijft. De vaarweg was ter plaatse niet breed genoeg, en daarmee plaatselijk niet veilig. Met de verbreding kan de gewenste vlote en veilige doorvaart van C bbb EMT III/M4 schepen gegarandeerd worden. Deze wijziging is naar aanleiding van zienswijze 5w.
- In paragraaf 2.3.3 is uitgelegd dat door het loslaten van de ruimtereservering voor de Faradaybrug geen alternatieve locatie voor de zandhandel ontstaat. Dit betreft een ambtshalve aanpassing.

Hoofdstuk 3

- Paragraaf 3.2.3 is aangepast aan de gewijzigde Omgevingsverordening van de provincie. Dit betreft een ambtshalve aanpassing.
- In paragraaf 3.4.3 is opgenomen dat de waterberging die vervalt door de aanleg van de laad- en loswal wordt gecompenseerd in het Abtswoudse bos. Dit betreft een ambtshalve wijziging

Hoofdstuk 4

- Paragraaf 4.1 is aangepast aan het meest recente luchtkwaliteitsonderzoek. Dit betreft een ambtshalve aanpassing.
Ook zijn in deze paragraaf de extra maatregelen om stofhinder te voorkomen opgenomen. Dit betreft een ambtshalve aanpassing.
- Paragraaf 4.3 is tekstueel aangevuld. Er zijn geen inhoudelijke wijziging aangebracht. Dit betreft een ambtshalve aanpassing.
- Paragraaf 4.4. is aangepast in de zin dat de onderbouwing van de stikstofemissie is aangepast aan de nieuwe stikstofberekeningen. Dit betreft een wijziging naar aanleiding van zienswijzen 31-7 en 8.
- Paragraaf 4.6 de tekst bij de paragraaf 'Wettelijk kader' is verduidelijkt en de tekst is aangepast aan het geactualiseerde onderzoek. Dit betreft een ambtshalve aanpassing. De overslag op de openbare loswal is in paragraaf 4.6 nader gemotiveerd. Dit betreft een wijziging naar aanleiding van de zienswijzen 1p, 3g5 en 3p1.
- Paragraaf 4.9 is tekstueel aangepast met betrekking tot de verdeling van de overslag bij de zandhandel en de openbare loswal. Deze aanpassing is naar aanleiding van zienswijze 3d.
- In paragraaf 4.10 zijn de openingstijden van Van der Waal verduidelijkt. Dit betreft een wijziging naar aanleiding van zienswijze 3k-2.

Bijlagen bij toelichting:

- Bijlage 1 De verkenning verplaatsing loswal is als bijlage bij de toelichting opgenomen. Dit betreft een aanpassing naar aanleiding van zienswijze 1j.
- Bijlage 2 De ontwerptoelichting is als bijlage bij de toelichting opgenomen. Dit betreft een aanpassing naar aanleiding van zienswijze 3z.
- Bijlage 3 luchtkwaliteitsonderzoek:
 1. Het onderzoek is aangepast m.b.t. de emissiekentallen volgens de NTA 8029. Dit is een wijziging naar aanleiding van zienswijzen 3d-4 en 3h-4
 2. Het onderzoek is tekstueel aangepast (begrip NIBM). Dit is een wijziging naar aanleiding van zienswijze 3h-19.
 3. De volgende wijzigingen in het onderzoek zijn aangebracht naar aanleiding van zienswijze 1ee:
 - a. In de berekening zijn de emissie van de scheepvaartbewegingen meegenomen (emissie gebruik motoren;
 - b. De op- en overslag van zand uit het aangemeerde schip meegenomen in het onderzoek (emissie verwaaiing en overslag zand;
 - c. Bij bevochtigen is een afname met factor 10 volgens de NTA 8029-publicatie meegenomen;
 - d. Bij het creëren van een nevelgordijn en gebruik van een sproeiinstallatie is een effect van 20% beperking van de stofemissie meegenomen.
 4. Het luchtkwaliteitsonderzoek tekstueel verduidelijkt ten aanzien van de vracht. Dit betreft een wijziging naar aanleiding van zienswijze 3f.
 5. De maximale situatie in het rapport is aangepast van 500.000 m3 naar 400.000 m3 overslag. Dit betreft een wijziging naar aanleiding van zienswijze 3h-3.
 6. De opslag van zand binnen de zandhandel en op de boot is meegenomen in de rapportage als 'licht verkeer'. Dit betreft een wijziging naar aanleiding van zienswijze 3h-5.
 7. De vervoersbewegingen van personenauto's zijn meegenomen. Dit betreft een wijziging naar aanleiding van zienswijze 3h-8.
 8. De scheepvaartbewegingen zijn toegevoegd aan het onderzoek. Dit betreft een wijziging naar aanleiding van zienswijze 3h-11
 9. Het stationair draaien van vrachtwagens is meegenomen in de rapportage. Dit betreft een wijziging naar aanleiding van 3h-14
- Bijlage 8: trillingenonderzoek. Het trillingenonderzoek is aangepast in de zin dat de situatie is gewijzigd naar aanleiding van de nieuwe bron en zowel volle als lege vrachtwagens zijn meegenomen. Dit betreft een wijziging naar aanleiding van zienswijzen 3g-2 en 3g-7.
- Bijlage 9: De stikstofberekeningen zijn aangepast aan de nieuwe Aeriusberekening en nieuwe inzichten ten aanzien van beheer en onderhoud van de verbreding en bedrijfsverplaatsing. Deze wijziging heeft plaatsgevonden naar aanleiding van zienswijzen 3i-7 en 8.
- Bijlage 10 Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.: De aanmeldnotitie m.e.r. wordt geactualiseerd op basis van de aangepaste rapportages. Dit onderzoek is aangepast naar aanleiding van zienswijze 3d-2, 3j-1, 5x.
- Bijlage 11 "Overslag openbare loswal" is toegevoegd naar aanleiding van zienswijze 1p en 3g-
- Bijlage 17: akoestisch onderzoek:
 1. de representatieve situatie is duidelijker uitgelegd in het naar aanleiding van zienswijze 3d-1.
 2. in het onderzoek is de maximale overslag van 250.000m3 door het bedrijf en 150.000 m3 via de openbare loswal opgenomen. Dit betreft een ambtshalve wijziging.
- Bijlage 18 De oplegnotitie geluid zandhandel en openbare loswal is aangepast naar aanleiding van zienswijze 3d-5.
- Bijlage 19 De verkeerstelling is geactualiseerd en toegevoegd naar aanleiding van zienswijze 1j.

- Bijlage 20 Een tekening met de verkeersafwikkeling is toegevoegd naar aanleiding van zienswijze 3d 10.
- Bijlage 21 De opstelplaats vrachtwagens is toegevoegd naar aanleiding van zienswijze 3k-6.

Regels

Artikel 1

Aan artikel 1 wordt het begrip 'loswal': 'openbare laad- en losvoorziening voor laden en lossen vanaf de weg/wal en laden en lossen vanaf schepen' toegevoegd n.a.v. zienswijze 1p en 3n

Artikel 2

Artikel 2.3 diepte van een bouwwerk toegevoegd. De overige leden van dit artikel zijn vernummerd. Ambtshalve.

Artikel 4

- 'laden en lossen' in artikel 4.1 sub h is vervangen door 'loswal'. N.a.v. zienswijze 1p aangepast.
- Aan artikel 4.3.1 is een lid toegevoegd (artikel 4.3.1 onder a) waarin is opgenomen: "ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - zandhandel' is de oppervlakte van de opslag van zand kleiner dan 2.000 m²". De overige leden nummeren door. Ambtshalve;
- In artikel lid 4.3.1 sub b lid 1 (na vernummering 4.3.1. onder c) wordt niet meer gesproken van vrachtwagens, maar van (vracht)wagens, aangezien het hier niet alleen gaat om vrachtwagens, maar ook om andere voertuigen. Gewijzigd naar aanleiding van zienswijze 1q en 3ff;
- Artikel lid 4.3.1 sub b lid 2 (na vernummering 4.3.1. onder c) is verwijderd n.a.v. zienswijze 1w.
- De tabel in artikel 4.3.2 sub c (na vernummering 4.3.1 sub d) is aangepast aan tabel 5 van de Oplegnotitie akoestisch onderzoek n.a.v. zienswijze 3d-7;
- Artikel 4.3.2 kopje is gewijzigd naar 'Gebruiksverbod'. Ambtshalve aanpassing.
- Artikel 4.3.2 aanhef is gewijzigd zodat dit artikel tevens van toepassing is op gronden met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - loswal'. n.a.v. zienswijzen 1t, 1u, 3q, 5p en 5q.
- De tekst van artikel 4.3.2 sub a is aangepast naar: "een kraan te gebruiken om zand of andere goederen te laden met een maximaal geluidbronvermogen van meer dan 100 dB(A);" Ambtshalve aanpassing.
- Artikel 4.3.2 sub b is gewijzigd in: "stuifgevoelige stoffen op of over te slaan zonder deze te bevochtigen of zonder vergelijkbare maatregelen te treffen ter voorkoming van verspreiding of morsing." N.a.v. zienswijze 1ee, 3h -20, 9c
- Artikel 4.3.3 is toegevoegd waarin een voorwaardelijke verplichting is opgenomen voor de aanleg van een waterberging van 1795m². N.a.v. zienswijze 1l en 2e.
- Artikel 4.3.4 is toegevoegd waarin een voorwaardelijke verplichting is opgenomen voor de verzwaring en asfaltering van de Marconiweg. N.a.v. zienswijze 3p-6.
- De dubbelbestemming Leiding-Hoogspanning (artikel 6) is toegevoegd conform het vigerende bestemmingsplan n.a.v. zienswijze 8.

Verbeelding

- Perceel 253 sectie G is buiten het bestemmingsplan gelaten Ambtshalve
- Dubbelbestemming Leiding-Hoogspanning is opgenomen n.a.v. zienswijze 8

Nota Zienswijzen

Zienswijze en beantwoording zienswijzen

Bestemmingsplan Verbreding Schie NL.IMRO.0503.BP0071.2001

Zienswijzen

Van 13 december 2022 tot en met 24 januari 2023 heeft het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen op het Stads kantoor, via bekendmakingen.nl en op ruimtelijkeplannen.nl (de landelijke voorziening).

De schriftelijke zienswijzen zijn hieronder weergegeven. De NAW-gegevens worden niet weergegeven omdat deze beschermd zijn op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens. De zienswijzen hebben daarom een nummer gekregen. Daarnaast is de datum en het registratienummer weergegeven van de ingekomen reactie.

Nr.	Djumanummer	
1	5419686	A&A Delft Beheer B.V.
2	5418465	BedrijvenKring Schieoevers
3	5420260	Combi-Ster
4	5419694	Omwonenden (1)
5	5419703	Van den Berg transport Beheer B.V.
6	5407936	Stedin
7	5395823	Tennet
8	5418123	Omwonenden (2)
9	5484960	Zandhandel & Overslagbedrijf Van der Waal B.V.

In dit onderdeel zijn de Zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien. Hierbij wordt ook steeds aangegeven of de reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan. De reacties zijn – met uitzondering van de reacties van rechtspersonen - geanonimiseerd in verband met privacy.

Hieronder worden de zienswijzen besproken.

1a	A&A Delft Beheer B.V.	Zienswijze	Volgens indiener zijn pand, kantoor en de bedrijfswoningen niet betrokken in de beoordeling of sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Volgens indiener wordt het bestaan van de bedrijfswoningen ontkent. Indiener is van mening dat bedrijfswoningen geluid-, geur- en stankgevoelige functies zijn.
-----------	----------------------------------	-------------------	--

			Datzelfde geldt volgens indiener voor kantoren. In het voornemen is het voorgaande – volgens indiener - niet onderzocht.
		Beantwoording	Kantoren zijn geen geluidsgevoelige functies (zie hiervoor artikel 1 Wet geluidshinder). Bovendien gelden geluidsnormen niet op gevoelige objecten die zijn gelegen op een geluidgezoneerd industrieterrein. Gevoelige objecten, die in het kader van een goede ruimtelijke ordening niet op een gezoneerd industrieterrein thuishoren, krijgen dus geen bescherming tegen inrichtingen die onder de algemene regels van het Activiteitenbesluit vallen. Kantoren, bedrijfswoningen en ook nagenoeg alle bedrijfsgebouwen zijn geurgevoelig in de zin van de Wet geurhinder en veehouderij en daarmee ook geurgevoelig in de zin van het Activiteitenbesluit. Het is aan het bevoegd gezag om te bepalen of eventuele geurhinder ter plaatse van dit soort gebouwen aanvaardbaar is. Vanwege de ligging op een gezoneerd industrieterrein zal er niet snel sprake zijn van onaanvaardbare geurhinder. Zo er al sprake is van relevante geuremissies. De activiteiten van de zandhandel veroorzaken geen geurhinder. Daarbij komt dat de zandhandel valt in de milieucategorie 4.2, aangezien de opslag plaatsvindt in 4 opslagbunkers met een oppervlakte kleiner dan 2.000m². De bijbehorende richtafstand voor geur is voor een rustige woonwijk 30 meter en in gemengd gebied 10 meter. Er is hier sprake van een gemengd gebied, zodat de richtafstand 10 meter is. De bedrijfswoning van indiener ligt op 90 meter afstand van de plangrens waardoor er aan de richtafstand wordt voldaan. Overigens zijn de richtafstanden niet zonder meer van toepassing op gevoelige functies zoals bedrijfswoningen op een bedrijventerrein. Het gaat hierbij immers om gevoelige functies die bewust op een bedrijventerrein of industrieterrein zijn gesitueerd zoals bedrijfswoningen. Deze situaties vallen buiten de kaders van de standaardzones.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1b		Zienswijze	Volgens indiener is het ontwerpbestemmingsplan in strijd met het conserverende karakter van het bestemmingsplan Schieoevers Zuid. Dat het plangebied ligt binnen het bedrijventerrein Schieoevers Zuid maakt volgens indiener vanwege het conserverende karakter van het bestemmingsplan dat de ontwikkeling niet past in de ruimtelijke structuur van het gebied. Waar de laad- en loswallen zijn

			geprojecteerd is er nu sprake van een fietspad met uitzicht op de Schie en van een lange strook openbaar groen. De bestemming “Verkeer”, “Groen” en “Water” en verwachte ontwikkelingen dienen volgens indiener conform het conserverende karakter van het bestemmingsplan te worden uitgelegd. Indiener is van mening dat nieuwe bedrijven in het plangebied niet zijn toegelaten.
		Beantwoording	Het is in lijn met vaste jurisprudentie (bijvoorbeeld ECLI:NL:RVS:2015:4025 en ECLI:NL:RVS:2014:3805) dat aan een geldend plan geen blijvende rechten kunnen worden ontleend. Het industrieterrein is uitermate geschikt voor bedrijven in de hogere milieucategorie (HMC). Hiermee valt het volgens de definitie van de provincie Zuid-Holland onder zware bedrijvigheid. Dat het bestemmingsplan voorheen niet mogelijk maakte dat op deze locatie binnen de bestemmingen ‘Groen’ en ‘Verkeer’ een bedrijf zou worden gevestigd, wil niet zeggen dat hier een recht is ontstaan dat nooit kan worden gewijzigd. Daarbij komt dat op veel gronden binnen de bestemming ‘Bedrijventerrein’ bedrijven uit milieucategorie 4 zijn toegestaan. Een wijziging van het bestemmingsplan voor onderhavige ontwikkeling is passend binnen de omgeving en ambitie van de gemeente. Schieoevers Zuid is een gemengd bedrijventerrein (verschillende soorten bedrijven zijn ter plaatse mogelijk). Daarnaast past de wijziging ook binnen de afspraken die de gemeente Delft samen met omliggende gemeenten en de provincie Zuid-Holland heeft gemaakt in het woon-werkakkoord. Eén van de doelen van het woon-werkakkoord is om voldoende ruimte te borgen voor bedrijvigheid. In dit kader is afgesproken om bestaande bedrijventerreinen beter te benutten door onder andere bedrijven te verplaatsen, ruimte efficiënter te gebruiken en hogere milieucategorieën toe te staan. Deze afspraken betreffen voornamelijk milieucategorie 3.1, 3.2 en 4 bedrijvigheid en daarnaast zien de afspraken op het ruimte bieden aan watergebonden bedrijvigheid. Door het verplaatsen van de zandhandel wordt voldaan aan de ambitie om het bedrijventerrein beter te benutten en beter te intensiveren door de vestiging van een watergebonden bedrijf in een hogere milieucategorie.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1c		Zienswijze	Indiener geeft aan dat zijn pand op korte afstand van de toekomstige zandhandel is gevestigd en is volgens indiener niet verenigbaar met zijn bedrijfsvoering, de bedrijfswoningen en de bestaande functies. Indiener verwijst hiervoor naar de uitspraak ABRvS 9 december 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BK5836, r.o. 2.3.4 en 2.3.5.

			Daarnaast is indiener van mening dat de verplaatsing van de zandhandel niet past binnen de gemeentelijke ambitie voor Schieoevers Zuid om het bedrijventerrein beter te benutten en zo bij te dragen aan Delft als stad van techniek en innovatie en de waardenketen te sluiten.
		Beantwoording	In de door indiener aangehaalde uitspraak overweegt de Afdeling dat de raad op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en voorschriften voor gronden kan vaststellen. Voorts overweegt de Afdeling dat bij een bestemmingsplan in beginsel wel bestaande rechten dienen te worden gerespecteerd, met name indien concreet uitzicht bestond op de uitoefening daarvan. Door de verplaatsing van de Zandhandel wijzigt de bestemming en het gebruik van het bedrijf en de bedrijfswoning van indiener niet. Bestaande rechten worden dan ook gerespecteerd.  <i>Figuur 1 verbeelding ecosysteem uit Ontwikkelplan Schieoevers Noord pagina 12</i> Delft zet zich hierbij in om zich te versterken als stad van techniek en innovatie en daarmee bij te dragen aan de agglomeratiekracht van de regio. In de ruimtelijk economische visie 2030 is omschreven dat in dat licht Schieoevers Zuid moet verduurzamen door intensiever en efficiënter gebruik van het

			bedrijventerrein. Ruimtelijk vertaalt dit zich onder andere door ruimte toe te voegen voor bedrijvigheid. Ook in het ontwikkelplan Schieoevers Noord uit 2019 staat benoemd dat Schieoevers Zuid wordt ontwikkeld tot het gebied voor de zwaardere, meer klassieke bedrijvigheid. Door dit profiel nader aan te scherpen wordt gewerkt aan een economisch veerkrachtig ecosysteem. Daarnaast is Schieoevers Zuid in de Omgevingsverordening gecategoriseerd als terrein waar activiteiten met een hoge milieucategorie kunnen plaatsvinden. Zie voor het overige de beantwoording bij 1b.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1d		Zienswijze	Indiener is van mening dat de trillings- en geluidhinder voor de omgeving door de voorgenomen ontwikkeling per saldo zal toenemen. Nu rijdt daar geen zwaar vrachtverkeer van en naar de voorgenomen nieuwe locatie voor de zandhandel. Ook hier geldt dat bij de gewenste toename van de overslag per jaar door de zandhandel (van 250.000 m3 naar 400.000 m3) op Schieoevers Zuid de hinder van zwaar vrachtverkeer verder toe zal nemen.
		Beantwoording	De ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt op een gezoneerd industrieterrein. Deze terreinen zijn bedoeld voor bedrijven die vallen in hogere milieucategorieën. Het is daarom ook logisch om een functie als (zand)overslag op een dergelijk terrein een plek te geven. Immers op deze terreinen worden hogere trillings- en geluidwaarden geaccepteerd, sterker nog, er gelden geen normen voor. De toename van geluid- en/of trillingen als gevolg van de verplaatsing valt hierbinnen. De in de zienswijze gestelde 'gewenste toename' is niet bedoeld als eind- of wenshoeveelheid. Met het maximum van 400.000m3 zand stelt de gemeente een bovengrens aan de hoeveelheid die zij verantwoord acht om op deze plek te verwerken. Hiermee wil de gemeente juist duidelijkheid bieden aan de omgeving.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1e			Indiener stelt dat de ontwikkeling afbreuk doet aan dat deel van Schieoevers Zuid als bedrijventerrein dat ook voor kantoren bestemd is. In zoverre is de ontwikkeling – volgens indiener - niet passend in de

			ruimtelijke structuur van de omgeving, blijft de ruimtelijke kwaliteit per saldo niet ten minste gelijk, is van inpassing geen sprake, is sprake van een wijziging op structuurniveau die niet passend is binnen gebiedsintensiteit en aard en schaal van gebied en wordt geen rekening gehouden met relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit nu de ruimtelijke kwaliteit niet conform eisen van bestaande ondernemers en sectoren (zoals bedrijfswoningen en kantoren) behouden en verbeterd en is sprake van strijd met artikel 6.9 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland en de NOVI (Nationale Omgevingsvisie). Gedane investeringen (op basis van bestemmingsplan “Schieoevers Zuid”) kunnen – volgens indiener - door het voornemen niet renderen. Hiervoor acht indiener de gemeente aansprakelijk.
		Beantwoording	In bestemmingsplan Schieoevers Zuid zijn de bestaande zelfstandige kantoren als zodanig bestemd. De zelfstandige kantoren zijn maar beperkt toegestaan en alleen daar waar dit op de verbeelding met een aanduiding is aangegeven. Voor nieuwe zelfstandige kantoren is op het industrieterrein geen plaats. Schieoevers Zuid is een gezoneerd industrieterrein dat juist bedoeld is voor bedrijven die vallen in hogere milieucategorieën. De ontwikkeling sluit aan bij de gebiedsidentiteit van bedrijvigheid langs de Schie. De ontwikkeling is zorgvuldig ingepast in de bestaande ruimtelijke structuur van Schieoevers Zuid met bijzondere aandacht voor de bereikbaarheid vanaf land en behoud van de bestaande groenstructuur langs de Schie die recreatieve en erfgoedwaarde heeft. Er is dan ook geen sprake van strijd met artikel 6.9 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland. Indiener maakt niet duidelijk waarom er strijdigheid met de Nationale Omgevingsvisie zou zijn. De Nationale Omgevingsvisie gaat immers uit van het optimaliseren van het ruimtegebruik bij industrie- en havenfuncties door compacter ruimtegebruik.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1f			Indiener merkt op dat de waarde van zijn pand en bedrijfsmogelijkheden enorm worden aangetast en geeft aan voornemens te zijn een planschadeverzoek in te dienen bij het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan. In dit kader merkt indiener op dat niet duidelijk is gemaakt of planschade is meegenomen in de afspraken met de provincie en of hiervoor financiële middelen en draagkracht bestaat.

		Beantwoording	Voor zover indiener van mening is dat sprake is van een beperking in de huidige bedrijfsvoering staat de mogelijkheid open om na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een beroep te doen op planschade op grond van artikel 6.1 e.v. van de Wet ruimtelijke ordening. De gemeente Delft en de provincie Zuid-Holland zijn gezamenlijk opdrachtgever voor deze ontwikkeling. Ter uitvoering van de verschillende onderdelen van deze ontwikkeling hebben gemeente en provincie voldoende financiële middelen gereserveerd en beschikbaar.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1g			Volgens indiener worden de in de aanmeldnotitie m.e.r. genoemde waarborgen niet allen nageleefd. Erkend wordt dat de tonnage wordt gewijzigd. De opmerkingen uit deze zienswijze zijn niet onderzocht in de aanmeldnotitie, waardoor de conclusie dat er geen nadelige effecten zijn niet zonder meer gevolgd kan worden. Het aspect gezondheid lijkt niet te zijn meegenomen en afgewogen in de notitie. Daarbij is ten onrechte bij de toename van geluid, trillingen en hinder, etc. gekeken naar het bedrijventerrein als geheel in plaats van de effecten binnen het bedrijventerrein voor gevoelige functies inzichtelijk te maken en af te wegen.
		Beantwoording	Indiener maakt niet concreet welke waarborgen er niet zouden worden nageleefd. In de aanmeldnotitie m.e.r. is opgenomen dat geen toename van het aantal schepen of de tonnage van de schepen in de Delftse Schie wordt verwacht. Wel worden er meer bedrijfsactiviteiten verwacht op de openbare loswal en loswal als gevolg van de komst van de Zandhandel. Dit betekent niet dat de bedrijfsactiviteiten van de zandhandel worden uitgebreid. Uit de aanmeldnotitie blijkt dat er geen sprake is van een vergunningplichtige (milieukundige) inrichting. Onderhavig plan heeft geen relevante emissie van gevaarlijke/verontreinigende stoffen die schadelijk zijn voor de menselijke gezondheid. De gebouwen zijn formeel niet geluid- of trillingsgevoelig, vanwege de ligging op een gezonde industrieterrein. Het vigerende bestemmingplan kent geen bestemmingen waarvoor, gezien de zeer specifieke aard van de bedrijfsvoering, in het plan een op die activiteiten toegesneden planregeling is opgenomen. In artikel 2.23 van het Activiteitenbesluit zijn geluidsgevoelige ruimten en verblijfsruimten

			gelegen op een gezoneerd industrieterrein uitgezonderd van toetsing aan de trillingswaarden in de SBR-richtlijn. In het bestemmingsplan geldt voor de bestaande gronden de classificering 'bedrijventerrein', met een algemene toelating van bedrijven tot maximaal milieucategorie 4. Dit kunnen ook trillingveroorzakende bedrijven zijn. De bedrijven die in de trillingsrapportage zijn beschouwd zijn bedrijven gelegen op een gezoneerd industrieterrein en behoeven bij de toepassing van het Activiteitenbesluit niet getoetst te worden aan de trillingswaarden in de SBR-richtlijn (en logischerwijs evenmin bij een eventuele milieuvergunningverlening).
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1h			Door het afgemeerd liggen van schepen is er geen zicht meer op de Schie. Indiener geeft aan dat voor en door begeleiders van roeiers er geen zicht meer zal zijn op roeiers op de Schie. Dit levert volgens indiener een gevaarlijke situatie op door de vrachtschepen die door de verbreding sneller zullen varen. Indiener geeft vervolgens aan dat er nauwelijks tot geen controle op de vaarsnelheden op de Delftse Schie is en indiener ziet in de plannen geen verbeteringen. Daarnaast is indiener van mening dat de wijziging van het gebied voor fietsers een onveilige situatie oplevert doordat ze in de avond en in de nacht over een verlaten bedrijventerrein moeten fietsen. Voorts staat in het NOVI dat kruisende fiets- en wandelroutes en de recreatievaart zo veel mogelijk in stand dient te worden gehouden en dient te worden verbeterd. Er is volgens indiener sprake van strijd met de NOVI.
		Beantwoording	De vaarsnelheid wordt hier in de nieuwe situatie gelijk aan overige delen van de Schie waar ook vrachtschepen en roeiers van dezelfde vaarweg gebruik maken. De provincie handhaaft op het juiste gebruik van de vaarweg binnen (en buiten) het plangebied. Het zicht op de Schie wordt slechts over een lengte van maximaal 140 meter belemmerd, waarbij er overigens doorzichten blijven naar het water. De route van fietsers wijzigt niet wezenlijk ten opzichte van de huidige situatie, aangezien de bedrijven (en daarmee kruisend verkeer) in de avond gesloten zijn. Door verlichting toe te voegen wordt de situatie in de avond veiliger dan in de huidige situatie. Daarnaast wordt er ten opzichte van de huidige situatie naast het fietspad een apart voetpad toegevoegd aan de Schiezijde. Dit voetpad biedt ruimte voor coaches om te stoppen en instructies te geven aan roeiers op het water.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.

1i			Indiener geeft aan voornemens te zijn om zonnepanelen te plaatsen op het pand. Volgens indiener blijkt uit de onderzoeken dat zandoverlast niet is uit te sluiten, waardoor de zonnepanelen (door bedekt te zijn met zand) niet goed kunnen functioneren en vaak onderhouden moeten worden.
		Beantwoording	Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat alle onderzochte stoffen in de representatieve situatie voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen. Ook in het worstcasescenario wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen met uitzondering van de 24-uurgemiddelde concentratie. Wel wordt in dit scenario het aantal toelaatbare overschrijdingsdagen van de 24-uurgemiddelde PM10-concentratie overschreden (>35x). De stofemissie kan flink worden gereduceerd door tijdens het verladen, maar ook tijdens de opslag, het zand te bevochtigen en/of door het treffen van andere stof reducerende maatregelen. Het nemen van stuifreducerende maatregelen is als regel opgenomen in het bestemmingsplan en derhalve verplicht. De stofemissie maar ook de immissie wordt hierdoor met circa 95% gereduceerd. Door deze stofreductie wordt ook in het worstcasescenario aan de grenswaarde voor de 24-uurgemiddelde concentratie voldaan en kunnen eventuele nadelige effecten voor bedrijfsvoering van omliggende bedrijven worden uitgesloten. Door leveranciers van zonnepanelen wordt voor optimaal functioneren en rendement aangeraden om de panelen jaarlijks te laten reinigen.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1j			Indiener merkt op dat de raad zich niet ervan heeft vergewist dat alternatieve locaties meer geschikt zijn voor de zandhandel. Uit de Aanmeldnotitie m.e.r. blijkt volgens indiener niet dat alternatieven zijn onderzocht. Volgens de gebiedsvisie zou ten zuiden van de Faradayweg een geschikte locatie zijn voor de zandhandel. Daarnaast zou ook de locatie bij Rataplan geschikt zijn. De huidige gekozen locatie is volgens indiener ongeschikt omdat er geen nieuwe binnenhaven wordt aangelegd en de schepen bij de bestaande haven zullen moeten blijven keren (op enige afstand van de nieuwe locatie van de zandhandel), hetgeen onnodig milieugevolgen oplevert. Daarnaast zal sprake zijn van een toename aan scheepverkeer langs het pand van cliënte. Ook hier is geen rekening mee gehouden in de afweging van het plan. De Marconiweg is volgens indiener niet geschikt voor de verkeersafhandeling.

