

Bestemmingsplan

Tracé olieleiding van Rotterdam-Meetstation-1 naar Shell Pernis, Gedeelte Charlois

Gemeente Rotterdam

Ontwerp bestemmingsplan ongewijzigd vastgesteld op 18 december 2014

projectnr. 263880

auteurs

M.E.C. Mutsaers
S. Zondervan

Opdrachtgever

Nederlandse Aardolie Maatschappij BV
Postbus 28000
9400 HH Assen

Bestemmingsplan

Tracé olieleiding van Rotterdam-Meetstation-1 naar Shell Pernis, Gedeelte Charlois

Gemeente Rotterdam

projectnr. 263880
revisie 01
februari 2014

auteurs

M.E.C. Mutsaers
S. Zondervan

Opdrachtgever

Nederlandse Aardolie Maatschappij BV
Postbus 28000
9400 HH Assen

datum vrijgave

21 februari 2014

beschrijving revisie 01

Ontwerp

goedkeuring

M.E.C. Mutsaers

vrijgave

E. Koomen

Datum van uitgave:

21 februari 2014

Contactadres:

Tolhuisweg 57
8443 DV Heerenveen
Postbus 24
8440 AA Heerenveen
Tel. +31(0)513-634567

Copyright © 2014

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoud

blz.

1	Inleiding.....	2
1.1	Aanleiding.....	2
1.2	Ligging en begrenzing van het plangebied.....	2
1.3	Geldende bestemmingsplannen.....	3
1.4	Leeswijzer	3
2	Beleidskader	4
2.1	Inleiding.....	4
2.2	Rijksbeleid	4
2.3	Provinciaal en regionaal beleid	6
2.4	Gemeentelijk beleid.....	7
3	Onderzoeken	9
3.1	Milieu.....	9
3.1.1	<i>Bodem.....</i>	<i>9</i>
3.1.2	<i>Lucht.....</i>	<i>11</i>
3.1.3	<i>Geluid</i>	<i>12</i>
3.1.4	<i>Milieuzonering.....</i>	<i>13</i>
3.1.5	<i>Externe veiligheid.....</i>	<i>14</i>
3.2	Water.....	16
3.3	Ecologie	18
3.4	Archeologie.....	20
3.5	Cultuurhistorie.....	22
3.6	Duurzaamheid.....	22
3.7	Kabels en leidingen	23
3.8	Explosieven.....	23
3.9	Vormvrije m.e.r.-beoordeling.....	24
4	Juridische planopzet	26
4.1	Inleiding.....	26
4.1.1	<i>Indeling van de regels</i>	<i>26</i>
4.1.2	<i>Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)</i>	<i>26</i>
4.2	Wijze van bestemmen.....	27
4.2.1	<i>Hoofdstuk 1 Inleidende regels.....</i>	<i>27</i>
4.2.2	<i>Hoofdstuk 2 Bestemmingen</i>	<i>27</i>
4.2.3	<i>Hoofdstuk 3 Algemene regels.....</i>	<i>28</i>
4.2.4	<i>Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels.....</i>	<i>28</i>
5	Uitvoerbaarheid	29
5.1	Economische uitvoerbaarheid.....	29
5.2	Vooroverleg	29
5.3	Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan.....	29
BIJLAGE 1	Overlegreacties.....	30

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Nederlandse aardolie Maatschappij BV (NAM) is voornemens om de levensduur van het Rotterdam olieproductieveld aanzienlijk te verlengen. Hiervoor zal een nieuwe olietransportleiding worden aangelegd die de functie van de bestaande leiding naar de Shell Raffinaderij te Pernis overneemt. Na het in gebruik nemen van de nieuwe leiding zal de bestaande leiding buiten bedrijf worden gesteld.

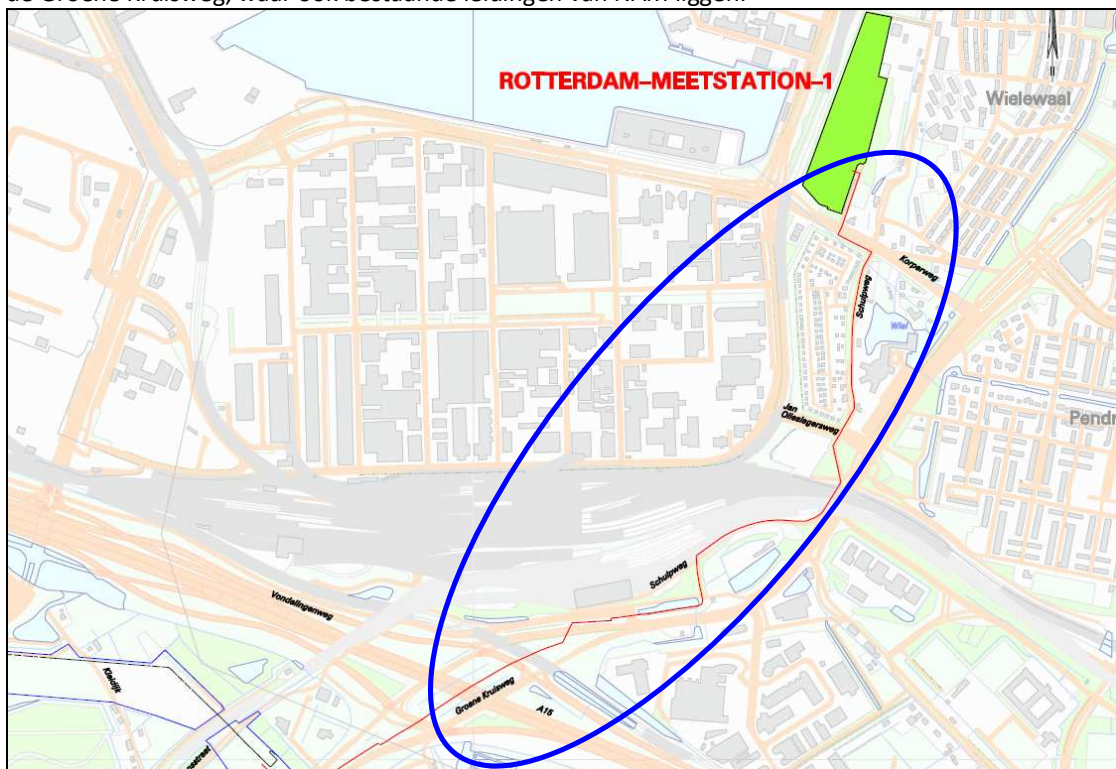
Het nieuwe tracé wijkt enigszins af van het bestaande tracé. In plaats van langs de Groene Kruisweg wordt een gedeelte van de nieuwe olietransportleiding aangelegd in de Schulpweg. De olietransportleiding past binnen de gemeente Rotterdam niet binnen de vigerende bestemmingsplannen. Daarom wordt onderhavig bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied

De olietransportleiding is zowel gelegen in de gemeente Rotterdam als in de gemeente Albrandswaard. Voor het oostelijk gedeelte van de leiding is dit nieuwe bestemmingsplan nodig.

Het westelijke gedeelte van het tracé is gelegen in de Leidingenstraat Nederland. Dit betreft het gedeelte tot en met de Fly-over nabij de Butaanweg, waarna de leiding in een leidingstrook ligt naar Kooi 40 nabij Poort 14 van Shell Pernis. In dat gebied is het vigerende bestemmingsplan afdoende.

In onderstaande figuur is het oostelijke deel van het leidingtracé weergegeven, waarvoor in de gemeente Rotterdam aanpassing van het bestemmingsplan nodig is. De olietransportleiding wordt grotendeels gelegd onder het wegdek van de Schulpweg, en vervolgens langs en in de middenberm van de Groene Kruisweg, waar ook bestaande leidingen van NAM liggen.



Figuur 1.1 Globale ligging van de olietransportleiding (rode lijn) ten opzichte van de haven van Rotterdam. Het gedeelte waarop dit bestemmingsplan van toepassing is, is blauw omcirkeld.

1.3 Geldende bestemmingsplannen

De gronden waarin de olietransportleiding wordt aangelegd, liggen op dit moment in verschillende vigerende bestemmingsplannen die gedeeltelijk vervangen zullen worden (voor zover ze binnen het tracé van olietransportleiding komen te liggen) door dit nieuwe bestemmingsplan. Binnen het plangebied waren, voor het van kracht worden van dit bestemmingsplan, de volgende planregimes van kracht:

- Wielewaal
- Betuweroute - Waalhaven Zuid
- Beneluxster - Oostzijde
- Charloisse Lagedijk
- Albert Plesmanweg en Vondelingenweg
- Botlek-Vondelingenplaat

In bovengenoemde bestemmingsplannen hebben de gronden waar de olietransportleiding komt te liggen hoofdzakelijk de bestemmingen: Verkeer en Groen.

De bestemmingsplannen 'Charloisse Lagedijk' en 'Albert Plesmanweg en Vondelingenweg' worden binnenkort vervangen door het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan 'Waalhaven en 'Eemhaven'. Uitgangspunt is dat vaststelling van dat plan plaatsvindt na vaststelling van dit bestemmingsplan 'Tracé Olieleiding van Rotterdam-Meetstation-1 naar Shell Pernis'.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft, voor zover relevant, in hoofdlijnen de beleidsdocumenten die door de te onderscheiden overheden ten aanzien van het plangebied zijn gepubliceerd. Dit geeft een impressie van het beleidskader voor het bestemmingsplan. Hoofdstuk 3 beschrijft de uitvoeringsaspecten voor het bestemmingsplan, waaronder de milieutechnische randvoorwaarden. In hoofdstuk 4 is de juridische planopzet van het bestemmingsplan beschreven. Hoofdstuk 5 gaat tot slot in op de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Aansluitend zijn opgenomen de planregels, het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan, alsmede de verbeelding (plankaart).

2 Beleidskader

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt in het kort en voor zover relevant het beleidskader toegelicht, waarbinnen onderhavig bestemmingsplan moet passen. Achtereenvolgens wordt het nationaal, provinciaal/regionaal en gemeentelijk beleid beschreven.

2.2 Rijksbeleid

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevat de juridische kaders voor ondermeer het bundelen van verstedelijking, de rijksbufferzones, nationale landschappen, de ecologische hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, de mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Rijksbelangen werken nu veel directer door in de ruimtelijke plannen van andere overheden, dit moet leiden tot snellere besluitvorming en minder bestuurlijke druk.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de definitieve Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het huidige ruimtelijke en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Centrale doel van de SVIR is Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028). Dit gebeurt aan de hand van drie deeldoelen waaraan 13 nationale belangen zijn gekoppeld. Het Rijk is verantwoordelijk voor het veiligstellen van de deze 13 nationale belangen.

doel	nationaal belang
1. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland	1. een excellente ruimtelijk- economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's; 2. ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie; 3. ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen ; 4. efficiënt gebruik van de ondergrond.
2. het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat	5. een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen; 6. betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem; 7. het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.
3. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke en cultuurhistorische waarden behouden zijn	8. verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's; 9. ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling; 10. ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten; 11. ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten; 12. ruimte voor militaire terreinen en activiteiten; 13. zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om oplossingen te creëren. Zij verdienen het vertrouwen dat ze dat op een goede manier doen. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel.

Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. De daadwerkelijke vraag van bewoners, bedrijven en organisaties wordt leidend in de gebiedsontwikkeling. Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

De SVIR kent een realisatieparagraaf, waarin per nationaal belang de aanpak is uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, op basis van de Wro, twee besluiten waarmee dat mogelijk is:

1. het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro): het Barro geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen, met daarin vooralsnog opgenomen:
 - Rijksvaarwegen;
 - het Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
 - militaire terreinen en -objecten;
 - de Wadden;
 - de kust (inclusief primaire kering);
 - de grote rivieren;
 - Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
 - Elektriciteitsvoorziening;
 - Ecologische hoofdstructuur;
 - Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
 - IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte), en
 - de werelderfgoederen.

De opname van het nationale belang 'Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen' in het Barro is uitgesteld in afwachting van de behandeling van de Structuurvisie Buisleidingen.

2. het Besluit ruimtelijke ordening (Bro): het Bro stelt vanuit de rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. De ladder van duurzame verstedelijking is per 1 oktober 2012 als procesvereiste opgenomen in het Bro.

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Deze zijn (of worden) opgenomen in het Barro. Van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, (dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie), door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Besluit Externe veiligheid buisleidingen (2011)

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb regelt de taken en verantwoordelijkheden van de leidingexploitant en de gemeenten. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Specifiek onderzoek naar het aspect externe veiligheid is uitgevoerd en staat beschreven in paragraaf 3.1.5.

Mijnbouwwet

Per 1 januari 2003 is de Mijnbouwwet in werking getreden. Deze wet vervangt vier wetten waarvoorheen mee gewerkt werd: de Mijnwet 1810, de Mijnwet 1903, de Wet opsporing delfstoffen en de Mijnwet continentaal plat (ECN Beleidsstudies, 2003). In het Mijnbouwbesluit en de Mijnbouwregeling zijn de hoofdelementen van de Wet uitgewerkt. De mijnbouwwetgeving regelt de winning van delfstoffen, zoals olie, gas en zout en omschrijft de voorwaarden waaraan mijnbouwmaatschappijen moeten voldoen bij het verkrijgen van een winningvergunning.

Conclusie rijksbeleid

De aanleg van de olietransportleiding past binnen het gestelde rijksbeleid.

2.3 Provinciaal en regionaal beleid

Structuurvisie ruimtelijke ordening

Provinciale Staten stelden op 2 juli 2010 de Provinciale Structuurvisie, de Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda vast. In de Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De Structuurvisie geeft een doorkijk naar 2040 en de visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie. De nieuwe integrale Structuurvisie voor de ruimtelijke ordening komt in de plaats van de vier streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte.

Op basis van de Wro moeten gemeenten, provincies en rijk hun beleid neerleggen in één of meer structuurvisies. Het provinciebestuur van Zuid-Holland heeft ervoor gekozen één integrale ruimtelijke structuurvisie voor Zuid-Holland te ontwikkelen. Het uitgangspunt is "lokaal wat kan, provinciaal wat moet". In de provinciale structuurvisie geeft de provincie aan wat zij als provinciaal belang beschouwt en hoe zij daarop wil gaan sturen.

Inhoud structuurvisie

De kern van Visie op Zuid-Holland is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers. Dit wil Zuid-Holland bereiken door realisering van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende kwaliteiten.

Het beleid gaat in op verschillende provinciale belangen die geordend zijn volgens vijf integrale en ruimtelijk relevante hoofdpunten:

- "aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel";
- "duurzame en klimaatbestendige Deltaprovincie";
- "divers en samenhangend stedelijk netwerk";
- "vitaal, divers en aantrekkelijk landschap";
- "stad en land verbonden".

Ook de instrumenten die de provincie inzet, komen in de structuurvisie aan de orde. De provincie ordent op kaarten (een functiekaart en een kwaliteitskaart), ontwikkelt programma's en projecten, agendeert zaken en laat onderzoek uitvoeren. Zij stuurt op hoofdlijnen door kaders te stellen en het lokale bestuur ruimte te geven bij de ruimtelijke inrichting. Deze aanpak sluit aan bij de nieuwe stijl van besturen: 'Lokaal wat kan, provinciaal wat moet.'

Verordening Ruimte 2012

In de verordening geeft de provincie regels voor de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen. De verordening is een juridisch bindend instrument. De verordening Ruimte is vastgesteld door Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland op 2 juli 2010 en in werking getreden op 26 juli 2010 en wordt elk jaar geactualiseerd. Niet alle onderwerpen lenen zich voor opname in de verordening, daarom heeft de provincie op basis van de provinciale belangen een selectie gemaakt van geschikte onderwerpen.

In het algemeen zijn dit onderwerpen met heldere criteria, weinig gemeentelijke beleidsvrijheid en een zwaarwegend provinciaal belang. Daarnaast is het ontwerp- Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (ook wel genoemd 'AMvB Ruimte') van het Rijk van belang. Enkele onderwerpen in de verordening van de provincie Zuid- Holland vloeien rechtstreeks voort uit de AMvB Ruimte. Ook in de verordening Ruimte van de provincie is de winning van olie als groot openbaar belang aangewezen. Uitvoeringsagenda structuurvisie 2010-2020 In de 'Uitvoeringsagenda structuurvisie 2010-2020' maakt de provincie duidelijk welke programma's en projecten zij gaat inzetten om de ontwikkelopgaven uit de visie te realiseren. De uitvoeringsagenda wordt jaarlijks geactualiseerd, tegelijk met de herziening van de structuurvisie. De uitvoeringsagenda onderscheidt voor de provincie drie rollen:

1. ordenen (met de functiekaart en de Verordening Ruimte);
2. ontwikkelen (met programma's en projecten);
3. onderzoeken en agenderen (met een beleidsagenda en een onderzoeksagenda).

De ordenende rol is op de functiekaart en in de Verordening Ruimte nader uitgewerkt. De rollen ontwikkelen, onderzoeken en agenderen staan centraal in de uitvoeringsagenda. In een ontwikkelrol werkt de provincie als regisseur of partner aan programma's en projecten. Voorbeelden hiervan zijn de Integrale Ruimtelijke Projecten. Onderzoeken en agenderen is nodig om de onderbouwing, uitwerking en efficiëntie van het ruimtelijk beleid te waarborgen. De provincie zet in op samenhangende kennisontwikkeling om bestaand en toekomstig ruimtelijk beleid uit te werken. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in beleidsvragen die moeten worden beantwoord en die doorwerken in de structuurvisie ('beleidsagenda') en vragen die moeten worden beantwoord om nieuwe opgaven te implementeren of om voor te sorteren op de volgende integrale herziening van de structuurvisie ('onderzoeksagenda').

Conclusie provinciaal beleid

De aanleg van de olietransportleiding sluit goed aan bij de doelstelling van de provincie om vervoer van gevaarlijke stoffen steeds meer ondergronds te laten plaatsvinden zoals beschreven in provinciale structuurvisie 2020. Daarbij wordt voor de ligging zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande (ondergrondse) infrastructuur. Door middel van de aanleg wordt de concurrentiepositie van de haven positief wordt beïnvloed.

2.4 Gemeentelijk beleid

Havenplan 2020 (2004)

Met het Havenplan 2020 (vastgesteld door de gemeenteraad 16 september 2004) geeft de gemeente Rotterdam haar visie op de gewenste ontwikkeling van de haven van Rotterdam. Doelstellingen voor de toekomst van de Rotterdamse haven zijn het versterken van de internationale concurrentiepositie van het haven- en industriecomplex (HIC), het versterken van de economische positie van stad en regio en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en woon- en leefmilieu van de regio. Voor het plangebied is van belang, dat voor de verdere groei van het HIC een capaciteitsvergroting van de A15 nodig is en het gebruik van leidingtransport zal worden uitgebreid. Nabij het plangebied zullen vanuit het Eemhavengebied de deepsea containeractiviteiten verschuiven naar de Maasvlakte. Gestreefd wordt om het shortsea containercluster in de Eemhaven, inclusief Distripark Eemhaven, verder te ontwikkelen tot de Europese shortsea hub, een containercluster voor de korte verbindingen over zee, met bestemmingen in West Europa, Engeland en Scandinavië.

Structuurplan Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (2001)

Het gemeentelijk structuurplan RPR 2010, in maart 2001 door de gemeenteraad vastgesteld, geeft de gemeente Rotterdam het kader om gericht aan de stad te werken. Het RPR 2010 is een plan voor het bestaand stedelijk gebied van Rotterdam. Het havengebied ten westen van de Maastunnel (de Schiehaven-Müllerpier uitgezonderd) komt hierin niet aan de orde. Wel komen in het RPR 2010 de raakvlakken met het havengebied en de regio aan de orde. Deze wederzijdse relatie is verder uitgewerkt in de aanvullende studie "Stad en haven".

Waterplan 2 (2007)

Het Waterplan 2 beschrijft in hoofdlijnen hoe de gemeente Rotterdam en de waterschappen de komende tijd willen omgaan met het water in de stad. Het is nodig om dit vast te leggen, vooral nu steeds duidelijker wordt dat het klimaat verandert. Voor Rotterdam kan die verandering grote gevolgen hebben. Om de stad 'waterproof' te maken moet er een nieuwe aanpak komen voor waterberging, de waterkwaliteit en de bescherming tegen water.

Stadsvisie Rotterdam (2007)

De Stadsvisie Rotterdam is opgebouwd uit drie delen: de ontwikkelingsstrategie, de gebiedsuitwerking en de uitvoeringsstrategie. Met de Stadsvisie geeft Rotterdam de koers aan voor de ontwikkeling tot 2030, maar bij de uitvoering van de plannen is de gemeente grotendeels afhankelijk van de inzet van andere partijen in en buiten de stad. In de voorbereiding is daarom veel overleg gevoerd met bedrijven, projectontwikkelaars, deskundigen, deelgemeenten en andere overheden. Hun inbreng heeft de inhoud versterkt. In de Stadsvisie Rotterdam geeft het gemeentebestuur helderheid over haar plannen. Het document bevat het ruimtelijk kader voor alle plannen, projecten en investeringen in de stad.

Conclusie gemeentelijk beleid

De aanleg van de olietransportleiding past binnen het gestelde gemeentelijk beleid.

3 Onderzoeken

De laatste jaren is in toenemende mate het besef gegroeid dat ruimtelijke ordening en milieu twee beleidsvelden zijn die met elkaar te maken hebben, rekening met elkaar moeten houden en elkaar kunnen versterken. Het gemeenschappelijke doel dat aan beide beleidsvelden ten grondslag ligt, is het creëren van een goede kwaliteit van het leefmilieu (de omgevingskwaliteit). Om dit te bereiken geldt voor bestemmingsplannen dat toetsing plaats dient te vinden aan specifieke ruimtelijke milieunormen zoals afstandsnormen en normen ten aanzien van geluid, bodem en luchtkwaliteit.

