



Gemeente Rotterdam

Gemeentewerken

Ingenieursbureau

Bestemmingsplan Kop van Zuid

Onderzoek externe veiligheid en verantwoording groepsrisico

Projectcode

IB-2019-0002

Datum

3-2-2021

Versie

0.5

Opdrachtgever

J. Ekkelenkamp (R&W)

Opsteller

Ing. P.J.G. Bruijkers



Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	Toelichting bestemmingsplan en de ontwikkelingen	4
2.1	Beschrijving plangebied	4
2.2	Risicobronnen	6
3.	Wettelijke bepalingen en beleid	7
3.1	Transport van gevaarlijke stoffen	8
3.2	Provinciaal beleid	8
3.3	Gemeentelijk beleid	10
4.	Onderzoek Nieuwe Maas	12
5.	Conclusie en advies	15

1. Inleiding

Voor het plangebied Kop van Zuid stelt de gemeente Rotterdam een nieuw bestemmingsplan op. De doelstelling is om in 2021 een vastgesteld bestemmingsplan voor het gebied te hebben, waarin de kaders voor de gewenste ruimtelijke situatie en de mogelijke ontwikkelingen wettelijk zijn verankerd. Bij de ontwikkeling van nieuwe ruimtelijke plannen dient rekening te worden gehouden met de normen voor externe veiligheid. In en in de directe nabijheid van dit bestemmingsplangebied zijn risicobronnen.

In dit rapport worden de onderzoeksresultaten gebruikt voor;

- de toets aan wet- en regelgeving en beleid;
- de uitwerking van de bestuurlijke verantwoording groepsrisico externe veiligheid.

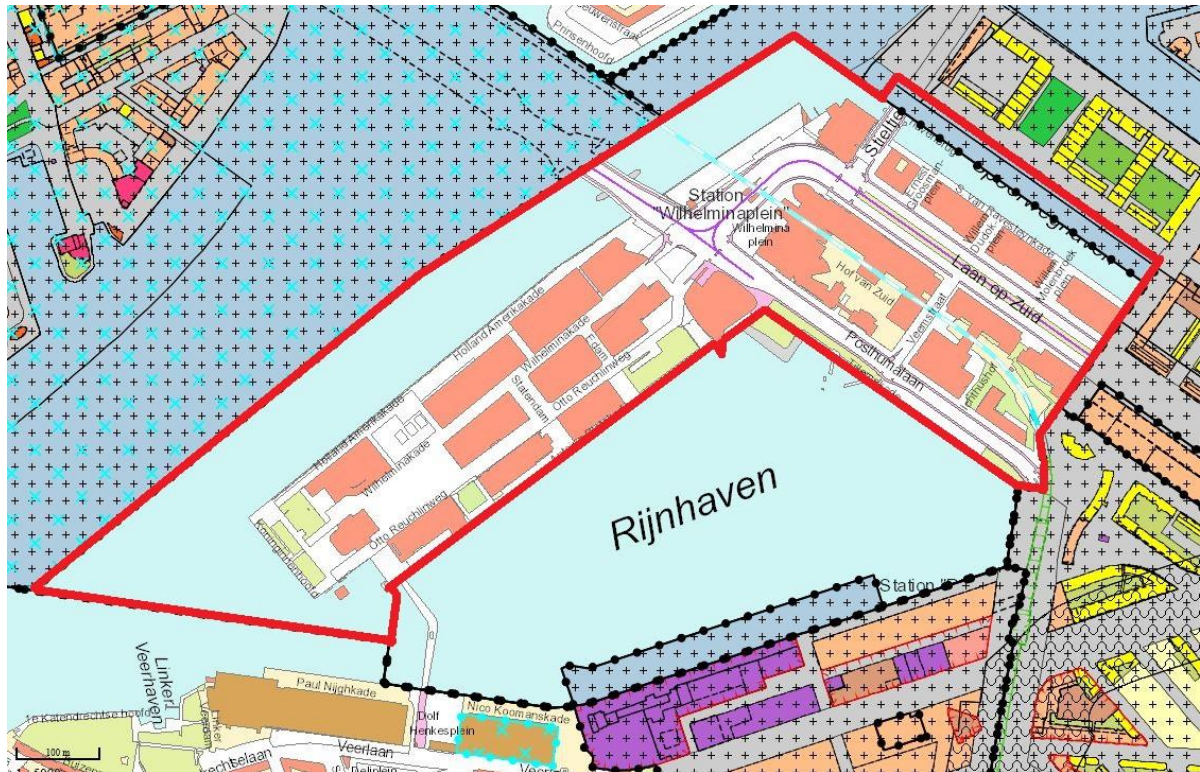
De verantwoordelijke ambtelijke dienst voor de voorbereiding van de bestuurlijke verantwoording is de afdeling Stedelijke Inrichting van het Cluster Stadsontwikkeling. Deze rapportage is opgesteld door het Ingenieursbureau van het Cluster Stadsontwikkeling.