		Beantwoording	Afwegingen omtrent de locatie van de zandhandel zijn door Arcadis gerapporteerd in 'VERKENNING VERPLAATSING LOSWAL DELFTSE SCHIE Schieoevers-Zuid Definitief 19 OKTOBER 2018'. Deze verkenning is als bijlage bij de toelichting gevoegd. Door de verbreding van de Schie deed de situatie zich voor om 'werk met werk' te maken (verbreding + verplaatsing zandhandel). De locatie bij Rataplan biedt onvoldoende ruimte om de loswal te realiseren. Ten aanzien van de locatie ten zuiden van de Faradayweg met name tussen de Bellweg en de Marconiweg wordt de vaarweg verbreed waardoor hier te weinig ruimte (dwars op de oever) overblijft om de zandhandel te situeren. In het verleden is ook gekeken naar de mogelijkheid voor een extra keervoorziening, maar dit bleek ruimtelijk en financieel niet inpasbaar. De bedrijfsvoering blijft ongewijzigd, waardoor er geen toe- of afname van het aantal schepen wordt voorzien. Zowel in de huidige als in de toekomstige situatie maken de schepen gebruik van de keervoorziening in de Nieuwe Haven. In de toelichting wordt het aantal verkeersbewegingen toegelicht. Hieruit blijkt dat er sprake is van zeer beperkte aantallen, welke voor de Marconiweg geen enkel afwikkelingsprobleem opleveren. Ook de aansluiting met de Schieweg biedt voldoende capaciteit om het verkeer af te handelen, zo blijkt uit verkeerstellingen en restcapaciteitsbepaling. In de bijlagen had een rapportage met telling en berekening van de restcapaciteit moeten worden opgenomen. Deze wordt alsnog toegevoegd.
		Aanpassing	Aan de bijlagen bij de toelichting wordt de rapportage toegevoegd met de verkeerstellingen en restcapaciteitsbepaling en de VERKENNING VERPLAATSING LOSWAL DELFTSE SCHIE Schieoevers-Zuid Definitief 19 OKTOBER 2018'.
1k			Indiener stelt dat door de versmalling van de Schie ter hoogte van de beoogde locatie van de zandhandel er een waterdruk ontstaat waardoor schade aan de kade optreedt. Een toename van het aantal schepen of tonnage van schepen wordt als gevolg van veiligheidsmaatregel niet verwacht. Versmalling zou juist het doel zijn. Ter plaatse van de locatie van de Zandhandel wordt de kade juist smaller. Hierdoor blijft er minder ruimte over voor schepen om te varen en zal onder andere door waterdruk schade aan de kade van de zijde van het pand van indiener worden veroorzaakt. De kade is tevens in eigendom van indiener.

		Beantwoording	Bij de locatiekeuze en de uitwerking het ontwerp van de loswal is rekening gehouden dat de aangemeerde schepen niet in de vaarstrook maar deels in de beleidsvrije zone en deels in de veiligheidszone van de vaarweg blijven en daarmee geen belemmering vormen voor de langsvarende schepen. Dit is een verbetering ten opzichte van de huidige locatie die door de zandhandel wordt gebruikt. Tevens wordt de Schie ter hoogte van de loswal verbreed waardoor de vaarweg de gewenste breedte krijgt, ook dit is een verbetering van de huidige situatie.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1l			Voorts geeft indiener aan dat uit de watertoets van Arcadis blijkt dat water moet worden gecompenseerd als gevolg van de toename van verhard oppervlak. Indiener is van mening dat deze compensatie-eis als voorwaardelijke verplichting in de regels dient te worden opgenomen. Datzelfde geldt volgens indiener voor de voorzorg- en beheersmaatregel die Arcadis voorstelt.
		Beantwoording	Op grond van de Keur van de waterbeheerder is het zonder vergunning verboden in het beheersgebied gebouwen, bouwwerken e.d. te plaatsen, onbebouwde/onverharde grond te verhard en werkzaamheden te verrichten als gevolg waarvan neerslag versneld tot afvoer komt. De verplichtingen voortkomend uit het dempen van een watergang en het verhard van oppervlak worden via de waterbeheerder middels watervergunning(en) geregeld. Ook de peilbuizen zijn een voorwaarde die in de watervergunning wordt opgenomen om de werkzaamheden (dempen watergang met name) mogelijk te maken. Vooruitlopend op de aanvraag om een watervergunning zijn in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland peilbuizen geplaatst om zo een beter inzicht te krijgen in de huidige grondwatersituatie. Voor de waterberging is in de planregels een voorwaardelijke verplichting opgenomen.
		Aanpassing	De zienswijze leidt tot aanpassing.
1m			Verder geeft indiener aan dat er geen duidelijkheid is over de maximumsnelheid en het optreden daartegen. De gemeente heeft - volgens indiener - niet onderzocht of het scheepvaartverkeer een maximumsnelheid dient te hebben.

		Beantwoording	De maximumsnelheid van de scheepvaart wordt niet vastgelegd in een bestemmingsplan. Het betreft namelijk geen ruimtelijke afweging. De maximumsnelheid op de Schie bedraagt 12 km/uur ter hoogte van de planlocatie en is opgenomen in het “Besluit tot vaststelling van de maximum vaarsnelheden op provinciale scheepvaartvaarwegen” d.d. 28 november 1995 met besluitnummer VV 86264.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1n			Indiener stelt dat er geen goede tekeningen zijn met maatvoeringen, terreinindeling etc., zodat de daadwerkelijke afstanden, hoogten, etc. niet helder zijn en ook geen goede afweging kan worden gemaakt van de ruimtelijke effecten van het voornemen.
		Beantwoording	De tekeningen behorende bij de omgevingsvergunningaanvraag zijn duidelijk en voorzien van maatvoeringen (zie hiervoor bijvoorbeeld ARC-VDS-DO-01-Totaaloverzicht verbreding Delftse Schie, ARC-VDS-DO-01-Totaaloverzicht_verbreding_Schie_versie_21-11-2022, ARC-VDS-DO-02-Situatieoverzicht_loswal_zuid en ARC-VDS-DO-03-Situatieoverzicht_loswal_noord). Deze maatvoeringen – behoudens de hoogten van bouwwerken, bestemmings- en bouwvlakken – worden niet in een bestemmingsplan opgenomen.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1o			Volgens indiener wordt ten onrechte gesteld dat enkel sprake is van een zandhandel. Er is sprake van een zandhandel en overslag en een dergelijk bedrijf zit in een hogere milieucategorie, zodat naar de mening van indiening de uitgangspunten van de verrichte onderzoeken onjuist zijn.
		Beantwoording	Op de bedrijfslocatie lost het bedrijf binnenvaartschepen met zand met behulp van een kraan. Het zand wordt opgeslagen in 4 opslagbunkers. Het opgeslagen zand wordt afgevoerd met behulp van vrachtwagens. De vrachtwagens worden geladen vanuit de opslagbunkers. De toekomstige locatie zal het zand met behulp van een kraan op de wal uit het schip worden gehaald en in de trechters of de voorraadbunkers worden gedaan. In de publicatie van Bedrijven en Milieuzonering (VNG 2009.) zijn twee activiteiten opgenomen die op de locatie van Zandhandel & Overslagbedrijf Van Der Waal B.V. plaatsvinden: • Groothandel in zand en grind (SBI 46735). • Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart van erts en mineralen (SBI 52242).

			In de eerdergenoemde publicatie Bedrijven en Milieuzonering wordt voor de activiteit groothandel in zand en grind onderscheid gemaakt in bedrijven met een bedrijfsoppervlak (bebouwd en onbebouwd) kleiner dan 200 m² of groter dan 200 m². - De activiteit groothandel in zand en grind kleiner dan 200 m² is ingedeeld in milieucategorie 2 met een richtafstand van 30 meter - De activiteit groothandel in zand en grind groter dan 200 m² is ingedeeld in milieucategorie 3.2 met een richtafstand van 100 meter. In de lijst wordt voor de activiteit Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart onderscheid gemaakt de overslag van onder meer erts en mineralen met een opslag oppervlak kleiner 2000 m² of groter dan 2000 m². - De activiteit Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart kleiner dan 2000 m² is ingedeeld in milieucategorie 4.2 met een richtafstand van 300 meter - De activiteit Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart groter dan 2000 m² is ingedeeld in milieucategorie 5.2 met een richtafstand van 700 meter. De opslag vindt plaats in 4 opslagbunkers met een totaal oppervlak kleiner dan 2000 m², waardoor het bedrijf daarmee in categorie 4.2 valt met een richtafstand van 300 meter. De richtafstanden gelden voor de afstand tot een rustige woonwijk. Voor de afstand tot een gemengd gebied gelden richtafstanden van een lagere categorie, te weten 200 meter. De richtafstand voor activiteit Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart is gebaseerd op het aspect geluid. Omdat de zandhandel wordt gevestigd op een voor geluidgezoneerd bedrijventerrein is de bescherming van gevoelige functies voor het aspect geluid verzekerd door de vastgestelde zonering. Met het oog hierop wordt de relevante afstand tot gevoelige functies bepaald door het aspect stof. De richtafstand voor stof bedraagt 200 meter ten opzichte van een rustige woonwijk en 100 meter ten opzichte van een gemengd gebied. Overigens zijn de richtafstanden niet zonder meer van toepassing op gevoelige functies zoals bedrijfswoningen op een bedrijventerrein. Het gaat hierbij immers om gevoelige functies die bewust op een bedrijventerrein of industrieterrein zijn gesitueerd zoals bedrijfswoningen. Deze situaties vallen buiten de kaders van de standaardzones.
--	--	--	---

		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1p			Indiener stelt dat ter plaatse van de bestemming “Verkeer” een zandhandel is toegestaan (art. 4.1 onder i), maar dat niet is omschreven wat onder het begrip “zandhandel” dient te worden verstaan en welke activiteiten bij de zandhandel zijn toegestaan. Binnen de bestemming “Verkeer” is volgens indiener een hoofdrijbaan toegelaten. Op grond van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) is het toegestaan om op de rijbaan te laden en te lossen. Door in het bestemmingsplan te bepalen dat “laden en lossen” is toegelaten binnen de aanduiding “loswal” en door dit niet te bepalen voor de aanduiding “zandhandel”, lijkt het volgens indiener alsof laden en lossen bij de zandhandel niet is toegelaten. Voorts stelt indiener dat niet is onderzocht en uitgesloten dat de zandhandel naast zand ook andere stoffen kan verwerken, zoals grind, grond, argex, verharding, etc. Indiener is van mening dat ook andere materialen moeten worden genormeerd in het bestemmingsplan. Deze kunnen immers even goed geluid-, stof- en geurhinder veroorzaken. Dit geldt volgens indiener ook voor de openbare loswal (aansluiten 150.000 m3).
		Beantwoording	Net als in het bestemmingsplan Schieoevers Noord is voor de nieuwe locatie van de zandhandel in onderhavig bestemmingsplan geen definitie van zandhandel opgenomen. Het is duidelijk dat een zandhandel handelt in zand en daarbij hoort tevens op- en overslag. Hoewel de zandhandel nagenoeg alleen zand verhandelt, is het onnodig en te beperkend om dit in een definitie op te nemen. De op- en overslag van andere goederen wordt immers geregeld in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). De WVW 1994 betreft een ander juridisch kader, omdat het strekt ter bescherming van de verkeersbelangen, waaronder de verkeersveiligheid. Een bestemmingsplan regelt niet aan welke verkeersregels er binnen de bestemming ‘Verkeer’ moet worden voldaan. En de WVW 1994 regelt niet hoe de gronden binnen de bestemming ‘Verkeer’ mogen worden gebruikt. Wanneer een locatie voor laden en lossen in een bestemmingsplan wordt aangewezen, is dat een ruimtelijke afweging. Ter verduidelijking zal een definitie van ‘loswal’ opgenomen worden en is de tekst ‘laden en lossen’ in artikel 4.1 vervangen door ‘loswal’. De overslag van zand is blijkens de historische gegevens over de bestaande openbare loswal en de bestaande zandhandel veruit het meest voorkomend en voor de milieuonderzoeken als representatief voor de activiteiten beschouwd. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken zijn in het bestemmingsplan

			specifieke gebruiksregels opgenomen, met name gericht op geluid en stof. Deze regels gelden ook als er andere stoffen of producten worden overgeslagen. Los daarvan zullen er in het milieuspoor regels gaan gelden, in het belang van de bescherming van het milieu. Die regels zullen ook gelden als er andere stoffen of producten door de Zandhandel worden overgeslagen. Als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan is een overzicht opgenomen met daarin het type overslag dat de afgelopen jaren op de openbare loswal heeft plaatsgevonden. Uit het overzicht blijkt dat andersoortige overslag dan zand op de openbare loswal voorkomt, maar moeilijk te voorspellen is. Het type (bulk)goederen loopt uiteen van een trafo tot basaltsteen ten behoeve van het spoor. Hierdoor is geen eenduidig onderzoek te doen naar de milieu-effecten van andersoortige overslag dan zand. Maar de gemeente heeft wel een goed beeld van de goederen die zijn overgeslagen. Voor het aspect stofhinder is zand maatgevend. Dat blijkt ook uit het overzicht van de overgeslagen goederen op de openbare loswal in de afgelopen jaren. Onderzoek naar de overige goederen is dan ook niet nodig. Op basis van de Verordening kadegelden en Verordening openbaar gemeentewater Delft kan uitsluitend van de openbare loswal gebruik worden gemaakt na aanmelding bij en instemming door de havendienst.
		Aanpassing	Er zal een begrip 'openbare loswal' (Openbare loswal: openbare laad- en losvoorziening voor laden en lossen vanaf de weg/wal en laden en lossen vanaf schepen) aan artikel 1 van het bestemmingsplan worden toegevoegd en er zal een lijst met overgeslagen goederen op de openbare loswal als bijlage bij de toelichting worden toegevoegd.
1q			Vervolgens stelt indiener dat voor de openbare loswal het aantal vervoersbewegingen is opgenomen, maar voor de zandhandel niet (totaal m3: 15 m3 x 2 = aantal bewegingen), terwijl dit als uitgangspunt is genomen in de onderzoeken en in de toelichting. Hierbij plaatst indiener de opmerking dat meer bewegingen plaats kunnen vinden als met kleinere vrachtwagens wordt gewerkt. Dat is volgens indiener in de praktijk het geval. Dit betekent volgens indiener dat de maximale vervoersbewegingen van 55.000 geen worst case inschatting is en de uitgangspunten van de onderzoeken niet juist zijn en de berekende effecten daarom ook niet.
		Beantwoording	De gemiddelde omvang per vracht is bepaald aan de hand van de geregistreerde gegevens van de zandhandel uit 2021. In dat jaar waren er 16.276 vrachten met gezamenlijk een volume van 250.262 m3. Dit omvat daarmee zowel alle kleine vrachten (per aanhanger bijvoorbeeld) als grotere vrachten

			(met verschillende typen vrachtwagens). De hoeveelheid verkeer omvat dus alle vrachten/verkeersbewegingen. Om dit te verduidelijken wordt vracht tussen haakjes gezet in (na vernummering) artikel 4.3.1 c.
		Aanpassing	De zienswijze leidt tot aanpassing van artikel (na vernummering) artikel 4.3.1 c in de zin dat vracht tussen haakjes wordt gezet.
1r			Indiener geeft aan dat uit alle onderzoeken blijkt dat voor de representatieve bedrijfssituatie en voor het oordeel dat sprake is van een aanvaardbaar woon-/werk-/ en leefklimaat uit is gegaan van 750 uren bedrijfstijd. Dit is volgens indiener niet opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, zodat de uitgangspunten van de onderzoeken en de toelichting niet gewaarborgd zijn. In dit kader is het volgens indiener ook relevant dat niet afdoende is gespecificeerd binnen welke tijden de zandhandel geopend kan zijn, welke tijden de zandhandel in bedrijf kan zijn, welke tijden de vrachtwagens rondrijden, welke tijden de vrachtschepen mogen liggen, aanmeren en dienen te vertrekken.
		Beantwoording	Voor de onderzoeken is uitgegaan van de representatieve bedrijfssituatie om na te gaan of de voorgenomen activiteit past binnen de milieuruimte van het gezoneerde bedrijventerrein. Het gaat dan om de representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden. Daarbij is het uitgangspunt 50 werkweken bedrijfsvoering per jaar geweest en geen 750 uren. In het bestemmingsplan wordt vervolgens aan de hand van onder andere de onderzoeken de ruimtelijke inpassing van de activiteit geregeld. De feitelijke kaders voor de bedrijfsactiviteiten worden niet vastgelegd in het bestemmingsplan. Dit is ook niet nodig.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1s			In onderzoeken worden zeeschepen uitgesloten en wordt enkel de binnenvaart genoemd. In het ontwerpbestemmingsplan is niet bepaald dat zeeschepen niet ter plaatse mogen komen, zodat onder meer de onderzochte geluid- en geurbelasting onjuist zijn en ook anders (en meer) kunnen zijn. De raad heeft niet vastgesteld dat zeeschepen redelijkerwijs niet ter plaatse kan komen, zodat de maximale planologische mogelijkheden niet zijn onderzocht en afgewogen.

		Beantwoording	De schepen die op deze vaarweg varen vallen in de vaarwegklasse die de vaarwegbeheerder voor deze vaarweg heeft vastgesteld (Uitvoeringsregeling vaarwegprofielen Zuid-Holland 2015, prov. Blad 2016, nr. 389). De klasse van een vaarweg wordt bepaald door het grootste standaardschip, dat die vaarweg kan bevaren. Voor de binnenvaartschepen wordt het internationale klassificatiesysteem van de Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) als uitgangspunt gebruikt. Voor het huidige traject Delftse Schie betreft het CEMT III/M4. Aansluitend is in het "Afmetingenbesluit provinciale vaarwegen Zuid-Holland" vastgesteld op 12 mei 2012 (kenmerk PZH-2012- 335338768) per vaarweg de maximum toegestane afmetingen en diepgang van schepen vastgesteld. Zeeschepen zijn gewoonweg te groot om op de Delftse Schie te varen. Derhalve is hier geen onderzoek naar gedaan.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1t			Indiener stelt dat de openbare loswal volgens de toelichting bestemd is voor overslag door derden (onder 4.4) en niet voor de zandhandel. In artikel 4.3.1 onder c is bepaald dat de geluidbelasting vanwege de zandhandel ter plaatse van de aanduiding "openbare loswal" niet hoger mag zijn dan in de bijbehorende tabel is aangegeven. De zandhandel kan dus tevens gebruik maken van de openbare loswal. Dat is volgens indiener in strijd met de toelichting. Daarbij vraagt indiener zich af hoe voorkomen wordt dat geen opslag plaats vindt op de kade/het terrein bij de openbare loswal. Als er geen silo's zijn waar het materiaal in kan worden opgeslagen, dan zijn daar ook effecten aan verbonden. Indiener stelt dat hiermee lijkt alsof toestemming is gegeven aan de zandhandel om de openbare loswal te gebruiken. Daarbij is indiener van mening dat de voorwaardelijke verplichting dat zand moet worden bevochtigd niet van toepassing is op de openbare loswal. Zodat geen aanvaardbaar woon-, werk- en bedrijfsklimaat gegarandeerd kan worden. Dit is volgens indiener ook in strijd met het Activiteitenbesluit en de Activiteitenregeling.
		Beantwoording	In paragraaf 4.4 van de toelichting is opgenomen dat de openbare loswal ruimte biedt voor overslag door derden. Dit sluit het gebruik door de zandhandel van de openbare loswal niet uit. Uit de

			paragrafen 4.6, 4.7, 4.9 en 4.10 blijkt duidelijk dat de zandhandel de openbare loswal mede zal gebruiken. Onduidelijk is waarom indiener van mening is dat er strijdigheid tussen de toelichting en artikel 4.3.1 onder c bestaat. Op grond van de bestemmingsbeschrijving is ter plaatse van de aanduiding 'openbare loswal' in principe geen opslag mogelijk. Er is hier sprake van een openbare loswal. Deze valt onder het begrip weg, waarbij de plaatsing van voorwerpen wordt geregeld in Afdeling 5 van Hoofdstuk 2 van de Algemene plaatselijke verordening. De gebruiksregel voor het bevochtigen van stuifgevoelige materialen of het treffen van vergelijkbare maatregelen om verspreiding of morsing te voorkomen zal ook worden opgenomen ten behoeve van de openbare loswal.
		Aanpassing	De gebruiksregel ten aanzien van het bevochtigen van stuifgevoelige stoffen danwel het treffen van vergelijkbare maatregelen om verspreiding of morsing te voorkomen zal ook van toepassing worden op de openbare loswal.
1u			Indiener geeft aan dat de voorwaardelijke verplichting ten aanzien van het maximale bronvermogen van 100 dB(A) van de kraan ook zou moeten gelden voor de openbare loswal. In de onderzoeken is ook uitgegaan van dit bronvermogen bij de loswal.
		Beantwoording	In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van twee verschillende kranen met beiden een bronvermogen van 100 dB(A). Het bronvermogen zal voor zowel voor de zandhandel als voor de openbare loswal in de vorm van een gebruiksregel worden opgenomen.
		Aanpassing	Artikel 4.3.2 wordt tevens van toepassing op aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - loswal'
1v			Volgens indiener ontbreekt een voorschrift in de planregels dat afgemeerde schepen de motoren uit dienen te schakelen om geluids-, geur- en trillingshinder te voorkomen bij omwonenden en in de buurt gelegen bedrijven.

		Beantwoording	In het ontwerp voor de ligplaatsen en de overslaglocaties zijn walstroomkasten opgenomen. De walstroomkasten zijn op de overzichtstekeningen horende bij de omgevingsvergunning terug te vinden. Deze zijn de gebruikers verplicht te gebruiken. Dit uitgangspunt is ook in de onderzoeken meegenomen.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1w			Ook voldoet volgens indiener het vereiste van toestemming van de Havenmeester niet aan de rechtszekerheid. Niet is bepaald onder welke omstandigheden al dan niet toestemming kan worden verleend door de Havenmeester en in het kader van welke belangen de Havenmeester toestemming dient te verlenen of onthouden.
		Beantwoording	Deze toestemming is nodig om te kunnen sturen op de hoeveelheid die wordt overgeslagen. Omdat de ontheffing is geregeld in de 'Verordening openbaar gemeentewater Delft' en deze middels een formulier, waarin de hoeveelheid en soorten goederen (zand-, bagger, stukgoederen) moet worden ingevuld, bij de Havenmeester kan worden aangevraagd en er kadegelden op basis van de Verordening kadegelden worden geheven, wordt al voorzien in de mogelijkheid tot sturing en handhaving. De toestemming van de Havenmeester, zoals deze is opgenomen in artikel 4.3.1 onder b lid 2 zal daarom komen te vervallen.
		Aanpassing	Naar aanleiding van deze zienswijze vervalt artikel 4.3.1 onder b lid 2.
1x			Indiener is van mening dat het belang van de 'vrijwaringszone – vaarweg' onvoldoende is beschermd in de planregels. Een zandsilo is geen gebouw maar kan wel vergelijkbaar zijn met hoogopgaande beplantingen, waardoor zichtlijnen van bemanning en navigatieapparatuur alsnog worden aangetast. Tegelijkertijd is het op dit moment niet helder of gebouwen van de zandhandel zoals het kantoorgebouw binnen de vrijwaringszone worden geplaatst.
		Beantwoording	De vrijwaringszone van de vaarweg is in deze situatie voldoende geborgd. Bij het vaststellen van de Richtlijnen Vaarwegen is rekening gehouden met de mogelijkheid dat loswallen en ligplaatsen soms langs de vaarweg liggen. In de onderliggende nota "De langs de vaarwegen benodigde vrije ruimte"

			(RWS, 2004) is hierover het volgende opgenomen: Het aan de loswal of ligplaats gelegen schip moet geheel buiten de vaarweg liggen, dus buiten de vaarwegbegrenzing. Bovendien is een veiligheidsstrook van 5 meter tussen het gemeerd liggende schip en de vaarwegbegrenzing aan te bevelen. Het is in het algemeen wel acceptabel als zich nabij loswallen en ligplaatsen voorzieningen bevinden voor het laden en lossen van schepen. De schepen liggen gedeeltelijk in de veiligheidsstrook, dus aan die aanbeveling is niet geheel tegemoetgekomen; de vaarwegbeheerder heeft de gekozen inrichting van de loswal positief beoordeeld.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1y			Indiener stelt dat bij de ontwerp omgevingsvergunning geen tekeningen zijn gevoegd. Hier is volgens indiener in de omgevingsvergunning ook niets over overwogen waardoor niet kan worden getoetst of de aanvraag omgevingsvergunning inderdaad voldoet aan het bestemmingsplan (anders dan het college stelt dat hieraan voldaan wordt). Van (verslagen inzake) overleg met de vaarwegbeheerder is ook niet gebleken.
		Beantwoording	Om deze ontwikkeling mogelijk te maken, wordt gebruik gemaakt van de 'Coördinatieverordening gemeente Delft 2018'. Dit maakt een gebundelde ruimtelijke procedure mogelijk voor het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerp omgevingsvergunning. De omgevingsvergunning (zonder bijbehorende stukken) is ook op www.ruimtelijkeplannen.nl geplaatst. Dit was voor 1 juli 2023 wettelijk niet verplicht. De volledige omgevingsvergunning met bijbehorende stukken konden tijdens terinzagelegging worden ingezien in het Stads kantoor. Dit was opgenomen in de bekendmaking van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Verbreding Schie.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1z			Indiener vreest geluidsoverlast als gevolg van de verplaatsing van de zandhandel, de bedrijfsactiviteiten en de activiteiten op de openbare loswal. De geluidsbelasting ter plaatse van het kantoor en de bedrijfswoningen van indiener had moeten worden onderzocht. Indiener merkt op dat de geluidsbelasting ter plaatse van bedrijfswoningen binnen een geluidszone van een industrieterrein hoogstens 50 dB(A) bedraagt (art. 44 Wgh). Uit het onderzoek van Arcadis wordt

			een bedrijfswoning van cliënt wel genoemd en blijkt ook dat de waarden die gelden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau worden overschreden (zie BW10b). Er zijn geen hogere waarden gesteld (art. 45 Wgh). In het bestemmingsplan zijn wel MTG-punten (woningen in geluidszone) opgenomen (art. 4.3.1 onder c). De bedrijfswoningen van indiener zijn hier niet in genoemd, terwijl de geluidsbelasting in het oosten, ter plaatse van de bedrijfswoningen, juist hoog is volgens het onderzoek en de bedrijfswoningen van indiener op kortere afstand liggen dan de voorgestelde MTG-punten. Verder is indiener van mening dat een kantoor volgens de Wet geluidhinder geen geluidgevoelig object is, maar dat bedrijfsruimten waar gedurende een langere periode van de dag personen verblijven die een zekere bescherming tegen onaanvaardbare geluidhinder behoeven, als geluidgevoelig dienen te worden aangemerkt. Daarbij dient de raad zich – volgens indiener – ook af te vragen of door verruiming van de geluidszone de aanduiding “Kantoor” ter plaatse wel een goede ruimtelijke ordening oplevert (ABRvS 7 juli 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BN0443, r.o. 2.6.2). De raad dient zich er – volgens indiener -van te vergewissen dat het plan ook voor het kantoorgebouw niet tot onaanvaardbare geluidhinder zal leiden (ABRvS 9 augustus 2017, ECLI:NL:RVS:2017:2150, r.o. 21.3). In dit verband merkt indiener ook op dat het kantoor en de bedrijfswoningen op de rand van het bedrijventerrein/ de geluidszone zijn gelegen, zodat hier extra belang in dient te worden gevonden.
		Beantwoording	De eerste uitspraak (ABRvS 7 juli 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BN0443, r.o. 2.6.2) gaat over een kantoor dat <u>nabij</u> een geluidgezoneerd industrieterrein ligt, maar waarbij de vergroting van de geluidzone mogelijk wordt gemaakt. Het gaat in deze uitspraak dus niet om een kantoor <u>op</u> een geluidgezoneerd industrieterrein. Bovendien wordt – anders dan in de uitspraak het geval was - de geluidzone niet groter door deze ontwikkeling. De tweede uitspraak (ABRvS 9 augustus 2017, ECLI:NL:RVS:2017:2150, r.o. 21.3) gaat over het geluid van verkeerstoename op een kantoorfunctie. Hier gaat het dus niet om industrielawaai. Het gaat in beide gevallen om kantoren die niet zijn gelegen op een geluidgezoneerd industrieterrein. Schieoevers Zuid is een geluidgezoneerd industrieterrein. Op een geluidgezoneerd industrieterrein zijn (bedrijfs)woningen of andere ruimten, waarin mensen voor een langere periode verblijven, niet beschermd tegen geluid. Wel kan in het kader van het milieuspoor (milieubelastende activiteit en zorgplicht) nagegaan worden welke maatregelen redelijkerwijs toegepast kunnen worden om geluidhinder bij (bedrijfs)woningen of kantoren te beperken. Hier wordt de