3.1 Milieu

3.1.1 Bodem

Wettelijk kader

De Wet bodembescherming ziet, vanuit een goed milieubeheer, op de bodembescherming en bodemsanering. Met deze wet moet rekening worden gehouden met het ontwikkelen en realiseren van ruimtelijke plannen. In een bestemmingsplan dat voorziet in ruimtelijke ontwikkeling, moet verantwoord zijn dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is op grond van de bodemkwaliteit voor die ruimtelijke ontwikkeling.

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de betreffende functiewijziging. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd. De provincie hanteert de richtlijn dat bij de beoordeling van ruimtelijke plannen ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, moet worden verricht. Indien uit historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dan dient het volledig verkennend bodemonderzoek te worden verricht.

Onderzoek

Ter plaatse van het voorgenomen leidingtracé van de Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V., de olietransportleiding vanaf Rotterdam-Meetstation-1 naar Shell Pernis, is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd¹. Het doel van het vooronderzoek is het onderzoeken welke delen (deellocaties) ter plaatse van en in de nabijheid (tot 25 meter) van het leidingtracé aanwezig zijn ten aanzien van bodemverontreiniging die een belemmering kunnen vormen voor de bestemmingsplanwijziging en de toekomstige graafwerkzaamheden.

Grond

Uit het vooronderzoek blijkt dat de bodem in de omgeving van het leidingtracé in Rotterdam in het matig tot sterk verontreinigd is. Langs het tracé zijn enkele locaties aanwezig met bodemverontreinigingen waarvan niet kan worden uitgesloten dat deze een (negatieve) invloed hebben op de beoogde werkzaamheden. Dit betreffen zowel immobiele- als mobiele verontreinigingen. Deze verontreinigingen zijn veelal te relateren aan baggerspecielocaties en (bedrijfs)activiteiten op de betreffende locaties. Om deze invloed in kaart te brengen is aanvullend verkennend bodemonderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek wordt uitgevoerd.

Grondwater

Langs het tracé zijn enkele locaties aanwezig met mobiele bodemverontreinigingen waarvan niet kan worden uitgesloten dat deze een (negatieve) invloed hebben op de beoogde werkzaamheden. Om deze invloed in kaart te brengen is aanvullend verkennend bodemonderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek wordt uitgevoerd.

¹ Historisch bodemonderzoek, Tracé olieleiding van Rotterdam-Meetstation-1 naar Shell Pernis. Oranjewoud, oktober 2013.

Samenvatting deellocaties

In de navolgende tabel is een overzicht opgenomen van de deellocaties en of er een invloed op het onderzoekstracé verwacht wordt.

Tabel 3.1 Overzicht deellocaties

Deellocatie	Verontreiniging aanwezig	Mobiel / Immobiel	Aandachtspunt voor werkzaamheden
A15 Maasvlakte-Vaanplein	Nee	-	-
Eemhaven projectvak 1, Rijksweg A15	Ja	Mobiel	Minerale olie
Schulpweg 631-651	Ja	Mobiel	Minerale olie
Schulpweg nabij nr. 651 (Emplacement Waalhaven)	Ja	Mobiel en immobiel	Zware metalen (zink), Drins
Groene Kruisweg 389	Nee	-	-
Schulpweg 425, baggerspecieloswal 202	Ja	Mobiel en immobiel	Zware metalen, PAK, minerale olie
Schulpweg 523	Nee	-	-
Schulpweg ter hoogte van nr. 523	Nee	-	-
Schulpweg naast nr. 269	Nee	-	-
Schulpweg 534	Nee	-	-
Korperpad 25	Nee	-	-
Schulpweg 375	Ja	Immobiel	Zware metalen, PAK
Schulpweg 356	Ja	Immobiel	Zware metalen
Schulpweg, locatie NAM	Ja	Immobiel	Zware metalen

Veiligheidsklasse

Voor het gedeelte van het tracé in de gemeente Rotterdam is op basis van de bodemkwaliteitskaart sprake van matig tot sterk verontreinigde grond. Om de veiligheidsklasse waaronder de werkzaamheden worden uitgevoerd te kunnen bepalen, is aanvullend verkennend bodemonderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek wordt uitgevoerd.

Aanbevelingen

Op basis van de verzamelde informatie worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Er is voor het gedeelte van het tracé in de gemeente Rotterdam aanvullend verkennend bodemonderzoek noodzakelijk om vast te stellen of uit te sluiten of er in dit gedeelte sprake is bodemverontreinigingen. Op basis van de resultaten kan de veiligheidsklasse voor de werkzaamheden nader bepaald worden;
- Langs het tracé liggen enkele deellocaties waar een mobiele verontreiniging aanwezig is, die bij een eventuele bemaling belemmerend kunnen werken. Geadviseerd wordt om hier bij een toekomstig bemalingsplan rekening mee te houden.
- Ter plaatse van het leidingtracé kan puin in de bodem voorkomen. Indien puin in de bodem wordt aangetroffen worden deze locaties formeel beschouwd als asbestverdacht. In de bekeken bodemonderzoeken is hier weinig tot geen specifieke aandacht aan besteed.

In het kader van de uitvoering wordt bovengenoemde nader onderzoek uitgevoerd. Indien noodzakelijk worden maatregelen getroffen.

Conclusie

Het aspect bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor verdere besluitvorming. Wel is ten behoeve van de uitvoering nader bodemonderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek wordt uitgevoerd.

3.1.2 Lucht

Wettelijk kader

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 (Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang.

De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in onderstaande tabel weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 3.2 Grenswaarden luchtkwaliteit

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	Geldig
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	2010 t/m 2014
	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 2015
fijn stof (PM ₁₀) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	48 µg/m ³	
	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 75 µg/m ³	
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	vanaf 11 juni 2011

¹⁾ Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wlk behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Op grond van artikel 5.16 van de Wlk kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan) uitoefenen indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
- het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

Besluit niet in betekenende mate (nibm)

In dit Besluit is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 1% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀;
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens tevens rekening gehouden met de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied.

Onderzoek

Het in te zetten materieel bij de aanleg van de olietransportleiding heeft een kleine emissie naar de lucht. Daarnaast kan bij droge grond door verstuiving enige emissie van fijn stof plaatsvinden. De emissies hebben een tijdelijk karakter en verplaatsen zich gedurende de werkzaamheden. Gezien het feit dat de werkzaamheden zich continu verplaatsen en het tijdelijke karakter van de werkzaamheden (en daarmee de emissies), worden de effecten van de aanleg op de luchtkwaliteit niet relevant geacht.

Conclusie

De invloed van de voorgenomen activiteiten op de luchtkwaliteit is verwaarloosbaar. Derhalve wordt geconcludeerd dat Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer geen belemmering vormt voor verdere besluitvorming (art. 5.16, lid 1 onder a Wm).

3.1.3 Geluid

Wettelijk kader

Met de Wet geluidhinder wordt, vanuit een goed milieubeheer, een aantal specifieke geluidsgevoelige bestemmingen beschermd zoals woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen. De geluidszonering die door deze wet wordt voorgeschreven, ligt rondom bedrijventerreinen, langs wegen voor wegverkeer, langs spoor-, tram- en metrowegen en rondom of langs andere geluidsoverlast veroorzakende objecten. Aan de geluidsbelasting op de (gevels van de) geluidsgevoelige objecten worden grenzen gesteld terwille van het woon- en leefklimaat.

In het algemeen is een geluidsbelasting op de gevel van een bestaande woning tot een maximum van 55 dB(A) toegestaan. Op andere geluidsgevoelige objecten kan die norm anders zijn. De wet kent de aanname dat het gebruik van een autoweg waarvoor als verkeersmaatregel een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt, geen ongeoorloofde geluidsbelasting teweeg brengt.

In een bestemmingsplan dat voorziet in ruimtelijke ontwikkeling, moet verantwoord zijn dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is op grond van toelaatbare geluidhinder ten opzichte van geluidsgevoelige objecten.

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient rekening te worden gehouden met de zogeheten geluidszonering. Los van de wettelijke verplichting ingevolge het Besluit ruimtelijke ordening is het met het oog op een goede ruimtelijke ordening gewenst dat een bestemmingsplan dat geen ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt, eveneens een zogenaamde geluidsparagraaf omvat. In dat onderdeel van de toelichting van het bestemmingsplan moet ingegaan worden op het door burgemeester en wethouders op grond van artikel 164 van de Wet geluidhinder vastgestelde zonebeheerplan. Dit zonebeheerplan regelt de verdeling van schaarse geluidruimte op een bedrijventerrein. Het is verder wenselijk dat wordt ingegaan op de huidige geluidskwaliteit, met name of die kwaliteit voldoet aan de (nieuwe) bestemming op die gronden.

Geluid is één van de factoren die de beleving van de leefomgeving in belangrijke mate bepalen. Door de toename van het verkeer en de bedrijvigheid wordt de omgeving in steeds sterkere mate belast met geluid.

Onderzoek

Tijdens de aanleg van de olietransportleiding zal tijdelijk sprake zijn van geluidhinder als gevolg van de werkzaamheden ter hoogte van het tracé. Dit wordt veroorzaakt door de afwikkeling van werkverkeer, het plaatselijk omleiden van het reguliere verkeer, lossen en laden van materieel, de aanwezige machines en apparatuur langs het tracé (zoals vrachtwagens, kranen, bemalingspompen, het heien van damwanden) en dergelijke.

Geluidhinder voor de omgeving kan niet worden voorkomen, maar het streven is om deze hinder zoveel mogelijk te beperken. Deels zullen afwegingen over aanvaardbare hinder in de besluitvorming rondom vergunningen aan de orde komen. Bepalende factoren bij het ontstaan en tegengaan van geluidhinder zijn onder andere de omvang van het werkverkeer, de gebruikte apparatuur en de afstand tot geluidsgevoelige objecten.

De werkzaamheden vinden voornamelijk overdag plaats. Ten behoeve van eventuele bemalingen is het mogelijk dat 's nachts bemalingspompen (diesel dan wel elektrisch) werkzaam zijn. Dit zal echter in alle gevallen op voldoende afstand van woningen zijn.

Conclusie

Tijdens de productiefase (transport via de olietransportleiding) is geen sprake van geluidemissies en derhalve ook geen kans op geluidhinder. Het aspect geluid vormt hiermee geen belemmering voor vaststelling van het bestemmingsplan.

3.1.4 Milieuzonering

Wettelijk kader

Voor de milieuzonering van bedrijven in ruimtelijke plannen geldt in het algemeen geen wettelijk kader. Wel is het in het kader van een goede ruimtelijke ordening van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies, zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu wordt gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Met het oog hierop is in het bestemmingsplan gezorgd voor voldoende afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Met behulp van een milieuzonering is in het plangebied aangegeven welke bedrijfsactiviteiten op een locatie kunnen worden uitgeoefend. De milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten (SvB). Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting.

Ten behoeve van milieuzonering is door de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) een bedrijvenlijst opgesteld², waarin bedrijven op hun milieueffecten zijn gecategoriseerd. Afhankelijk van de mate waarin de in deze lijst opgenomen bedrijven milieuhinder kunnen veroorzaken (uitgaande van de gemiddelde bedrijfssituatie), kent de lijst aan de bedrijven een categorie toe. Naarmate de milieuhinder toeneemt, loopt de categorie op van 1 tot en met 5, met bijbehorende minimale afstanden tot de woongebieden. In de uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' is per bedrijfstype een globale indicatie gegeven van het invloedsgebied voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar.