Deze rapportage vormt het vereiste document voor de bestuurlijke verantwoording van het groepsrisico.

2. Toelichting bestemmingsplan en de ontwikkelingen

2.1 Beschrijving plangebied

Het plangebied Kop van Zuid ligt op de linkeroever van de Nieuwe Maas in gebied Feijenoord. Het plangebied met de deelgebieden Wilhelminapier en Zuidkade wordt begrensd door de Nieuwe Maas, de Koningshaven, de Spoorweghaven, de Lodewijk Pincoffsweg en de Rijnhaven (zie figuur 2.1).



Figuur 2.1: indicatieve ligging van het bestemmingsplangebied Kop van Zuid

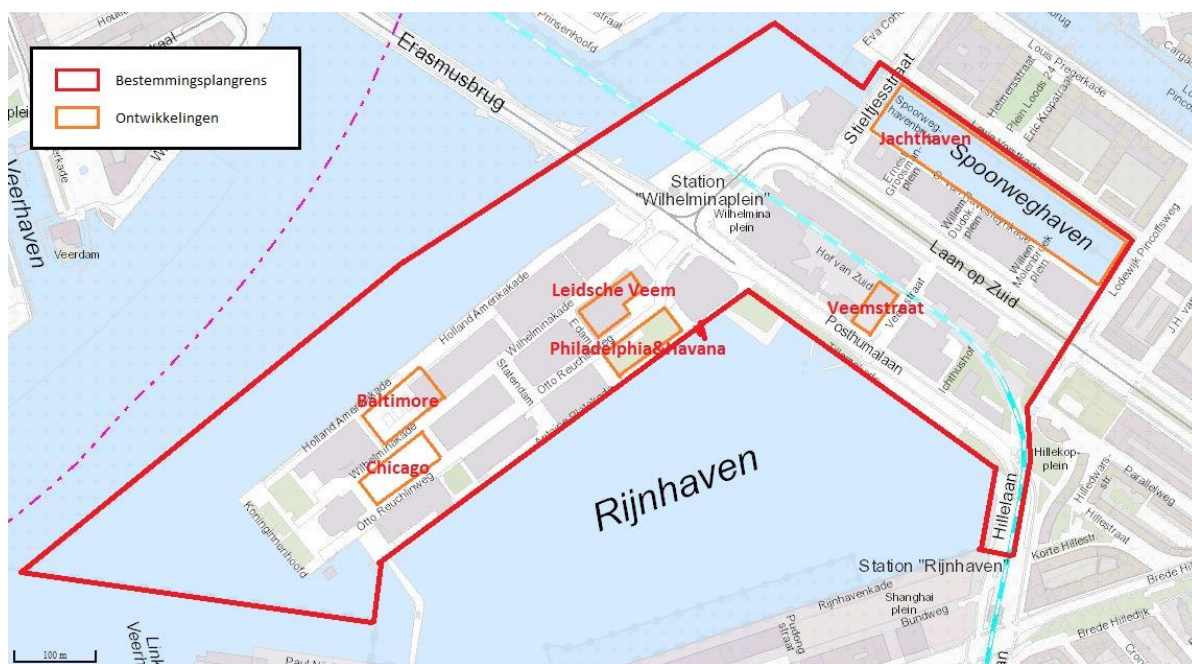
De mogelijkheden uit het vigerende bestemmingsplan zijn inmiddels voor een belangrijk deel gerealiseerd of in uitvoering genomen. Voor de nog resterende ontwikkelingen wordt nu gekozen voor een meer gedetailleerd bestemmingsplan, waarin de resterende ontwikkelingen een duidelijke plek krijgen en ruimtelijke kaders gegeven worden.

In tabel 2.1 staat een overzicht van de ontwikkelingen, in figuur 2.2 is de ligging van de ontwikkellocaties aangegeven.

Ontwikkelingen	Bvo (m ²)	Huidig gebruik	Nieuwe functies
Baltimore	102.100	P-plaats, ook voor bussen, trainingscentrum (3.100 m ² bvo)	Appartementen, kantoren, restaurant, recreatieve voorzieningen
Chicago	21.000	P-plaats	Parkeren, hotel, wellness, bakkerij, horeca, commerciële functies, (evt. appartementen)
The Sax (Philadelphia + Havana)	100.000	Braakliggend	Appartementen, hotel, wellness, congresruimte, commerciële functies
Veenstraat (Wilhelminahof)	56.200	P-garage (10.300 m ² bvo), braak, snackbar	Appartementen, kantoren, maatschappelijke voorzieningen, commerciële functies
Optoppen gebouw Leidsche Veem	3.000	dak	Appartementen
Uitbreiding jachthaven	0	haven en water	Mogelijkheid tot uitbreiding van de jachthaven Rotterdam Marina

Het gaat in totaal om de sloop van 13.400 m² bvo en de bouw van 282.300 m² b.v.o. aan nieuw programma. Overwegend ingevuld met appartementen (tot ongeveer 2.500 stuks), een beperkte hoeveelheid kantoren (ongeveer 10.000 m² b.v.o.), horeca en commercieel programma.