			vergelijking gemaakt met geluidhinder bij geluidgevoelige gebouwen op een geluidgezoneerd industrieterrein. Voor “normale” woningen, die als woning in het bestemmingsplan bestemd zijn en binnen de geluidszone van een gezoneerd industrieterrein aanwezig zijn, maar niet op het gezoneerde bedrijventerrein zelf liggen, zijn MTG-waarden (maximaal toelaatbare geluidsbelasting) vastgesteld. (Bedrijfs)woningen worden uitgesloten van toetsing, indien deze op een gezoneerd industrieterrein liggen, zie hiervoor artikel 2.17 lid 1 onder g van het Activiteitenbesluit milieubeheer. Het maakt overigens niet uit waar de (bedrijfs)woning op het bedrijventerrein aanwezig is, of dit aan de rand of midden op het terrein is. De woning van indiener ligt op het industrieterrein en is daarom niet geluidgevoelig in de zin van de Wet geluidhinder en het Activiteitenbesluit.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1aa			Indiener stelt dat uit het onderzoek, en vastlegging daarvan in de planregels, niet blijkt dat de cumulatieve geluidsbelasting van de Atlas en Liebherr-kraan zijn berekend, dat het bestaande geluid afkomstig van het industrieterrein, de beschikbare geluidsruimte, stationair draaiende motoren van vrachtwagens en schepen en het opnieuw starten van motoren zijn betrokken in het onderzoek. Ook lijkt geluid van schepen buiten beschouwing te zijn gelaten, terwijl het geluid van de schepen zich nu ter plaatse gaat concentreren (en dat onder het oude bestemmingsplan niet het geval was). In dit geval is het voor indiener onduidelijk vanaf welke plek het geluid is gemeten (op het water of op het land).
		Beantwoording	Bij de geluidberekeningen wordt de ontwikkeling en de te verwachten situatie zo goed als mogelijk in een prognosemodel (bij een inrichting die nog niet aanwezig is) verwerkt. Daarbij zijn kentallen gebruikt voor het in te zetten materieel zoals kranen. Dit kunnen meetgegevens zijn van soortgelijke kranen bij andere bedrijven of meetgegevens gebaseerd worden op specificaties/geluidgegevens van de leverancier van het in te zetten materieel. In het model worden het materieel, apparatuur en activiteiten die akoestisch relevant worden geacht gezamenlijk (cumulatief) berekend. In voorliggende situatie zijn dat niet alleen de Atlas en Liebherr-kraan, maar ook de vrachtwagenbewegingen. Het ‘nestgeluid’, afkomstig van installaties op binnenvaart- en zeeschepen en varende schepen maakt geen onderdeel uit van de geluidsbronnen op het gezoneerde terrein. Om deze reden wordt het

			nestgeluid dan ook niet meegenomen in de beoordeling van het geluid afkomstig van het individuele industrieterrein. Het (extra) geluid van varende schepen is naar verwachting ook niet zodanig hoog dat dit geluid in het kader van een goede ruimtelijke ordening moet worden onderzocht en afgewogen. Het 'nestgeluid' (geluid van een stroomgenerator van aangemeerde schepen die gelost worden) kan normaal gesproken een belangrijke bron van hinder zijn, echter hiervoor geldt dat ter plaatse van de kade walstroom wordt aangelegd, die ook verplicht gebruikt dient te worden. Het brongeluid van de stationair draaiende motoren van vrachtwagens is van ondergeschikt belang ten opzichte van de kranen, gezien het lagere bronvermogen (ca. 7 dB lager) en de korte duur. De afstand tussen de kranen en de vrachtwagens is kort genoeg om de stationair draaiende motoren niet mee te nemen in het akoestisch onderzoek.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1bb			Indiener merkt op dat de geluidruimte van de bedrijven in de geluidszone is vastgelegd met geluidnormen per bedrijf op een vaste afstand van de terreingrens van dat bedrijf (zoals de zandhandel). Het is het doel van de gemeente om bestaande gevoelige functies strak te begrenzen en beheren. Verder blijkt - volgens indiener - uit het onderzoek van Arcadis dat de geluidsgrenswaarden van het Activiteitenbesluit in oostelijke richting van de zandhandel met 4 dB(A) wordt overschreden in de dag en nacht. De omgevingsdienst zou dit volgens Arcadis met een maatwerkvoorschrift moeten inpassen. Indiener is van mening dat het ontwerpbestemmingsplan niet uitvoerbaar is zolang de overschrijding niet wordt weggenomen. Dat betekent – volgens indiener - niet wachten op een maatwerkvoorschrift, want dat is onzekere toekomstige kwestie en maakt dat het bestemmingsplan op onrechtmatige wijze een nader toetsingsmoment krijgt. Indiener stelt dat de raad moet bepalen dat de zandhandel pas kan worden gebruikt als deze overschrijding is weggenomen door specifiek te bepalen welke maatregel dient te worden getroffen.
		Beantwoording	Op de gevel van de woning Rotterdamseweg 189 neemt de geluidbelasting vanwege het industrieterrein toe van 52 dB(A) tot 53 dB(A). Dit komt door afrondingsverschillen, de bijdrage door de verplaatste zandhandel is met 39 dBA) namelijk klein. Voor de meeste bestaande woningen in de geluidzone geldt een wettelijke grenswaarde van tenminste 55 dB(A). Dit geldt echter niet voor de

			woning Rotterdamseweg 189, die eerder als gevolg van een geluidzoneverruiming binnen de geluidzone is komen te liggen. Daarbij is verzuimd een hogere grenswaarde vast te stellen, zodat de grenswaarde Wet geluidhinder 50 dB(A) bedraagt. Daaraan wordt nu al niet voldaan. In het kader van de herzonering van industrieterrein Schieoevers (bestemmingsplan Schieoevers Noord (Kabeldistrict en Nieuwe Haven)) is die grenswaarde voor de Rotterdamseweg 189 verhoogd middels een separaat Besluit hogere waarden. Hier geldt nu een hogere waarde van 53 dB(A). Het maatwerkvoorschrift, waarbij meer geluid (max 4dB(A) aan de zandhandel kan worden toegekend, kan pas worden vastgesteld als er een melding is gedaan door het bedrijf voor de nieuwe locatie. Dit is nog niet gebeurd. Nu de gemeente via de ODH (Omgevingsdienst Haaglanden) voornemens is het maatwerkvoorschrift vast te stellen en dit maatwerkvoorschrift redelijkerwijs vastgesteld kan worden, is het niet nodig het maatwerkvoorschrift voorafgaand aan de vaststelling van dit bestemmingsplan vast te stellen.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1cc			Indiener vreest geuroverlast als gevolg van de verplaatsing van de zandhandel, de bedrijfsactiviteiten en de activiteiten op de openbare loswal. De geurbelasting ter plaatse van het kantoor en de bedrijfswoningen van indiener is niet onderzocht, getoetst en afgewogen. Indiener geeft aan dat scheepvaart weliswaar onder het oude bestemmingsplan was toegelaten, maar het aanleggen/afmeren, lossen en verladen van schepen, stationair draaien, aan- en uitschakelen van motoren en zandwagens met 2 kranen, etc. niet. Bij de toets is ten onrechte de cumulatieve geurbelasting (waarbij andere bedrijven die geur uitstoten) niet meegenomen (zoals Avalex). De raad heeft zich er – volgens indiener - niet van vergewist dat de geurbelasting ter plaatse van het pand van indiener een goede ruimtelijke ordening oplevert. Kantoren en bedrijfswoningen op een bedrijventerrein kunnen naar de mening van indiener als geurgevoelig object worden gezien (ABRvS 24 december 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BG3812). Voorts is er volgens indiener niet getoetst aan de VNG-handreiking milieuzonering en/of artikel 2.7a Activiteitenbesluit. Enkel in een oud onderzoek van een overlaadstation Delftse Schie over het verwerken van afval is een geuronderzoek gedaan. Indiener geeft aan dat niet is toegelicht hoe dat zich verhoudt tot dit bestemmingsplan (al kunnen we wel bedenken dat afval natuurlijk meer geuroverlast geeft dan zand) en dat de maatregelen die daarin zijn

			opgenomen ook niet als voorschrift in het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning zijn opgenomen.
		Beantwoording	Indiener verwijst naar uitspraak ABRvS 24 december 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BG3812. Dit moet zijn ABRvS 24 december 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BG8312. Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1a.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1dd			Indiener vreest trillingen als gevolg van de verplaatsing van de zandhandel (waaronder de aanleg van de kade, etc.), de bedrijfsactiviteiten en de activiteiten op de openbare loswal en overlast en schade als gevolg van die trillingen. Indiener geeft aan dat geluidsgevoelige objecten op een gezoneerd industrieterrein niet getoetst hoeven te worden aan het Activiteitenbesluit en de SBR-richtlijn (art. 2.23 Activiteitenbesluit), maar naast het Activiteitenbesluit dient – volgens indiener - een aanvullende toets naar de goede ruimtelijke ordening te worden verricht. Volgens indiener is niet gebleken dat de raad zich ervan vergewist heeft dat ter plaatse van het pand niet sprake is van onaanvaardbare trillingen. Uit het onderzoek blijkt niet dat het pand van indiener met gevoelige functies is meegenomen in het onderzoek, terwijl het op korte afstand ligt tot de zandhandel. Daarnaast wordt zonder nadere onderbouwing door Arcadis gesteld dat de watergang tussen de zandhandel en het pand van indiener “trilling verstorend” is. Tegelijkertijd noemt Arcadis maatregelen om trillingen te voorkomen en te beperken. De door Arcadis genoemde maatregelen zijn niet opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Verder is wel het standpunt ingenomen dat Rotterdamseweg 402A trillingshinder en -schade zal ondervinden. Voornoemd adres ligt naast het pand van indiener 402-D t/m 402-Z en ligt op grotere afstand (en verder van het water af) dan het pand van indiener, terwijl het pand van indiener niet is onderzocht. Als gevolg van heien en plaatsen van damwanden zal in ieder geval wel hinder en schade ontstaan bij het pand van cliënte. In de kantoren en bedrijfswoningen kan dan niet gewerkt worden. De druk op de damwand aan de zijde van het pand van cliënte zal door het heien ook vergroten, hetgeen grote schade kan veroorzaken. Datzelfde heeft te gelden voor schade aan bestrating/ verzakkingen rondom het pand. Bij het voornemen is geen heiplan aangeleverd.

		Beantwoording	Voor de gebruiksfase is, in het kader van dit bestemmingsplan, een onderzoek uitgevoerd naar trillingen. Uit dit onderzoek komt naar voren dat er geen sprake is van trillingshinder aan de overzijde van de Schie. De constructieve stukken (waaronder gegevens met betrekking tot het heiwerk) mogen later aangeleverd worden. Ten tijde van de terinzagelegging van de ontwerp omgevingsvergunning (en het ontwerpbestemmingsplan) ontbraken deze stukken. Inmiddels zijn er wel constructieve gegevens ontvangen die bij de definitieve omgevingsvergunning zullen worden gevoegd. Voorafgaand aan de bouwfase wordt onderzoek gedaan naar trillingsoverlast die kan optreden in de bouwfase, zo nodig dient de aannemer zijn werkwijze daarop aan te passen, zodat schade voorkomen wordt en overlast beperkt blijft. Voorafgaand aan de heiwerkzaamheden zal de aannemer een bouwkundige opname (zogenaamde nulmeting) laten uitvoeren in het omliggende mogelijke risicogebied. Per bedrijf en bedrijfswoning zal alles schriftelijk en fotografisch worden vastgelegd. Dit resulteert in een rapportage bouwkundige opname. Die rapportage wordt met belanghebbende gedeeld. De damwand zal drukkend worden aangebracht om hinder en kans op schade te minimaliseren. Er worden door Arcadis geen negatieve trillingseffecten (schade/hinder) verwacht ter plaatse van de Rotterdamseweg ten gevolge van de ingebruikname van de zandhandel/loswal. Zie Rapportage beschouwing Rotterdamseweg 402A5. Het inbrengen van de damwand zal niet lijden tot een toename van actieve dan wel passieve gronddruk op de damwand, enige constructieve gevolgen op de stabiliteit/draagkracht of vervormingen van de damwand ter plaatse van de Rotterdamseweg 402A zijn dan ook niet te verwachten.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1ee			1. Indiener constateert dat de raad Arcadis onderzoek heeft laten verrichten naar de luchtkwaliteit. In het ontwerpbestemmingsplan zijn de uitgangspunten van het luchtkwaliteitsonderzoek – volgens indiener - niet volledig overgenomen, zodat de uitgangspunten van het onderzoek/ de bescherming die het onderzoek poogt te geven, niet wordt gewaarborgd. Enkel de doorzet per jaar, het volume van de vrachtwagen en het aantal transportbewegingen zijn als planregels overgenomen uit het

			rapport van Arcadis. De bedrijfstijd van de kranen is echter niet overgenomen in de bestemmingsplanregels. - Indiener stelt dat Arcadis in diens onderzoek enkel de stofemissie als gevolg van op- en overslag van materialen, mobiele werktuigen en bewegingen van zwaar verkeer (vrachtverkeer) heeft betrokken. Vervolgens stelt indiener dat de stofhinder als gevolg van bewegingen van de binnenvaart in het onderzoek betrokken had moeten worden en is - volgens indiener - ook niet bepaald hoe bijvoorbeeld de schepen het zand dienen aan te leveren (gesloten ruimte) en dat de zandhopen op de schepen bevochtigd dienen te worden. - Verder stelt indiener dat Arcadis ervan uitgaat dat zand licht stuifgevoelig is en wordt geclassificeerd als S4 (bijlage 3 Activiteitenbesluit). Arcadis gaat – volgens indiener - enkel uit van S4-zand in het onderzoek. Niet is bepaald in de planregels dat fijn zand niet gebruikt mag worden. Bij fijn zand, sterk stuifgevoelig, (S2) geldt mogelijk ook een andere emissiefactor totaal stof en fijne stof, zodat de onderzoeksresultaten die nu uitgaan van licht stuifgevoelig (S4) hierdoor ook anders kunnen zijn. Dit is - volgens indiener - niet betrokken door Arcadis in het onderzoek. - Arcadis stelt dat door bevochtiging van zandhopen de stofemissie kan worden gereduceerd tot 5% en dat overslag enkel is toegelaten bij bepaalde windsnelheden. In het voornemen is bepaald dat in de planregels moet worden opgenomen dat bij het verladen en opslaan van zand, zandhopen dienen te worden bevochtigd ter voorkoming van stof/-stuifoverlast. Deze bepaling is – volgens indiener - nog onvoldoende duidelijk. Bepaald had moeten worden dat bij het opslaan en vooraf aan en tijdens het overslaan de zandhopen continu bevochtigd dienen te worden en dat de grijper pas in de silo mag worden geopend en niet erboven om verstuiving van zand en geluidsoverlast bij grind te voorkomen. - Verder is indiener van mening dat opgenomen moet worden dat overslag enkel kan plaatsvinden bij bepaalde windsnelheden.
		Beantwoording	- De bedrijfstijd van de kranen is op jaarbasis gekoppeld aan de doorzet. Met het maximaliseren van de doorzet zijn de bedrijfstijden van de kranen beperkt. Dit hoeft daarmee niet apart te worden opgenomen in het bestemmingsplan. - De motoremissie als gevolg van de vaarbewegingen is meegenomen in het onderzoek stikstofdepositie (circa 20 meter, wat feitelijk de route is vanaf het midden van het water naar de

			aanlegplaats). In het onderzoek luchtkwaliteit was dit niet meegenomen, dit is in de nieuwe versie aangepast. Zodra het schip de inrichting aandoet (aanmeert), valt het onder de werksfeer van de algemene regels van het Bal. De zandhandel moet hiervoor maatwerk aanvragen (Bal 4.104). Dit houdt in dat verspreiding van stof moet worden beperkt. Omdat deze algemene regels rechtstreeks werkend zijn, hoeft dit niet nader te worden geregeld in het bestemmingsplan. 3. Net als in het bestemmingsplan op de huidige locatie van de zandhandel is in onderhavig bestemmingsplan geen definitie van zandhandel opgenomen. Ook is in de planregels geen voorschrift voor het type zand opgenomen. Dit is ook niet nodig, omdat het op- en overslaan van bulkgoederen in de buitenlucht aan algemene regels uit het Bal is gebonden. Deze zijn rechtstreeks van toepassing op de bedrijfsactiviteiten van de zandhandel en de openbare loswal. Naar aanleiding van zienswijze 3d-4 is het luchtkwaliteitsonderzoek aangepast aan de emissiekentallen volgens de NTA 8029+C1 van 2013. In de NTA 8029 worden de volgende klassen onderscheiden: 1. klasse manipulatie van mineralen 2. klasse verwaaiing van mineralen 3. klasse manipulatie agribulk (met onderverdeling in stuifgevoeligheid: S1, S2) 4. klasse manipulatie agribulk (met onderverdeling in stuifgevoeligheid: S3, S4, S5) De overslag die bij de zandhandel plaatsvindt behoort tot de klasse: mineralen (zand). Daarom wordt uitgegaan van de emissie-kentallen voor verwaaiing en manipulatie van mineralen. De klasse agribulk is dus niet van toepassing, omdat deze te veel afwijkt van het materiaal dat hier wordt op- en overgeslagen. Bij de manipulatie en verwaaiing van mineralen wordt in de NTA geen onderscheid gemaakt in stofklassen. 4. Met bevochtigen neemt de emissiefactor verwaaiing van stof bij open opslag met een factor 10 af volgens de NTA 8029-publicatie, waarmee de stofemissie wordt gereduceerd tot 10% in plaats van de 5% die in het onderzoek is gehanteerd. Het onderzoek is hierop aangepast.
--	--	--	--

			Daarnaast is er sprake van stofemissie bij handeling van het materiaal. Er kan ervoor worden gekozen de lading voorafgaand aan de handeling te bevochtigen. Een nevelgordijn creëren is eveneens mogelijk. Ook kan worden gewerkt met een sproei installatie op de kraan. Het is niet exact te kwantificeren wat het effect is van de laatste twee maatregelen (20-80% volgens https://iplo.nl/thema/lucht/milieubelastende-activiteiten-lucht/maatregelen-stofemissie-overslag-bewerken-goederen/m01-bevochtigen-vernevelen/). In het onderzoek is nu uitgegaan van een beperking van 20% van de stofemissie bij handeling van zand. De overslag van zand is blijkens de historische gegevens over de bestaande openbare loswal en de bestaande zandhandel veruit het meest voorkomend en voor de milieuonderzoeken als representatief voor de activiteiten beschouwd. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken zijn in het bestemmingsplan specifieke gebruiksregels opgenomen, met name gericht op geluid en stof. Deze regels gelden ook als er andere stoffen of producten worden overgeslagen. Los daarvan zullen er in het milieuspoor regels gaan gelden, in het belang van de bescherming van het milieu. Die regels zullen ook gelden als er andere stoffen of producten worden overgeslagen. Artikel 4.3.2 sub b wordt gewijzigd vastgesteld. De tekst komt als volgt te luiden: “tijdens op- of overslag van stuifgevoelige stoffen dienen deze stoffen te worden bevochtigd danwel dienen er vergelijkbare maatregelen getroffen te worden om verspreiding of morsing te voorkomen.” Er is aangesloten bij het Bal. De termen ‘zandhopen’ en ‘stuifoverlast’ komen dan ook niet meer voor. Voor het transport en lozingen op het water van (bulk)goederen over water gelden de regels van het Bal. 5. Het overslaan van bulkgoederen in de buitenlucht is aan algemene regels volgens het Bal gebonden. Overslag van stuifgevoelige goederen is verboden boven bepaalde windsnelheden (artikel 4.1066 Bal). Het is daarmee voldoende geregeld.
		Aanpassing	1. De zienswijze leidt niet tot aanpassingen 2. De zienswijze leidt uitsluitend tot aanpassing van het onderzoek:

			a. In de berekening zijn de emissie van de scheepvaartbewegingen meegenomen (emissie gebruik motoren). b. De op- en overslag van zand uit het aangemeerde schip meegenomen in het onderzoek (emissie verwaaiing en overslag zand). 3. De zienswijze leidt niet tot aanpassingen. 4. De zienswijze leidt tot aanpassing van artikel 4.3.2 sub b De zienswijze leidt tot aanpassing van het onderzoek: a. Bij bevochtigen is een afname met factor 10 volgens de NTA 8029-publicatie meegenomen. b. Bij het creëren van een nevelgordijn en gebruik van een sproei installatie is een effect van 20% beperking van de stofemissie meegenomen. 5. De zienswijze leidt niet tot aanpassingen.
1ff			Verder stelt indiener dat de voorwaardelijke verplichting zijn doel niet kan bereiken als pas “tijdens het verladen en opslaan van zand” zandhopen worden bevochtigd en niet tevens “voor het verladen en opslaan van zand”. Verder dient – volgens indiener - in de planregel ook bepaald te worden dat “continu en voorafgaand aan de overslag” bevochtigd dient te worden. Dit betekent dat schepen die nog plaats in moeten nemen hier ook aan moeten voldoen.
		Beantwoording	Voor het transport van (bulk)goederen gelden de regels van het Bal die moeten worden opgevolgd. De gemeente kan in dit bestemmingsplan alleen gebruiksregels formuleren voor het opleggen voor de handeling op de loswal.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1gg			Fijn zand is sterk stuifgevoelig (S2) en Zircon zand licht stuifgevoelig, niet bevochtigbaar (S3). Indiener geeft aan dat niet is uitgesloten dat de zandhandel voornoemde zandsoorten verhandeld. Zircon zand kan niet bevochtigd worden. Daardoor dient in de bestemmingsplanregels te worden opgenomen dat Zircon zand niet gebruikt mag worden. Verder blijkt uit het rapport van Arcadis ten aanzien van fijnstof dat voldaan wordt aan grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. Alhoewel aan deze grenswaarden

			voldaan wordt blijkt wel dat de achtergrondconcentratie (zonder zandhandel) wordt verdubbeld door de verplaatsing van de zandhandel.
		Beantwoording	Zie voor de beantwoording voor wat betreft de stuifklassen de beantwoording van zienswijze 1p, 1ee en 3h-20.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1hh			Volgens indiener blijkt uit het luchtkwaliteitsonderzoek dat bepaalde waarden toch worden overschreden ter plaatse van het pand van indiener. Verder blijkt – volgens indiener - uit het rapport van Arcadis dat enkel ten aanzien van Combi Ster uitgebreid onderzoek is verricht. Gesteld is dat Combi Ster HEPA-filters heeft en dat de concentratie fijn stof in het gebouw daardoor niet zal toenemen. Niet is onderzocht of andere bedrijven en het pand van cliënt HEPA-filters hebben en of de concentratie fijn stof niet zal toenemen. Ook zou de levensduur als gevolg van de HEPA-filters verkort kunnen worden, hetgeen nader onderzocht zou moeten worden. De raad had – volgens indiener - moeten onderzoeken of voor het gebruik van de zandhandel HEPA-filters bij omliggende bedrijven als voorwaardelijke verplichting hadden dienen te worden opgenomen. In dit kader merkt indiener ook op dat onvoldoende de windrichting inzichtelijk is gemaakt en het effect van water op de wind en de verspreiding van stoffen.
		Beantwoording	Tijdens de uitwerking van het ontwerp en de voorbereiding van het bestemmingsplan is met diverse bedrijven gesproken en zijn er geen meldingen gedaan van het gebruik van HEPA-filters door andere bedrijven. Verder blijkt uit het onderzoek dat bij het inzetten van de juiste maatregelen de verspreiding binnen de normen blijft.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1ii			Verder merkt indiener op dat voor grof stof in het onderzoek is aangegeven dat maatregelen getroffen dienen te worden om stofpluimen tegen te gaan. Van nader onderzoek is niet gebleken en niet is bepaald in het voornemen dat nadere maatregelen getroffen dienen te worden.

		Beantwoording	Met de voorgestelde maatregelen worden ook stofpluimen tegengegaan.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1jj			Voorts stelt indiener dat op de openbare loswal geen sproei-installatie gerealiseerd wordt en de zandhopen en zand bij het verladen en opslaan daarvan niet bevochtigd hoeven te worden. Hiervoor geeft Arcadis de verklaring dat op de loswal de emissiefactor voor stuifklasse S3 van toepassing is. Deze classificatie laat - volgens indiener - onverlet dat tijdens het verladen en opslaan van zand stofemissie kan plaatsvinden (vooral ook bij bepaalde windsnelheden) en dat op de openbare loswal ook de gevolgen die bij de zandhandel optreden kunnen optreden nu de zandhandel gebruik kan maken van de openbare loswal. Het is voor indiener niet duidelijk hoe dit standpunt in verhouding staat met artikel 3.49 van de Activiteitenregeling milieubeheer. Volgens indiener is sprake van strijd met het artikel.
		Beantwoording	Bij gebruik van de openbare loswal zijn de regels volgens het Bal van toepassing. Als er zand of bulkgoederen wordt overgeslagen, zal de emissie van stof moeten worden beperkt. Daar zijn niet per se vaste installaties voor nodig. Dit kan ook met losse sproeiers en een dompelpomp, of afgeschermd mobiele transportbanden en storttrechters. Ondanks dat er geen vaste installatie is, kunnen er wel maatregelen worden getroffen wanneer overslag van bulkgoederen plaats vindt. Verder kan in de gebruiksregels van de openbare loswal worden opgenomen dat bij op- en overslag van bulkgoederen de emissie moet worden beperkt, bijvoorbeeld door het plaatsen van een tijdelijke sproei installatie.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1kk			Volgens indiener is het vaste jurisprudentie dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan onderzocht dient te worden of het plan niet zulke risico's voor de volksgezondheid meebrengt dat het woon- en leefklimaat onaanvaardbaar verslechtert en daardoor niet dient te worden vastgesteld (zie bijvoorbeeld ABRvS 3 juli 2019, ELCI:NL:RVS:2019:2215). Het bevochtigen is als verplichting in het bestemmingsplan opgenomen. Voor het bevochtigen wordt afvalwater dat in contact is geweest met opgeslagen goederen, zoveel als mogelijk gebruikt (art. 3.32 Activiteitenbesluit). De stofemissie wordt weliswaar beperkt door de bevochtiging, maar als gevolg van de bevochtiging kan nevel ontstaan en legionella verspreid worden naar de omgeving (zie RIVM,

			“Mogelijke verspreiding van legionella naar de omgeving door natte lucht- en gaswassers”). Hier is – volgens indiener - geen onderzoek naar verricht.
		Beantwoording	Binnen het ruimtelijke spoor is er, mits deugdelijk gemotiveerd, ruimte om gezondheidsrisico's voor omwonenden mee te wegen. Dit kan alleen als de volksgezondheid ruimtelijk relevant is. Risico's voor de volksgezondheid worden – behoudens externe veiligheid – niet als vanzelfsprekend onderzocht en ruimtelijk relevant geacht. Dit zou anders zijn als er sprake zou zijn van een verslechtering van het woon- en leefklimaat als gevolg van gezondheidsrisico's. In casu is er sprake van de vestiging van de zandhandel – zonder gezondheidsrisico's - op een industrieterrein. De publieke gezondheidszorg is hierbij niet in het geding. De overslag van zand ter plaatse van de Schie is een functie die heel goed op een industrieterrein met watergebonden bedrijvigheid past. Het is onduidelijk waarom deze ontwikkeling een risico voor de volksgezondheid oplevert. Indiener heeft hier ook geen onderbouwing voor aangeleverd.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1II			In het kader van de goede ruimtelijke ordening dienen – volgens indiener - ook de lichteffecten en lichthinder van het ontwerpbestemmingsplan onderzocht te worden. De raad heeft voornoemde aspecten niet onderzocht en zich niet ervan vergewist dat geen onaanvaardbare lichthinder optreedt bij de bedrijfswoningen en het kantoor van cliënt, terwijl deze functies wel lichtgevoelig zijn (nu zij ook geur- en geluidsgevoelig zijn). In de toelichting van het voornemen is over lichthinder enkel als voorwaarden genoemd dat werkzaamheden bij daglicht uitgevoerd moeten worden en dat geen gebruik moet worden gemaakt van bouwlampen om te voorkomen dat vleermuizen lichthinder ondervinden tijdens het foerageren. Deze maatregelen zijn niet als voorschrift opgenomen in de planregels of bij de omgevingsvergunning.
		Beantwoording	Het bestemmingsplangebied ligt al in een omgeving met een behoorlijke lichtuitstraling. De rij met populieren en overige bosschages maken vanwege de geïsoleerde ligging, lichtuitstraling vanuit de omgeving en beperkte lengte/omvang geen onderdeel uit van een vliegroute en vormen geen essentieel foerageergebied voor vleermuizen. Het betreft geen essentieel foerageergebied en voldoende vergelijkbaar alternatief is in de directe omgeving aanwezig. Het verstoren van vliegroutes

			door nachtelijke verlichting en/of bomenkap kan tot negatieve effecten leiden. De openbare loswal noch de zandhandel zullen 's nachts werkzaam zijn. Derhalve moet in de aanlegfase een aantal maatregelen in acht worden genomen waaronder de maatregel om alleen te werken tussen zonopkomst en zonondergang en geen gebruik te maken van bouwlampen. Deze maatregel is gedekt vanuit de algemene zorgplicht in artikel 1.11 van de Wet natuurbescherming en hoeft derhalve niet te worden opgenomen in de regels van het bestemmingsplan of als voorschrift aan de omgevingsvergunning.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
1mm			Ten slotte geeft indiener aan dat niet is onderzocht, afgewogen en kenbaar gemaakt door de raad in het ontwerpbestemmingsplan hoe de planregels en voorgaande overwegingen worden gehandhaafd, ontbreken eisen en voorwaarden in de planregels (met voorwaardelijke verplichtingen) ten behoeve van de handhaafbaarheid van het bestemmingsplan en is niet inzichtelijk gemaakt welke maatregelen (besluit hogere grenswaarden, maatwerkvoorschriften, etc.) dienen te worden getroffen. Zo is niet inzichtelijk hoe vervoersbewegingen en het maximum aan doorzet gehandhaafd zal worden.
		Beantwoording	De handhaving binnen dit plangebied zal niet anders verlopen dan binnen de andere plangebieden in de gemeente. Daarom is de standaard handhavingsparagraaf opgenomen. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1w.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
2a	BedrijvenKring Schieoevers	Zienswijze	Indiener is meerdere malen in de gelegenheid gesteld om input te geven op het plan, maar indiener geeft aan dat een belangrijk deel van de input niet is verwerkt.
		Beantwoording	Het klopt dat gedurende het proces betrokkenen de gelegenheid is gegeven om te reageren op de voorgenomen ontwikkeling. Dit heeft in sommige gevallen geleid tot aanpassing of nadere onderbouwing van de plannen. Echter, niet alle aangedragen input is (om uiteenlopende redenen) verwerkt.