Onderzoek

Indien een bestemmingsplan de komst van nieuwe bedrijven en of gevoelige functies naast bedrijven mogelijk maakt, dient er onderzoek uitgevoerd te worden naar het aspect bedrijven en milieuzonering. Dit bestemmingsplan maakt de komst van nieuwe bedrijven niet mogelijk. Er zullen ook geen gevoelige functies mogelijk gemaakt worden die beperkend kunnen zijn voor de reeds aanwezige bedrijven rondom het plangebied. Ten aanzien van de hindercontouren zoals genoemd in de brochure bedrijven en milieuzonering zal door dit bestemmingsplan geen verandering optreden.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering is niet relevant voor dit bestemmingsplan dat de aanleg van een olietransportleiding mogelijk maakt.

² Bedrijven en milieuzonering, VNG, 2009

3.1.5 Externe veiligheid

Algemeen

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van risico's die handelingen met gevaarlijke stoffen kunnen opleveren voor de omgeving. Externe veiligheid bij buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). In het Bevb staan drie kernbegrippen centraal: de belemmeringenstrook, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Belemmeringenstrook

In verband met de bescherming en het beheer van de olietransportleiding, dient de belemmeringenstrook van alle leidingen als zodanig te worden bestemd in het bestemmingsplan. De belemmeringenstrook bedraagt ten minste 4 meter aan weerszijden van een olietransportleiding, gemeten vanuit het hart van de olietransportleiding. Binnen deze belemmeringenstrook is in beginsel geen bebouwing toegestaan. De ligging van de olietransportleiding en de belemmeringenstrook zijn opgenomen op de verbeelding bij het bestemmingsplan. De regels met betrekking tot de belemmeringenstrook zijn in de regels opgenomen.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. Het plaatsgebonden risico heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op een kaart weergegeven met plaatsgebonden risicocontouren. Binnen de PR 10^{-6} contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de PR 10^{-6} contour als richtwaarde.

Tot slot geldt voor nieuwe leidingen dat de PR 10^{-6} contour niet verder mag reiken dan 5 meter, gemeten vanaf het hart van de leiding, ongeacht de aanwezigheid van (beperkt) kwetsbare objecten in de omgeving.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitgrens: de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Wanneer binnen het invloedsgebied van een buisleiding een ruimtelijk besluit genomen wordt, is verantwoording van het groepsrisico verplicht. Bij deze verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht en worden kwalitatieve elementen zoals planalternatieven, mogelijke veiligheidsmaatregelen, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid beschouwd. Wanneer het groepsrisico lager is dan 10 procent van de oriëntatiewaarde, de toename van het groepsrisico minder is dan 10 procent, of de kwetsbare objecten zich buiten de 100% letaliteitgrens van de leiding bevinden kan worden volstaan met een "beperkte verantwoording". Alleen de onderdelen bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid hoeven dan beschouwd te worden. Tevens dient de veiligheidregio om advies gevraagd te worden.

Onderzoek

Voor de olieleiding is een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd³.

Plaatsgebonden risico

In de QRA van de buisleiding zijn berekeningen uitgevoerd op basis van zowel de huidige rekenmethode (Handleiding Risicoberekening Bevb) als op basis van de ophanden zijnde wijziging daarvan. Deze wijziging omvat (onder andere) een lagere basis faalfrequentie voor de leiding.

³ Kwantitatieve risicoanalyse conform Bevb. NAM-leiding 402000: Rotterdam-Meetstation 1 - Shell Pernis - Safeti NL. Arcadis Vectra, januari 2014.

Wanneer de uitgangspunten van de aangepaste systematiek worden gehanteerd heeft de leiding geen PR 10^{-6} contour. In dat geval wordt voldaan aan het Bevb. Deze methodiek dient nog geformaliseerd te worden. Naar verwachting geschiedt dit op 1 juli 2014.

Definitieve vaststelling van het bestemmingsplan vindt pas plaats wanneer formeel duidelijk is dat aan de eisen van het Bevb voldaan kan worden.

Groepsrisico

De leiding heeft een invloedsgebied (1% letaliteitcontour) van 29 meter. Wanneer de leiding faalt en er een plasbrand ontstaat, kunnen slachtoffers vallen tot op deze afstand. Binnen het invloedsgebied van de buisleiding bevindt zich dusdanig weinig bebouwing dat uit de groepsrisicoberekening blijkt dat het groepsrisico van de buisleiding zeer laag is. Er worden niet meer dan 10 slachtoffers berekend, waardoor er geen sprake is van een groepsrisico zoals bedoeld in het Bevb. Verdere groepsrisicoverantwoording is daarom niet relevant.

Groepsrisicoverantwoording

Uit de groepsrisicoberekening blijkt dat er niet meer dan 10 slachtoffers berekend zijn, waardoor er geen sprake is van een groepsrisico zoals bedoeld in het Bevb. Verdere groepsrisicoverantwoording is daarom niet relevant.

In het kader van een goede ruimtelijk ordening is door de gemeente Rotterdam wel advies ingewonnen bij de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. De veiligheidsregio adviseert drie concrete veiligheidsmaatregelen:

- 1) Bij eventuele (her)ontwikkeling binnen de 1% letaliteitcontour de bebouwing zodanig construeren dat deze bestand is tegen brand door- en overslag als gevolg van een plasbrand.
- 2) Bij eventuele (her)ontwikkeling binnen de 1% letaliteitcontour de bebouwing zodanig construeren dat aanwezig in geval van een calamiteit bij de leiding van de risicobron af kunnen vluchten.
- 3) Aanwezige personen instrueren hoe te handelen in geval van een calamiteit (risicocommunicatie).

Ad 1) en 2): geadviseerde maatregelen hebben betrekking op eventuele (her) ontwikkeling van (beperkt) kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied van de buisleiding. Onderhavig bestemmingsplan betreft echter alleen de buisleiding zelf en geen (her)ontwikkeling. Geadviseerde maatregelen kunnen daarom niet geborgd worden in deze procedure. In geval van eventuele (her)ontwikkeling zullen deze maatregelen worden overgewogen in het kader van de dan te doorlopen ruimtelijke procedure. Ad3): Risicocommunicatie wordt gevoerd op landelijke en regionale schaal. Gezien het feit dat het groepsrisico nihil is (gedefinieerd als minder dan 10 slachtoffers) zal in het kader van deze ruimtelijke procedure geen aanvullende risicocommunicatie worden gevoerd.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor vaststelling van het bestemmingsplan.

3.2 Water

Algemeen

Mede ten gevolge van de waterproblemen die in een aantal winters aan het eind van de 20^e eeuw in Nederland optraden ten gevolge van hevige regenval, is het besef gegroeid dat water een belangrijke plaats verdient in toekomstige ruimtelijke plannen. Om het hoofd te kunnen bieden aan zeespiegelstijging, toenemende neerslag en rivierwaterafvoer en verdergaande bodemdaling, nu en in de toekomst, is het van essentieel belang dat het waterbeheer een belangrijke plaats inneemt in de ruimtelijke ordening. Sleutelbegrippen hierbij zijn: meer ruimte voor water en waterbewust bouwen en inrichten.

Regelgeving

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, alle met het doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's waarbij het beleid van het waterschap en de gemeente nader wordt behandeld.

Nationaal beleid

Het Rijk, de provincies, de gemeenten en de Unie van Waterschappen hebben op 25 juni 2008 een geactualiseerde versie van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW-Actueel) ondertekend. Hierin zijn afspraken vastgelegd voor een duurzame en klimaatbestendige waterhuishouding in Nederland. In de afgelopen vijf jaar is een groot deel van de gemaakte afspraken in het oorspronkelijke NBW inmiddels uitgevoerd. De NBW-partijen gaan nu gezamenlijk verder met de uitvoering van de nieuwe afspraken in het akkoord, onder meer over klimaatveranderingen, de stedelijke wateropgave en de ontwikkelingen in woningbouw en infrastructuur. Ook is er meer aandacht voor de implementatie van de Kaderrichtlijn Water. Het NBW heeft tot doel om in de periode tot 2015 de waterhuishouding in Nederland op orde te brengen en te houden en te anticiperen op klimaatverandering.

Provinciaal beleid

Het Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010-2015 bevat de hoofdlijnen van het provinciaal waterbeleid voor die periode. Het vervangt het provinciaal waterbeleid zoals dat is vastgelegd in het Beleidsplan Groen, Water en Milieu (2006) en vervangt het Grondwaterplan 2007-2013 en beschrijft dan ook het strategische grondwaterbeleid voor Zuid-Holland. Verder voldoet het plan aan de eisen van de nieuwe Waterwet. De provincie vertaalt in dit plan het beleid uit het nationaal waterplan en het huidige Europese beleid naar provinciale kaders en doelstellingen voor de periode 2010-2015. Conform de herziene sturingsvisie water gaat het met name om de 'wat' vraag. De waterschappen beantwoorden in hun waterbeheerplannen vervolgens vooral de 'hoe' vraag. De Visie op Zuid-Holland bestaat uit de Provinciale Structuurvisie, de Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda. Hierin beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen (structuurvisie), stelt zij regels aan ruimtelijke ontwikkelingen (verordening) en geeft zij aan wat nodig is om dit te realiseren (uitvoeringsagenda). In de Verordening Ruimte zijn regels opgenomen met betrekking tot het water en waterstaatswerken in bestemmingsplannen.

Waterschapsbeleid

In het Waterbeheerplan 2009-2015 (2008) staat hoe het Waterschap Hollandse Delta het waterbeheer in het werkgebied in de komende jaren wil uitvoeren. Daarbij gaat het om betaalbaar waterbeheer met evenwichtige aandacht voor veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit, duurzaamheid en om het watersysteem als onderdeel van de ruimtelijke inrichting van ons land. Het Waterbeheerplan beschrijft de uitgangspunten voor het beheer, de ontwikkelingen die de komende jaren verwacht worden en de belangrijkste keuzen die het Waterschap moet maken.

Daarnaast geeft het Waterbeheerplan een overzicht van maatregelen en kosten. De maatregelen voor de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn onderdeel van het plan.

Gemeentelijk beleid

- Waterplan 2 Rotterdam (2007)

De gemeenteraad van Rotterdam heeft op 18 september 2007 het Waterplan 2 Rotterdam vastgesteld. Het Waterplan 2 is een gezamenlijk en integraal product van alle waterbeheerders in de regio. In het Waterplan 2 staat in hoofdlijnen beschreven hoe de gemeente Rotterdam en de waterschappen de komende tijd willen omgaan met het water in de stad. Hierbij wordt met name gekeken naar drie cruciale ontwikkelingen: Een hogere waterstand door de stijging van de zeespiegel. In buitendijkse gebieden ontstaan risico's op overstromingen. Door klimaatsverandering kan er in korte tijd veel neerslag vallen. Om dat water te verwerken is opvang en berging nodig; Strengere eisen aan de kwaliteit van het water. Rotterdam wil een aantrekkelijke waterstad zijn, met schoon, helder en plantrijk water. De stad moet bovendien voldoen aan de eisen uit de Europese Kaderrichtlijn Water. Er worden voor alle wateren in de stad kwaliteitsbeelden opgesteld volgens die eisen. Een onderdeel van het Waterplan 2 Rotterdam is het uitvoeringsprogramma 2007-2012. Hierin staat welke projecten in de komende 5 jaar worden uitgevoerd en welke projecten worden voorbereid voor uitvoering na 2012. Het Waterplan 2 biedt tevens een perspectief voor Rotterdam als waterstad in 2030.

- Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP)

In het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP), een onderdeel van het Waterplan Rotterdam, zijn doelstellingen ten aanzien van het rioolstelsel van Rotterdam opgenomen. Hoofddoel uit het plan is "het realiseren en in standhouden van een goed functionerend stelsel voor de inzameling, berging en transport van afvalwater en regenwater en de afvoer van afvalwater naar een afvalwaterzuiveringsinstallatie".

- Waterstructuurplan IJsselmonde (2004) In het waterstructuurplan geeft het Waterschap een integrale visie op een duurzaam functionerende waterstructuur op IJsselmonde voor zowel waterkwantiteit als waterkwaliteit. Het geeft een visie op de gewenste ontwikkelingen in het watersysteem en wordt vertaald naar een uitvoeringsprogramma. Het waterstructuurplan dient als input voor het structuurplan voor de stadsregio (RR2020) en is een belangrijke bouwsteen bij de inpassing van water in ruimtelijke plannen (watertoets).

Onderzoek

In onder andere de Europese "Kaderrichtlijn water", het "Nationaal Waterplan" en de adviezen van de "Commissie Waterbeheer 21e eeuw" is het beleid met betrekking tot het water(beheer) vastgelegd. Het beleid is gericht op het duurzaam behandelen van water. Dit betekent onder andere het waarborgen van voldoende veiligheid en het beperken van de kans op hinder vanwege water; dit ook in verhouding tot ontwikkelingen als de verandering van het klimaat, het dalen van de bodem en het stijgen van de zeespiegel. In de nota "Anders omgaan met water" is bepaald dat de gevolgen van (ruimtelijke) ontwikkelingen voor de waterhuishouding uitdrukkelijk in onder andere bestemmingsplannen moeten worden overwogen. Hiervoor moet de zogenoemde watertoets worden uitgevoerd. De watertoets is het vroeg informeren (van de waterbeheerder), het adviseren (door de waterbeheerder), het overwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige belangen in ruimtelijke plannen en besluiten.

Op 22 december 2009 is de Waterwet (Wtw) in werking getreden. Uitgangspunt van de Wtw is een volledig beheer van het watersysteem. Op grond van de Wtw is er ook een goede samenhang tussen het waterbeleid en de ruimtelijke ordening. Ook in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is uitdrukkelijk bepaald dat in de toelichting op een bestemmingsplan inzicht verkregen moet worden in de gevolgen van het bestemmingsplan voor de waterhuishouding en hoe deze gevolgen in het bestemmingsplan zijn betrokken.

Een belangrijke verplichting voor alle ruimtelijke plannen en projecten is de watertoets. Het doel hiervan is te waarborgen, dat de waterhuishoudkundige doelstellingen meer expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De "winst" die wordt behaald bij de watertoets, ligt bij de vroegtijdige betrokkenheid van de waterbeheerder en de informatievoorziening. Hiertoe zijn via de website dewatertoets.nl de gestelde vragen beantwoord.

Van belang is dat de leiding ter hoogte van de Korperweg/Schulpweg een beschermingszone van een regionale waterkering raakt. Over een afstand van enkele tientallen meters ligt het tracé hier in deze beschermingszone die beschermd is in het kader van de Keur en opgenomen in de legger. Bovendien is de waterkering in het vigerende bestemmingsplan beschermd. In het bestemmingsplan van de olieleiding wordt deze zone overgenomen, conform vigerend plan. Op grond van de Keur zal bij het waterschap een watervergunning worden aangevraagd voor aanleg van de leiding ter plaatse. Aanleg van de leiding vindt zo plaats dat er geen invloed is op de waterkering.

Uitgangspunt is dat de aanleg en aanwezigheid van de olietransportleiding ook verder geen gevolgen heeft voor de waterhuishouding. Ten behoeve van de leidingaanleg zal een bemalingsrapport worden opgesteld. Op basis van de uitkomsten hiervan wordt per locatie bepaald en uitgewerkt op welke wijze de aanleg van de leiding het beste kan geschieden. Vooralsnog zijn geen belemmeringen aangetroffen. Met het waterschap zal overleg plaatsvinden over de bemalingen en lozingen.

Conclusie

Op basis van het voorgaande worden waterhuishoudkundige belangen niet geschaad als gevolg van het aanleggen van de olietransportleiding.

3.3 Ecologie

Algemeen

Natuur en groen wordt over het algemeen positief gewaardeerd. Zowel in als buiten de bebouwde kom vertoeven veel mensen in hun vrije tijd graag in de bossen en parken. De aanwezigheid van voldoende groen op een bereikbare afstand bepaalt voor een belangrijk deel de leefbaarheid van een woongebied. Ook de aanwezigheid van dieren, bijvoorbeeld vogels, in bebouwd gebied wordt over het algemeen als positief ervaren. De aanwezigheid van voedsel-, nest- en rustgebied is voor deze dieren van essentieel belang.

Regelgeving

Natuurbeschermingswet 1998

Uit een oogpunt van gebiedsbescherming is de Natuurbeschermingswet 1998, die op 1 oktober 2005 in werking is getreden, van belang. Deze wet onderscheidt drie soorten gebieden, te weten:

- a. door de minister aangewezen gebieden, zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- b. door de minister aangewezen beschermde natuurmonumenten;
- c. door Gedeputeerde Staten aangewezen beschermde landschapsgezichten.

De wet bevat een zwaar beschermingsregime voor de onder a en b bedoelde gebieden (in de vorm van verboden voor allerlei handelingen, behoudens vergunning van Gedeputeerde Staten of de minister van LNV). De bescherming van de onder c bedoelde gebieden vindt plaats door middel van het bestemmingsplan. De speciale beschermingszones hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze zones plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Natuurbeschermingswet 1998 de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet 1998 zal kunnen worden verkregen.

Speciale beschermingszones maken onderdeel uit van een samenhangend Europees ecologisch netwerk: Natura 2000. Dit netwerk is vergelijkbaar met de Nederlandse Ecologische Hoofdstructuur, echter op Europees niveau.

Ecologische Hoofdstructuur

De Nota Ruimte geeft het beleidskader voor de duurzame ontwikkeling en een verantwoord toekomstig grondgebruik in de vorm van onder andere de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones.

Flora en fauna

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Deze wet regelt de bescherming van wilde dier- en plantensoorten. In de wet zijn de voormalige Jacht- en Vogelwet opgenomen, alsmede de soortbeschermingsparagrafen uit de Natuurbeschermingswet. Tevens is een deel van de verplichtingen op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn opgenomen.

De Flora- en faunawet verbiedt om dieren te doden of hun rust- of verblijfplaats te verstoren. Ook legt de wet de zorgplicht van de burger voor de flora en fauna vast. Er zijn vrijstellingsbepalingen, onder andere in verband met de jacht en de schadebestrijding. Afwijkingen van de verbodsbepalingen zijn mogelijk indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Onderzoek

Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving, met name de Flora- en faunawet, Ecologische hoofdstructuur (EHS) en Natuurbeschermingswet 1998. Er mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die op onoverkomelijke bezwaren stuiten door effecten op beschermde natuurgebieden en/of flora en fauna. In dit kader is inzicht gewenst in de aanwezige natuurwaarden en de mogelijk daarmee samenhangende consequenties vanuit de actuele natuurwetgeving. Dit is gedaan op basis van een natuurtoets⁴. Onderstaand zijn de conclusies opgenomen.

Conclusies soortenbescherming Flora- en faunawet

- Tabel 2 en 3-soorten

Kort samengevat is het resultaat van de natuurtoets dat in het plangebied geen beschermde Tabel 2- en 3-soorten in het kader van de flora- en faunawet aanwezig zijn die door de voorgenomen ontwikkeling negatief beïnvloed worden.

Voor de voorgenomen werkzaamheden, dient rekening gehouden te worden met het broedseizoen (globaal half maart tot en met juli) van vogels. In deze periode kunnen met zekerheid grenzende waarschijnlijkheid broedvogels aanwezig zijn in de directe nabijheid van de aan te leggen olietransportleiding.

Geadviseerd wordt om de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. Op deze manier zijn er geen belemmeringen vanuit de Flora- en Faunawet aan de orde. Indien het niet mogelijk is om buiten het broedseizoen om te werken, dient kort voordat de werkzaamheden plaats vinden, het plangebied gecheckt te worden op de aanwezigheid van broedvogels door een erkend ecooloog. Indien vastgesteld wordt dat er sprake is van actuele broedgevallen binnen het plangebied of de directe omgeving, worden door de ecooloog aanwijzingen gegeven, zodat verstoring van het broedgeval voorkomen wordt.

Er zijn geen belemmeringen vanuit de Flora- en faunawet aan de orde indien ten minste één van de volgende maatregelen genomen wordt:

- 1) De werkzaamheden worden buiten het broedseizoen uitgevoerd (voorkeursmaatregel).
- 2) Het plangebied wordt kort voor aanvang van de werkzaamheden door een erkende ecooloog gecontroleerd op actuele broedgevallen. Indien broedgevallen aanwezig zal de ecooloog passende maatregelen voorstellen om verstoring van de broedende vogels uit te sluiten.

⁴ Natuurtoets Tracé olieleiding van Rotterdam-Meetstation-1 naar Shell Pernis. Oranjewoud, oktober 2013.

In het kader van zwaar beschermde flora- en faunasoorten is een vervolgonderzoek niet aan de orde.

Conclusies gebiedenbescherming

- EHS

Voor wat betreft de EHS is er alleen bij directe aantasting sprake van vervolgstappen in de vorm van compensatie. Binnen het plangebied is geen EHS-gebied aanwezig. Derhalve heeft de ruimtelijke ontwikkeling hier geen negatief effect op. Er is van directe aantasting van de EHS dan ook geen sprake.

- Natura 2000

Vanwege de fysieke afstand van meer dan 2,5 km tot het dichtst bij zijnde Natura 2000 gebied kunnen negatieve effecten tijdens de aanleg en in de gebruiksfase uitgesloten worden. De instandhoudingsdoelen van het Natura 2000 gebied Oude Maas worden door de aanleg van de olietransportleiding niet negatief beïnvloed. Er is geen vergunning nodig in het kader van de Natuurbeschermingswet.

Conclusie

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, die strijdig zijn met de geldende natuurwetgeving. Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het onderhavige bestemmingsplan.