Tabel 2.1: overzicht van de ontwikkelingen



Figuur 2.2: ligging ontwikkelingslocaties

2.2 Risicobronnen

- Het transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas: het groepsrisico-aandachtsgebied van 200 meter gaat voor een deel over het plangebied, de veiligheidsafstanden uit het provinciale oeverbeleid gaan ook over een deel van het plangebied.
- Het vervoer van gevaarlijke over het spoor: het plangebied ligt buiten het groepsrisico-aandachtsgebied maar binnen het invloedsgebied voor toxische stoffen van 750 meter.

Het transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas wordt onderzocht in Hoofdstuk 4, in hoofdstuk 5 worden conclusies getrokken en adviezen gegeven. In dat hoofdstuk wordt ook over het vervoer van gevaarlijke over het spoor geadviseerd.

3. Wettelijke bepalingen en beleid

Bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen dient rekening te worden gehouden met de wet- en regelgeving ten aanzien van externe veiligheid. De regelgeving en het beleid voor externe veiligheid is gebaseerd op de begrippen plaatsgebonden risico en groepsrisico, en maakt onderscheid in kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.

Plaatsgebonden Risico

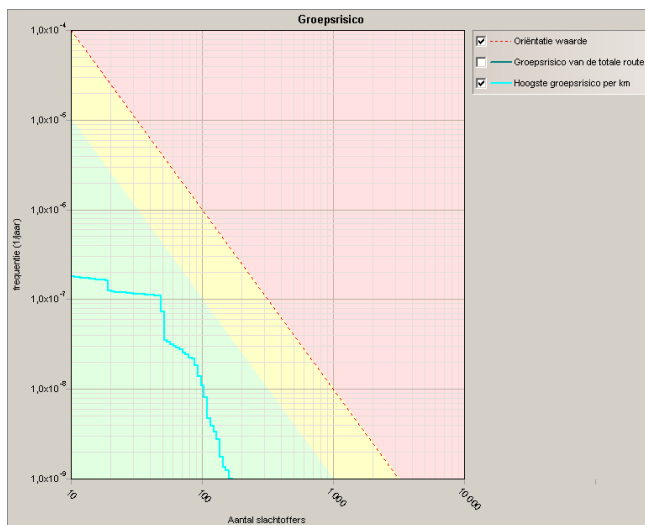
Het plaatsgebonden risico is de kans dat er in een jaar op een bepaalde plaats een persoon ten gevolge van een verondersteld ongeval van 'n activiteit komt te overlijden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het transport van tot vloeistof verdicht autogas (Liquified Petroleum Gas, LPG) over de weg. De norm in Nederland is dat het plaatsgebonden risico ten gevolge van een installatie of transportroute in woongebieden niet groter mag zijn dan $1 \cdot 10^{-6}$ per jaar. Dat betekent dat personen die op een plaats met een dergelijke kans permanent aanwezig zijn, niet vaker dan eens in het miljoen jaar zullen overlijden als gevolg van de betreffende risicobron. In artikel 1 lid 1, sub p van het Bevi¹ is de norm van het plaatsgebonden risico als volgt gedefinieerd: *'risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof, gevaarlijke afvalstof of bestrijdingsmiddel betrokken is.'* De contour voor het plaatsgebonden risico levert een bebouwingsvrije afstand op die aangehouden moet worden bij het ontwerpen van nieuwe, kwetsbare objecten.

Groepsrisico

Het groepsrisico is afhankelijk van de specifieke omstandigheden. Het gebied rondom een risicobron wordt ingedeeld in 'vakjes' van gelijke grootte. Voor elk vakje wordt bepaald hoeveel mensen er aanwezig zijn. In woongebieden komen veel mensen per vakje voor, in industriegebieden over het algemeen weinig. Nadat is bepaald welke ongevallen voor de betreffende risicobron maatgevend zijn, wordt gebruikmakend van de bevolkingsgegevens uitgerekend hoe groot het aantal dodelijke slachtoffers als gevolg van deze ongevallen zal zijn. Door deze gegevens te combineren met de kans dat deze ongevallen zich in een jaar voordoen, wordt het groepsrisico verkregen.

