

Opleidings- en trainingsfaciliteit Rotterdam the Hague
Airport

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing	5
Hoofdstuk 1	Inleiding
1.1	Aanleiding
1.2	Ligging en begrenzing
1.3	Strijdigheid met vigerende bestemmingsplan
1.4	Omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan
Hoofdstuk 2	Beschrijving van het projectgebied
2.1	Ontstaansgeschiedenis RTHA
2.2	Archeologie en cultuurhistorie
2.3	Huidig gebruik
Hoofdstuk 3	Planbeschrijving
3.1	Beoogde ontwikkeling
Hoofdstuk 4	Beleid
4.1	Inleiding en conclusie
4.2	Rijksbeleid
4.3	Provinciaal beleid
4.4	Gemeentelijk beleid
Hoofdstuk 5	Water
Hoofdstuk 6	Omgevingsaspecten
6.1	Onderzoeksplicht vanwege mer-wetgeving
6.2	Verkeer en parkeren
6.3	Geluid
6.4	Luchtkwaliteit
6.5	Bedrijven en milieuhinder
6.6	Bodem
6.7	Ecologie
6.8	Externe veiligheid
6.9	Kabels en leidingen
6.10	Belemmeringen RTHA
6.11	Duurzaamheid
Hoofdstuk 7	Uitvoerbaarheid
7.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid
7.2	Economische uitvoerbaarheid

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het vigerende bestemmingsplan voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) maakt de ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk die beschreven zijn in het masterplan voor de luchthaven dat is opgesteld door RTHA.

Het masterplan beschrijft het ontwikkelingskader tot 2023. Hiermee wordt invulling gegeven aan de ambities van RTHA om haar positie in de luchtvaart en de positie van de mainport Rotterdam-Den Haag verder te versterken.

Het vigerende bestemmingsplan maakt de ambities uit het masterplan mogelijk, voor zover het landzijdige, ruimtelijke ontwikkelingen betreft. De luchtzijdige ontwikkelingen uit het masterplan moeten separaat in een Luchthavenbesluit worden vergund.

Albeda College wil op het terrein van RTHA een modern trainings- en opleidingsfaciliteit realiseren, specifiek gericht op luchthavengerelateerde opleidingen, zie bijlage 4 voor een impressie van de ontwikkeling. Deze ontwikkeling past goed binnen de ambities en eisen van een moderne luchthaven en de ambities voor een duurzame gebiedsontwikkeling op het luchthaventerrein, maar is nog niet mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan. Daarom wordt een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan aangevraagd.