3.4 Archeologie

Regelgeving

In 1992 heeft Nederland als een van de leden van de Raad voor Europa het verdrag van Malta inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed ondertekend. Sinds 2007 is in Nederland de Wet op de archeologische monumentenzorg van kracht, geïmplementeerd in de Monumentenwet 1988, die de volledige implementatie van het Verdrag van Malta betekende. Volgens het hoofdstuk "Archeologische monumentenzorg" uit de Monumentenwet 1988 is een gemeente verplicht om bij het opstellen van bestemmingsplannen (buitenplanse omgevingsvergunningen en beheersverordeningen) rekening te houden met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden danwel monumenten. Dit betekent dat er bij ruimtelijke ontwikkelingen altijd en overal (middels een bureauonderzoek) aangetoond moet worden dat er geen bodemvondsten te verwachten zijn, conform het principe 'de verstoorder betaalt'. De enige uitzonderingen die de wet biedt zijn projecten tot maximaal 100 m². Daarnaast is het gebruikelijk en geaccepteerd dat grondverstoringen tot een diepte van maximaal 30 cm vrijgesteld zijn van onderzoek.

Concreet houdt het bovenstaande in dat in een bestemmingsplan geregeld moet zijn dat er bij ruimtelijke ontwikkelingen danwel bodemingrepen vooraf aan het verlenen van omgevingsvergunning middels een (archeologisch) onderzoek aangetoond is dat er geen archeologische vondsten in de bodem zitten.

Gemeentelijk beleid

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingbevoegdheid. Het doel van de Rotterdamse archeologie is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden. De gemeente Rotterdam werkt momenteel aan een Archeologische Waardenkaart (AWK) en een lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zullen worden in de gemeentelijke monumentenverordening. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen. Het bovenstaande sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het "Verdrag van Malta" is ontwikkeld. Momenteel worden door de provincie bij de beoordeling van bestemmingsplannen met betrekking tot de archeologie de volgende beleidsinstrumenten geraadpleegd: de Archeologische Monumentenkaart (AMK), de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) en de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) van Zuid-Holland.

Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureauonderzoek kan het nodig zijn een archeologische inventarisatie in het veld uit te voeren. De resultaten van de inventarisatie kunnen vervolgens leiden tot een aanvullend archeologisch onderzoek. De resultaten van laatstgenoemd onderzoek vormen het uitgangspunt bij de keuze om een vindplaats te behouden, op te graven, waarnemingen uit te voeren tijdens het bouwproject of geen verdere stappen te ondernemen.

Onderzoek

In juli/augustus 2013 is in opdracht van de Nederlandse Aardolie Maatschappij BV door Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor de olietransportleiding van Rotterdam Meetstation 1 naar Shell Pernis ⁵.

Uit het bureauonderzoek is gebleken dat het plangebied binnen het Zuid-Hollands deltagebied valt, waar de Maas en Rijn uitmonden in zee. Het plangebied bestaat geomorfologisch gezien uit een vlakte van getijdenafzettingen. Bodemkundig gezien bestaat het plangebied uit kalkloze poldervaaggronden. Binnen het plangebied worden resten verwacht uit het mesolithicum - nieuwe tijd, samenhangend met de verschillende landschapselementen als rivierduinen, stroomgordels en oeverafzettingen. Bovendien kan een breed scala aan complexen worden aangetroffen, variërend van nederzettingen, grafstructuren en agrarische complexen. Het plangebied bevindt zich in een accumulatiegebied waardoor de archeologische resten kunnen afgedekt of verspoeld kunnen zijn door mariene afzettingen.

Er geldt een redelijk tot hoge verwachting ten aanzien van bewoning in de middeleeuwen, met name op de oeverzones van de getijdenkreken. Verwacht wordt dat de bodem binnen het plangebied grotendeels is verstoord door reeds bestaande bebouwing en infrastructuur uit de twintigste eeuw. Tevens kan agrarisch landgebruik de overige gebieden tot in de bovengrond hebben verstoord.

Mede op basis van advies van het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) wordt geadviseerd om een inventariserend veldonderzoek (verkennde fase) uit te voeren voor die delen van het tracé die buiten bestaande cunetten vallen, omdat daar mogelijk nog archeologische resten kunnen worden verwacht (met uitzondering van die tracédelen waar een gestuurde boring plaatsvindt). Over dit veldonderzoek zal afstemming plaatsvinden met het BOOR. Voor de desbetreffende delen is een beschermingszone 'waarde - archeologie' opgenomen in het bestemmingsplan.

BOOR adviseerde eerder voor twee tracédelen van de NAM-leiding een archeologisch onderzoek. Het ging om het deel van het tracé tussen de Jan Olieslagerweg en de Korperweg en om een deel van het tracé ten noorden van de Groene Kruisweg, daar waar de leiding van de Groene Kruisweg een oversteek maakt naar de Schulpweg. Op basis van nieuwe tekeningen, specifiek de nummers EP201303207243021 en EP201303207243021 is in overleg met BOOR geconcludeerd dat dit ook voor deze delen niet noodzakelijk is, aangezien op de tekeningen is te zien dat ook deze tracédelen vlakbij bestaande leidingen / in bestaande leidingencunetten komen te liggen.

Conclusie

Ten behoeve van de bescherming van archeologische waarden is voor een gedeelte van het tracé op basis van gemeentelijk beleid een beschermingszone opgenomen in het bestemmingsplan. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor verdere besluitvorming. Nader onderzoek is niet nodig.

⁵ Archeologische Rapporten Oranjewoud 2013/80; Archeologisch Bureauonderzoek tracé olieleiding van Rotterdam-Meetstation-1 naar Shell Pernis, oktober 2013.

3.5 Cultuurhistorie

Regelgeving

Op grond van de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) en de Bro dient in de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving te worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. Dat kan op verschillende manieren en kan van het wettelijk verplichte minimum tot en met uitgebreide eigen beleid.

Onderzoek

Voordat het gebied werd bedijkt was er sprake van een rietgorzengebied met nederzettingen op terpen ("hillen"). De eerste bedijkingen van het gebied stammen uit de 9e en 10e eeuw, waarbij in de 11e eeuw een aaneengesloten ingepolderd gebied was ontstaan op het eiland IJsselmonde, de Riederwaard, een klei-veenpolder, veelal in gebruik voor veeteelt en kleinschalige tuinbouw. Tijdens de grote stormvloed van 1373 wordt de Riederwaard grotendeels verzwolgen en onderdeel van het zoutwatergetijdengebied van zuidwest Nederland. Het veen wordt deels weggeslagen en jonge zeeklei wordt afgezet over het restveen. Tussen 1396 en 1401 wordt de Katendrechtse Lagedijk aangelegd, als onderdeel van de bekading van de latere polder Charlois. In 1461 komt de hoogwaterkering Katendrechtse dijk – Schulpweg ten westen en noorden van de Katendrechtse Lagedijk gereed, waarmee de polders Charlois en Katendrecht definitief zijn bedijkt. Aanvankelijk staan er alleen boerderijen langs de Charloisse Lagedijk-NZ en ontstaat het dorpje Katendrecht nabij de veerdam aan het eind van de Charloisse Zeedijk (later Dordste Straatweg). In de 18e/19e eeuw ontstaan er vanuit Charlois bebouwingslinten langs de Schulpweg en de Katendrechtse Lagedijk. Als gevolg van dijkdoorbraken ontstaat achter de (herstelde) dijk (Schulpweg) in 1468 de doorbraakkolk "Waal" en enkele jaren later meer zuidelijk een tweede, de "Wiel". Omstreeks 1906 startte men met het graven van de Waalhaven in het polderland als onderdeel van de ontwikkeling van de havenstad, en ten zuiden ervan werd daarna het vliegveld Waalhaven gerealiseerd. Langs de oostzijde van de Waalhaven kwam de ontsluitingsweg Waalhaven Oostzijde, een goederenspoorlijn met rangeerterrein en de hoofdwaterkering te lopen. In 1895 werd de straatnaam "Achterweg" gewijzigd in "Korperweg" doelend op de Korpermolen die daar ooit had gestaan en de grote hoeveelheden "korpers" (karpers) die in de polderwatering werden gevangen. Omstreeks 1900 begon het woongebied in Charlois t.b.v. de arbeiders in de havengebieden toe te nemen. Tussen 1931 en 1933 wordt de Groene Kruisweg aangelegd als provinciale klinkerweg door de westelijke helft van de polder Charlois. Na de oorlog werd deze weg oostwaarts verlegd naar het huidige tracé en aangesloten op de Dorpsweg. Sindsdien vormt dit de oostgrens van deze woonbuurt. Tussen 1948 en 1949 wordt in hoogtempo het noodwoningencomplex Wielewaal gebouwd tussen een tweetal wielen, direct achter de Schulpweg. Het is bedoeld om Rotterdammers, dakloos geworden als gevolg van het bombardement in mei 1940, te herhuisvesten. De kleine laagbouwoningen worden gebouwd op betonplaten. Verder worden smalle straten aangelegd en tuinen/groenvoorzieningen gerealiseerd rondom de rijtjes woningen. Het stratenpatroon wordt dwars over de slootverkeveling gesitueerd.

Op basis van bovenstaande valt te concluderen dat de omgeving reeds veelvuldig is aangepast. Van bijzondere cultuurhistorische waarden is geen sprake meer. Bovendien betreft de ontwikkeling een ondergrondse olietransportleiding in een gebied waar reeds veel leidingen liggen en waarvoor bovengronds geen bijzondere ingrepen vereist zijn.

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor het vaststellen van dit bestemmingsplan.

3.6 Duurzaamheid

Rotterdam ambieert een duurzame ruimtelijke ontwikkeling van de stad, de regio en de haven. Binnen de stad speelt het streven naar duurzaamheid op alle schaalniveaus een rol, zowel op het niveau van de stad als geheel, als op het niveau van de verschillende stadsdelen: de binnenstad, wijken en buurten en op het niveau van een gebouw.

Deze duurzaamheidsambitie is uitgewerkt in een aantal beleidsplannen, zoals het Programma Duurzaamheid, Rotterdamse Woningkwaliteit (RWK), het Waterplan Rotterdam, Gezond in de stad, de Rotterdamse aanpak luchtkwaliteit (RAL) en het Rotterdam Climate Initiative (RCI).

De gemeente Rotterdam heeft in het programma Duurzaam tien opgaven geformuleerd om een schone, groene en gezonde stad te realiseren. In de periode tot en met 2014 zijn de volgende opgaven centraal gesteld:

1. Vooroplopen bij het verminderen van de CO₂-uitstoot.
2. Verbeteren van de energie-efficiëntie.
3. Omschakelen naar duurzame energie en biomassa als grondstof.
4. Bevorderen van duurzame mobiliteit en transport.
5. Verminderen van geluidsoverlast en bevorderen van schone lucht.
6. Groener maken van de stad.
7. Vergroten van duurzame investeringen en bevorderen van duurzame producten en diensten.
8. Vergroten van het draagvlak voor duurzaamheid en verankering van duurzaamheid in onderwijs en onderzoek.
9. Voorbereiden op de gevolgen van klimaatverandering.
10. Bevorderen van duurzame gebiedsontwikkeling.

Verder wordt het uitgangspunt gehanteerd dat elke ruimtelijke verandering moet leiden tot een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

Het transport van olie per leiding is duurzamer dan transport per as of schip. Het aanleggen van de olieleiding past binnen de ambities van Rotterdam op het gebied van duurzaamheid. De leiding wordt aangelegd onder het wegdek of in de middenberm. Er zal dan ook geen groen verdwijnen in de stad.