In figuur 3.1 is ter illustratie een voorbeeld van een groepsrisicocurve weergegeven. Het betreft een transportroute.

¹ Het BEVI is gepubliceerd in de Staatscourant op 27 mei 2004 (2004-250).



Figuur 3.1: Voorbeeld van een groepsrisicocurve

In de figuur is oriënterende waarde aangegeven als een rode stippellijn. Het rode gebied is het overschrijdingsgebied, in het groene en gele gebied wordt de oriënterende waarde niet overschreden. In het groene gebied wordt de oriënterende waarde met een factor 10 of meer onderschreden. In dit voorbeeld is het risico kleiner dan de oriënterende waarde.

3.1 Transport van gevaarlijke stoffen

Sinds 1 april 2015 is de Wet Basisnet (Stb. 2013,307) in werking. Met het Besluit tot inwerkingtreding van 20 februari 2015 (Stb. 2015,92) is de volgende regelgeving van kracht:

- de Wet van 10 juli 2013 tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en enkele andere wetten in verband met de totstandkoming van een basisnet van vervoer van gevaarlijks stoffen over water, weg en spoor.
- De afdeling 2.16 van het Bouwbesluit, in twee bepalingen worden regels gesteld aan nieuwbouw in veiligheidszones en plasbrandaandachtsgebieden en worden beperkingen gesteld aan het gebruik van de ruimte boven een basisnetroute.
- routing van basisnetroutes (hoofdstuk 3 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen)
- het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), dit besluit bevat regels die gericht zijn op de ruimtelijke ordening, deze regels hebben onder meer betrekking op het toepassen van vaste afstanden vanaf de betreffende basisnet transportroute tot nieuw toe te laten (beperkt) kwetsbare objecten. De toe te passen afstanden zijn opgenomen in bijlagen bij de Regeling basisnet (Stcrt 2014, 82420).

3.2 Provinciaal beleid

Beleidsplan externe veiligheid

De provincie toetst in het kader van provinciaal belang bij nieuwe ontwikkelingen voor het aspect externe veiligheid of deze bijdragen aan de veiligheid van Zuid-Holland. In de Beleidsvisie Duurzaamheid en Milieu (2013-2017) is beschreven op welke wijze de provincie beoordeelt of er sprake is van strijdigheid met het provinciaal belang.

Om de doelen op korte termijn te realiseren wordt ingezet op de volgende thema's:

- het clusteren van risicovolle inrichtingen;

- het verantwoord combineren van risicovolle activiteiten en (beperkt) kwetsbare objecten;
- het reduceren van risico's aan de bron;
- het nemen van maatregelen in de omgeving van een risicovolle omgeving van een risicovolle activiteit;
- het verhogen van de kwaliteit van de uitvoering.

Behalve ambities en doelen op korte termijn beschrijft het beleidsplan ambities op middel- en lange termijn op het gebied van externe veiligheid. Er is rekening gehouden met de veranderende verantwoordelijkheden en taken in wet- en regelgeving tussen de provincie, gemeenten en overige partners. De provinciale Beleidsvisie Duurzaamheid en Milieu (2013-2017) is gekoppeld aan de Provinciale Structuurvisie van Zuid-Holland (vastgesteld 2012).

Voor groepsrisico bestaat in de Provinciale Structuurvisie van Zuid-Holland aanvullend provinciaal ruimtelijk beleid. Indien door ruimtelijke ontwikkelingen het groepsrisico toeneemt, moet dit bestuurlijk worden afgewogen. Op basis van een verantwoording groepsrisico moet aannemelijk worden gemaakt dat op termijn in de eindsituatie wordt voldaan aan de oriëntatiewaarde.

Vaarwegen

Voor transport van gevaarlijke stoffen over water op het traject Maasmond – Van Brienenoordbrug heeft de provincie Zuid-Holland in de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM), onderdeel Verordening Ruimte, extern veiligheidsbeleid opgesteld. De visie is op 9 juli 2014 vastgesteld en in augustus 2014 in werking is getreden. Van belang is de veiligheidszoning die genormeerd is in artikel 2.1.10 van de Verordening Ruimte (zie kader).