		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
2b			Indiener geeft aan dat de ambitie om Schieoevers Zuid intensiever en efficiënter te gebruiken moeilijk te combineren is met de ambitie om de verbinding stad-buitengebied te optimaliseren en te intensiveren. Indiener had graag een heldere keuze in het plan opgenomen gezien en adviseert om die reden om het fietsverkeer zo veel mogelijk langs de Schieweg en/of het spoor gerealiseerd willen hebben en vrachtverkeer in de zone direct langs de Schie en kruisend vracht- en langzaam verkeer zo veel als mogelijk te beperken. Indiener verzoekt om het bestemmingsplan hierop aan te passen.
		Beantwoording	De gemeente en de Provincie hebben meerdere ambities die in dit gebied samenkomen. Zowel de verbinding met het buitengebied en het realiseren van een groen, verbonden en duurzaam bedrijventerrein als het beter benutten en intensiveren van het bedrijventerrein (zie ook 1b en 1c). Met dit plan worden beide ambities gecombineerd. Op dit moment wordt er gewerkt aan een visie voor Schieoevers Zuid waar deze en andere ambities nader worden uitgewerkt. Delft is een groeiende stad waar binnen het bestaande stedelijke gebied steeds meer mensen werken, wonen en recreëren. Dit vraagt een efficiënt ruimtegebruik en inpassing van verschillende functies dichtbij elkaar. De westelijke oever van de Schie is een belangrijke stad-landverbinding en deze wil de gemeente graag behouden en versterken. Naast het fietspad wordt daarom ook een apart voetpad gerealiseerd (zie het bij de ontwerp omgevingsvergunning behorende Totaaloverzicht verbreding Schie). Naast de stedelijke betekenis van deze verbinding, heeft deze ook gebruikswaarde voor werkenden op Schieoevers Zuid, bijvoorbeeld als wandelroute tijdens de lunch.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
2c			In het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat de gemeente voornemens is om de klinkerverharding te vervangen door asfalt. Indiener verzoekt de gemeente om als onderdeel van de besluitvorming over het bestemmingsplan de financiering voor de herinrichting van de Marconiweg te regelen en deze vooruitlopend op de herinrichting van de oever te realiseren.

		Beantwoording	De kosten voor de aanpassing van de Marconiweg zijn gedekt. Voor de borging van de verzwaring en asfaltering van de Marconiweg is een voorwaardelijke verplichting in de planregels opgenomen.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
2d			Indiener geeft aan graag een tweede ontsluiting van Schieoevers Zuid te willen. De realisatie van de Farayabrug over de Schie zou volgens indiener een tweede ontsluiting betekenen, maar indiener ziet dat de ruimtereservering hiervoor is losgelaten. Daarnaast wordt de realisatie van de Energiebrug – volgens indiener - door het de ligplaatsen in het ontwerpbestemmingsplan bemoeilijkt.
		Beantwoording	In het door de raad vastgestelde Mobiliteitsplan Delft (hierna: “MPD”) is de Faradaybrug niet opgenomen. Daarbij is de Faradaybrug voor zover deze in de toekomst aan de orde is, niet voorzien als auto verbinding, maar als fietsverbinding. Er vindt nog een bredere afweging plaats wat de beste locatie voor een fietsbrug in Schieoevers Zuid.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
2e			Indiener verzoekt de gemeente om als onderdeel van de besluitvorming over het bestemmingsplan financiering voor de benodigde compensatie van de waterberging te realiseren en deze vooruitlopend op de herinrichting van de oever te realiseren.
		Beantwoording	Dit deel van het project wordt gefinancierd door de Provincie Zuid-Holland. De extra waterberging zal vooruitlopend op de herinrichting van de oever worden gerealiseerd. Dit is ook een voorwaarde van Hoogheemraadschap van Delfland. Het voornemen is om vrijkomende grond te gebruiken bij de aanleg van de nieuwe waterkering en eventuele ophoging van het terrein. Om dit te borgen is een voorwaardelijke verplichting in de planregels opgenomen.
		Aanpassing	De zienswijze leidt tot aanpassing.
2f			Indiener verzoekt de gemeente om in het bestemmingsplan zoveel mogelijk rekening te houden met de bedrijfsvoering van betrokken bedrijven (zandhandel en Combi-ster) en – indien nodig – middelen vrij te maken voor het realiseren van een situatie waarin betrokken bedrijven hun bedrijfsvoering kunnen voortzetten.

		Beantwoording	Bij het opstellen van het bestemmingsplan zijn diverse gesprekken gevoerd met omliggende bedrijven en zijn onderzoeken uitgevoerd om de effecten op de bedrijfsvoering in beeld te brengen. Dit heeft geleid tot een aantal maatregelen.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
3a	Combi-Ster		Indiener heeft begrepen dat door het bevoegd gezag wordt aangegeven dat opmerkingen van omliggende bedrijven zijn verwerkt in het definitieve ontwerp. Indiener is van mening dat dit volgens haar niet het geval is.
		Beantwoording	Gedurende het ontwerptraject en bij het opstellen van het bestemmingsplan zijn gesprekken gevoerd met omliggende bedrijven. Sommige opmerkingen hebben hierbij een plek gekregen in het ontwerp of het bestemmingsplan. Niet alle opmerkingen zijn hierbij (om uiteenlopende redenen) verwerkt.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
3b			Indiener is van mening dat tijdens de overleggen onvoldoende is ingegaan op haar vragen inzake VO/DO, onderzoek geluid, lucht en trilling en verkeersafwikkeling. Ook is indiener van mening dat haar zorgen en aanwijzingen onvoldoende terugkwamen in de van de gesprekken gemaakte notulen.
		Beantwoording	In diverse overleggen en ook schriftelijk zijn veel vragen van de zijde van de indiener beantwoord. Momenteel vinden er nog gesprekken met indiener plaats. Gezocht wordt naar manieren om stof-, trilling- en privacy hinder zoveel als mogelijk te beperken. Gesprekken en onderzoeken blijven de komende tijd plaatsvinden – ook na de vaststelling van dit bestemmingsplan - met als doel een werkbare oplossing te vinden voor alle partijen. Dit gebeurt buiten het bestemmingsplan om.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
3c			Indiener constateert dat de locatiekeuze voor de loswal niet zorgvuldig is gebeurd maar is gebaseerd op een quickscan. Voorts geeft indiener aan dat de locatie uit de quickscan (tegenover Avalex) is losgelaten en voor de locatie tegenover Combi-Ster is gekozen, waarbij het voor indiener onduidelijk is of op de gekozen locatie de verkeersafhandeling op orde gebracht kan worden, zeker in combinatie met de verkeersstroom van indiener zelf. Indiener geeft aan dat de projectgroep zelf ook twijfels heeft bij de locatie en nut en noodzaak van de verplaatsing van de zandhandel niet goed kan onderbouwen.

		Beantwoording	Door middel van een trechterproces is er gekomen tot de locatiekeuze voor de Zandhandel. Hierbij is er vanuit de diverse beleidsvisies gekomen tot een alternatieve locatie. Vervolgens is er binnen dit alternatieve gebied een verkennende studie uitgevoerd naar meerdere varianten voor een geschikte locatie. Dit op basis van enkele criteria. <u>Alternatieve locatie gebied</u> De huidige loswal (waaronder de zandhandel) en ligplaatsen in Schieoevers-Noord moeten weg om ruimte te maken voor de aanleg van de Gelatinebrug en voor de realisatie van Kabeldistrict. De keuze voor Schieoevers-Zuid als alternatieve locatie ligt voor de hand, enerzijds omdat er weinig ruimte is binnen Delft voor dergelijke functies en anderzijds omdat de gemeente de visie heeft om Schieoevers-Zuid als bedrijventerrein met zware bedrijvigheid beter te gaan benutten de komende periode. <u>Variant</u> Vervolgens is door Arcadis in 2018 een verkennende studie uitgevoerd naar de mogelijkheden voor het realiseren van een loswal en ligplaatsen op de locatie Schieoevers Zuid aan de westoever van de Delftse Schie. In de verkenning heeft een beoordeling plaatsgevonden van een aantal mogelijke locaties op basis van een aantal criteria: realiseerbaarheid, inpasbaarheid, kosten, duurzaamheid, veiligheid. Daaruit is de locatie bij de loswal t.h.v. Avalex/Rojo naar voren gekomen. <u>Variant aangepast t.g.v. voortschrijdend inzicht</u> In het ontwerpproces is iets afgeweken van de locatie voor de loswal zoals deze uit het locatieonderzoek naar voren is gekomen. Dit heeft vooral te maken met later in het proces toegevoegde ambities (fietspad, voetpad, groen) aangewezen door de Standsbouwmeester in 2020 vanwege de groene corridors langs de Schie. Dit in relatie tot de beperkte ruimte op deze locatie. Daarnaast heeft in de tussentijd de komst van de Faradaybrug een lagere prioriteit gekregen. Daarom is besloten een deel van de ruimtereservering voor de Faradaybrug in te zetten om extra ruimte te creëren voor inpassing van de loswal.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
3d			In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan en de verschillende onderzoeken van Arcadis worden – volgens indiener - niet dezelfde uitgangspunten gehanteerd. Bovendien missen – volgens indiener - gegevens die noodzakelijk zijn om een goede beoordeling van het plan te kunnen

maken:

1. In het rapport Luchtkwaliteit worden de activiteiten op het terrein van de zandhandel en de openbare loswal gezamenlijk beschouwd, terwijl in het akoestisch onderzoek alleen activiteiten op het terrein van de zandhandel worden beschouwd.
2. In de aanmeldingsnotitie m.e.r. wordt in paragraaf 3.7.1.2 met betrekking tot het aspect geluid andere geluidniveaus genoemd dan in het akoestisch onderzoek zijn opgenomen. Dit betreft zowel het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) als het maximale geluidniveau (L_{Amax}).

Betreft	Aanmeldingsnotitie m.e.r.	Akoestisch onderzoek
$L_{Ar,LT}$	Overschrijding 7 en 9 dB(A) in de dag- en nachtperiode	Overschrijding 4 dB(A) in zowel de dag- als nachtperiode
L_{Amax} in dB(A)	Ten hoogste 52 dB(A) in de dag- en avondperiode	Ten hoogste 48 dB(A) in de dag- en avondperiode

3. De in het akoestisch rapport omschreven bedrijfssituaties zijn niet volledig en zijn niet uitvoerbaar met de geprojecteerde lay-out van de inrichting. Voor de geprojecteerde layout van de inrichting is uitgegaan van de tekeningen DO-15 d.d. 27-1-2021 en DO-16 d.d. 27-1-2021 en DO-18 d.d. 28-1-2022 van Arcadis met projectnummer 30104723. Tevens is uitgegaan van tekening DO-16 d.d. 19 mei 2021 van Arcadis met projectnummer C03061.000602 (met aanpassingen gemeente/JB 02-06-2021): Situatieoverzicht loswal zuid met 2 losplaatsen/afmeerpockets.
4. De emissiefactoren voor de overslag uit het TNO rapport R 86/205 d.d. 10 april 1987 gebruikt. Dit is zwaar verouderde data. De stofemissie dient berekend te worden de "NTA 8029+C1: Bepaling en registratie van industriële fijnstof emissies", d.d. maart 2013. Uit de NTA 8029 volgt bijvoorbeeld dat de emissie van de open opslag reduceert met een factor 10 indien de goederen worden bevochtigd en niet de door Arcadis gehanteerde factor 20. Deze waarde voor de reductie geldt bovendien niet voor de overslag van zand (om de stofemissie tijdens de overslag van zand te beperken zou een nevelgordijn toegepast moeten worden terwijl artikel 4.3.2 van de regels van het ontwerpbestemmingsplan slechts spreekt van 'bevochtigen').
5. In de bestemmingsplanregels is in artikel 4.3.1 opgenomen dat op het terrein van de zandhandel (bestemming 'Verkeer' met functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-zandhandel') maximaal 250.000 m3 zand mag worden verwerkt. In de bestemmingsplanregels

			is opgenomen dat op het terrein van de openbare loswal (bestemming 'Verkeer' met functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf loswal') maximaal 150.000 m3 zand mag worden verwerkt. In het akoestisch onderzoek wordt in de worst case situatie uitgegaan van de verwerking 400.000 m3 op het terrein van de zandhandel. 6. Het ontwerpbestemmingsplan spreekt van bedrijfstijden van de zandoverslag van 07:00 uur tot 16:00 uur (maandag tot en met vrijdag). Dit zijn 9 uren per werkdag. (Ontwerpbestemmingsplan H 4.10, pagina 45). Het akoestisch onderzoek van Arcadis noemt de periode "06:00 tot 18:00 uur op doordeweekse dagen". Dit zijn 12 uren per werkdag. (Akoestisch onderzoek zandhandel & overslagbedrijf van der Waal B.V. Arcadis, 18 februari 2022, H2.1, pagina 5.). 7. In de tabel opgenomen in artikel 4.3.1 onder c zijn in de kolom 'Lnight' twee waarden opgenomen, onduidelijk is aan welke waarde de bedrijven moeten voldoen. 8. Een duidelijke inrichtingstekening ontbreekt, terwijl in de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt vermeld dat met het bestemmingsplan en de gecoördineerde omgevingsvergunning de uitvoering van het gehele plan mogelijk wordt gemaakt. 9. Een duidelijk plan met tekening van de vervoersafwikkeling ontbreekt. 10. In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan (paragraaf 4.10) wordt verwezen naar een verkeersonderzoek 'Verkeerstelling en bepaling restcapaciteit, dtv-consultants', dit onderzoek is echter niet als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. 11. De AERIUS-berekening uitvoeringsfase voor verbreding Schie, aanleg loswal Van der Waal en openbare loswal, en natuur- en watercompensatie (afgraven ruimte voor 2.500 m2 extra oppervlaktewater in het Abtswoudse Bos) mist.
		Beantwoording	1. De bestemmingsplanwijziging gaat over het verplaatsen van de zandhandel, de openbare ligplaatsen en de loswal. De onderliggende onderzoeken moeten de effecten daarvan in beeld brengen. Het gebruik van de loswal en de zandhandel is in het ontwerpbestemmingsplan gemaximeerd, zie hoofdstuk 4.3 Specifieke gebruiksregels. In het akoestisch onderzoek is het gebruik van de openbare loswal door derden anders dan de zandhandel niet beschouwd. Het is niet zo dat het akoestisch onderzoek het gebruik niet in beeld heeft gebracht. Als maximale situatie (maatgevende dag) is gekeken naar een drukke dag bij de zandhandel, waarbij deze ook gebruik maakt van de openbare loswal. Het is de vraag in hoeverre er nog ruimte is voor gebruik door derden op een dag dat de zandhandel de openbare loswal in gebruik heeft. Het onderzoek geeft hier geen uitsluit over. Wel is het zo dat in het akoestisch onderzoek niet is gekeken naar gebruik van de openbare loswal in de avondperiode, terwijl het bestemmingsplan gebruik in de avondperiode niet uitsluit.

			In het akoestisch onderzoek dient alleen de representatieve situatie onderzocht te worden. In deze situatie is het uitgangspunt dat er geen activiteiten in de avond plaatsvinden. Incidenteel kan de openbare loswal gebruikt worden tijdens de avonduren. Dit hoeft niet te worden meegenomen in het akoestisch onderzoek aangezien dit slechts enkele keren per jaar zal plaatsvinden. In het rapport is dit verduidelijkt. 2. De m.e.r. aanmeldnotitie wordt aangepast naar aanleiding van de conclusies van de laatste versie van de onderzoeken. 3. In het akoestisch rapport is uitgegaan van de maatgevende bedrijfssituatie (zandhandel). Hierbij is uitgegaan van een representatief scenario en een maximaal scenario. Met het maximale scenario is de maximale situatie die deze plek kan verwerken doorgerekend. Uit de rapportage blijkt dat beide scenario's passen. 4. In de NTA 8029+C1 van 2013 worden de emissiekentallen - volgens een onderzoek uitgevoerd door Peutz uit 2006 (FR 4897-2, dec 2006) en 2007 (FL 18612-1, dec 2007) - gehanteerd. Het hanteren van de NTA 8029+C1 is alleen verplicht voor bedrijven die vallen onder de Richtlijn Industriële Emissies (RIE). Daar valt het bedrijf en de openbare loswal niet onder. Met het hanteren van de emissiekentallen volgens de NTA 8029+C1 wordt wel verdere discussie over de emissiekentallen voorkomen. Daarom wordt het rapport aangepast en de emissiekentallen volgens de NTA 8029 gehanteerd. Dit sluit het beste aan bij de Nederlands Wet- en regelgeving. 5. Het akoestisch onderzoek en de oplegnotitie zijn hierop aangepast. 6. Voor het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de periode dat geluid geproduceerd kan worden door activiteiten op de locatie. Deze zijn verkregen uit informatie van de zandhandel en zijn van belang voor het bepalen van of de geluidsactiviteiten die in de dag, avond of nacht periode plaatsvinden. Voor elke periode gelden andere normen. De zandhandel is geopend tussen 6 en 18 uur. Er wordt echter tussen 7 en 16 uur zand overgeslagen. Dat laatste is dan ook uitgangspunt geweest voor de verkeersbewegingen, zoals omschreven in de toelichting. 7. De tabel in artikel 4.3.1 sub d is aangepast aan tabel 5 van de oplegnotitie Akoestisch onderzoek.								
			<table border="1"> <tr> <td colspan="2">Beoordelingspunten</td><td>Lden</td><td>Lnight</td></tr> <tr> <td>Nummer</td><td>omschrijving</td><td>[dB]</td><td>[dB]</td></tr> </table>	Beoordelingspunten		Lden	Lnight	Nummer	omschrijving	[dB]	[dB]
Beoordelingspunten		Lden	Lnight								
Nummer	omschrijving	[dB]	[dB]								

			<table border="1"> <tr> <td colspan="2">Zonebewakingspunten</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Z09</td><td>Zonebewakingspunt</td><td>34</td><td>25</td></tr> <tr> <td>Z10</td><td>Zonebewakingspunt</td><td>39</td><td>30</td></tr> <tr> <td>Z11</td><td>Zonebewakingspunt</td><td>31</td><td>21</td></tr> <tr> <td>Z12</td><td>Zonebewakingspunt</td><td>32</td><td>24</td></tr> <tr> <td colspan="2">MTG-punten (woningen in de geluidzone)</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>W55\01</td><td>Woning Rotterdamseweg 416</td><td>34</td><td>26</td></tr> <tr> <td>W57\01</td><td>Woning Rotterdamseweg 414</td><td>35</td><td>26</td></tr> <tr> <td>W59\01</td><td>Woning Rotterdamseweg 189</td><td>32</td><td>24</td></tr> </table> 8. Bij de stukken behorende bij de omgevingsvergunningsaanvraag bevindt zich een situatietekening. 9. Deze wordt als bijlage bij de toelichting toegevoegd. 10. Deze wordt als bijlage bij de toelichting toegevoegd. 11. De Aeries-berekening van de uitvoeringsfase is opgesteld en wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd.	Zonebewakingspunten				Z09	Zonebewakingspunt	34	25	Z10	Zonebewakingspunt	39	30	Z11	Zonebewakingspunt	31	21	Z12	Zonebewakingspunt	32	24	MTG-punten (woningen in de geluidzone)				W55\01	Woning Rotterdamseweg 416	34	26	W57\01	Woning Rotterdamseweg 414	35	26	W59\01	Woning Rotterdamseweg 189	32	24
Zonebewakingspunten																																							
Z09	Zonebewakingspunt	34	25																																				
Z10	Zonebewakingspunt	39	30																																				
Z11	Zonebewakingspunt	31	21																																				
Z12	Zonebewakingspunt	32	24																																				
MTG-punten (woningen in de geluidzone)																																							
W55\01	Woning Rotterdamseweg 416	34	26																																				
W57\01	Woning Rotterdamseweg 414	35	26																																				
W59\01	Woning Rotterdamseweg 189	32	24																																				
		Aanpassing	1. Paragraaf 4.9 van de toelichting is tekstueel aangepast. Het akoestisch onderzoek is tekstueel verduidelijkt op het punt van de representatieve situatie. 2. Aanmeldnotitie Mer wordt geactualiseerd. 3. De zienswijze leidt niet tot aanpassing. 4. Het luchtkwaliteitsonderzoek is aangepast aan de emissiekentallen volgens de NTA 8029+C1 van 2013. 5. Het akoestisch onderzoek en de oplegnotitie zijn aangepast aan de toegestane hoeveelheid overslag. 6. De zienswijze leidt niet tot aanpassing.																																				

			7. De tabel in artikel 4.3.1 sub d is aangepast aan tabel 5 van de oplegnotitie Akoestisch onderzoek. 8. De zienswijze leidt niet tot aanpassing. 9. De tekening met de vervoersafwikkeling is als bijlage bij de toelichting gevoegd. 10. De verkeerstelling is als bijlage bij de toelichting gevoegd. 11. De Aeriusberekening voor de uitvoeringsfase is als bijlage bij de toelichting gevoegd.
3e			Indiener stelt dat de omvang van de overslag van de Zandhandel niet duidelijk is. De overslag is in het ontwerpbestemmingsplan gemaximeerd op 250.000 m3 zand. Echter, indiener is van mening dat dit op geen enkele wijze te controleren is en hierop dus ook niet zal kunnen worden gehandhaafd.

- Er worden verschillende typen transportmiddelen ingezet, jullie middelen dit en komen uit op 15m2 per voertuig. Zouden jullie iets meer kunnen specificeren naar de verschillende typen transportmiddelen? Daarbij gaat het ons met name om de grotere transportmiddelen (Trailer, vrachtauto 10*8 en vrachtauto 8*8).

WEEKNUMMER	Volume	Vrachten middels knijperauto's, aanhangwagens, containerauto's enz	Vrachten middels meerwielaangedreven (10x8, 8x8, enz)
Week 12 2020	8.663 + 7.713 m3;los	146 vr	320 + 321 vr
Week 16 2020	11.716 m3;los	146 vr	471 vr
Week 17 2020	13.926 m3;los	227 vr	491 vr
Week 18 2020	8.409 + 7.017 m3;los	133 vr	319 + 351 vr

- Er zit nogal wat fluctuatie in de aantallen over de jaren. Geeft het gemiddelde over de afgelopen 5 jaar (zoals door jullie zelf aangegeven) jullie inziens een getrouw beeld?
Ja
- Wat is, op basis van jullie huidige bedrijfstijden, de maximale overslagcapaciteit?
17.500 m3 los per week. Bepalend daarin is de aanvoer per schip en niet zozeer de capaciteit van de overslag.

Als de hoeveelheden van bovenstaande weken worden opgeteld wordt – volgens indiener - uitgekomen op een gemiddelde van 14.361 m3 en bij een exploitatie van 50 werkweken (zie paragraaf 4.10 toelichting ontwerpbestemmingsplan) op een overslag van 718.050 m3. Bij de maximale overslagcapaciteit is dat – volgens indiener -zelfs 875.000 m3. Door in het bestemmingsplan de maximering van 250.000 m3 voor de zandhandel en 400.000 m3 in totaal op te nemen en daar in de

			onderzoeken vanuit te gaan lijkt sprake van een onderschatting van de feitelijke bedrijfssituatie en daarmee van de overslagactiviteiten en de vaar- en verkeersgeneratie.
		Beantwoording	De overslag in Delft wordt vooraf (voorgenomen hoeveelheden) en achteraf (daadwerkelijk overgeslagen hoeveelheden) opgegeven aan de havendienst. Dit gebeurt op basis van de Verordening Kadegelden. Er zijn dus twee controlemomenten. De hoeveelheden van 250.000m³ ter plaatse van 'bedrijf – zandhandel' en 150.000 m³ ter plaatse van 'openbare loswal' zijn tot stand gekomen op basis van de jaarlijkse overslaggegevens uit het verleden (periode 2005-2021). Hierbij is de maximale hoeveelheid van 400.000m³ zandoverslag (hoeveelheid ter plaatse van openbare loswal en terrein zandhandel gezamenlijk) niet bereikt. Het feit dat er meer capaciteit is, wil niet zeggen dat deze maximaal benut wordt. De aantallen in bovenstaand overzicht betreffen slechts enkele weken. Deze zijn niet representatief aangezien het voorjaar vaak een drukker periode betreft dan bijvoorbeeld de winter. Zoals aangegeven zijn de gehanteerde aantallen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen gebaseerd op de gegevens van de afgelopen jaren. Hieruit komt een gemiddelde van ongeveer 250.000 m³ per jaar naar voren.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
3f			Indiener is van mening dat de verkeersgeneratie wordt onderschat doordat enkel uitgegaan wordt van laden en lossen per vrachtwagen, terwijl ook met personenwagens met aanhangers e.d. gereden wordt. Indiener stelt dat het ontwerpbestemmingsplan in de huidige vorm niet kan worden vastgesteld.
		Beantwoording	De gemiddelde omvang per vracht is bepaald aan de hand van de geregistreerde gegevens van de huidige zandhandel. Dit omvat daarmee zowel alle kleine vrachten (per aanhanger bijvoorbeeld) als grotere vrachten (met verschillende typen vrachtwagens). De hoeveelheid verkeer omvat dus alle vrachten/verkeersbewegingen.
		Aanpassing	De zienswijze leidt tot een tekstuele verduidelijking van het luchtkwaliteitsonderzoek.
3g			<u>Trillingen</u>

			1. Indiener vindt het een onwenselijke situatie dat ingevolge het rapport van Arcadis matige hinder ontstaat voor personen en dat de referentiewaarden voor de aanwezige gevoelige apparatuur wordt overschreden 2. Indiener heeft het onderzoek van Arcadis laten toetsen door Fugro en Fugro is van mening dat de overschrijdingen van de referentiewaarden veel groter zijn dan in het rapport van Arcadis is opgenomen. 3. Indiener is van mening dat bij een nieuwe ontwikkeling altijd moet worden voldaan aan de normen van trillingen, met name omdat indiener al decennia ter plaatse is gevestigd. 4. Indiener is van mening dat het onderzoek van Arcadis niet representatief is, aangezien enkel van de bestaande situatie van de zandhandel is uitgegaan en niet van de openbare loswal. 5. Voor de openbare loswal is niet aangegeven welke goederen gelost mogen worden. Dat betekent dat er zeer zware producten kunnen worden overgeslagen. 6. Het bestemmingsplan staat toe dat er 10.000 trafo's van 100 ton worden overgeslagen op de openbare loswal. Het rapport is volgens indiener dan ook niet compleet, aangezien dit gaat over het overslaan van zand. 7. De trillingsmetingen zijn volgens indiener niet representatief, aangezien de metingen plaatsvonden op 22 december 2021 en het op dat moment volgens indiener rustig is. Ook kan er volgens indiener uit de metingen niet worden afgeleid of er sprake is van gevulde of van lege vrachtwagens en was de zandhandel volgens indiener op de hoogte van de metingen. 8. Volgens indiener hebben de beheersmaatregelen onvoldoende effect. Dit wordt tevens erkend in het rapport van Arcadis. 9. De betreffende gevoelige apparatuur van indiener is niet door Arcadis onderzocht waardoor het rapport onzorgvuldig tot stand is gekomen. Omdat de range van specificaties voor apparatuur zeer divers is, geeft SBR C geen toetswaarde, wel een werkwijze over hoe om te gaan met trillingen bij apparatuur. Doorgaans is een toetswaarde onbekend of geldt deze voor specifieke omstandigheden. 10. Volgens indiener is het gewicht op de openbare loswal niet gemaximeerd, waardoor het rapport van Arcadis onjuist is. 11. Indiener is van mening dat de gemeente een voorwaardelijke verplichting op moet leggen om zeker te stellen dat de te treffen maatregelen zijn gerealiseerd, voordat het bedrijf zich ter plaatse heeft gevestigd.
--	--	--	--