3.7 Kabels en leidingen

In de directe omgeving van de olietransportleiding liggen divers andere kabels en leidingen.

Meest relevante kabels en leidingen betreffen: *Evides* Waterleidingen, *Stedin* lage- en hogedruk en hoogspanningsleidingen en *NAM leidingen*.

Planologisch relevante kabels leidingen zijn overgenomen in dit bestemmingsplan. Met overige kabels en leidingen wordt rekening gehouden bij de uitwerking van het leidingstracé.

Conclusie

Het aspect kabels en leidingen is voldoende geborgd in het bestemmingsplan en de werkwijze van NAM en vormt geen belemmering voor het vaststellen van dit bestemmingsplan.

3.8 Explosieven

Ten behoeve van de aanleg van de olietransportleiding is onderzoek verricht naar de mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen explosieven⁶. Er is geconcludeerd dat ter plekke van de HDD-boringen in de omgeving van de A15 geen aanvullend onderzoek benodigd is. Eerder is al geconcludeerd dat vanwege de beperkte dekking voor de open ontgraving geen aanvullend onderzoek benodigd is.

Conclusie

Het aspect niet gesprongen explosieven vormt geen belemmering voor het vaststellen van dit bestemmingsplan.

⁶ Briefrapportage niet-gesprongen-explosieven, 12S057-19-BR-01, Saricon, 27-09-2013

3.9 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Wettelijk kader

In het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is de aanleg van buisleidingen voor het transport van aardolie opgenomen in categorie D 8.2. Deze activiteit is m.e.r.-beoordelingsplichtig in gevallen waarin deze betrekking heeft op een buisleiding die over een lengte van 5 kilometer of meer is gelegen of geprojecteerd in een gevoelig gebied (zoals Ecologische Hoofdstructuur en Natura 2000-gebieden). Dat is hier niet het geval. Op grond van Europese regelgeving dient echter ook bij activiteiten met een omvang onder deze drempelwaarde te worden of er sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit wordt vormvrije m.e.r.-beoordeling genoemd. Als geconcludeerd kan worden dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden uitgesloten, dan is geen milieueffectrapportage of (verdere) milieueffectbeoordeling nodig.

Criteria EEG Richtlijn

Op grond van Bijlage III van de Europese richtlijn inzake milieueffectrapportage (richtlijn 85/337/EEG, eind 2011 gewijzigd: 2011/92/EU) wordt getoetst aan de volgende aspecten:

1. Kenmerken van de projecten

Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- de omvang van het project;
- de cumulatie met andere projecten;
- gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
- de productie van afvalstoffen;
- verontreiniging en hinder;
- risico van ongevallen, vooral gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.

2. Plaats van de projecten

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- bestaand grondgebruik;
- relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied;
- het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:
 1. wetlands;
 2. kustgebieden;
 3. berg- en bosgebieden;
 4. reservaten- en natuurschillen;
 5. gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd, speciale beschermingszonen door de lidstaten aangewezen op grond van de Vogel- en/of habitatrichtlijn;
 6. gebieden waarin de bij wetgeving van de Unie vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden;
 7. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid;
 8. landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

3. Kenmerken van het potentiële effect

Bij de potentiële effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen:

- het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking);
- het grensoverschrijdende karakter van het effect;
- de orde van grootte en de complexiteit van het effect;
- de waarschijnlijkheid van het effect;
- duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

Beoordeling

Kenmerken en effecten van het project

Op grond van de uitgevoerde onderzoeken en effectbeschrijving in de voorgaande paragrafen wordt geconcludeerd dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu door de voorgenomen activiteit kunnen worden uitgesloten.

Cumulatie

In de directe omgeving worden geen ontwikkelingen verwacht waardoor bijvoorbeeld cumulatieve effecten in de zin van hinder of door bijvoorbeeld toename van het verkeer zullen optreden. Omdat de verwachte effecten beperkt van omvang zijn, zal ook voor andere aspecten de cumulatie met effecten van andere ontwikkelingen niet tot aanmerkelijke effecten leiden.

Plaats van het project

De olietransportleiding wordt grotendeels aangelegd in een sleuf (open ontgraving). Op diverse locaties bij het kruisen van bijvoorbeeld wegen vindt aanleg plaats met een techniek waarbij niet hoeft te worden gegraven (bijvoorbeeld gestuurde boring of doorpersing) zodat het wegverkeer niet wordt gehinderd en landschappelijke elementen intact zullen blijven.

Wanneer de olietransportleiding in de bodem aangelegd wordt, treedt er een kleine tijdelijke ruimtelijke verandering en mogelijke beïnvloeding van milieuaspecten op door de aanlegactiviteiten. Wanneer de olietransportleiding eenmaal is aangelegd, zal er in ruimtelijk opzicht vrijwel niets meer merkbaar zijn van de olietransportleiding. Aantasting van waarden is dan ook niet aan de orde. Bovendien wordt na afronding van de werkzaamheden de uitgangssituatie weer zo goed mogelijk hersteld.

Conclusie

Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

4 Juridische planopzet

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de wijze waarop de bestaande toestand en de beoogde ontwikkelingen zijn vertaald in juridisch bindende regels, met hieraan gekoppeld een verbeelding. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en de regels over de toegelaten gebouwen. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels evenals de functie van visualisering van de bestemmingen. De toelichting heeft geen juridisch bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

Dit bestemmingsplan is opgesteld gebaseerd op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP) en de standaard van de gemeente Rotterdam. Deze SVBP maakt onderdeel uit van een set Standaarden en Regels die door het ministerie van VROM ontwikkeld is.

De SVBP schrijft voor op welke wijze de verbeelding moet worden vervaardigd en aan welke eisen de regels moeten voldoen. Dit houdt in dat bijvoorbeeld de benaming van de bestemmingen en het kleurgebruik in deze Standaard is opgenomen. De SVBP is verplicht gesteld vanaf 1 januari 2010.

4.1.1 *Indeling van de regels*

De regels zijn ingedeeld in 4 hoofdstukken.

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels en bevat 2 artikelen. Het eerste artikel geeft een omschrijving van enkele in de regels gehanteerde begrippen. Het tweede artikel geeft aan hoe ten aanzien van maten, oppervlakte en inhoud gemeten moet worden.

In hoofdstuk 2 worden de verschillende bestemmingen behandeld. Per bestemming wordt aangegeven welke doeleinden/functies zijn toegelaten op de gronden en wat en hoe er mag worden gebouwd.

In hoofdstuk 3 worden de algemene regels behandeld. Dit zijn onder meer de afwijkmogelijkheden en algemene bouwregels.

In hoofdstuk 4 worden de overgangs- en slotregels aangegeven.

4.1.2 *Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)*

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Het doel van deze wet is om te komen tot een samenhangende beoordeling in één procedure van verschillende activiteiten die invloed hebben op de fysieke leefomgeving. De Wabo heeft tot gevolg dat verschillende vergunningen worden verleend in één besluit, de omgevingsvergunning. Ook de thans in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen vergunningen en ontheffingen vallen onder de Wabo. Voor het bestemmingsplan heeft dit gevolgen voor de gebruikte terminologie. Termen als bouwvergunning, aanlegvergunning en sloopvergunning zijn vervangen door 'omgevingsvergunning ten behoeve van...'. De term ontheffing is vervangen door 'afwijking van de bouwregels/gebruiksregels'. Voorliggend bestemmingsplan is afgestemd op de invoering van de Wabo en de in de Wabo en het Besluit omgevingsrecht (Bor) gehanteerde begrippen.

Voor het vergunningvrij bouwen dient derhalve te allen tijde de omschrijvingen en bepalingen uit de Wabo en het Bor te worden geraadpleegd.

4.2 Wijze van bestemmen

De inhoud van de regels is gebaseerd op de vigerende bestemmingsplanregels. Onderstaand is een korte toelichting opgenomen van de in de regels opgenomen bestemmingen.

4.2.1 *Hoofdstuk 1 Inleidende regels*

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel is een aantal begrippen verklaard die gebruikt worden in de regels. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen.

Artikel 2 Wijze van meten

In het artikel 'wijze van meten' is een regeling opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

4.2.2 *Hoofdstuk 2 Bestemmingen*

De regels in verband met de bestemmingen kennen allen een min of meer gelijke opbouw en bestaan in ieder geval uit bestemmingsregels en bouwregels. Voor enkele bestemmingen zijn daarbij bijzondere gebruiksregels opgenomen en/of een afwijkingsbevoegdheid.

De bestemmingsregels betreffen de centrale bepaling van elke bestemming. Het betreft een omschrijving waarin de functies worden genoemd, die binnen de bestemming zijn toegestaan (=het gebruik). In een aantal gevallen is een specificering opgenomen van de toegestane functie, welke correspondeert met aanduidingen op de verbeelding.

De bouwregels zijn direct gerelateerd aan de bestemmingsregels. Bouwregels zijn in ieder geval van toepassing bij de toetsing van aanvragen om een omgevingsvergunning en activiteiten die vallen onder artikel 3 van bijlage II Bor.

Binnen het plan worden, conform de onderliggende bestemmingsplannen, de volgende bestemmingen opgenomen:

- Bedrijf - IJzererts en kolen;
- Bedrijf - Nutsvoorziening;
- Groen;
- Maatschappelijk;
- Tuin;
- Verkeer - Wegverkeer;
- Verkeer - Metro/sneltram;
- Verkeer - Spoor- en wegverkeer;
- Verkeer - Spoorverkeer;
- Verkeer - Verblijfsgebied;
- Wonen.

Evenals de dubbelbestemming;

- Leiding - Hoogspanningsverbinding;
- Leiding;
- Waterstaat - Waterkering

Binnen deze bestemmingen wordt een olietransportleiding mogelijk gemaakt en worden bouwwerken en andere werken die niet verenigbaarheid met deze dubbelbestemming zoveel als mogelijk uitgesloten. Vanwege deze uitsluiting vervallen ook de hiermee samenhangende veiligheidszones. Ten behoeve van de olietransportleiding wordt toegevoegd de dubbelbestemming:

- Leiding - Olie.

Ten behoeve van de bescherming van mogelijk aanwezige archeologische waarden is daarnaast tevens de bestemming opgenomen:

- Waarde - Archeologie.

4.2.3 *Hoofdstuk 3 Algemene regels*

In dit hoofdstuk worden, in aanvulling op de bestemmingsregels, aanvullende regels gesteld.

Artikel 12 Anti-dubbeltelregel

Het artikel 'Anti-dubbeltelregel' bevat bepalingen om te voorkomen dat met het bestemmingsplan strijdige situaties ontstaan of worden vergroot. De redactie is wettelijk vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening en overeenkomstig opgenomen.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken.

4.2.4 *Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels*

Artikel 14 Overgangsrecht

In de overgangsrechtregel is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het inwerking treden van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd. De redactie is wettelijk vastgelegd en overeenkomstig opgenomen.

Artikel 15 Slotregel

In de 'slotregel' is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan aangehaald worden.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening geldt de verplichting om bij een bestemmingsplan het kostenverhaal te regelen. In sommige gevallen is een exploitatieplan benodigd. Een uitzondering geldt als er een anterieure overeenkomst is afgesloten, waarin het kostenverhaal is geregeld.