Artikel 2.1.10 Veiligheidszoning oevers Nieuwe Waterweg en Nieuwe Maas

Een bestemmingsplan voor gronden binnen de veiligheidszone langs de Nieuwe Waterweg en de Nieuwe Maas van raainummer 1034 bij Hoek van Holland tot raainummer 995 bij de splitsing van de Nieuwe Maas en de Hollandsche IJssel, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op de kaartbijlage, voldoet aan de volgende voorwaarden:

1. in het gebied tot 25 meter vanaf de kade wordt geen nieuwe bebouwing toegelaten;
2. in het gebied tussen de 25 en 40 meter vanaf de kade wordt nieuwe bebouwing slechts toegelaten als sprake is van een groot maatschappelijk of bedrijfseconomisch belang, de veiligheid voldoende wordt gegarandeerd en met het oog hierop advies is uitgebracht door de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond;
3. in afwijking van de onderdelen 1 en 2 zijn incidenteel nieuwe kleinschalige voorzieningen toelaatbaar ter ondersteuning van het dagrecreatieve karakter van de oever, waaronder restaurants, cafés en kiosken, alsmede voorzieningen die noodzakelijk zijn voor het functioneren van de vaarweg of de haven, zoals radarposten en kranen, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
 - a. de bereikbaarheid van de oever voor hulpverleningsdiensten en de mogelijkheden voor optreden van deze diensten worden niet belemmerd;
 - b. er zijn voldoende vluchtmogelijkheden;
 - c. het scheepvaartverkeer wordt niet belemmerd, en
 - d. advies is nodig van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond en de beheerder van de vaarweg of haven;
4. In afwijking van de onderdelen 1 en 2 is op het havenindustrieel complex, tussen raainummer 1005 tot 1034 aan de linkeroever, nieuwe bebouwing toelaatbaar voor bedrijven die vallen onder artikel 2 lid 1 van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen, mits wordt voldaan aan de onder c gestelde voorwaarden.

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan moet rekening worden gehouden met dit artikel uit de verordening Ruimte.

3.3 Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid staat in het Beleidskader Groepsrisico Rotterdam. Dat is op 9 juni 2011 door de gemeenteraad vastgesteld.

Het beleid wordt vormgegeven door een uitgesproken ambitie over het groepsrisico, heldere procesafspraken tussen partijen, een afwegingskader in relatie tot de hoogte van het groepsrisico inclusief een Externe Veiligheidskaart voor Rotterdam.

De algemene ambitie van Rotterdam met betrekking tot het groepsrisico is als volgt.

Rotterdam streeft voor stad en haven naar een situatie waarbij het groepsrisico voor alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en/of uitbreidingen van risicovolle activiteiten zo laag mogelijk is, en waarbij tevens geldt dat, bij voorkeur, de oriëntatiewaarde niet overschrijdt. Uitgangspunt van het beleid is dat er voldoende ruimte is voor de ruimtelijke- en economische ambities van de stad en de haven, maar dat initiatiefnemers het noodzakelijke doen om de risico's als gevolg van die ontwikkelingen zo laag mogelijk te houden. Het is niet de bedoeling om ruimtelijke ontwikkelingen of activiteiten van bedrijven op voorhand tegen te houden of te beperken.

Rotterdam probeert deze ambitie in drie stappen te bereiken.

1. Door te streven naar een situatie die de oriëntatiewaarde niet overschrijdt.
2. Als dat niet haalbaar is wordt ernaar gestreefd het GR niet toe te laten nemen.
3. Indien dit niet realistisch is wordt bezien of het mogelijk is om door middel van maatwerk tot een zo verantwoord mogelijk GR te komen.

Inhoudelijke afweging groepsrisico

De kerngedachte bij de verantwoording is: hoe hoger het groepsrisico hoe zwaarder de verantwoording en daarmee ook de inhoudelijke betrokkenheid van het bestuur en de omvang van de te nemen maatregelen.

Bij de verantwoording groepsrisico worden drie categorieën onderscheiden: licht, middel en zwaar.

De zwaarte uit zich in de omvang van de onderbouwing, de inzet van betrokken partijen, de mate van betrokkenheid van het bestuur en de voorgeschreven maatregelen ten behoeve van hulpverlening en rampvoorbereiding. De hoogte van het groepsrisico bepaalt in welke categorie een besluit wordt geplaatst. Het vernieuwende in deze aanpak is een directe koppeling tussen de ernst en de omvang van risico's en de zwaarte en uitgebreidheid van het verantwoordingsproces en de bestuurlijke afweging.

Ten behoeve van een goede beoordeling moet ook gekeken worden naar de omvang van de stijging van het groepsrisico, het maatgevende ongevalsscenario, kenmerken van de populatie en de capaciteit van hulpverlening. Een zware en middelzware verantwoording worden uitgewerkt in een verantwoordingsdocument waarvan het bestuur in het kader van de besluitvorming expliciet op de hoogte wordt gebracht.

Bij de categorie 'lichte' verantwoording gelden uitsluitend enkele generieke maatregelen ten aanzien van de veiligheidsaspecten hulpverlening en zelfredzaamheid. De verantwoording wordt verwoord met een standaard passage in de toelichting bij het bestemmingsplan of in de omgevingsvergunning. De betrokkenheid van het bestuur is, vanwege het zeer beperkte risico, minimaal.