		Beantwoording 1. In artikel 2.23 van het Activiteitenbesluit zijn geluidsgevoelige ruimten en verblijfsruimten gelegen op een gezoneerd industrieterrein uitgezonderd van toetsing aan de trillingswaarden in de SBR-richtlijn. In het bestemmingsplan geldt voor de bestaande gronden de classificering 'bedrijventerrein', met een algemene toelating van bedrijven tot maximaal milieucategorie 4. Dit kunnen ook trillingveroorzakende bedrijven zijn. De bedrijven die in de trillingrapportage zijn beschouwd zijn bedrijven gelegen op een gezoneerd industrieterrein en behoeven bij de toepassing van het Activiteitenbesluit niet getoetst te worden aan de trillingswaarden in de SBR-richtlijn (en logischerwijs evenmin bij een eventuele milieuvergunningverlening). Het vigerende bestemmingplan kent geen bestemmingen waarvoor, gezien de zeer specifieke aard van de bedrijfsvoering, in het plan een op die activiteiten toegesneden planregeling is opgenomen. Een dergelijke planregeling zou ertoe kunnen leiden, dat met dit nieuwe bestemmingsplan vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening toch rekening gehouden zou moeten worden met een specifieke bescherming tegen trillingen. Omdat een dergelijke planregeling ontbreekt, ligt toetsing van bestaande activiteiten aan de trillingswaarden uit de SBR-richtlijn niet voor de hand. Dit geldt ook voor de waarden in tabel C van de SBR-richtlijn over storingen in apparatuur. Wel kan in het kader van het milieuspoor (milieubelastende activiteit en zorgplicht) nagegaan worden welke maatregelen redelijkerwijs toegepast kunnen worden om trillinghinder en storingen in apparatuur bij bestaande activiteiten te beperken. Hier wordt de vergelijking gemaakt met geluidhinder bij geluidgevoelige gebouwen op een geluidgezoneerd industrieterrein. Hierbij wordt nadrukkelijk niet getoetst aan de streef-of grenswaarden, zodat overschrijding daarvan niet kan leiden tot weigering van de vergunning. Ter ondersteuning van bovenstaande uitgangspunten wordt verwezen naar de uitspraak 201100127/1/R2 van de Raad van State van 8 augustus 2012. In die uitspraak overweegt de Afdeling in rechtsoverweging 2.4.2 dat <i>"de raad zich terecht op het standpunt stelt dat het RDW-terrein - nu dit onderdeel uitmaakt van een gezoneerd industrieterrein - geen geluidgevoelig gebouw of terrein als bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) is. In verband met het voorkomen van onaanvaardbare geluidhinder is het verrichten van akoestisch onderzoek op grond van de Wgh dan ook niet verplicht. Het voorgaande neemt niet weg dat in dit geval - gezien de zeer specifieke aard van de bedrijfsvoering van RDW en gezien het feit dat in het onderhavige plan voor het terrein van RDW ook is voorzien in een op de bestaande activiteiten toegesneden planregeling - een te</i>
--	--	--

			<i>hoge mate van geluidbelasting op het RDW-terrein aantoonbaar een belemmering voor de bedrijfsvoering kan vormen, omdat dit de betrouwbaarheid van de testmetingen negatief kan beïnvloeden.”</i> De omstandigheden in de uitspraak van 8 augustus 2012 doen zich in bestemmingsplan “Verbreiding Schie” niet voor. Er is een algemene bedrijfsbestemming en – anders dan in de vorengenoemde uitspraak – zijn nu al bedrijven tot maximaal milieucategorie 4 toegelaten. De bestemmingsplanwijziging ten behoeve van de zandhandel en de openbare loswal brengt daarin geen wezenlijke veranderingen. Dat betekent ook dat het al dan niet representatief zijn van de trillingsrapportage primair van belang is bij de zorgplicht in het kader van de Omgevingswet, niet in het kader van dit bestemmingsplan. Ondanks dat hier sprake is van een geluid gezoneerd industrieterrein waar activiteiten niet hoeven te worden getoetst aan trillingswaarden, wordt toch rekening gehouden met mogelijke trillingshinder. Gezocht wordt naar manieren om stof- en trilling hinder zoveel als mogelijk te beperken. Gesprekken en onderzoeken blijven de komende tijd plaatsvinden – ook na de vaststelling van dit bestemmingsplan - met als doel een werkbare oplossing te vinden voor alle partijen. Dit gebeurt echter buiten het bestemmingsplan om. 2. De situatie wijziging is inderdaad niet correct meegenomen. De nieuwe bron zorgt inderdaad voor een nieuwe situatie. Dit leidt bij toepassing van de factor 1,8 vanwege de bron op het industrieterrein tot de volgende streefwaarden (conform richtlijn SBR-B-Hinder voor personen): - 0,27 wonen - 0,18 kantoor - 0,1 kritische werkruimte (blijft gelijk) Marconiweg 18 betreft een kantoorruimte/bedrijfswoning. De bevindingen blijven gelijk. 3. Voor trillingen zijn er in deze situatie geen normen maar richtlijnen. Aan deze richtlijnen zijn de voorgenomen activiteiten getoetst. Zie verder de beantwoording bij zienswijze 3g-1. De gemeente is voornemens om maatregelen te nemen om hinder of schade te minimaliseren. 4. Dit is niet correct, in het onderzoek zijn beiden beschouwd. Er is geprobeerd de toekomstige situatie na te bootsen door het te verwachten materieel (zowel leeg als vol) op de nieuwe locatie (Marconiweg) te laten passeren, te laten remmen en op te trekken. Gelijktijdig zijn metingen uitgevoerd om het effect van deze (toekomstige) handelingen vast te stellen. Aan de hand hiervan is een inschatting gedaan van de te verwachten trillingen bij ingebruikname van zowel de loswal als zandhandel.
--	--	--	---

			5. Als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan wordt een overzicht opgenomen met daarin het type overslag dat de afgelopen jaren op de openbare loswal heeft plaatsgevonden. Uit het overzicht blijkt dat andersoortige overslag dan zand op de openbare loswal voorkomt, maar moeilijk te voorspellen is. Het type (bulk)goederen loopt uiteen van een trafo tot basaltsteen ten behoeve van het spoor. Hierdoor is geen eenduidig onderzoek te doen naar de milieu-effecten van andersoortige overslag dan zand. Maar de gemeente heeft wel een goed beeld van de goederen die zijn overgeslagen. In de verschillende onderzoeken is uitgegaan van een product dat het meeste impact heeft op de milieubelasting voor de omgeving en dat is in dit geval zand. Onderzoek naar de overige goederen is dan ook niet nodig. Op basis van de Verordening kadegelden en Verordening openbaar gemeentewater Delft kan uitsluitend van de openbare loswal gebruik worden gemaakt na aanmelding bij en instemming door de havendienst. 6. Opgemerkt wordt dat het overslaan van 10.000 trafo's van elk 10 ton moeilijk als representatief kan worden aangemerkt voor de maximale mogelijkheden van dit bestemmingsplan. Voor het overige zie de beantwoording bij zienswijze 3g-1 en 3g-5. 7. Er is gereden met zowel volle als lege vrachtwagens. Het onderzoek is hierop aangepast. Het feit dat het rustig is heeft geen invloed op de mate waarin trillingen optreden, wel op de frequentie waarin. Bij de metingen is een conservatieve benadering aangehouden. In deze conservatieve benadering is de conclusie dat de meeste trillingen worden veroorzaakt bij het slaan van de damwanden. Dit komt alleen in de aanlegfase voor, en is daarmee tijdelijk. De zandhandel was op de hoogte van de meting. 8. Uit de trillingsrapportage blijkt dat de maatregelen wel degelijk trillingshinder beperken. Voor trillingen op een gezonde industrieterrein milieucategorie 4 gelden geen wettelijke eisen. Zie hiervoor de beantwoording bij 3g-1. In het kader van de zorgplicht worden vanuit de gemeente redelijkerwijs maatregelen genomen om trillingshinder te beperken. De gemeente gaat ervan uit dat de asfaltering van de Marconiweg zal leiden tot voldoende reductie van de trillingen. 9. De specificaties en grenswaarden behorende bij de trillingsgevoelige apparatuur zijn opgevraagd. De grenswaarden behorende bij de trillingsgevoelige apparatuur zijn aan de hand van de geleverde stukken niet herleidbaar. Derhalve is een indicatieve grenswaarde gehanteerd. Deze indicatieve grenswaarde is verkregen middels raadpleging van SBR-C. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzen 3g-1. De toename van trillingen zal voor een groot deel worden tenietgedaan door de asfaltering van de Marconiweg.
--	--	--	--

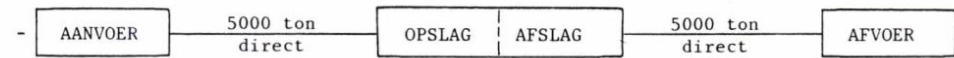
			10. Er is uitgegaan van te verwachten (representatief) materieel. In het bestemmingsplan is onder artikel 4.3.4 een voorwaardelijke verplichting betreffende de asfaltering en verzwaaring van de Marconiweg opgenomen. De Marconiweg zal worden geasfalteerd en verzwaid, voordat de zandhandel en de loswal in gebruik worden genomen.
		Aanpassing	1. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 2. Deze zienswijze leidt tot aanpassing van het onderzoek. 3. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 4. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 5. Er wordt een lijst van de overslag op de openbare loswal toegevoegd 6. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 7. Deze zienswijze leidt tot aanpassing van het onderzoek. 8. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 9. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 10. Deze zienswijze leidt tot aanpassing.
3h			<u>Luchtkwaliteit:</u> 1. Indiener heeft het luchtkwaliteitsonderzoek van Arcadis laten toetsen door Peutz en de conclusie is dat het rapport van Arcadis is gebaseerd op onjuiste en onvolledige uitgangspunten. 2. Volgens indiener komt Arcadis zelf al tot de conclusie dat het aantal toelaatbare overschrijdingsdagen van 35 keer de 24-uursgemiddelde PM10-concentratie wordt overschreden (en ter plaatse van de woning aan de Rotterdamseweg 402 zelfs 71 keer. 3. Er wordt uitgegaan van worstcase van 400.000 m3 en de referentiesituatie van 250.000 m3. De referentiesituatie zou – volgens indiener - 400.000 m3 moeten zijn. 4. De emissiefactoren voor de overslag uit het TNO-rapport R 86/205 d.d. 10 april 1987 gebruikt. Dit is zwaar verouderde data. De stofemissie dient berekend te worden de "NTA 8029+C1: Bepaling en registratie van industriële fijnstof emissies", d.d. maart 2013. Uit de NTA 8029 volgt bijvoorbeeld dat de emissie van de open opslag reduceert met een factor 10 indien de goederen worden bevochtigd en niet de door Arcadis gehanteerde factor 20. Deze waarde voor de reductie geldt bovendien niet voor de overslag van zand (om de stofemissie tijdens de

			overslag van zand te beperken zou een nevelgordijn toegepast moeten worden terwijl artikel 4.3.2 van de regels van het ontwerpbestemmingsplan slechts spreekt van 'bevochtigen'). 5. De opslag van zand binnen de zandhandel is buiten beschouwing gelaten. 6. De opslag van zand op de boot is buiten beschouwing gelaten. 7. In de berekeningen is slechts rekening gehouden met één handeling bij de overslag. Echter blijkt uit de omschrijving dat er drie handelingen plaatsvinden: i. De eerste handeling betreft het overscheppen van 250.000 m3 zand naar de trechters of andere opslaglocaties; ii. De tweede handeling betreft het beladen van de vrachtwagens met 250.000 m3 zand vanuit de trechters; iii. Er is ook een derde (tussenstap) handeling mogelijk, namelijk van het overscheppen van de opslaglocaties in de trechters. 8. Indiener stelt dat transportbewegingen van personenauto's niet zijn beschouwd. 9. Er is – volgens indiener - uitgegaan van stofklasse S3, terwijl de zandhandel aangeeft alle stofklassen over te slaan. 10. Volgens indiener moet er een nevelgordijn toegepast worden in plaats van het bevochtigen waarover artikel 4.3.2 van het bestemmingsplan spreekt. 11. De emissie van de scheepvaart is niet meegerekend. 12. De door Arcadis toegepast correctiefactor van 0,5 is – volgens indiener - onjuist. De verwijzing voor het toepassen van deze correctiefactor naar het TNO-rapport 2006—R0290/B van oktober 2006 is niet correct, omdat in dit rapport dergelijke correctiefactoren niet zijn opgenomen. 13. In de toelichting is opgenomen dat een tijdelijke kraan op de openbare loswal kan worden geplaatst. Indiener stelt dat de tijdelijke kraan op de openbare loswal ten onrechte niet is meegenomen. 14. Het stationair draaien en manoeuvreren van vrachtwagens is – volgens indiener - niet meegerekend. 15. In het bestemmingsplan is 'zand' niet gedefinieerd en voor de openbare loswal is bovendien helemaal niet geregeld welke producten overgeslagen mogen worden. In een gesprek met Combi-Ster heeft Van der Waal overigens ook aangegeven dat 'alle stuifklassen' worden overgeslagen. Dit betekent dat de in het rapport van Arcadis gehanteerde emissiefactor S3 onjuist is en zeker niet 'conservatief', zoals Arcadis stelt. De conclusie die Arcadis trekt
--	--	--	--

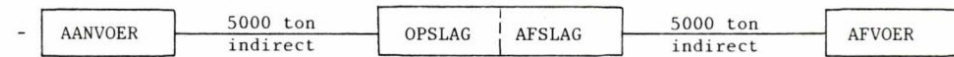
			"Daarnaast kunnen eventuele nadelige effecten voor de bedrijfsvoering van Combi-Ster en overige bedrijven worden uitgesloten" is volgens indiener onjuist. 16. Volgens indiener had ook rekening gehouden moet worden met stuifklasse S1/m S4. Dat is in het rapport niet gedaan. Ten aanzien van 'zand' is in de planregels (artikel 4.3.2 onder b) bepaald dat tijdens het verladen en opslaan van zand de zandhopen dienen te worden bevochtigd ter voorkoming van stof/stuifoverlast. Onduidelijk is wat 'zandhopen' zijn. Bovendien is niet bepaald dat het zand in de open boot en vrachtwagens bevochtigd moet worden, terwijl het daar ook stuift. Ook is niet bepaald wat 'stof/stuifoverlast' is en wanneer dus afgedwongen kan worden dat bevochtigd moet worden. 17. De conclusie m.b.t. de HEPA-filters is onjuist volgens Peutz. Volgens Peutz is bij een toename met een factor 2 de lucht meer vervuild. De lucht komt ook binnen via deuren en personen. Ook slaan de filters dicht wanneer ze de benodigde filtering niet meer kunnen realiseren. 18. Los van al het voorgaande is in het rapport van Arcadis reeds opgenomen dat ter hoogte van indiener de concentratie fijn stof op basis van de door Arcadis gehanteerde (onjuiste) uitgangspunten al toeneemt met 10 tot 20 µg/m³. Op een grenswaarde van 40 µg/m³ als jaargemiddelde concentratie is dat een gigantische toename. 19. Indiener stelt vervolgens dat Peutz concludeert dat door Arcadis ten onrechte het besluit Niet In Betekende Mate is toegepast. Dit geldt op het moment dat de concentratie fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO₂) minder is dan 3% van de grenswaarden. Aangezien de activiteiten ter plaatse van indiener al 10 tot 20 µg/m³ bijdragen aan de jaargemiddelde concentratie fijnstof en de grenswaarde 40 µg/m³ is, draagt deze dus wel in betekende mate mee aan de luchtkwaliteit. Er is dus wel een toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit nodig.
		Beantwoording	1. Het onderzoek luchtkwaliteit is op enkele vlakken aangepast. De aanpassingen geven geen andere rekenresultaten die aanleiding geven voor het niet door kunnen gaan van de plannen. 2. Dit resultaat geldt voor het scenario 500.000 m³ zonder maatregelen, waarbij er geen bevochtiging van het zand plaats vindt. Deze situatie zal zich feitelijk niet voordoen, omdat de overslagcapaciteit in het bestemmingsplan is gemaximeerd tot 250.000 m³ voor de zandhandel en 150.000 m³ zand voor de openbare loswal, uitgevoerd door de zandhandel, of door derden.

			Door het toepassen van maatregelen zoals bevochtiging zijn de resultaten lager (zie bijlage 5 in het onderzoek luchtkwaliteit), waarmee volgens de rekenresultaten wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De maximale situatie dient dus 400.000 m³ te zijn (250.000 m³ plus 150.000 m³). Het rapport wordt aangepast naar een maximum van 400.000 m³. De aanpassing van de rapportage is geen belemmerende factor voor het bestemmingsplan. 3. Een overslag van 250.000 m³ zand is representatief voor de activiteiten van het zandoverslagbedrijf. De overslag fluctueert echter per jaar. De planologisch maximale situatie betreft een overslag van 250.000m³ via de bedrijfslocatie en 150.000 m³ via de openbare loswal. Die 150.000 m³ via de openbare loswal kan (deels) worden benut door de zandhandel, of (deels) door derden. Voor de berekening maakt dit geen verschil. Beide situaties zijn meegenomen in de onderzoeken geluid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie. Voor het onderzoek luchtkwaliteit moet de maximale situatie nog aangepast worden van 500.000 m³ naar 400.000 m³. De referentiesituatie behoeft echter geen aanpassing. 4. Zie beantwoording 3d-4. 5. De zienswijze is correct. Dit is meegenomen in het onderzoek op basis van blootgesteld oppervlak over het jaar heen. Dit geldt dus zowel voor de opslag op de kade, als de opslag in schepen voor de kade (indien niet afgedekt). En de opslag in de storttrechters. 6. Zie onder 3h-5. Dit is meegenomen in het onderzoek op basis van blootgesteld oppervlak over het jaar heen. 7. Op de openbare loswal vindt alleen directe overslag plaats. Ter plaatse van de zandhandel vindt directe en indirecte overslag plaats. In de als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan opgenomen berekening (afgeleid uit TNO-rapport Deeltjesgrootte van geëmitteerd fijn stof bij industriële bronnen', kenmerk 2006-Ar0290/B d.d. oktober 2006) gelden de toe te passen emissiefactoren voor de totale overslag. Hierin is indirecte overslag voor het gebruik van een transportband opgenomen. Directe overslag is het overscheppen met de kraan of shovel zonder gebruik van een transportband:
--	--	--	--

Aan de hand van onderstaande voorbeelden wordt één en ander voor een emissiefactor van 1 ‰ nader toegelicht.



Totale emissie 1 ‰ van 5000 ton



Totale emissie 2 ‰ van 5000 ton

Voor de verschillende stofklassen gelden de volgende emissiefactoren.

Aan de in hoofdstuk 2.2 gegeven klassen zijn als volgt emissiefactoren gekoppeld.

<u>Klasse</u>	<u>Emissiefactor (gew.)</u>
S 1	1 ‰
S 3	0,1 ‰
S 5	0,01 ‰
S 2 = S 3 (indien <u>wel</u> bevochtigd)	0,1 ‰
S 2 = S 1 (indien <u>niet</u> bevochtigd)	1 ‰
S 4 = S 5 (indien <u>wel</u> bevochtigd)	0,01 ‰
S 4 = S 3 (indien <u>niet</u> bevochtigd)	0,1 ‰

Dit houdt in dat de toegepaste factor van 0,01 voor de overslag van klasse S4 stoffen van toepassing is voor de handelingen onder i en ii. Voor iii geldt een emissiefactor van 0,015 ‰ volgens de TNO-methodiek.

In het onderzoek luchtkwaliteit is abusievelijk uitgegaan van een emissiefactor van 0,05 ‰, een factor 5 hogere emissie in plaats van de aangegeven halveringsfactor van 0,5 voor de directe overslag van 250.000 m³ zand op de openbare loswal door de zandhandel en 150.000 m³ zand door derden. In het onderzoek is daarmee de handeling van stoffen overschat meegenomen in de berekening. Naar aanleiding van zienswijze 3d-4 is het luchtkwaliteitsonderzoek aangepast. In de aangepaste berekening ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit wordt de stofverspreiding berekend op basis van de kentallen conform de NTA 8029+C1 van 2013. De eerder gehanteerde stofklassen zijn door in het nieuwe onderzoek te rekenen met de kentallen conform de NTA 8029+C1 voor opslag en manipulatie van mineralen niet meer relevant. De NTA maakt namelijk geen onderscheid meer in stofklassen voor mineralen.

			8. Het luchtkwaliteitsonderzoek is aangepast en transportbewegingen van personenauto's zijn meegenomen. Er is een inschatting gedaan van het aantal bezoekende personen- en bestelwagens. Het effect is echter zeer beperkt tot verwaarloosbaar in relatie tot de transportbewegingen van vrachtwagens. 9. De opslag van stuifgevoelige stoffen is geregeld in het Bal. Deze regels zijn rechtstreeks geldend. Dit hoeft daarmee niet in een bestemmingsplan te worden geregeld. Voor het overige verwijzen we naar 1jj. 10. Artikel 4.3.2 sub b is aangepast naar aanleiding van zienswijze 9c. Hierdoor zijn naast bevochtigen ook andere maatregelen mogelijk om stofhinder te voorkomen. 11. De emissie van scheepvaart is ten onrechte niet meegenomen in het onderzoek luchtkwaliteit. De rapportage is daarop aangepast. In de nieuwe rapportage zijn de scheepvaartbewegingen meegenomen vanaf 400 meter voor het keerpunt in De Nieuwe Haven tot 400 meter na vertrek vanaf de openbare ligplaats of loswal tot 400 meter na vertrek vanaf de openbare loswal. 12. In beide onderzoeken is de vaarroute meegenomen in het onderzoek: vanaf het punt dat de snelheid wordt aangepast voor het aanmeren tot en met het keren in de zwaai- en terugvaren tot het punt dat het weer op kruissnelheid is (opgegaan in het overig vaarverkeer). Omdat er walstroomvoorzieningen zijn op de nieuwe locatie, is het aannemelijk dat op de nieuwe locatie geen sprake is van het gebruik van de eigen generator van het schip voor neststroom. Het rapport is hierop aangepast. 13. In het onderzoek is het lossen van 150.000 m³ zand op de openbare loswal meegenomen. In de berekening is uitgegaan van het gebruik van de Atlaskraan. In plaats van zand is overslag van andere materialen of goederen mogelijk. Ook daarvoor kan de atlaskraan worden ingezet. Voor het lossen kan ook een andere kraan worden ingezet. De bedrijfstijd van de Atlaskraan neemt dan af, maar de inzet van een kraan van derden komt er dan bij. De Atlaskraan is relatief oud, wat leidt tot een overschatting van de emissies. In het onderzoek is daarmee uitgegaan van de worst-case situatie. 14. Het stationair draaien van vrachtwagenmotoren staat niet beschreven in de onderzoeken en het is daarmee niet uitgesloten dat het niet plaats vindt. Als stationair draaien van vrachtwagenmotoren plaatsvindt binnen de inrichting, moet het worden meegenomen in de berekening voor de aspecten luchtkwaliteit. Het stationair draaien van vrachtwagens is dan ook meegenomen in de rapportage. 15. Het overslaan van bulkgoederen in de buitenlucht is aan algemene regels volgens het Bal gebonden. Overslag van stuifgevoelige goederen is verboden boven bepaalde windsnelheden (artikel 4.1066 Bal), zie ook zienswijze 1ee-3.
--	--	--	---

			In het Bal (artikelen 4.1068 en 4.1069) staan erkende maatregelen om diffuse stofemissies te beperken. Voorbeelden zijn bevochtigen, gesloten systemen voor continu transport, afzuiging van storttrechters of afgesloten grippers. Het bedrijf mag ook andere maatregelen nemen om hetzelfde doel te bereiken. Afwijken van een erkende maatregel hoeft het bedrijf niet van tevoren bij het bevoegd gezag te melden. Bij een controle moet het bedrijf wel kunnen aantonen hoe het bedrijf tot een andere dan de erkende maatregel is gekomen. Naar aanleiding van zienswijze 3d-4 is het luchtkwaliteitsonderzoek aangepast. In de aangepaste berekening ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit wordt de stofverspreiding berekend op basis van de kentallen conform de NTA 8029+C1 van 2013. De te hanteren emissiekentallen volgens de het TNO-rapport zijn daarmee niet meer relevant. De eerder gehanteerde stofklassen zijn door in het nieuwe onderzoek te rekenen met de kentallen conform de NTA 8029+C1 voor opslag en manipulatie van mineralen niet meer relevant. De NTA maakt namelijk geen onderscheid meer in stofklassen voor mineralen. 16. Zie ook de reactie onder punt 3h-15. De opslag van stuifgevoelige stoffen is geregeld in het Bal. Deze regels zijn rechtstreeks geldend. Dit hoeft daarmee niet in een bestemmingsplan te worden geregeld. 17. Het onderzoek luchtkwaliteit gaat niet over de luchtkwaliteit ter plaatse van gevoelige bestemmingen, zoals bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen. Deze zijn uitgesloten van beoordeling op basis van het toepasbaarheidsbeginsel (artikel 5.19 Wet milieubeheer). De eventuele hinder die Combi-Ster ondervindt van de voorgenomen plannen is daarmee geen beperking voor doorgang van de plannen. Dit vormt geen relevant onderdeel van de afweging in het ruimtelijk spoor voor het aspect luchtkwaliteit. 18. De achtergrondconcentratie is meegenomen in de berekening. Samen met de toename als gevolg van de activiteiten leidt dit niet tot een concentratie hoger als de grenswaarde uit de Wet milieubeheer. Zolang voldaan wordt aan de grenswaarden, vormt het aspect luchtkwaliteit geen beperking voor doorgang van de plannen. 19. In hoofdstuk 5.1.1 van het luchtkwaliteitsonderzoek wordt inderdaad ten onrechte aangegeven dat het bedrijf niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt. Hier wordt alleen gesproken over het aspect stikstofdioxide (NO₂), terwijl het begrip NIBM alleen van toepassing is als aan de voorwaarden voor zowel NO₂ als fijnstof PM₁₀ wordt voldaan. Dit wordt tekstueel aangepast in het rapport. In het onderzoek wordt evengoed ook getoetst aan de grenswaarden, en daar wordt op basis van de rekenresultaten aan voldaan. Voldoen aan de grenswaarden is leidend voor een inpasbare situatie.
--	--	--	--

		Aanpassing	1. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 2. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 3. De maximale situatie in het rapport is aangepast van 500.000 m3 naar 400.000 m3 overslag. 4. Het luchtkwaliteitsonderzoek is aangepast aan de emissiekentallen volgens de NTA 8029+C1 van 2013. 5. De opslag van zand binnen de zandhandel en op de boot is meegenomen in de rapportage als 'licht verkeer'. 6. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 7. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 8. De zienswijze leidt tot aanpassing van het luchtkwaliteitsonderzoek. 9. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 10. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 11. Scheepsvaartbewegingen zijn toegevoegd aan de rapportage. 12. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 13. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 14. De zienswijze leidt tot aanpassing van het luchtkwaliteitsonderzoek. 15. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 16. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 17. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 18. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 19. Deze zienswijze leidt tot aanpassing van het onderzoek. Het rapport is tekstueel aangepast ter verduidelijking.
3i			<u>Stikstof:</u> Indiener heeft het stikstofonderzoek van Arcadis laten toetsen door Peutz en heeft de volgende opmerkingen ten aanzien van het rapport van Arcadis: 1. De transportbewegingen van personenauto's zijn niet beschouwd. 2. Het is voor indiener niet duidelijk hoeveel weken de zandhandel open is. Het stikstofonderzoek gaat uit van 45 weken en paragraaf 4.10 toelichting gaat uit van 50 weken. 3. Peutz vraagt zich af of er wel sprake is van een referentiesituatie van 250.000 m3, aangezien een onderbouwing van de referentiesituatie ontbreekt (niet onderbouwd met milieuvergunning/melding). Indien er geen natuurtoestemming of een andere milieuvergunning/melding (ten tijde van de referentiedatum) is voor de huidige activiteiten, dan

		is er geen referentiesituatie en moet de gehele activiteit getoetst worden (ECLI: NL: RVS: 2021:1371). - Als er wel sprake is van een milieuvergunning/melding, dan is er sprake van een nieuwe activiteit op een nieuwe locatie waardoor er sprake is van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Daardoor is er sprake van extern salderen en moet er 30% van de stikstofruimte worden teruggegeven aan de natuur. - De emissie van de scheepvaart is niet meegerekend. - Het stationair draaien en manoeuvreren van vrachtwagens is niet meegerekend. - Er is een zin weggefallen paragraaf 3.4 bijlage 6 waardoor het onduidelijk is welke situatievergelijkingen zijn gemaakt: 3.4 Rekenmodel De belasting van de Natura 2000-gebieden rondom de emissiebronnen is berekend met behulp van een verspreidingsmodel. De verspreidingsberekeningen zijn uitgevoerd met behulp van de online-applicatie Aerius-Calculator, versie 2021.2. Aerius-Calculator is een rekenprogramma om de verspreiding van stoffen in de lucht te simuleren. Daarnaast berekent het model hoeveel van die stoffen per hectare terecht komt (depositie). Er zijn de volgende twee situatievergelijkingen gemaakt: - De bouwvrijstelling is vervallen waardoor ook de bouwfase onderzocht moet worden. Daarom dienen de effecten van realisatiefase (verbreding Schie, aanleggen loswallen, opnieuw uitvoeren Marconiweg, uitvoeren natuur- en watercompensatie), op de stikstofdepositie ook beschouwd te worden. Dit is door Arcadis onderkend, maar de berekening ontbreekt.
	Beantwoording	De planontwikkeling Verbreding Schie maakt de bedrijfsverplaatsing van de zandhandel mogelijk. Ook worden met deze ontwikkeling de verplaatsing van de openbare loswal en de ligplaatsen mogelijk gemaakt. Deze functies komen verder van Natura 2000-gebieden af te liggen. In de huidige situatie (locatie Schieoevers Noord) is zowel bij de openbare ligplaatsen als bij de zandhandel geen walstroom aanwezig. In de plansituatie is zowel bij de zandhandel als bij de openbare ligplaatsen walstroom aanwezig. Daarom is er in de plansituatie geen stikstofemissie van liggende (aangemeerde) schepen en zijn deze niet gemodelleerd voor wat betreft de gebruiksfase. Voor zowel de verplaatsing van de zandhandel, de openbare loswal als de ligplaatsen geldt dat het aantal varende schepen en de vaarroute in de huidige en

			plansituatie ongewijzigd blijft. Hetzelfde geldt voor het (vracht)verkeer. Het gaat hier dan ook slechts om de bedrijfsverplaatsing van de zandhandel en de verplaatsing van de functies openbare loswal en ligplaatsen. Daarom is alleen voor de aanlegfase een Aeriusberekening opgenomen. Voor de berekening van de aanlegfase zijn personenauto's meegenomen. 2. Zie de beantwoording onder 3i-1. 3. Zie de beantwoording onder 3i-1. 4. Zie de beantwoording onder 3i-1. 5. De emissie van de scheepvaart is voor de aanlegfase meegenomen. Zie voor de gebruiksfase de beantwoording bij 3i-1. 6. Zie de beantwoording onder 3i-1. 7. Het onderzoek is geheel gewijzigd. Deze passage komt niet meer voor. 8. De Aeriusberekening voor dit project is opgesteld en als bijlage bij de toelichting gevoegd.
		Aanpassing	1. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 2. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 3. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 4. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 5. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 6. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 7. Deze zienswijze leidt tot aanpassing. 8. Deze zienswijze leidt tot aanpassing. De berekening is als bijlage bij de toelichting toegevoegd.
3j			<u>Geluid</u> Indiener heeft het stikstofonderzoek van Arcadis laten toetsen door Peutz en de conclusie van Peutz is dat rapport van Arcadis is gebaseerd op onjuiste en onvolledige uitgangspunten. Peutz heeft de volgende opmerkingen:

			1. De geluidsniveaus in de aanmeldnotitie en het akoestisch onderzoek komen niet overeen. <table><tr><td>Betreft</td><td>Aanmeldingsnotitie m.e.r.</td><td>Akoestisch onderzoek</td></tr><tr><td>$L_{Ar,LT}$</td><td>Overschrijding 7 en 9 dB(A) in de dag- en nachtperiode</td><td>Overschrijding 4 dB(A) in zowel de dag- als nachtperiode</td></tr><tr><td>L_{Amax} in dB(A)</td><td>Ten hoogste 52 dB(A) in de dag- en avondperiode</td><td>Ten hoogste 48 dB(A) in de dag- en avondperiode</td></tr></table> 2. Peutz geeft aan dat Arcadis niet de juiste en onvoldoende geluidsbronnen heeft beoordeeld in het rapport. Door de lagere snelheid van de vrachtwagens met gelijk of hoger geluidvermogen dan in het akoestisch rapport is gehanteerd, zullen de optredende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus in de omgeving hoger zijn dan berekend in het akoestisch rapport. 3. Peutz stelt dat de hoeveelheid vrachtwagens per dag hoger is (gelet op hetgeen door Combi-Ster bij de representatieve hoeveelheid naar voren is gebracht). Hierdoor moeten volgens Peutz de aantallen vrachtwagens met een factor 1,5 tot 3 worden vermenigvuldigd. 4. Peutz stelt dat uit het rapport van Arcadis niet blijkt dat aan de geluidzone van het industrieterrein is getoetst en dat de maximale geluidsniveaus op de omgeving hoger zullen zijn.	Betreft	Aanmeldingsnotitie m.e.r.	Akoestisch onderzoek	$L_{Ar,LT}$	Overschrijding 7 en 9 dB(A) in de dag- en nachtperiode	Overschrijding 4 dB(A) in zowel de dag- als nachtperiode	L_{Amax} in dB(A)	Ten hoogste 52 dB(A) in de dag- en avondperiode	Ten hoogste 48 dB(A) in de dag- en avondperiode
Betreft	Aanmeldingsnotitie m.e.r.	Akoestisch onderzoek										
$L_{Ar,LT}$	Overschrijding 7 en 9 dB(A) in de dag- en nachtperiode	Overschrijding 4 dB(A) in zowel de dag- als nachtperiode										
L_{Amax} in dB(A)	Ten hoogste 52 dB(A) in de dag- en avondperiode	Ten hoogste 48 dB(A) in de dag- en avondperiode										
		Beantwoording	1. De aanmeldnotitie m.e.r. is geactualiseerd op basis van de aangepaste rapportages. 2. Er zijn voldoende bronnen beoordeeld voor een representatieve weergave. Zie voor het overige de beantwoording bij zienswijze 1aa. 3. Zie hiervoor de beantwoording bij zienswijze 3k-1. 4. In het akoestisch onderzoek is het $L_{Ar,LT}$ ook op 50 meter van de terreingrens van de Zandhandel berekend ten behoeve van de toetsing aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. Deze toetsing staat los van de inpasbaarheid voor het bestemmingsplan. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau in de dag- en avondperiode op 50 meter afstand, in de oostelijke richting, voldoet niet aan de grenswaarde uit het Activiteitenbesluit. Uit de toetsing aan de zonebewakings- en MTG-punten moet blijken of de Zandhandel inpasbaar is op de beoogde locatie. Deze toets wordt door de zonebeheerder uitgevoerd. In dit geval door de Omgevingsdienst Haaglanden. Het bevoegd gezag heeft de mogelijkheid om maatwerkvoorschriften voor het $L_{Ar,LT}$ op 50 meter afstand vast te stellen.									

		Aanpassing	1. Deze zienswijze leidt tot aanpassing van de aanmeldnotitie m.e.r. 2. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 3. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing. 4. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing.
3k			<u>Verkeer</u> Indiener heeft deskundige Movares Nederland B.V. gevraagd het ontwerpbestemmingsplan op het aspect verkeer te toetsen. De conclusie van Movares is dat de komst van Van der Waal en de openbare loswal ter plaatse van de Marconiweg tot opstoppen zal leiden. Movares merkt het volgende op ten aanzien van het aspect verkeer: 1. De komst van de zandhandel leidt volgens Movares tot opstoppen. De gemeente heeft geen deskundige om een oordeel gevraagd. 2. Openingstijden van der Waal zijn niet duidelijk (discrepantie toelichting 7-16 uur en geluidsonderzoek 6- 18 uur). 3. Het ontwerpbestemmingsplan gaat uit van een verkeersbelasting van een vrachtwagen iedere 2 minuten. De praktijk leert - volgens Movares - dat er sprake is van piekbelasting als een schip aanmeert. 4. Volgens Movares is niet voorzien in een opstelplaats voor vrachtwagens. En zelfs met de grotere opstelplaats, zouden nog de vrachtwagens op de openbare weg wachten. Hierdoor wordt de inrit van Combi-ster geblokkeerd. 5. In de nieuwe situatie zal de inrit van de openbare loswal en die van de zandhandel direct door de inrit van indiener lopen. 6. Met betrekking tot parkeren is in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen dat 2 parkeerplaatsen ten behoeve van de kantoorfunctie op het terrein van de zandhandel zullen worden gerealiseerd en dat daarmee wordt voorzien in ruim voldoende parkeergelegenheid voor de beoogde functies. Dit is onjuist volgens Movares, er zou ook moeten worden voorzien in parkeerruimte voor wachtende vrachtwagens op eigen terrein. Die zijn op de tekeningen niet voorzien. 7. Ter hoogte van Combi-ster kruist het vrachtverkeer het voetpad en het fietspad. Dit levert volgens Movares een gevaarlijke situatie op.
		Beantwoording	1. Bij het bepalen van de vervoersbewegingen is uitgegaan van het feitelijke huidige gebruik van de zandhandel om een zo accuraat mogelijke voorspelling te maken voor het toekomstig gebruik. Bij het vaststellen van het toekomstig gebruik is een ruime worst-case benadering toegepast, waarmee extra zekerheid is ingebouwd ten aanzien van het voorkomen van overlast voor de omgeving (in

			totaal 400.000 m3 zandoverslag per jaar). Als wordt uitgegaan van de gebruikelijke methode van het CROW (wat doorgaans wordt toegepast bij het bepalen van de verkeersbewegingen in een bestemmingsplan), dan wordt voor een dergelijke functie (industrie/bedrijfsterrein/overslag/opslag) gerekend met veel lagere aantallen (maximaal zo'n 50 per etmaal). De verwachting is daarom, dat het aantal vervoersbewegingen in de praktijk veel lager zal uitvallen dan in het bestemmingsplan als worst-case is meegenomen. De stelling dat de komst van de zandhandel leidt tot opstoppen baseert Movares op de verkeerde aanname dat er geen opstelplek op eigen terrein is. In het bestemmingsplan zal worden verduidelijkt hoe het verkeer zich opstelt en manoeuvreert op het terrein van de zandhandel en de openbare loswal. 2. De zandhandel is geopend voor het publiek tussen 7 en 16 uur. Dat zijn de tijden waarop klanten zand kunnen afhalen en wat relevant is voor de vervoersbewegingen. Buiten die tijden vindt wel laden en lossen van schepen plaats. Dit is relevant voor diverse omgevingsaspecten maar niet voor de vervoersbewegingen. Dit is verduidelijkt in de toelichting bij paragraaf 4.10. 3. Er is geen sprake van extra piekbelasting tijdens het lossen van schepen. Dit blijkt uit de praktijk van de bestaande zandhandel. Door het gebruik van silo's is hiervoor ook geen noodzaak. 4. Er is voorzien in opstelruimte voor (vracht)wagens op het terrein. Een tekening zal worden toegevoegd. Het blokkeren van de uitweg van Combi-Ster is niet aan de orde. Als er zorgen zijn dat er incidenteel een vrachtwagenchauffeur is die even stilstaat voor de uitrit van Combi-Ster, dan kan de gemeente aanvullende maatregelen treffen om te zorgen dat de uitrit vrij wordt gehouden. Het is in de praktijk niet zo dat een vrachtwagenchauffeur zijn vrachtwagen moedwillig voor een uitrit parkeert, uitstapt en wat anders gaat doen. Er zal altijd een chauffeur zijn die aangesproken kan worden mocht het voorkomen dat een vrachtwagen onverhoopt even stilhoudt tegenover de uitweg van Combi-Ster. Het is staande praktijk dat de zandhandel hierin een aanvullende informerende rol heeft naar haar vaste afnemers zodat eventuele problemen ten aanzien van de uitweg worden voorkomen. 5. De beide uitwegen staan haaks op de openbare weg. Verkeer van en naar die uitwegen kruist elkaar op de openbare weg. 6. Er is voorzien in opstelruimte voor (vracht)wagens op het terrein. Een tekening is als bijlage 22 toegevoegd. 7. Het enkele feit dat een uitweg een fiets-/bromfietspad kruist maakt een situatie niet onveilig. Het bestemmingsplan maakt de uitweg en de kruising mogelijk. Daarbij is ook expliciet gekeken of een veilig ontwerp (met voldoende zicht, haakse aanrijroutes en beperkte snelheid) mogelijk is. Dit is het geval. Daarmee maakt het bestemmingsplan een verkeersveilige kruising mogelijk.
--	--	--	---

		Aanpassing	Een tekening met manoeuvreerruimte en opstelplekken is als bijlage bij de toelichting opgenomen. De toelichting is voor wat betreft openingstijden verduidelijkt in paragraaf 4.10.
3l			<u>Grondwater</u> In de watertoets is opgenomen dat de grondwatersituatie gemonitord wordt om een beter beeld te krijgen. Hierdoor is het volgens indiener onduidelijk welke gevolgen de ontwikkeling heeft op de grondwaterstand en de afvoer van regenwater en welk effect dit heeft op het terrein en de afwatering van indiener. Gelet op de gecoördineerde procedure mag dit onderzoek niet worden verlegd naar een later moment.
		Beantwoording	Door te monitoren is vroegtijdig gesignaleerd dat de ontwateringsdiepte in het plangebied beperkt is. Het monitoren biedt inzicht in deze situatie. Dit geeft aanleiding om ter plaatse van de demping een drain toe te passen, zodat de grondwatersituatie niet negatief wordt beïnvloed door de ontwikkeling. In de watertoetsrapportage (bijlage 4 bij de Toelichting) wordt in hoofdstuk 4.2 ingegaan op de hemelwaterafvoer, wat inzicht geeft op de effecten en maatregelen zoals nu gevraagd door indiener.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
3m			<u>Uitvoering</u> Indiener geeft aan dat in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan omtrent de financiële uitvoerbaarheid is opgenomen: "Ter uitvoering van de verschillende onderdelen van deze ontwikkeling hebben gemeente en provincie voldoende financiële middelen gereserveerd en beschikbaar." Uit stukken die indiener in het kader van een Woo-verzoek heeft verkregen, blijkt volgens indiener dat provincie en gemeente al jaren discussie hebben over de kosten van dit project. Volgens indiener is de financiering voor de vervanging van de Marconiweg, de aanpassingen bij de apparatuur van indiener om de trillingen te beperken en de investeringen om voorzieningen te treffen om het zand en stof van de loswal bij Combi-Ster uit het bedrijfspand te houden niet meegenomen in de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan. Dit geldt volgens indiener ook voor aanspraken op vergoeding van planschade. Dit gecombineerd met de stijgende bouwkosten, beperkte inzetbaarheid van aannemers en onduidelijkheid over de afspraken met Van der Waal, maakt dat indiener van mening is dat niet vaststaat dat het plan uitvoerbaar is binnen de planperiode.

		Beantwoording	De provincie en gemeente hebben financiële afspraken over het project vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst die nog steeds de basis vormt voor het project. Het klopt dat gemeente en provincie in de afgelopen periode geconfronteerd zijn met kostenverhogingen in het project. Hierover hebben gesprekken plaatsgevonden en zijn aanvullende afspraken gemaakt. Op dit moment geldt nog steeds dat er aan de zijde van de Provincie en de gemeente voldoende financiële middelen gereserveerd zijn.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
3n			Bestemmingsplanregels Volgens indiener ontbreken de definities van: 1. Zandhandel 2. Openbare loswal; 3. Zand; 4. Vrachtwagen; 5. Zandhopen; 6. Bevochtigd; 7. Verladen.
		Beantwoording	Net als in het bestemmingsplan op de huidige locatie van de zandhandel is in onderhavig bestemmingsplan geen definitie van 'zandhandel' (1) opgenomen. Ook is in de planregels geen voorschrift voor het type zand opgenomen. Dit is ook niet nodig, omdat het op- en overslaan van bulkgoederen in de buitenlucht aan algemene regels uit het Bal zijn gebonden. Deze zijn rechtstreeks van toepassing op de bedrijfsactiviteiten van de zandhandel en de openbare loswal. Er zal een begrip 'loswal' (2) worden toegevoegd. Zie de beantwoording van zienswijze 1p. Hoewel de zandhandel nagenoeg alleen zand verhandelt, is het onnodig en te beperkend om dit in een definitie op te nemen. De op- en overslag van andere goederen wordt immers geregeld in het Bal. Er is om deze reden ook geen definitie van 'Zand' (3) opgenomen. Om duidelijk te maken dat de beperking in hoeveelheid zand niet alleen ziet op 'vrachtwagens' (4), maar ook om andere voertuigen en dus alle vrachten en verkeersbewegingen omvat, is in (na vernummering) artikel 4.3.1 c vracht tussen haakje gezet. Zie hiervoor de beantwoording van zienswijze 1q. 'Zandhopen' (5) en 'Verladen' (7) worden door wijziging van de redactie van artikel 4.3.2b niet meer in de regels genoemd (zie hiervoor de beantwoording bij zienswijze 1ee en 9c) en dienen daarom alleen al om die reden niet als begripsbepaling te worden opgenomen. 'Bevochtigen' (6) is een handeling die

			voor zich spreekt. Doordat er nu in artikel 4.3.2 b is opgenomen dat stuifgevoelige stoffen bevochtigd dienen te worden, dan wel dat er vergelijkbare maatregelen getroffen moeten worden om verspreiding of morsing te voorkomen, is het beschrijven hoe de bevochtiging daadwerkelijk plaats moet vinden niet nodig. Stofvorming kan zo veel als mogelijk voorkomen worden door de stuifgevoelige bevochtigbare stoffen te bevochtigen of een vergelijkbare techniek toe te passen met minimaal hetzelfde resultaat.
		Aanpassing	Naar aanleiding van deze zienswijze en zienswijze 1p zal een begrip 'loswal' worden opgenomen
3o			Volgens indiener ontbreken de volgende bouwregels: 1. De maximale omvang van zandsilo's van bijbehorende bouwwerken en van installaties zoals bedoeld in artikel 4.2 onder b. 2. De maximale omvang van bouwwerken geen gebouwen zijnde zoals bedoeld onder artikel 4.2 onder 3d.
		Beantwoording	1: De bouwhoogte van zandsilo's en installaties is wel vastgelegd. Om flexibiliteit te behouden is er geen bebouwingpercentage vastgelegd. Dit is op de huidige locatie ook niet het geval. 2: Deze functie als loswalkade vanuit benodigde ruimte voor vrachtverkeer e.d. organiseert vanzelf dat de omvang beperkt blijft. Er is ter plaatse ook flexibiliteit nodig.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
3p			Indiener is van mening dat de gebruiksregels onduidelijk zijn en merkt daarbij het volgende op: 1. In artikel 4.3.1 onder b dient een beperking opgenomen te worden m.b.t. de producten die vervoerd worden in de maximaal 10.000 vrachtwagens, in zowel product (niet stuifgevoelig, e.d.) als (maximaal) gewicht. 2. Er zal ook met aanhangers en kleine wagens bij de openbare loswal gelost worden. Deze verkeersbewegingen dienen gemaximeerd te worden in die zin dat enkel sprake kan zijn een van maximaal aantal verkeersbewegingen in plaats van een maximaal aantal vrachtwagens. Immers, meer verkeer is meer fijnstof, meer stikstof, meer trillingen en meer (verkeers)overlast, ook als het verkeer kleiner is dan een vrachtwagen. 3. In het bestemmingsplan dient bepaald te worden dat het niet toegelaten is dat wachtende vrachtwagens buiten het terrein van de loswal opgesteld worden. 4. In artikel 4.3.2 is opgenomen dat tijdens het verladen en opslaan van zand zandhopen dienen te worden bevochtigd ter voorkoming van stof/stuifoverlast. Onduidelijk is wanneer en hoe dat bevochtigen dient plaats te vinden.

			5. In het verlengde van het voorgaande dient ook voor het zand in de boot, in de trechters en de vrachtwagens bepaald te worden dat hier bevochtiging dient plaats te vinden. 6. In de beheersmaatregelen met betrekking tot trillingen is door Arcadis opgenomen dat trillingsarm funderingsmateriaal dient te worden toegepast, de Marconiweg en de Teslaweg dienen te worden voorzien van asfaltverharding en trillingsgevoelige apparatuur bij Combi-Ster dient op dempers geplaatst te worden. Deze voorwaarden zijn niet opgenomen in de planregels. 7. In artikel 4.3.1 onder b onder 2 dient omschreven te worden wat een verzoek bij de Havenmeester moet omvatten. De inhoud en verslaglegging daarvan dient dusdanig te zijn dat de omvang van het gebruik en het 'quotum' eenvoudig is na te gaan door derden. 8. In de tabel opgenomen in artikel 4.3.1 onder c zijn in de kolom 'Lnight' twee waarden opgenomen, onduidelijk is aan welke waarde de bedrijven moeten voldoen.
		Beantwoording	1. Er is hier uitgegaan van de hoeveelheid te verladen zand danwel van een hoeveelheid (vracht)wagens indien er geen zand wordt overgeslagen danwel een combinatie hiervan. De inhoud van de vrachtwagens zal in werkelijkheid variëren. Voor de onderzoeken is uitgegaan (uitgangspunt) van een representatieve vrachtwagen met een inhoud van ca. 15m³. Deze is als een gemiddelde gehanteerd om een beeld te krijgen van de transportbewegingen. Als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan is een overzicht opgenomen met daarin het type overslag dat de afgelopen jaren op de openbare loswal heeft plaatsgevonden. Uit het overzicht blijkt dat andersoortige overslag dan zand op de openbare loswal voorkomt, maar moeilijk te voorspellen is. Het type (bulk)goederen loopt uiteen van een trafo tot basaltsteen ten behoeve van het spoor. Hierdoor is geen eenduidig onderzoek te doen naar de milieu-effecten van andersoortige overslag dan zand. Maar de gemeente heeft wel een goed beeld van de goederen die zijn overgeslagen. Voor het aspect stofhinder is zand maatgevend. Dat blijkt ook uit het overzicht van de overgeslagen goederen op de openbare loswal in de afgelopen jaren. Onderzoek naar de overige goederen is dan ook niet nodig. Op basis van de Verordening kadegelden en Verordening openbaar gemeentewater Delft kan uitsluitend van de openbare loswal gebruik worden gemaakt na aanmelding bij en instemming door de havendienst. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken zijn in het bestemmingsplan specifieke gebruiksregels opgenomen, met name gericht op geluid en stof. Deze regels gelden ook als er andere stoffen of producten worden overgeslagen. Los daarvan zullen er in het milieuspoor regels gaan gelden, in het belang van de bescherming van het milieu. Die regels zullen ook gelden als er andere stoffen of

			producten door de Zandhandel worden overgeslagen. Hierdoor voldoet de bepaling zoals deze nu in het bestemmingsplan is opgenomen. - Er is een gemiddelde genomen van de afmetingen van de voertuigen en de hoeveelheid voertuigen over de afgelopen jaren. Wel zal de term vrachtwagens worden vervangen door (vracht)wagens, zodat personenauto's met aanhangwagens hier ook onder vallen. - Zoals ook is aangegeven bij de beantwoording van zienswijze 1p worden verkeerskundige aspecten niet in het bestemmingsplan geregeld. Een bestemmingsplan regelt niet aan welke verkeersregels er binnen de bestemming 'Verkeer' moet worden voldaan. - Het bevochtigen dan wel het treffen van vergelijkbare stuifreducerende maatregelen dient plaats te vinden als er op- of overslag van stuifgevoelige stoffen plaatsvindt. Dit is opgenomen in artikel 4.3.2 aanhef en sub b van de planregels. Voorts regelt het Bal de op- en overslag van stuifgevoelige stoffen. - Voor het transport van (bulk)goederen over water gelden regels uit het Bal die moeten worden opgevolgd. - In het trillingsonderzoek is opgenomen dat de beheersmaatregelen kunnen worden getroffen, niet dat ze moeten worden getroffen. De gemeente zal de Marconiweg herinrichten en de bestaande klinkerverharding vervangen door een asfaltverharding. Dit zal de trillingen en de navolgende hinderbeleving aanzienlijk verminderen. Hiervoor is in artikel 4.3.4 een voorwaardelijke verplichting opgenomen, zodat de uitvoering in de planregels is geborgd. Bovendien zal er rekening gehouden worden met het drukken van de damwand in plaats van trillen. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 3g-1. - Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1w. - Deze tabel is aangepast aan tabel 5 van de oplegnotitie bij het Akoestisch onderzoek. Zie ook 3d-7. <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Beoordelingspunten</th><th>Lden</th><th>Lnight</th></tr> <tr> <th>Nummer</th><th>omschrijving</th><th>[dB]</th><th>[dB]</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">Zonebewakingspunten</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Z09</td><td>Zonebewakingspunt</td><td>34</td><td>25</td></tr> <tr> <td>Z10</td><td>Zonebewakingspunt</td><td>39</td><td>30</td></tr> <tr> <td>Z11</td><td>Zonebewakingspunt</td><td>31</td><td>21</td></tr> </tbody> </table>	Beoordelingspunten		Lden	Lnight	Nummer	omschrijving	[dB]	[dB]	Zonebewakingspunten				Z09	Zonebewakingspunt	34	25	Z10	Zonebewakingspunt	39	30	Z11	Zonebewakingspunt	31	21
Beoordelingspunten		Lden	Lnight																								
Nummer	omschrijving	[dB]	[dB]																								
Zonebewakingspunten																											
Z09	Zonebewakingspunt	34	25																								
Z10	Zonebewakingspunt	39	30																								
Z11	Zonebewakingspunt	31	21																								

			<table border="1"> <tr> <td>Z12</td><td>Zonebewakingspunt</td><td>32</td><td>24</td></tr> <tr> <td colspan="2">MTG-punten (woningen in de geluidzone)</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>W55\01</td><td>Woning Rotterdamseweg 416</td><td>34</td><td>26</td></tr> <tr> <td>W57\01</td><td>Woning Rotterdamseweg 414</td><td>35</td><td>26</td></tr> <tr> <td>W59\01</td><td>Woning Rotterdamseweg 189</td><td>32</td><td>24</td></tr> </table>	Z12	Zonebewakingspunt	32	24	MTG-punten (woningen in de geluidzone)				W55\01	Woning Rotterdamseweg 416	34	26	W57\01	Woning Rotterdamseweg 414	35	26	W59\01	Woning Rotterdamseweg 189	32	24
Z12	Zonebewakingspunt	32	24																				
MTG-punten (woningen in de geluidzone)																							
W55\01	Woning Rotterdamseweg 416	34	26																				
W57\01	Woning Rotterdamseweg 414	35	26																				
W59\01	Woning Rotterdamseweg 189	32	24																				
		Aanpassing	Als gevolg van zienswijze 3p -2 zal vracht tussen haakjes worden gezet. Voorts zal de tabel door deze zienswijze en 3d-7 worden aangepast.																				
3q			Volgens indiener is de voorwaardelijke verplichting in artikel 4.3.2 onder b onduidelijk en niet effectief, en zou er gesproken moeten worden van een nevelgordijn terwijl het artikel slechts spreekt van 'bevochtigen'. Ook is de voorwaardelijke verplichting – volgens indiener - niet opgenomen t.b.v. de openbare loswal, terwijl ook daar sprake is van het 'verladen' van zand. Uit de tabel in randnummer 41 volgt dat stuifklassen S1 en S3 niet bevochtigbaar zijn, zodat stoffen van deze stuifklassen – volgens indiener - in de gebruiksregels in ieder geval uitgesloten dienen te worden. Tot slot wordt in de regel gerefereerd aan stof- en stuifoverlast, maar niet gedefinieerd is wanneer daarvan sprake zal zijn, zodat een duidelijk handhavingskader ontbreekt. In het kader van de voorwaardelijke verplichtingen dient - volgens indiener - een verplichting te worden toegevoegd dat het wegdek van de gehele Marconiweg opnieuw (trillingsarm) uitgevoerd zal moeten worden om trillingen te beperken en de door indiener gebruikte apparatuur dusdanig aangepast moet zijn dat de bedrijfsvoering niet belemmerd wordt door de komst van de openbare loswal en de zandhandel.																				
		Beantwoording	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1ee en 3h.																				

			Er is een voorwaardelijke verplichting in artikel 4.3.4 van de planregels opgenomen betreffende de asfaltering en verzwaring van de Marconiweg. De Marconiweg zal worden verzwaard en geasfalteerd voordat de zandhandel in gebruik wordt genomen. Artikel 4.3.2 wordt tevens van toepassing op aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - loswal', waarmee de verplichting om stuifgevoelige stoffen te bevochtigen dan wel om vergelijkbare maatregelen te treffen ook geldt voor de openbare loswal.
		Aanpassing	Naar aanleiding van deze zienswijze is artikel 3.4.2 aanhef aangepast.
3r			Volgens indiener dient in het geval het bestemmingsplan vastgesteld wordt op grond van de zienswijze van indiener in ieder geval geconcludeerd te worden dat het aantal toegelaten m3 zand, de toegelaten producten en het aantal vrachtwagenbewegingen aanzienlijk verlaagd te worden.
		Beantwoording	Uit de onderzoeken blijkt dat met de hoeveelheid m3 en de verkeersbewegingen, zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, het bestemmingsplan uitvoerbaar is. Het is dus niet nodig om deze hoeveelheid aan te passen.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
3s			Volgens indiener voorziet het bestemmingsplan niet in de twee openbare ligplaatsen.
		Beantwoording	De twee openbare ligplaatsen worden gerealiseerd ter hoogte van Rataplan.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
3t			De gepubliceerde ontwerp omgevingsvergunning is volgens indiener onduidelijk. Indiener stelt dat de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen niet volgt uit de publicatie. In de publicatie in het Gemeentebld is enkel de optie opgenomen om een zienswijze in te dienen bij de gemeenteraad tegen het ontwerpbestemmingsplan. Het bevoegd gezag heeft volgens indiener nagelaten om in de kennisgeving van de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerp omgevingsvergunning een clausule op te nemen waarin

			wordt vermeld dat zienswijzen tegen de ontwerp omgevingsvergunning kunnen worden ingediend én dat zienswijzen moeten worden ingediend bij het college. Indiener is van mening dat het ontwerp besluit opnieuw ter inzage gelegd moet worden. Voorts stelt indiener dat de publicatie van de omgevingsvergunning niet duidelijk is, omdat daaruit niet blijkt wat precies is aangevraagd en wat beoogd wordt te vergunnen. Enkel is opgenomen dat de volgende activiteiten zijn aangevraagd: bouwen, uitvoeren van een werk en kappen.
		Beantwoording	In de publicatietekst is per abuis weggevalen dat ook een schriftelijke reactie tegen de ontwerp omgevingsvergunning naar het college van burgemeester en wethouders kan worden gestuurd. Er is wel in de publicatie opgenomen dat op de ontwerp omgevingsvergunning digitaal kan worden gereageerd. Hierdoor is het duidelijk dat ook tegen de ontwerp omgevingsvergunning zienswijzen kunnen worden ingediend. Bovendien heeft indiener een zienswijze ingediend tegen de ontwerp omgevingsvergunning waardoor er geen sprake is van schending van de belangen van indiener. In de ontwerp omgevingsvergunning is een beroepsclausule opgenomen. Dit is gebruikelijk, aangezien er ook in de uiteindelijke omgevingsvergunning een beroepsclausule wordt opgenomen. De mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen is opgenomen in de publicatie. In de publicatie is een korte samenvatting van het plan opgenomen. Ook staat vermeld op welke wijze de omgevingsvergunning kan worden ingezien. Indiener geeft verder niet aan waarom de publicatie niet zou voldoen.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
3u			Indiener stelt dat de 15 bijlagen die ten grondslag worden gelegd aan de ontwerp omgevingsvergunning gelijk zijn aan de 18 bijlagen die ten grondslag zijn gelegd aan het Ontwerpbestemmingsplan. Hiervoor gelden dezelfde opmerkingen als die indiener tegen het ontwerpbestemmingsplan heeft ingediend. Voorts geeft indiener aan dat er geen verkeersonderzoek ter onderbouwing aan de ontwerp omgevingsvergunning is gelegd. Verder stelt indiener dat de bijlagen m.b.t. de Aeries-berekeningen niet aan de ontwerp omgevingsvergunning ten grondslag zijn gelegd. Hierdoor is indiener van mening dat de ontwerp omgevingsvergunning onvolledig is. Volgens indiener volgt uit de second opinion van Movares dat de ontsluiting van de loswallen via de Marconiweg in combinatie met de bedrijfsvoering van Combi-Ster onmogelijk is. Volgens indiener ontbreekt een verkeersonderzoek.