De kosten die gemoeid zijn met de aanleg van de olietransportleiding komen geheel voor rekening van de NAM. Omdat het uitsluitend gaat om de aanleg van een olietransportleiding, is kostenverhaal niet aan de orde. Er zullen met de NAM wel afspraken gemaakt worden over toezicht, civieltechnische opnames, bereikbaarheid, routes van het bouwverkeer en klachtenafhandeling. Hierover zullen duidelijke afspraken op papier gezet worden zodat voor alle partijen duidelijkheid ontstaat over deze aspecten.

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wordt getoetst met het opsturen van het plan naar de verschillende overlegpartners. Naast de overlegpartners is een ieder in de gelegenheid gesteld het plan te beoordelen.

Onderstaand is aangegeven op welke manier de maatschappelijke uitvoerbaarheid precies getoetst wordt en op welke wijze dit kan leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

5.2 Vooroverleg

In het kader van het overleg bij de voorbereiding van bestemmingsplannen, als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerpbestemmingsplan toegezonden aan de overlegpartners. De reacties zijn als bijlagen opgenomen.

In het kader van het vooroverleg is reactie ontvangen van Rijkswaterstaat en de Veiligheidsregio. Rijkswaterstaat heeft aangegeven geen inhoudelijke opmerkingen te hebben. De Veiligheidsregio stelt een drietal maatregelen voor ter verbetering van de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Zij stellen zelf al dat deze niet kunnen worden geborgd in het kader van de Wet ruimtelijke ordening. Op de voorgestelde maatregelen wordt ingegaan in paragraaf 3.1.5.

5.3 Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan wordt voor de belanghebbende natuurlijke- en rechtspersonen ter inzage gelegd. Gedurende deze periode bestaat de mogelijkheid om zowel mondeling als schriftelijk zienswijzen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan naar voren te brengen. Tevens wordt een inloopavond georganiseerd. Van de gevoerde zienswijzenprocedure wordt een verslag opgesteld. De resultaten van het de eventuele zienswijzen worden verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan.

BIJLAGE 1 Overlegreacties

Reactie Rijkswaterstaat

Van: Postbus Cluster RO (WNZ)
Verzonden: dinsdag 14 januari 2014 14:13
Aan: 'Burnett R.F. (Ricardo)'
CC: Vergunningen WNZ; Laumen-de Wilde, Lidi (WNZ)
Onderwerp: TER INFO RE: Verzoek reactie in het kader van het vooroverleg art. 3.1.1. concept ontwerpbestemmingsplan "Olietransportleiding Rotterdam-Rhoon-Shell Pernis".

Beste Ricardo,

Gelet op de belangen van Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid zijn er inhoudelijk geen opmerkingen op het bovengenoemde concept ontwerpbestemmingsplan.

Wel verzoek ik je de aanvrager op de hoogte te brengen van het feit dat voor het gedeelte van de leiding waar deze onder de A15 doorgaat, er een vergunning in het kader van Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken (Wbr) dient te worden aangevraagd bij Rijkswaterstaat. Er kan hiervoor contact opgenomen worden met ons Vergunningenloket, bereikbaar via vergunningenwnz@rws.nl of 088 – 7971500.

Graag ontvang ik een bevestiging indien je deze reactie in goede orde hebt ontvangen.

Met vriendelijke groet,

Eveline van der Feijst
Adviseur Ruimtelijke Ordening

.....
Afdeling Netwerkontwikkeling en Visie (NOV)
Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Boompjes 200 | 3011 XD | Rotterdam |
Postbus 556 | 3000 AN | Rotterdam

.....
M +31(0)6 - 156 096 39
eveline.vander.feijst@rws.nl
rorwszh@rws.nl (Postbus RO-WNZ)

.....
Water.Wegen.Werken.Rijkswaterstaat
.....

Reactie Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

R&W



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Directie Risico- en Crisisbeheersing

Postadres
Postbus 9154
3007 AD Rotterdam

Bezoekadres
Wilhelminakade 947
Rotterdam
Telefoon 010-4468 900
Telefax 010-4468 699
E-Mail r.looijmans@veiligheidsregio-rr.nl
Ons kenmerk

Betreft Conceptontwerp bestemmingsplan Olietransportleiding Rotterdam-Rhoon-Shell Pernis.
Veiligheidsadvies: 3807/367
Datum 30 december 2013
Behandeld door R. Looijmans

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam namens deze: R. Voskuilen, Clusterdirecteur Stadsontwikkeling namens deze: de heer J.H. Ekkelenkamp
Opdrachtmanager Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN ROTTERDAM

Geacht College,

Op 5 december 2013 heeft de heer Ekkelenkamp namens de heer Voskuilen, Clusterdirecteur Stadsontwikkeling van de gemeente Rotterdam, in het kader van het vooroverleg bij bestemmingsplannen zoals bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening, het concept ontwerpbestemmingsplan "Olietransportleiding Rotterdam-Rhoon-Shell Pernis" vrijgegeven en de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) verzocht hierop een advies uit te brengen.

De afdeling Risicobeheersing van de VRR brengt in het kader van externe veiligheid advies uit over de verantwoording van het groepsrisico en de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid. Zij doet dit middels een analyse van de omgeving waarbij risicobronnen, mogelijke scenario's en hun effecten worden beschouwd (zie bijlage 1).

Voor het beoordelen van het ruimtelijk plan dient u een gemotiveerde afweging te maken tussen de overwegingen met betrekking tot externe veiligheid en de toegevoegde waarde van het ruimtelijk plan. Graag verneemt de VRR uw besluit met betrekking tot de onderstaande adviespunten.

Advies

Ten behoeve van de verbetering van de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid kunnen geen maatregelen geborgd worden die vallen binnen de context van de Wet ruimtelijke ordening. Deze maatregelen kunnen echter wel gerealiseerd worden binnen de context van de gemeentelijke verantwoordelijkheid ex art. 3 Wet Veiligheidsregio's:

1. Eventuele (her)ontwikkelingen binnen de 1% letaliteitcontour (40 meter vanuit het hart van de leiding) van de NAM 402000 zodanig te construeren dat deze beschermd zijn tegen branddoorslag en brandoverslag (WBDBO) als gevolg van een plasbrand. Hierbij kan voor de gevels en daken gericht naar de NAM 402000 gedacht worden aan blinde gevels of het beperken van het glasoppervlak. De gevels, daken en/of glasoppervlakken die gericht zijn naar de NAM 402000 behoren bestand te zijn tegen een warmtestralingsflux > 15 kW/m². Bij de verlening van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen dient bij de brandpreventieve toets rekening te worden gehouden met de effecten van een plasbrand op de gevel/dak.
2. Eventuele (her)ontwikkelingen binnen de 1% letaliteitcontour (40 meter vanuit het hart van de leiding) van de NAM 402000 zodanig te construeren dat aanwezigen bij een (dreigende) plasbrand goede ontluchtingsmogelijkheden hebben. Voor het ontluchten van de voorziene objecten is het wenselijk minimaal één (nood)uitgang van de NAM 402000 af te richten en in voldoende mate aan te laten sluiten op de infrastructuur van de omgeving.



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

3. Draag zorg voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit door middel van de campagne "Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand".

Voor vragen of nadere toelichting kunt u contact opnemen met de heer R. Looijmans, beleidsmedewerker van de afdeling Risicobeheersing van de VRR. Zijn telefoonnummer is 010-4468 896, e-mail: r.looijmans@veiligheidsregio-rr.nl

Met vriendelijke groet,

het Bestuur van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond,
namens deze,



Mw. Drs. A.C. Trijselaar mpa,
Directeur Risico- en Crisisbeheersing.

Bijlage 1: Achtergrond veiligheidsadvies concept ontwerpbestemmingsplan "Olietransportleiding Rotterdam-Rhoon-Shell Pernis"

Kopie:

- OVD-BZ, Directie Veiligheid, Bestuursdienst Rotterdam
- Dhr. A.P. Groeneweg, Bureauhoofd Ruimtelijke Ontwikkeling, DCMR
- Dhr. W. Kooijman, Bureauhoofd Bureau Veiligheid, DCMR
- Dhr. P. Mostert, Teamleider Brandpreventie Rotterdam, VRR



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Bijlage 1

Achtergrond veiligheidsadvies concept ontwerpbestemmingsplan "Olietransportleiding Rotterdam-Rhoon-Shell Pernis"

Situatiebeschrijving

De aan te leggen olietransportleiding ligt in het zuiden van de gemeente Rotterdam en loopt van de olie winlocatie Rotterdam 1 (Korperweg) via de Schulpweg naar de rijksweg A15 waar de olietransportleiding aansluit op de buisleidingstraat.

Risicobronnen

De aan te leggen olietransportleiding vormt een risicobron voor (beperkt) kwetsbare bestemmingen in de nabijheid.

I. Olietransportleiding NAM 402000 (30 bar 4").

Scenario's

Voor het bepalen van het resteffect en voor het bepalen van maatregelen met betrekking tot zeer kwetsbare bestemmingen wordt uitgegaan van de 1% letaliteitcontour (LC01) van het worst case scenario. Voor het bepalen van gewenste maatregelen voor (beperkt) kwetsbare bestemmingen wordt de 1% letaliteitcontour van het meest geloofwaardige scenario gebruikt.

Worst case:

1. Plasbrand als gevolg van een breuk van de olietransportleiding 402000

Scenario: transport brandbare vloeistoffen (LF2) K1-buisleidingen (MGS)

Plasbrand: Door bezwijken van de wand van een buisleiding met brandbare vloeistoffen en ontsteking van de inhoud ervan, ontstaat een brandende vloeistofplas. Door de hittestraling overlijden mensen dichtbij en kunnen secundaire branden uitbreken.

1	35 kW/m ²	LC100	Alle blootgestelde mensen komen te overlijden	25 meter
2	23 kW/m ²	LC10	10% van blootgestelde mensen komt te overlijden	30 meter
3	12,5 kW/m ²	LC01	1% van blootgestelde mensen komt te overlijden	40 meter
4	5 kW/m ²		Blootgestelde mensen kunnen overlijden	75 meter

Uitgangspunten	-	Break transportleiding
	-	Afstand vanuit het hart van de leiding
	-	Overlijden op basis van een blootstellingduur van 20 seconden

Meest geloofwaardig:

Het meest geloofwaardige scenario is bij een K1 leiding gelijk aan het worst case scenario.

Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. Per scenario verschillen de mogelijkheden hiertoe. Binnen het plangebied is de sirenealarmering goed hoorbaar waardoor een effectieve alarmering van de bevolking mogelijk is.

Ad 1 Plasbrand

Een plasbrand kan zich snel ontwikkelen. Dit effect is zichtbaar voor aanwezigen. De hittestraling dicht bij het vuurfront is dodelijk; op grotere afstand kunnen brandwonden optreden. Ontvluchten is mogelijk, mits er geen beperkingen zijn ten aanzien van de zelfredzaamheid van aanwezigen en de infrastructuur in de omgeving op een juiste manier is ingericht.