Voor de onderverdeling in licht, middel en zware verantwoording worden de volgende grenzen gehanteerd voor de waarde van het groepsrisico ten opzichte van de oriëntatiewaarde van het

groepsrisico (tabel 3.1).

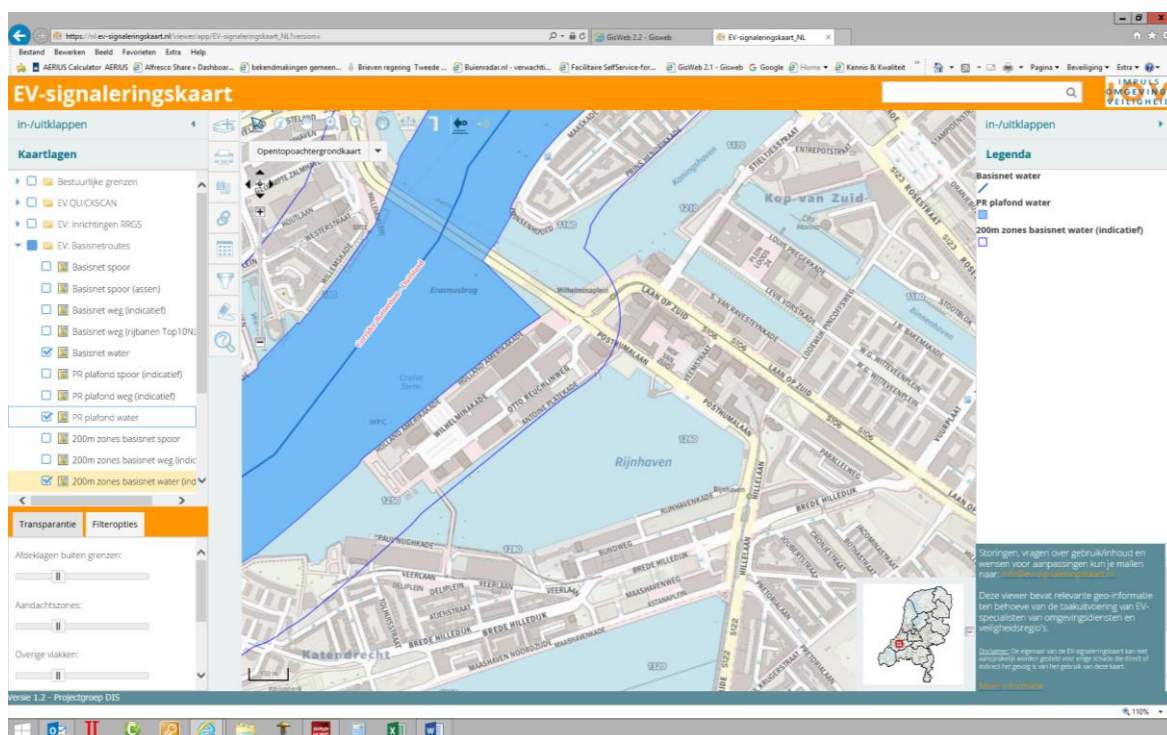
Licht	Het groepsrisico is groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde maar kleiner dan of gelijke aan 0,3 maal de oriënterende waarde
Middel	Het groepsrisico is groter dan 0,3 maal de oriëntatiewaarde maar kleiner dan of gelijk aan 1,0 maal de oriëntatiewaarde
Zwaar	Het groepsrisico is groter dan 1,0 maal de oriëntatiewaarde

Tabel 3.1: Categorie-indeling verantwoording

4. Onderzoek Nieuwe Maas

Plaatsgebonden risico

Volgens de Regeling Basisnet reikt de maximale 10-6/jr plaatsgebonden risicocontour (het PR plafond) niet verder dan de kade (zie figuur 4.1, bron: EV-Signaleringskaart, in ontwikkeling). In de eindrapportage voor het Basisnet Water [Ministerie I&M-2011] wordt op basis van een risicoanalyse de conclusie getrokken dat dermate veel vervoer per binnenvaartschip vervoerd mag worden, voordat er een PR 10-6 contour aanwezig is, dat dit niet realistisch is. Bij de risicoanalyse die hieraan ten grondslag ligt, is rekening gehouden met een groei van maximaal een factor 10 ten opzichte van de Basisnet transportmaxima.



Figuur 4.1: contour plafond PR en contour 200 meter zone

Groepsrisico huidige situatie

Grondslag voor de berekening van het groepsrisico zijn de maximale vervoershoeveelheden uit bijlage 3 van de Regeling basisnet (tabel 4.1).