		Beantwoording	In het ontwerpbestemmingsplan zijn de verkeerskundige aspecten toegelicht. De ontwerp omgevingsvergunning past binnen het bestemmingsplan waardoor verkeer geen overweging meer is bij de beoordeling van de omgevingsvergunning. De Aeriusberekening zal worden toegevoegd aan de omgevingsvergunning en er zal een stukje tekst hierover worden opgenomen in de definitieve vergunning. Zie ook beantwoording op 3k.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
	Aanvullende zienswijze Combi-Ster		
3v			Indiener is van mening dat de locatiekeuze voor de zandhandel niet zorgvuldig heeft plaatsgevonden, omdat de verkeerssituatie na realisatie van de zandoverslag en de openbare loswal onveilig zal zijn en de patiëntveiligheid in het gedrang komt.
		Beantwoording	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording bij de zienswijze 3a tot en met 3u.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
3w			Volgens indiener voldoet de verkenning van Arcadis uit 2018 niet meer, aangezien de ruimtereservering voor de Faradaybrug is komen te vervallen. Indiener meent dan ook dat het gebied van deze ruimtereservering ten onrechte buiten de variantenstudie is gelaten.
		Beantwoording	Op grond van de variantenstudie is de voorkeur uitgesproken voor alternatief 1, waarbij de loswal langs de Delftse Schie komt te liggen tussen grofweg het pand van Combi-Ster en Avalex. Naar aanleiding van aanwijzingen van de Stadsbouwmeester en de Adviescommissie OmgevingsKwaliteit (AOK) van 8 oktober 2020 bleef in dit ontwerp onvoldoende ruimte over om een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit te realiseren. Aan het advies is gevolg gegeven door het fietspad optimaler in te passen in het landschap

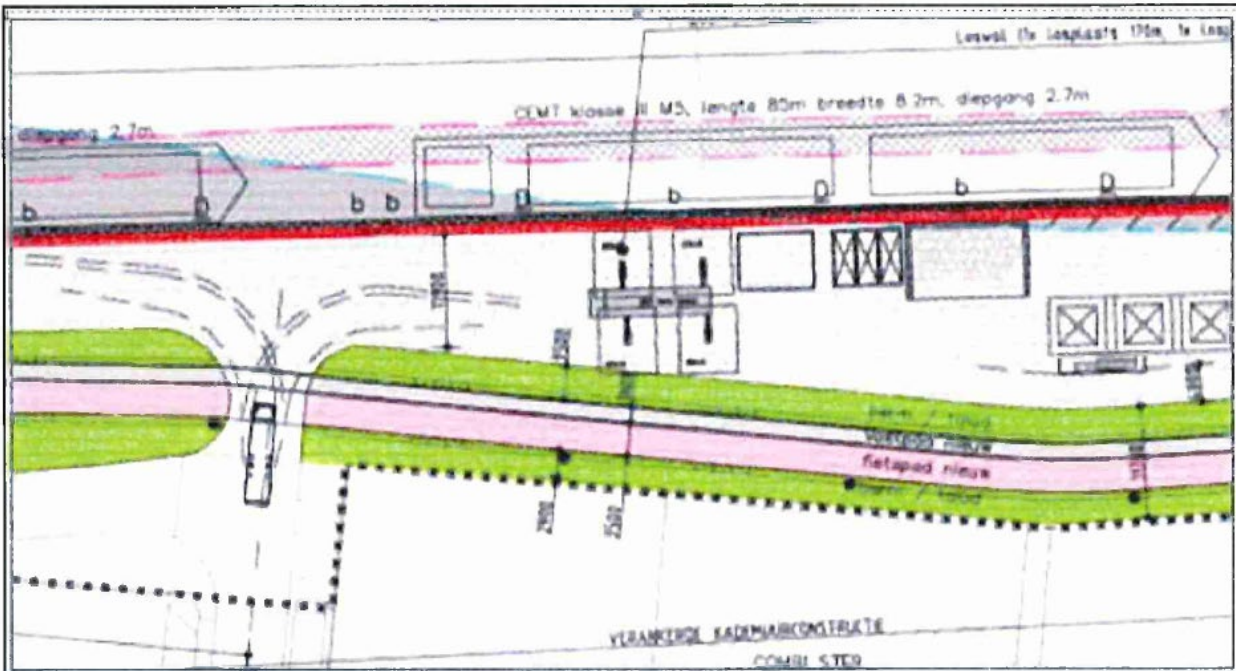
			en meer ruimte te creëren voor groen. Ook is een voetpad toegevoegd ten opzichte van alternatief 1. Om de openbare loswal bereikbaar te houden had dit tot gevolg dat de openbare loswal noordelijk van de ingang gepositioneerd moest worden. Voorwaarde hierbij was dat de ruimtereservering voor de Faradaybrug werd losgelaten. Dit heeft zijn beslag gekregen in het Mobiliteitsplan Delft dat, waarin de ruimtereservering voor de Faradaybrug is losgelaten, overigens na de variantenstudie 2018 is vastgesteld. Met het loslaten van de ruimtereservering voor de Faradaybrug is geen (nieuwe) alternatieve locatie voor de loswal van de zandhandel ontstaan, omdat daar dwars op de oever - noordelijk van de Marconiweg - geen ruimte voor is. De minimale breedte (ruimtebeslag) die nodig is voor de loswal bij de zandhandel wordt bepaald door de afstand tussen de vaargeul en het meest westelijke groenstrookje. Hiertussen moet plaats zijn voor een kraan, trechters, een bedieningscabine, de ruimte voor het rijden van vrachtwagens, twee groenstroken, een voetpad en een fietspad. Bij deze Nota beantwoording zienswijzen is een tekening gevoegd waarin de afstand (het minimale ruimtebeslag vanaf de rand van de vaargeul) is geprojecteerd op de omgeving. Hieruit blijkt dat de loswal van de zandhandel op geen enkele andere plek in de omgeving gesitueerd kan worden dan hoe die nu is opgenomen.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
3x			Indiener geeft aan dat in het variantenonderzoek uit 2018 is opgenomen dat alternatief 1 als voordeel heeft dat na een eventuele verplaatsing van Avalex naar het zuiden kan worden uitgebreid en dat dat perceel vrijkomt voor watergebonden bedrijvigheid. De gekozen locatie grenst volgens indiener niet aan de Avalex locatie waardoor het voordeel van de uitbreiding niet opgaat. Doordat dit voordeel is meegewogen in het variantenonderzoek uit 2020, is indiener van mening dat dit voordeel onterecht wordt meegewogen.
		Beantwoording	Het klopt dat in de variantenstudie 2018 is geconcludeerd dat er bij alternatief 1 mogelijkheden zijn voor verdere toekomstige ontwikkelingen van watergebonden bedrijvigheid. Echter tijdens de uitwerking (VO- en DO fase) van deze variant is geconcludeerd dat er onvoldoende ruimte op deze locatie beschikbaar is. Dit komt door alle ruimtelijke voorwaarden van de zandhandel en openbare

			loswal in combinatie met de eisen voor ruimtelijke inpassing van het fietspad en een nieuw voetpad en een vrije (veiligheids)ruimte tussen de loswal en het fietspad. De randvoorwaarden hierbij zijn dat het niet mogelijk is om met een vrachtwagen onder de kraan van Avalex door te rijden en dat - met het oog op de veiligheid - de loswallen slechts één toegang mogen hebben. Daarnaast is er ook met de randvoorwaarde dat schepen niet buiten de veiligheidszone van de vaarweg mogen liggen rekening gehouden waardoor er in combinatie met de huidige footprint (loswal, groenstroken en voet- fietspad) onvoldoende ruimte is op de locatie 2018 nabij Avalex. Tijdens uitwerking van het ontwerp is aan de hand van de randvoorwaarden een minimale breedte (ruimtebeslag) voor de loswal en de inpassing van de loswal ontstaan. Deze minimale breedte is aanleiding geweest om de beoogde locatie alternatief 1 in noordelijke richting te verschuiven. Ter informatie is als bijlage bij de Nota beantwoording zienswijzen het minimale ruimtebeslag geprojecteerd op de locatie van alternatief 1. Hieruit valt af te leiden dat de situatie dat de zandhandel naast Avalex is gelegen niet past binnen de huidige grens vaarweg en de kadastrale eigendommen van derden. Ditzelfde geldt voor de andere aangedragen locatie voor de zandhandel.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
3y			Volgens indiener is bij de beoordeling van de verschillende varianten de hinder voor de bedrijfsvoering van Combi-Ster niet meegenomen. In het variantenonderzoek uit 2018 ligt de zandhandel niet ter hoogte van Combi-Ster maar ter hoogte van ter hoogte van Avalex. Dit zou voor indiener een veel minder zware belasting betekenen. Volgens indiener is eerst de locatie gekozen en is er daarna naartoe geredeneerd.
		Beantwoording	In eerste instantie is beoordeeld waar de zandhandel en de openbare loswal langs de Schie in Schieoevers Zuid gesitueerd konden worden. Hierbij zijn verschillende aspecten betrokken zoals de benodigde ruimte voor de loswal en de zandhandel op de kade, de doorvaarbaarheid van schepen, verkeersveiligheid, kosten, watercompensatie, stedenbouwkundige invulling etc. Doordat iedere onderzochte locatie op een industrieterrein voor bedrijven in de hogere milieucategorieën was gelegen, is de hinder voor de bedrijfsvoering van bedrijven op voorhand niet meegenomen. Tijdens het ontwerpproces van (VO en DO) is alternatief 1 aan de hand van alle randvoorwaarden en eisen verder uitgewerkt. Tijdens dit proces is om te kunnen voldoen aan alle randvoorwaarden en eisen geschoven met positie van de zandhandel en openbare loswal. Zie ook beantwoording 3x. Hierna zijn

			onderzoeken opgestart om de omgevingsaspecten van het plan te onderzoeken. Daaruit is de haalbaarheid naar voren gekomen.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
3z			Indiener geeft aan in de haar toegezonden stukken geen definitieve versie van de variantenstudie verkeersafhandeling 2022 te hebben aangetroffen. Indiener betwijfelt of er ooit een definitieve versie is vastgesteld.
		Beantwoording	De variantenstudie verkeersafhandeling 2022 is nooit formeel vastgesteld maar deze vormt wel de basis voor de ontwerptoelichting die is opgesteld en definitief is gemaakt. Deze ontwerptoelichting zal als bijlage bij het bestemmingsplan worden gevoegd.
		Aanpassing	De ontwerptoelichting wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.
3aa			1. Volgens indiener heeft het onderzoek naar de geschiktheid van de locaties en de alternatieve locaties onzorgvuldig plaatsgevonden. Indiener voert hiervoor de volgende redenen aan: Op basis van onjuiste uitgangspunten zou de 'Verkenning verplaatsing Ioswal' uit 2018 ten grondslag zijn gelegd aan het huidige ontwerp. Vervolgens stelt indiener dat het huidige ontwerp zou zijn aangepast, als gevolg waarvan punten die in 2018 voor een positieve doorslag zorgden (bijvoorbeeld de connectie met de Avalex locatie en geen overlast voor omliggende bedrijven) niet langer meer als onderbouwing voor de locatie gebruikt kunnen worden. 2. Alternatieve locaties zijn niet voldoende kenbaar afgewogen, aangezien die op grond van de verkenning uit 2018 al zijn afgefallen, terwijl die motivering volgens indiener teniet is gedaan. Voorts geeft indiener aan dat in 2018 door de reservering voor de Faradaybrug en de veiligheidscontour een groot terrein, ongeveer over een lengte van 250 meter, is uitgesloten van de verkenning, terwijl die brug er uiteindelijk niet komt. Ook door Combi-Ster aangedragen locaties (zie het Movares onderzoek en de Variantenstudie zelf), zijn niet serieus onderzocht. 3. Er zou niet kritisch naar de gebruikte onderzoeken zijn gekeken. Dit zorgt volgens indiener voor onzorgvuldigheid. Als voorbeeld geeft indiener aan de variantenstudie uit 2018 waar nog een

			reservering in zat voor de Faradaybrug alsook het voordeel voor de connectie met de Avalex locatie vanwege het vrijkomen daarvan. 4. Indiener kent geen definitieve versie van de variantenstudie en stelt dat dit eigenlijk niet controleerbaar is. Wel blijkt volgens indiener uit die studie dat voor- en nadelen onjuist zijn toegepast. Als voorbeeld hiervan noemt indiener de connectie met de Avalex locatie en de stelling dat de voorkeurslocatie geen invloed heeft op omliggende bedrijven. Indiener is van mening dat bij die beoordeling zijn belang niet is meegewogen.
		Beantwoording	1. De variantenstudie in 2018 is destijds uitgevoerd op basis van relevante criteria om een afweging in varianten te kunnen maken. Tijdens het verdere ontwerpproces zijn alle relevante randvoorwaarden en eisen opgehaald en hebben als input gediend voor verdere detaillering van het ontwerp. Dit is ook de gebruikelijke werkwijze van een ontwerpproces dat is gevolgd. 2. Dit is niet juist, de varianten zijn onderzocht. Kort samengevat is een ontsluiting via de Schieweg niet mogelijk vanwege de belemmering door de hefinrichting van Avalex. Tijdens het gebruik van de hefinrichting wordt de toegang afgesloten en zou de bedrijfsvoering van de loswal stil komen te liggen met alle risico's van opstopping op de Marconiweg. Een veilige doorgang tijdens het gebruik van de hefinrichting is alleen mogelijk met een tunnelconstructie (op de waterkering). Dit is vanwege hoge kosten, de complexe technische realisatie gezien de ligging op de kering en de knelpunten voor afwikkeling vracht- en fietsverkeer (te weinig ruimte voor gecombineerde afwikkeling) niet haalbaar (zie hiervoor de ontwerptoelichting). De aangedragen alternatieven zijn meegenomen in de ontwerptoelichting. Deze is als bijlage bij de toelichting opgenomen. 3. Zie de beantwoording bij 3w en 3y. 4. De variantenstudie voor de ontsluiting is inderdaad niet definitief gemaakt, maar de inhoud is als basis gebruikt voor de memo ontwerptoelichting d.d. 22 januari 2022.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
3bb			Volgens indiener blijkt uit de inrichtingstekening van de toekomstige locatie van de zandhandel hoe groot de verkeersbelasting is. Er ontstaat volgens indiener een verkeersonveilige situatie. Indiener

			geeft aan dat er veel stationair draaiende en manoeuvrerende vrachtwagens zijn. Hiermee is volgens indiener geen rekening gehouden in de onderzoeken.
		Beantwoording	De inrichtingstekening geeft aan waar de wachtrij zich bevindt (langs de groene strook, circa 7 plekken). Dit is ruim voldoende voor het gebruik van de zandhandel. Daarnaast zijn enkele vrachtwagens ingetekend waarmee de beschikbare manoeuvreerruimte en de ruimtelijke verhoudingen worden verduidelijkt. De inrichtingstekening zegt niks over de te verwachten drukte. De tekening geeft alleen aan dat rekening is gehouden met voldoende opstelruimte op het terrein, zodat de inrit van Combi-ster niet geblokkeerd kan worden door wachtende vrachtwagens, voor zover het nodig mocht zijn dat vrachtwagens moeten wachten. Het manoeuvreren op het terrein is gebruikelijk en levert geen chaos op, en al zeker niet voor de inrit van Combi-ster. De "wachtende vrachtwagen" die op de Marconiweg is ingetekend is geen vaste opstelplek. Echter, ter hoogte van de bestaande vrachtwagenparkeerplaats die daar aanwezig is, kan een vrachtwagen eventueel kort wachten, bijvoorbeeld om een vrachtwagen van Combi-ster voor de laten gaan bij het uitrijden van de uitrit. De hier door indiener voorgestelde verkeerssituatie is niet aan de orde. Er is dus sprake van een onmogelijke noch verkeersonveilige situatie. Er is juist een zodanige situatie gecreëerd dat de uitrit van Combi-ster zo minimaal mogelijk wordt gehinderd en alle verkeer altijd veilig gebruik kan maken van de weg. In het geluidrapport zijn manoeuvrerende kranen en optrekkende vrachtauto's meegenomen (piekgeluid). Dit is dan ook voldoende geborgd. In het luchtkwaliteitsrapport is stationair draaiend dieselmaterieel meegenomen. Er zijn geen stationair draaiende vrachtwagens meegenomen in het onderzoek, aangezien op het terrein van de zandhandel de werkafpraak geldt dat de vrachtwagenmotor bij stilstand wordt uitgezet. Hierdoor is stationair draaien niet relevant.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
3cc			Volgens indiener is er met blokken een mobiele kraan ingetekend op onderstaande tekening. Hierdoor kunnen vrachtwagens volgens indiener niet meer naar links afslaan en ontstaan er opstoppen.

			 Loswal (te langzaam 170m te lang) CEMT klasse II M5, lengte 80m breedte 8.2m, diepgang 2.7m diepgang 2.7m VERANKERDE KADENWAAKCONSTRUCTIE COMBI STEG Arbeiding 2: Locatie mobiele kraan bij loswal Van der Waal (uitsnede uit tekening: DO-18 Versie A, Definitief, datum 28-01-2022, Situatieverzicht, Loswal + ligplaats Zuid met kraanoostelling)
		Beantwoording	Dit betreft een werktekening voor het bepalen of het opstellen van een 200 tons mobiele hijskraan met bijbehorende stempels op de deze locatie mogelijk is.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
3dd			Indiener stelt dat de aantallen en hoeveelheden niet zijn te controleren en dat bij een geconstateerde overschrijding niet zal worden opgetreden.

		Beantwoording	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzen 5m en 5n.																																				
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.																																				
3ee			Indiener verwijst naar een concept memo uit 2019 waarin er volgens indiener ervaringscijfers zijn opgenomen. Volgens indiener komen deze cijfers niet overeen met de hoeveelheden als opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan en de onderzoeken.																																				
		Beantwoording	De cijfers uit het bestemmingsplan zijn gebaseerd op ervaringscijfers van de zandhandel van 2005 tot en met 2021 (zie tabel) en de overgeslagen goederen op de huidige openbare loswal (een overzicht hiervan is opgenomen als bijlage bij de toelichting). Hieruit blijkt dat de in het bestemmingsplan opgenomen hoeveelheden voor zowel de locatie bij de zandhandel als die voor de openbare loswal toereikend zijn. <table><caption>Overslag per jaar (in m³)</caption><thead><tr><th>Jaar</th><th>Overslag (m³)</th></tr></thead><tbody><tr><td>2005</td><td>232.317</td></tr><tr><td>2006</td><td>297.313</td></tr><tr><td>2007</td><td>264.663</td></tr><tr><td>2008</td><td>277.255</td></tr><tr><td>2009</td><td>218.122</td></tr><tr><td>2010</td><td>211.821</td></tr><tr><td>2011</td><td>166.401</td></tr><tr><td>2012</td><td>125.976</td></tr><tr><td>2013</td><td>132.561</td></tr><tr><td>2014</td><td>145.474</td></tr><tr><td>2015</td><td>119.119</td></tr><tr><td>2016</td><td>164.745</td></tr><tr><td>2017</td><td>170.430</td></tr><tr><td>2018</td><td>128.132</td></tr><tr><td>2019</td><td>241.692</td></tr><tr><td>2020</td><td>299.645</td></tr><tr><td>2021</td><td>309.794</td></tr></tbody></table>	Jaar	Overslag (m³)	2005	232.317	2006	297.313	2007	264.663	2008	277.255	2009	218.122	2010	211.821	2011	166.401	2012	125.976	2013	132.561	2014	145.474	2015	119.119	2016	164.745	2017	170.430	2018	128.132	2019	241.692	2020	299.645	2021	309.794
Jaar	Overslag (m³)																																						
2005	232.317																																						
2006	297.313																																						
2007	264.663																																						
2008	277.255																																						
2009	218.122																																						
2010	211.821																																						
2011	166.401																																						
2012	125.976																																						
2013	132.561																																						
2014	145.474																																						
2015	119.119																																						
2016	164.745																																						
2017	170.430																																						
2018	128.132																																						
2019	241.692																																						
2020	299.645																																						
2021	309.794																																						

		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
3ff			Indiener stelt dat uit de aanvullende verkregen Woo-stukken volgt dat een gemiddelde aangehouden wordt van 15 m3 per vrachtwagen, wat zou corresponderen met 150.000 m3 en 10.000 vrachtwagens. Echter, volgens Van der Waal zelf varieerden de ingezette transportmiddelen per jaar sterk, van een aanhanger van 1m3 tot een trailer van 23 m3. De gemeente gaat bij de onderbouwing van het bestemmingsplan vervolgens uit van het door Van der Waal genoemde gemiddelde van 15 m3 per vervoersbeweging, kennelijk zonder enig eigen onderzoek uit te voeren.
		Beantwoording	De gemiddelde omvang per vracht is bepaald aan de hand van de geregistreerde gegevens van de zandhandel uit 2021. In dat jaar waren er 16.276 vrachten met gezamenlijk een volume van 250.262 m3. Dit omvat daarmee zowel alle kleine vrachten (per aanhanger bijvoorbeeld) als grotere vrachten (met verschillende typen vrachtwagens). De hoeveelheid verkeer omvat dus alle vrachten/verkeersbewegingen. Om dit te verduidelijken wordt vracht tussen haakjes gezet in artikel (na vernummering) artikel 4.3.1 c. De inhoud van de vrachtwagens zal dus in werkelijkheid variëren. Voor de onderzoeken is altijd uitgegaan (uitgangspunt) van een representatieve vrachtwagen met een inhoud van ca. 15m3. Deze is als een gemiddelde gehanteerd om een beeld te krijgen van de transportbewegingen. Een gemiddelde van 15m3 wordt wel vaker als uitgangspunt bij onderzoeken gehanteerd en geeft een representatief beeld van de werkelijkheid weer.
		Aanpassing	De zienswijze leidt tot aanpassing van artikel 4.3.1 onder b lid 1 (na vernummering 4.3.1. onder c) in de zin dat vracht tussen haakjes wordt gezet.
3gg			Intern is vervolgens door de provincie aangegeven dat bij verkeersbewegingen per uur 53 in de spits zeker gevaarlijke situaties ontstaan op het kruispunt bij de Schieweg (en met de extra 26 bewegingen vanwege de loswal zal het totaal wel op 53 bewegingen komen). Via deze weg verloopt ook de verkeersafwikkeling van indiener.
		Beantwoording	Indiener baseert zich op concept stukken, waarin onjuiste aannames zijn gedaan.

		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
3hh			Indiener stelt dat in de toelichting bij de ontwerp omgevingsvergunning is opgenomen dat ontsluiting van de openbare loswal en de loswal van de zandhandel plaatsvindt via de Marconiweg. Een verkeersonderzoek ter onderbouwing van de mogelijkheid ontbreekt volgens indiener. Indiener is van mening dat uit het ingebrachte deskundigenonderzoek van Movares volgt dat de ontsluiting van de loswallen via de Marconiweg in combinatie met de bedrijfsvoering van Combi-Ster onmogelijk is. Dit wordt onderschreven door bovenstaande mailwisseling.
		Beantwoording	Uit het verkeersonderzoek dat per abuis niet als bijlage bij de toelichting was opgenomen blijkt dat er voldoende restcapaciteit is. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 3k.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
4a	Omwonenden (1)		Indiener geeft aan dat uit bladzijde 12 van het akoestisch plan zichtbaar is dat de woning niet in de metingen is meegenomen (zie ingevoegde tekening blad 2 brief). Dat geldt volgens indiener tevens voor de overige onderzoeken. De gemeente heeft aangegeven dat hij zou nagaan of er toch metingen van de omgeving van het huis van indiener zouden zijn. Indiener heeft niets meer van de gemeente gehoord. Indiener geeft aan dat het geluid van de overkant van de Schie naar de Rotterdamseweg kant versterkt wordt door de geleiding van het water. Zo kan indiener bijna letterlijk verstaan wat hardlopers en/of fietsers aan de overkant van de Schie tegen elkaar zeggen. De geluidsoverlast van de vrachtwagens zal dus volgens indiener hoger worden die kant op.
		Beantwoording	De bedrijfswoning van indiener en de voormalige woning aan de Rotterdamseweg 390 (waarop het geluid berekend is) liggen vlak bij elkaar. De geluidbelastingen zullen vergelijkbaar zijn. De berekende waarden bij (voorheen) nr. 390 zijn relatief laag. Bovendien betreft het woningen op het gezoneerde industrieterrein, zodat deze niet geluidgevoelig zijn. Het geluid op de bedrijfswoning van indiener is hiermee voldoende onderzocht.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.

4b			Indiener stelt dat niet alle bedrijven aan de Rotterdamseweg kant op de hoogte zijn gesteld van het ontwerpbestemmingsplan. Indiener gaat ervan uit dat de termijn voor deze partij daarom verlengd zal worden.
		Beantwoording	Het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerp omgevingsvergunning zijn op juiste wijze bekend gemaakt. De termijnen zijn in de wet bepaald en de gemeente kan hier niet zomaar van afwijken. Bovendien is er weldegelijk contact opgenomen met de bedrijven aan de Rotterdamseweg. Dit is echter geen vereiste voor de bekendmaking van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
5a	Van den Berg transport Beheer B.V.		Indiener stelt dat de stukken behorende bij de ontwerp omgevingsvergunning niet op www.ruimtelijkeplannen.nl zijn gezet.
		Beantwoording	Dat klopt dat is ook geen vereiste. Zie voor het overige de beantwoording van zienswijze 1y.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
5b			Indiener stelt dat in de toelichting wordt uitgegaan van een toename van 213 verkeersbewegingen per dag. Volgens indiener leidt dit tot een onaanvaardbare toename die leidt tot onoverzichtelijke en onveilige verkeerssituatie en verkeersopstoppen.
		Beantwoording	Zie beantwoording op 3k.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
5c			Indiener is van mening dat er een gevaarlijke situatie ontstaat doordat de vrachtwagens het fietspad kruisen. Doordat de vrachtwagens moeten wachten op de fietsers ontstaan er verkeersopstoppen.
		Beantwoording	Zie beantwoording op 3k.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.

5d			Indiener stelt dat in de toelichting (2.3.3) is aangegeven dat vrachtwagens na kruising van het fietspad naar links steken en dan achteruitrijden naar de trechters. De vrachtwagens voor de openbare loswal steken naar rechts en rijden dan achteruit de loswal op. Volgens indiener is er niet aangegeven dat beide loswallen tegelijkertijd in gebruik zijn. Indiener stelt dat de rijrichtingen in het bestemmingsplan geborgd hadden moeten worden.
		Beantwoording	Rijrichtingen zijn geen aspecten die in een bestemmingsplan worden geregeld. Zie verder de beantwoording van zienswijze 1p.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
5e			Indiener is het er niet mee eens dat de Marconiweg voldoende ruimte biedt voor het incidenteel kort wachten op de Marconiweg door een vrachtwagen voordat deze het terrein op kan rijden.
		Beantwoording	Op de kade is voldoende ruimte voor wachtende vrachtwagens. Het kan incidenteel voorkomen dat een vrachtwagen even moet wachten op de Marconiweg, bijvoorbeeld als een andere vrachtwagen net aan het manoeuvreren is. Daarvoor biedt de Marconiweg voldoende ruimte. Er wordt een figuur toegevoegd waarop is aangegeven waar een vrachtwagen eenvoudig kan wachten op de Marconiweg.
		Aanpassing	Dit is inzichtelijk gemaakt in bijlage 22 bij de toelichting.
5f			Het uitgangspunt van de gemeente dat de vrachtwagens op het perceel zelf zullen moeten wachten deelt indiener niet. Volgens indiener zullen chauffeurs kiezen voor de makkelijke weg en hun vrachtwagens op de Marconiweg stallen waardoor verkeersopstoppen en verkeersonveilige situaties ontstaan.
		Beantwoording	Zie beantwoording op 3k-6.
		Aanpassing	Een tekening met manoeuvreerruimte en opstelplekken is als bijlage 22 bij de toelichting opgenomen.
5g			Volgens indiener moeten fietsers regelmatig omrijden als Avalex bezig is om afval naar schepen over te slaan. Gedurende die tijd is het fietspad – volgens indiener – afgesloten en moeten fietsers omrijden via de Marconiweg en de Voltaweg. Indiener is van mening dat deze situatie nu al onveilig is en dat dit in de nieuwe situatie tot nog meer verkeersonveilige situaties zal leiden. Indiener is van mening dat een ingrijpende reconstructie van de Marconiweg moet plaatsvinden.