Tabel 4.1: Transportintensiteiten binnenvaartschepen per stofcategorie volgens Basisnet

Stofcategorie	Omschrijving	Transportintensiteit [schepen/jr]
LF1	brandbare vloeistof cat.1.	9.882
LF2	brandbare vloeistof cat.2.	13.958
LT1	toxische vloeistof	146

GF3	brandbaar gas	2.135
GT3	toxisch gas	196

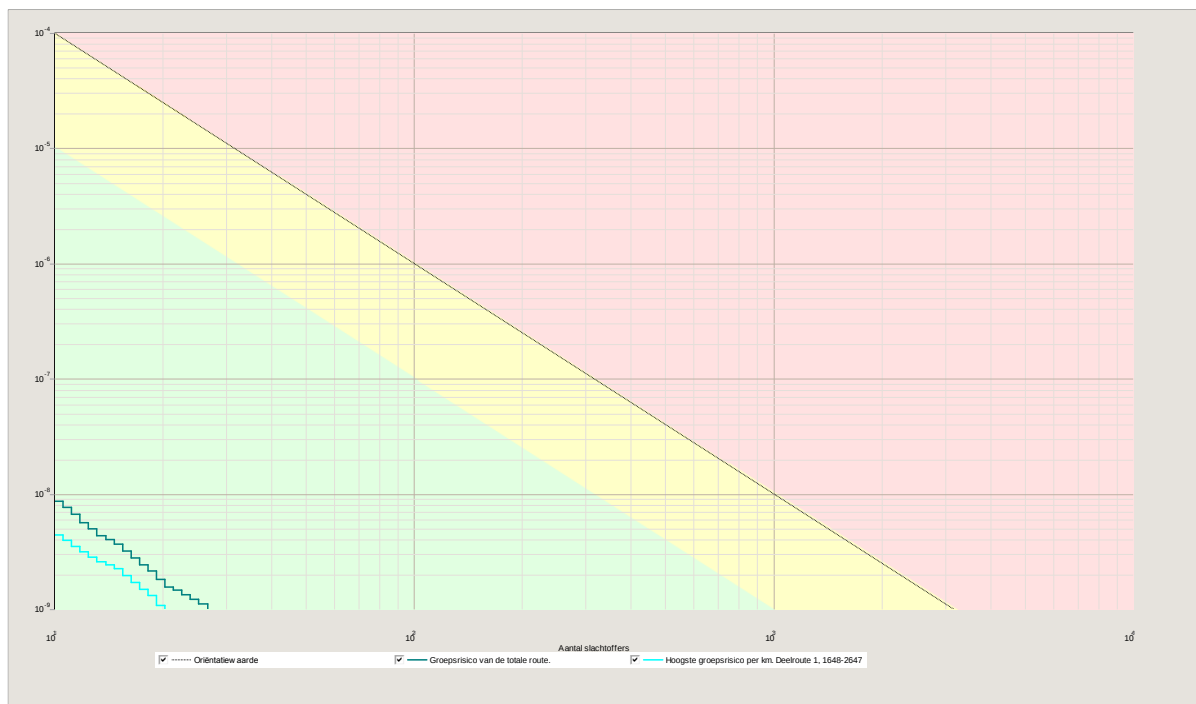
Voor het berekenen van het groepsrisico is een rekenmodel gemaakt met het in de Handleiding risicoanalyse transport (HART) voorgeschreven programma RBM-II (versie 2.3).

Uitgangspunten voor de risicoberekening zijn:

- de verdeling van het transport over dag/nacht is 50%/50%;
- vervoer 7 dagen per week;
- de modellering is overeenkomstig de parameters die in de Regeling basisnet zijn voorgeschreven voor deze vaarweg (bevaarbaarheidsklasse 6, rivier is 300 meter breed);

De aanwezigheid in het gebied is gebaseerd op de BAG Populatieservice.

Uit de berekening blijkt dat het groepsrisico van de maatgevende kilometer vaarweglengte minder dan 0,1% (<0,001 maal) van de oriëntatiewaarde bedraagt, zie figuur 4.2.



Figuur 4.2: Groepsrisico Nieuwe Maas

Groepsrisico plansituatie

Binnen het aandachtgebied van het groepsrisico (200 meter zone vanaf de kade, zie figuur 4.1) liggen de ontwikkelplots Baltimore, Chicago, Leidsche Veem en Philadelphia & Havana (zie figuur 2.2 en tabel 2.1). Deze ontwikkelingen zijn in het vigerende bestemmingsplan grotendeels reeds mogelijk gemaakt maar nog niet gerealiseerd. In het nieuwe bestemmingsplan krijgen ze een maatbestemming. Deze ontwikkelplots zijn als worst-case bestemming aan het rekenprogramma toegevoegd, dat wil zeggen dat uitgegaan is van 100% woningen (2,4 personen per woning (100 m² b.v.o.) in avond/nacht en 1,2 persoon per woning (100 m² b.v.o.) op de dag).