		Beantwoording	Het klopt dat in voorkomende gevallen (brom)fietzers via de omleidingsroute moeten rijden. De toename van verkeer als gevolg van de ontwikkeling geeft echter geen aanleiding tot verkeersonveiligere situaties. Op de Marconiweg geldt een 30 km/h regime. De hoeveelheid verkeer blijft, ondanks de toename met (worstcase) gemiddeld 213 voertuigen per etmaal (bestaande uit zowel autoverkeer als vrachtverkeer), beperkt en ruimschoots onder de niveaus waarop een gemengd profiel acceptabel is.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
5h			Indiener geeft aan dat uit de onderzoeksrapporten blijkt dat zij overlast zullen ondervinden van stof-, trilling- en geluidhinder. Volgens indiener is het onvoldoende in het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerp omgevingsvergunning geborgd dat dit wordt opgelost.
		Beantwoording	De ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt op een gezoneerd industrieterrein. Deze terreinen zijn bedoeld voor bedrijven die vallen in hogere milieucategorieën. Het is daarom ook logisch om een functie als (zand)overslag op een dergelijk terrein een plek te geven. Immers op deze terreinen wordt een hogere trillings- en geluidnorm geaccepteerd. De toename van geluid, stof en/of trillingen als gevolg van de verplaatsing valt hierbinnen. De toename van trillingen zal voor een groot deel worden tenietgedaan door de asfaltering van de Marconiweg. Het bevochtigen van het zand of de te treffen stofreducerende maatregelen zorgen voor het reduceren van stofhinder. In de regels is een gebruiksregel opgenomen waarin is bepaald dat de kraan die wordt gebruikt om het zand te lossen vanaf het schip naar de trechters een maximaal geluidbronvermogen van 100 dB(A) mag hebben.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
5i			In het rapport Bedrijven en milieuzonering is de zandhandel ingedeeld in milieucategorie 4.2 behorende bij "Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart kleiner dan 2000m ² ". Volgens indiener voert de zandhandel een deel uit op de openbare loswal, zodat deze oppervlakte ook meegerekend moet worden voor de bepaling van de milieucategorie. Voorts voert indiener aan dat de bedrijfsactiviteiten ook plaatsvinden op de rest van het perceel. Naast vier trechters komt er een kraanbaan, zandopslag en een kantoorkeet. Deze oppervlakte moet volgens indiener ook worden berekend.

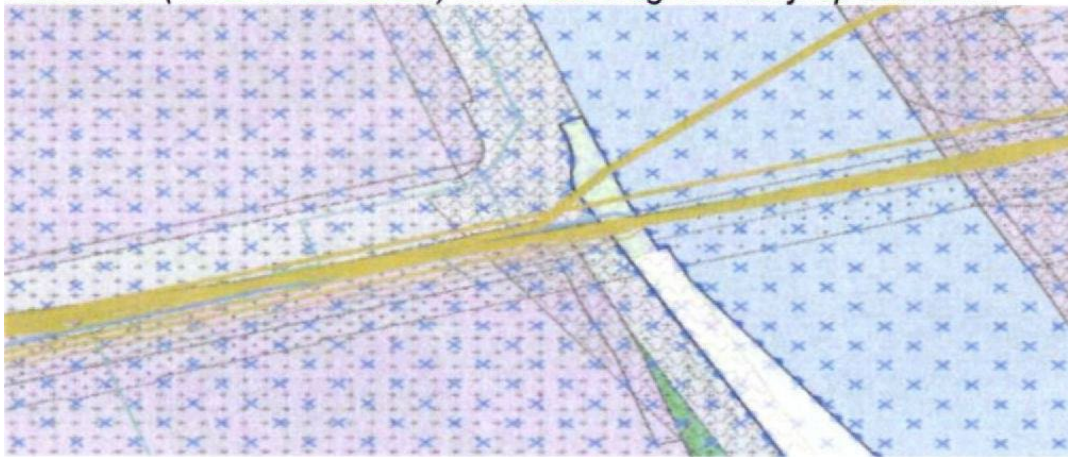
		Beantwoording	De totale oppervlakte van de zandhandel is circa 2700 m2. Op de openbare loswal wordt alleen zand overgeslagen, niet opgeslagen. Het is zeer onwaarschijnlijk dat er meer dan 2000 m2 opslagoppervlakte gerealiseerd zal worden. Niettemin zal de opslagoppervlakte voor de zandhandel van minder dan 2.000 m2 nog wel in de planregels worden vastgelegd.
		Aanpassing	Zekerheidshalve zal vastgelegd worden, dat de opslagoppervlakte van de zandhandel minder moet zijn dan 2000 m2.
5j			Indiener is van mening dat, indien milieucategorie 4.2 het uitgangspunt is, dan zou in een gemengd gebied de richtafstand vanaf de bestemmingsgrens van het bedrijf tot de gevel van de woning minstens 100 meter moeten zijn. Doordat het bedrijf en de bedrijfswoning van indiener ligt op een afstand van 37 meter, is dit volgens indiener onjuist.
		Beantwoording	De bedrijfswoning van indiener ligt op 37 meter afstand van de plangrens, ruim binnen de richtafstand van 100 meter voor geluid tot gemengd gebied. Echter in artikel 2.23 van het Activiteitenbesluit zijn geluidsgevoelige ruimten en verblijfsruimten gelegen op een gezoneerd industrieterrein uitgezonderd van toetsing aan de trillingswaarden in de SBR-richtlijn. In het bestemmingsplan geldt voor de bestaande gronden de classificering 'bedrijventerrein', met een algemene toelating van bedrijven tot maximaal milieucategorie 4. Dit kunnen ook trillingveroorzakende bedrijven zijn. De bedrijven die in de trillingrapportage zijn beschouwd zijn bedrijven gelegen op een gezoneerd industrieterrein en behoeven bij de toepassing van het Activiteitenbesluit niet getoetst te worden aan de trillingswaarden in de SBR-richtlijn (en logischerwijs evenmin bij een eventuele milieuvergunningverlening).
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
5k			In het rapport Bedrijven en milieuzonering van Arcadis wordt geadviseerd om de hinder ten opzichte van bedrijfswoningen te beperken bij een omgevingsvergunning milieu. Volgens indiener valt de zandhandel onder het Activiteitenbesluit en is dit advies derhalve geen optie. Ook adviseert Arcadis om het bedrijf te bestemmen met de functieaanduiding bedrijf tot en met categorie 4.2. Dit is volgens indiener niet gebeurd.
		Beantwoording	Ook bij een bedrijf onder het Activiteitenbesluit kunnen, bijvoorbeeld op grond van de zorgplicht, met maatwerk aanvullende maatregelen worden verlangd om hinder zo veel mogelijk te beperken, voor zover dat redelijkerwijs kan worden verlangd.

			De zandhandel heeft de bestemming verkeer met de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – zandhandel'. Als er geen zandhandel ter plaatse is gevestigd, is de bestemming verkeer weer van toepassing. Niet ieder bedrijf past immers op deze locatie.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
5l			Indiener vreest trillinghinder in de bedrijfswoning als gevolg van de vrachtwagens met zand. Voorts merkt indiener op dat in de regels niet is geborgd dat de Marconiweg geasfalteerd moet worden.
		Beantwoording	Zie de beantwoording bij zienswijze 3g-11.
		Aanpassing	De zienswijze leidt tot aanpassing. In artikel 4.3.4 van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting betreffende de asfaltering van de Marconiweg opgenomen.
5m			Indiener stelt dat de regel dat ter plaatse van de zandhandel niet gehandhaafd kan worden dat er maximaal 250.000m3 zand wordt overgeslagen.
		Beantwoording	Om goederen te kunnen overslaan is ontheffing van de havenmeester nodig. Deze ontheffing is nodig om te kunnen sturen op de hoeveelheid die wordt overgeslagen. Omdat de ontheffing is geregeld in de 'Verordening openbaar gemeentewater Delft' en deze middels een formulier, waarin de hoeveelheid en soorten goederen (zand-, bagger, stukgoederen) moet worden ingevuld, bij de Havenmeester moet worden aangevraagd, is voorzien in de mogelijkheid tot sturing en handhaving.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
5n			Indiener is tevens van mening dat de hoeveelheid te laden of te lossen goederen op de openbare loswal niet te handhaven is, omdat de havenmeester niet steeds zal controleren of er gebruik wordt gemaakt van de openbare loswal.
		Beantwoording	Doordat er ook voor de openbare loswal een ontheffing nodig is en in het aanvraagformulier moet worden aangegeven hoeveel m3 zand of bagger of hoeveel ton stukgoederen er worden overgeslagen, is er altijd zicht op het gebruik en de goederen die worden overgeslagen.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.

5o			Indiener plaatst vraagtekens bij de in het bestemmingsplan opgenomen inhoud van de vrachtwagens van 15 m3 en hoe de regeling wordt uitgevoerd en gehandhaafd.
		Beantwoording	De inhoud van de vrachtwagens zal in werkelijkheid variëren. Voor de onderzoeken is uitgegaan (uitgangspunt) van een representatieve vrachtwagen met een inhoud van ca. 15m3. Deze is als een gemiddelde gehanteerd om een beeld te krijgen van de transportbewegingen.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
5p			Indiener stelt dat de voorwaardelijke verplichting voor de geluidnormen (nieuwe kraan) voor de zandhandel niet geldt voor de openbare loswal. Ook beschikt de zandhandel volgens indiener nog niet over een nieuwe kraan die aan de geluidnorm voldoet.
		Beantwoording	De gebruiksregel zal ook van toepassing zijn op de openbare loswal. Zie hiervoor ook de beantwoording bij zienswijze 1u.
		Aanpassing	Artikel 4.3.2 wordt tevens van toepassing op aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - loswal'.
5q			Indiener stelt dat de voorwaardelijke verplichting voor het bevochtigen van het zand niet geldt voor de openbare loswal. Voorts is indiener van mening dat het transport door het bevochtigen van het zand zwaarder en daardoor duurder wordt.
		Beantwoording	Zie voor de beantwoording de beantwoording bij zienswijze 1t.
		Aanpassing	Artikel 4.3.2 wordt tevens van toepassing op aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - loswal'.
5r			Indiener zal uitzicht krijgen op de zandhandel en is van mening dat hun belangen onvoldoende zijn meegenomen.
		Beantwoording	Er bestaat geen recht op blijvend vrij (dan wel gelijkblijvend) uitzicht. Dit is zeker het geval op een industrieterrein. Er wordt bij deze ontwikkeling zwaarder gewicht toegekend aan het belang van een goede locatie voor de zandhandel en de daarmee verbandhoudende ontwikkeling van de woningbouw op Schieoevers Noord (kabeldistrict en Nieuwe Haven). Aan het behoud van uitzicht – zeker gelet op de ligging op een industrieterrein - wordt in dit geval dan ook minder belang gehecht.

		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
5s			Indiener concludeert dat er onvoldoende onderzoek naar stikstof heeft plaatsgevonden en dat er in potentie beschermde dier- en plantensoorten in het plangebied aanwezig kunnen zijn.
		Beantwoording	Er zijn nieuwe stikstofberekeningen gemaakt met behulp van de meest recente Aeriuserkentool. Daarmee heeft voldoende onderzoek naar stikstof plaatsgevonden.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
5t			Indiener is van mening dat, aangezien er nu al veel overlast is van busjes en campers die permanent geparkeerd staan, busjes en campers illegaal zullen Kamperen op de openbare loswal.
		Beantwoording	Dit staat los van het bestemmingsplan. Er mag op de loswal niet geparkeerd worden. Dit wordt echter niet in het bestemmingsplan geregeld.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
5u			Volgens indiener heeft hij betere alternatieve oplossingen aangedragen en is er onvoldoende onderbouwd waarom deze alternatieven vanuit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet mogelijk zijn.
		Beantwoording	Zie antwoord 1j. De aangedragen alternatieven waren om meerdere redenen niet haalbaar, soms ruimtelijk maar soms ook vanwege financiële onhaalbaarheid.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
5v			Volgens indiener moet het scheepverkeer vanuit Rotterdam eerst de Kruithuisbrug onder door om te keren. Indiener stelt te hebben aangedragen dat een keerzijde aan de andere kant van de Kruithuisbrug tot een veiliger situatie zou leiden. Deze situatie is niet meegenomen in de planvorming.
		Beantwoording	Zie antwoord 1j.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.

5w			Volgens indiener leidt de verbreding van de Schie tot doorvaart van schepen met een CEMT-klasse III met een zwaarder laadvermogen (800 tot 1250 ton). Dit leidt tot meer en ander scheepverkeer. Ook de uitbreiding van de loswal leidt tot toename van bedrijfsactiviteiten.
		Beantwoording	In de Uitvoeringsregeling vaarwegprofielen Zuid-Holland 2015, prov. Blad 2016, nr. 389 zijn de gewenste vaarwegprofielen voor de toegestane scheepsafmetingen opgenomen. Het verbreden van de Schie ter plaatse van de planlocatie heeft tot doel een al langer bestaand breedte knelpunt op te lossen. De verbreding leidt niet tot meer en ander scheepvaartverkeer, maar wel tot een veiliger situatie op de vaarweg. De vaarweg is geschikt voor CEMT III/M4 (Dortmund-Eemskanaalschip) en blijft hiervoor geschikt. De vaarweg was ter plaatse niet breed genoeg, en daarmee plaatselijk niet veilig. Met de verbreding kan de gewenste vlotte en veilige doorvaart van CEMT III/M4 schepen gegarandeerd worden.
		Aanpassing	In de toelichting bij paragraaf 2.1 is dit verduidelijkt in de tekst.
5x			Volgens indiener is hetgeen in de aanmeldnotitie vormvrije m.e.r. ten aanzien van ecologie en stikstof niet in overeenstemming met de meest recente onderzoeken.
		Beantwoording	De aanmeldnotitie m.e.r. wordt geactualiseerd aan de hand van de doorgevoerde wijzigingen in de onderzoeken.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
6a	Stedin		Voor indiener is niet geheel duidelijk of: 1. er naar aanleiding van de werkzaamheden voor de aanpassingen aan de wal knelpunten zijn te verwachten ten aanzien van de aldaar aanwezige assets? (zowel in de bouwfase denk bijvoorbeeld aan trillingen, werkterreinen en/ of toegang tot de assets als in de nieuwe situatie), 2. er nog ruimte overblijft (om zonder extra belemmeringen) kabels in de toekomst te kunnen leggen, mocht dat nodig zijn en 3. er in de nieuwe situatie de (vrije) toegang tot de assets geborgd blijft om beheer, onderhoud en/of storingen op te lossen.

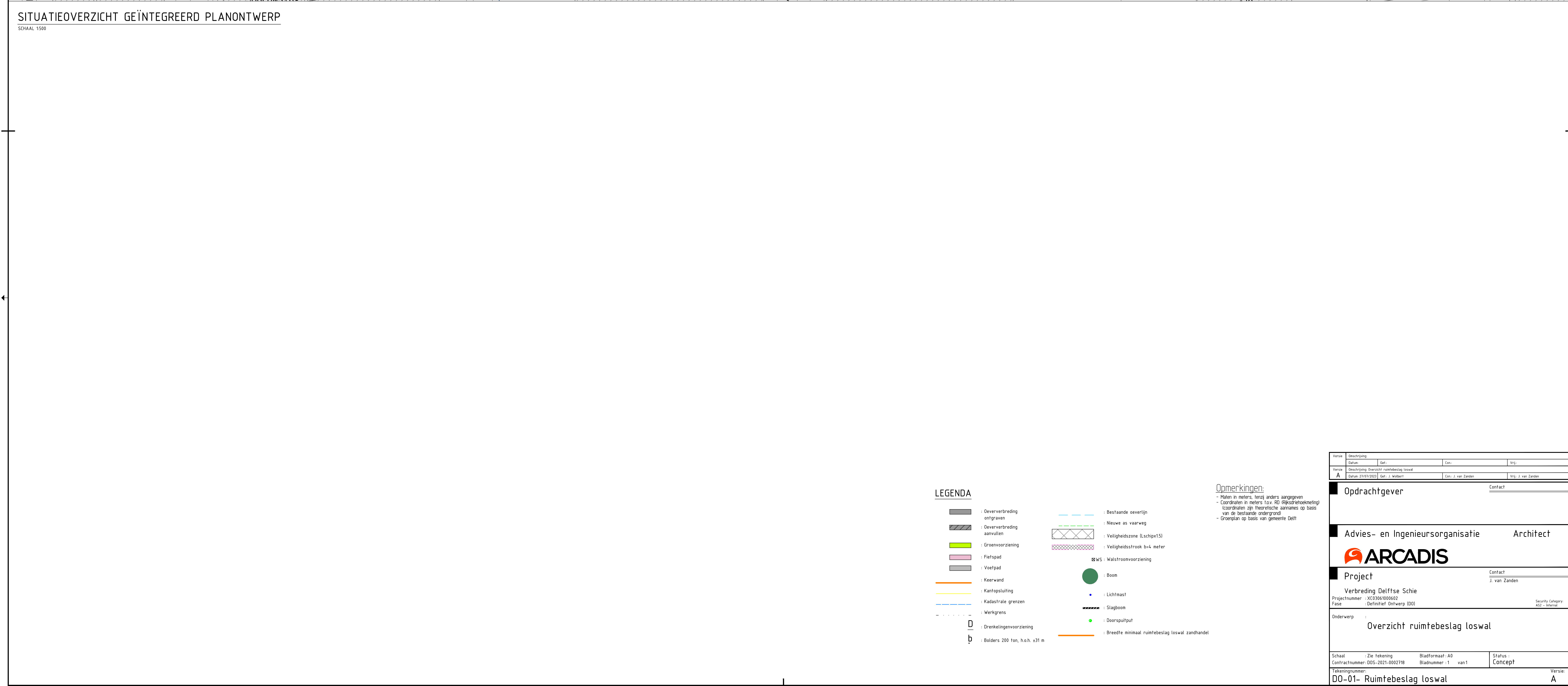
			<i>Kabelbed (meerdere kabels) en onderlaag ruimtelijkeplannen.nl</i>  Verlegging van deze kabels is – volgens indiener - niet gewenst en vraagt daarom rekening te (laten) houden met de ligging van de kabels.
		Beantwoording	Afhankelijk van de uitvoeringsmethodiek, kan het inbrengen van de damwanden in sommige situaties (in de nabije omgeving) tot trillingen leiden. In de meeste gevallen hoeven de aanwezige kabels en leidingen niet verlegd te worden en zijn ze goed te overkluisen. Echter in bijzondere gevallen, met name bij ondiepe kabels en leidingen met (als eis) een grote vrij ruimte rondom, kan de constructieve stabiliteit of grond dichtheid niet worden geborgd. Dat is op deze locatie niet aan de orde. Na realisatie van de nieuwe oeverconstructie blijven de kabels en leidingen toegankelijk voor beheer en onderhoud. Ook het realiseren van nieuwe kabels en leidingen blijft in de toekomstige situatie mogelijk. Gezien het feit dat de nieuwe damwanden dieper worden ontworpen dan de bestaande damwanden (i.v.m. strengere ontwerpregels), is de verwachting dat de gestuurde boringen voor nieuwe kabels en leidingen dieper gerealiseerd dienen te worden om uit elkaars profiel te blijven.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
7a	Tennet		Indiener stelt dat in het vigerende bestemmingsplan "Schieoevers Zuid" voor de ondergrondse hoogspanningsverbinding de dubbelbestemming "Leiding-Hoogspanning" is opgenomen. In het

			voorliggende plan ontbreekt een dergelijke dubbelbestemming volgens indiener. Indiener verzoekt om de dubbelbestemming "Leiding-Hoogspanning" op te nemen en de door indiener gestelde regels hiervoor over te nemen.
		Beantwoording	Het klopt dat in bestemmingsplan Schieoevers Zuid een dubbelbestemming "Leiding-Hoogspanning" is opgenomen. Deze dubbelbestemming zal worden opgenomen in dit bestemmingsplan. De dubbelbestemming uit het vigerende bestemmingsplan Schieoevers Zuid zal in dit bestemmingsplan worden overgenomen.
		Aanpassing	De dubbelbestemming "Leiding-Hoogspanning" zal in de regels en op de verbeelding worden opgenomen.
7b			Indiener verzoekt om voortaan bij het wettelijk vooroverleg betrokken te worden.
		Beantwoording	Indiener is weldegelijk bij het wettelijk vooroverleg betrokken en heeft per e-mail op 26 september 2022 gereageerd en aangegeven geen opmerkingen te hebben.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
8a	Omwonenden (2)		Indiener geeft aan dat de ontwikkeling leidt tot aantasting van de woon- en leefomgeving, doordat er sprake zal zijn van geluids-, geur-, licht-, zicht en stofoverlast.
		Beantwoording	Omdat de activiteit met de grootste richtafstand bepalend is voor de te hanteren richtafstand voor het bedrijf is de activiteit Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart maatgevend. De opslag vindt plaats in 4 opslagbunkers met een totaal oppervlak kleiner dan 2000 m ² ; het bedrijf valt daarmee in categorie 4.2 met een richtafstand van 200 meter voor stofhinder. De richtafstanden gelden voor de afstand tot een rustige woonwijk. Voor de afstand tot een gemengd gebied gelden richtafstanden van een lagere categorie, te weten 100 meter. De richtafstand voor geluid bedraagt 300 meter in een rustige woonwijk en 200 meter in een gemengd gebied. Voor wat betreft geur is de afstand tot een rustige woonwijk 30 meter en in gemengd gebied 10 meter. De woning van indiener is gelegen op een afstand van meer dan 200 meter en valt derhalve buiten alle richtafstanden. Voor wat betreft geluid wordt opgemerkt dat de woning van indiener is gelegen in de geluidzone van het geluidgezoneerde industrieterrein Schieoevers Zuid. Voor deze woningen zijn hogere waarden vastgesteld. Voorts blijkt uit de onderzoeken dat er voor wat betreft indiener geen sprake is van overlast. Als het uitzicht van indiener al wordt gehinderd door de zandhandel, dan wordt erop gewezen dat er geen recht op vrij

			uitzicht bestaat (zie hiervoor bijvoorbeeld ECLI:NL:RVS:2017:2861 en ECLI:NL:RVS:2020:5151). Eventuele lichthinder door de zandhandel of de loswal is – gelet op de afstand tot de woningen en de werktijden van de zandhandel – onwaarschijnlijk. Het bestemmingsplan Schieoevers Zuid biedt bovendien al op veel kortere afstand tot de woning van indiener planologisch ruimte voor bedrijvigheid met lichtuitstraling. Mocht er in de praktijk sprake blijken van lichthinder, wat gezien de afstand van meer dan 200 meter onwaarschijnlijk is, dan kan op basis van het Bal zo nodig regulerend worden opgetreden. De lichtmasten zullen worden uitgevoerd met nachtdiervriendelijke verlichting.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
8b			Volgens indiener is het onvoldoende om enkel te stellen dat de ontwikkeling bijdraagt aan het realiseren van de transformatieopgave van Schieoevers Noord en daarmee aan de doelstellingen van de Omgevingsvisie.
		Beantwoording	De verplaatsing van de bestaande ligplaatsen, laad/loswal en zandhandel van Schieoevers Noord naar Schieoevers Zuid draagt bij aan het realiseren van de transformatieopgave van Schieoevers Noord en daarmee aan de doelstellingen van de Omgevingsvisie. Hierdoor wordt er immers ruimte gemaakt voor woningbouw in een levendige omgeving (sterke en leefbare wijken) en voor kennisintensieve bedrijven en van een kennisgedreven en ambachtelijke 'maakindustrie' op Schieoevers Noord. Deze nieuwe maakindustrie biedt arbeidskansen voor een brede doelgroep in Delft en de regio. Dit zijn punten die tot de Delftse Koers behoren.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
8c			De akoestische effecten op de woning van indiener zijn volgens indiener niet onderzocht. Ook had er een berekening van de cumulatie van beide kranen moeten zijn opgenomen.
		Beantwoording	De akoestische effecten zijn getoetst aan de hand van de verschillende referentiepunten/ toets punten verspreid over het gezoneerde industrieterrein. Er zijn ook referentiepunten/ toets punten aan de zijde van de Rotterdamseweg. Voor de woning Rotterdamseweg 412 is het punt W58\01 toegevoegd aan het model en hier zijn berekeningen op uitgevoerd. De woning is dus wel meegenomen in het akoestisch onderzoek. Dit is terug te vinden in bijlage 2 van het akoestisch onderzoek.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.

8d			Volgens indiener is er ten onrechte geen onderzoek naar geurbelasting gedaan.
		Beantwoording	Er zijn ten gevolge van de loswal en de zandhandel geen geuremissies te verwachten en daardoor ook geen merkbare geurbelasting buiten de terreingrenzen, laat staan op een afstand van meer dan 200 meter. Een onderzoek naar geurbelasting is daarom niet nodig.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
8e			Volgens indiener is het luchtkwaliteitsonderzoek niet volledig opgenomen in de toelichting.
		Beantwoording	De toelichting bevat een samenvatting van het als bijlage bij de toelichting opgenomen luchtkwaliteitsonderzoek. Bijlage 4 bij het luchtkwaliteitsonderzoek was per abuis niet opgenomen bij het onderzoek. Deze bijlage is toegevoegd.
		Aanpassing	Bijlage 4 bij het luchtkwaliteitsonderzoek is toegevoegd.
9a	Zandhandel & Overslagbedrijf Van der Waal B.V.		Volgens indiener zijn de twee ligplaatsen voor afmerende binnenvaartschepen onvoldoende met oog op het groeiende vervoer op het water, het projectmatig gebruik door aannemers en de dagelijks afmerende binnenvaartschepen van onder andere Dyckerhof Basal, Avalex, AVR en Van der Waal.
		Beantwoording	Vanuit ligplaatstellingen is gebleken dat op de ligplaats bij de Schiekade soms overbezetting is, daarom komen er 2 aparte openbare overnachtingsplaatsen voor 3x24 uur ter hoogte van Rataplan naast de locatie voor openbare loswal en de loswal die door de zandhandel in gebruik wordt genomen. Door de verplaatsing en de uitbreiding is er voldoende ligplaatsruimte ten zuiden van de Kruithuisbrug.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
9b			Indiener geeft aan dat het toekomstig fiets- en voetpad volgens het ontwerpbestemmingsplan verhoogd wordt aangelegd. In de gevoerde gesprekken met de gemeente heeft indiener aangegeven dat een verhoogd fiets- en voetpad de transporten van diepladers van- en naar de loswal kunnen beperken. Voor de gemeente wellicht een detail, maar het niet beheersen van dit raakvlak zal de benutting van de loswal onnodig beperken. In de ogen van indiener is het technisch mogelijk om het fiets- en voetpad

			iets verhoogd aan te leggen, maar ter plaatse van de inrit van de loswal de verharding van de Marconiweg en loswal lokaal op gelijk hoogte aan te sluiten.
		Beantwoording	Het uitgangspunt is inderdaad een verhoogd fietspad, maar ter plaatse van de inrit zal de verhoging minimaal zijn om transporten niet te beperken. Dit moet nader worden uitgewerkt.
		Aanpassing	De zienswijze leidt niet tot aanpassing.
9c			In hoofdstuk 4 van het bestemmingsplan wordt ingegaan op het onderwerp luchtkwaliteit. Bij dit onderdeel wordt de belasting van een zandhandel op de omgeving berekend aan de hand van een verspreidingsmodel. De conclusie hierbij is dat de waarden die hierbij zijn gevonden mitigerende maatregelen vereisen. Hoewel in dit hoofdstuk wordt ingegaan op een belangrijke mitigerende maatregel, namelijk het bevochtigen tijdens opslag en verlading, is dit niet de enige maatregel die mogelijk is. Er zijn ook andere maatregelen die minstens even effectief (of effectiever) kunnen zijn. Bijvoorbeeld: het overkappen van opslagplaatsen en trechters of het plaatsen van een anti-stuifscherm. Indiener vraagt meer ruimte te geven door ook andere mitigerende maatregelen op te nemen.
		Beantwoording	Om meer ruimte te bieden en hetzelfde resultaat te bereiken, is artikel 4.3.2b gewijzigd in de zin dat stuifgevoelige stoffen tijdens op- of overslag dienen te worden bevochtigd dan wel dienen er vergelijkbare maatregelen getroffen te worden om verspreiding of morsing te voorkomen.
		Aanpassing	Artikel 4.3.2b is naar aanleiding van deze zienswijze gewijzigd.



Version	Omschrijving		Datum		Gef.	Gek.	Wijg.	
Version	Omschrijving Overzicht ruimtebeslag loswal		Datum 29/09/2023		Gef. J. Wolbert	Gek. J. van Zanden	Wijg. J. van Zanden	
Opdrachtgever							Contact	
Advies- en Ingenieursorganisatie							Architect	
 ARCADIS								
Project							Contact	
Verbreding Delfse Schie							J. van Zanden	
Projectnummer : XC0306/000602 Fase : Definitief Ontwerp (DO)							Security Category ASD - Interne	
Onderwerp :								
Overzicht ruimtebeslag loswal								
Schaal : Zie tekening			Bladformaat : A0			Status : Concept		
Contractnummer: D05-2021-0002718			Bladnummer : 1 van 1					
Tekeningnummer:							Versie:	
D0-01- Ruimtebeslag loswal							A	