Uit de berekening met Rbm-II blijkt dat deze toevoeging van ruimtelijk programma nauwelijks invloed heeft invloed op het groepsrisico. Het groepsrisico blijft kleiner dan 0,1% (<0,001 maal) van de oriëntatiewaarde. Deze rekenuitkomst komt overeen met de eindrapportage voor het Basisnet Water

[Ministerie I&M-2011]. Daarin wordt op basis van een risicoanalyse de conclusie getrokken dat dermate veel vervoer per binnenvaartschip vervoerd mag worden, voordat er een relevant groepsrisico aanwezig is, dat dit niet realistisch is. Bij de risicoanalyse die hieraan ten grondslag ligt, is rekening gehouden met een groei van maximaal een factor 10.

Oeverbeleid

De ontwikkelplot Baltimore ligt buiten 25 meter van de kade (i.c. de Holland Amerikakade) van de Nieuwe Maas en voldoet hiermee aan artikel 2.1.10 van de provinciale Verordening Ruimte (zie Hoofdstuk 3). Baltimore ligt echter voor een deel binnen 40 meter van deze kade en voor een deel buiten de 40 meter.

Het realiseren van Baltimore binnen 40 meter houdt in dat overeenkomstig deze verordening deze nieuwe bebouwing slechts wordt toegelaten als sprake is van een groot maatschappelijk of bedrijfseconomisch belang, de veiligheid voldoende wordt gegarandeerd en met het oog hierop advies is uitgebracht door de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond. In het volgende hoofdstuk zal op deze criteria worden ingegaan.

5. Conclusie en advies

Vaarweg Nieuwe Maas

Het plaatsgebonden risico van het transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas is niet beperkend voor dit bestemmingsplan. Het groepsrisico is kleiner dan 0,001 (0,1%) maal de oriëntatiewaarde, de ontwikkelingen van dit plan hebben een geringe invloed op het groepsrisico. Binnen de waterlijn is bebouwing in beginsel niet toegestaan (Besluit externe veiligheid transport gevaarlijke stoffen).

Omdat het plangebied binnen 800 meter van de kade ligt zal de veiligheidsregio (VRR) adviseren over zelfredzaamheid en hulpverlening.

Spoor

Omdat het plangebied binnen 750 meter van het goederenspoor voor gevaarlijke stoffen ligt zal de veiligheidsregio (VRR) adviseren over zelfredzaamheid en hulpverlening.

Advies

Het realiseren van Baltimore binnen 40 meter houdt in dat overeenkomstig de Provinciale Verordening Ruimte deze nieuwe bebouwing slechts wordt toegelaten als sprake is van een groot maatschappelijk of bedrijfseconomisch belang, de veiligheid voldoende wordt gegarandeerd en met het oog hierop advies is uitgebracht door de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond.

De gemeente Rotterdam is van mening dat om de hierna volgende redenen aan deze criteria wordt voldaan:

- De ontwikkeling Baltimore past binnen het ontwikkelingsplan van de Kop Van Zuid dat is opgenomen in het vigerende bestemmingsplan (Eerste herziening Kop van Zuid, vastgesteld 19-3-2009 en onherroepelijk 28-8-2009);
- De ontwikkeling van Baltimore, als laatste bouwblok aan de Holland Amerikakade, is voor de gemeente van groot economisch en maatschappelijk belang gelet de planontwikkeling van de Kop van Zuid, de realisatie is door de recente financiële crisis vertraagd;
- Alle reeds bestaande gebouwen (WPC gebouw, Cruiseterminal, De Rotterdam en het KPN gebouw) langs de Holland Amerikakade zijn ook (deels) gebouwd binnen 40 meter van de kade;
- Aan de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond zal om advies worden gevraagd.

Verantwoording groepsrisico

Het groepsrisico van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas blijft zeer ruim onder de oriëntatiewaarde en neemt door de ontwikkelingen nauwelijks toe. Het groepsrisico moet door het bestuur worden verantwoord bij de vaststelling van dit bestemmingsplan.

Volgens het groepsrisicobeleid van de gemeente Rotterdam geldt voor deze risicobron een lichte verantwoording van het groepsrisico. In het bestemmingplan wordt aandacht besteed aan het aspect zelfredzaamheid. Het groepsrisico geeft geen beperkingen voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen. Bij de definitieve inrichting van de te ontwikkelen locaties dient ten aanzien van de blusvoorzieningen en bereikbaarheid door hulpdiensten advies te worden gevraagd bij de Regionale Brandweer Rotterdam-Rijnmond.

Hiermee is het groepsrisico volgens het bestuur van Rotterdam verantwoord.