1.2 Ligging en begrenzing

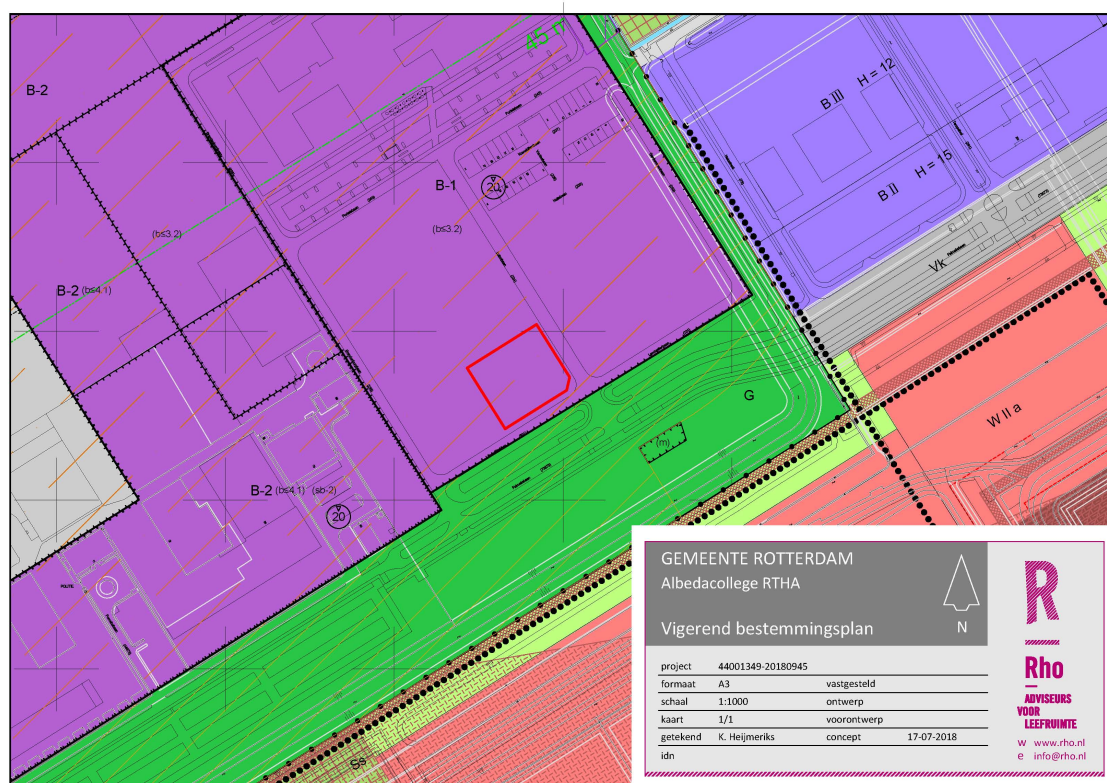
Het projectgebied ligt op RTHA in de hoek van de Landvetterbaan (parallel van de Fairoaxbaan) en de Lutonbaan. De ligging van het projectgebied is aangeduid op figuur 1.1.



Figuur 1.1 Globale ligging projectgebied

1.3 Strijdigheid met vigerende bestemmingsplan

Ter plaatse van het projectgebied geldt het bestemmingsplan 'Rotterdam The Hague Airport'. Dit bestemmingsplan is op 2 februari 2017 vastgesteld door de gemeenteraad. Het bestemmingsplan is op 21 maart 2018 onherroepelijk geworden. Op figuur 1.2 is een uitsnede van de verbeelding van dit bestemmingsplan weergegeven.



Figuur 1.2 Uitsnede vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van de beoogde trainings- en opleidingsaccommodatie geldt de bestemming 'Bedrijf - 1' (artikel 3). Binnen deze bestemming zijn maatschappelijke voorzieningen zoals een trainings- en opleidingsaccommodatie toegestaan binnen de maximale oppervlakte voor deze functie zoals genoemd in artikel 13. De omvang van het gebouw bedraagt circa 3.500 m². Het maximum oppervlak van ten hoogste 31.500 m² ten behoeve van maatschappelijke voorzieningen wordt daarmee niet overschreden. Het bouwvlak mag volledig worden gebouwd, de maximale bouwhoogte bedraagt 20 m, deze bouwhoogte wordt door de vier bouwlagen niet overschreden (zie paragraaf 3.1.2.).

Het projectgebied is onderdeel van het geluidsgezoneerde industrieterrein van RTHA. Als gevolg hiervan zijn nieuwe geluidsgevoelige functies niet zonder meer toegestaan (artikel 3.4 onder b). Het bestemmingsplan kent wel een wijzigingsbevoegdheid om nieuwe geluidsgevoelige functies toe te staan. Van deze bevoegdheid kan echter geen gebruik worden gemaakt nu het projectgebied onderdeel uitmaakt van het gezoneerde industrieterrein. Daarom wordt een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan aangevraagd.

Daarnaast geldt op de locatie een dubbelbestemming Waarde - Archeologie. Zie voor de toetsing aan deze bestemming paragraaf 2.2.

1.4 Omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan

Deze ruimtelijke onderbouwing is bedoeld als onderbouwing bij een omgevingsvergunning om af te wijken van het vigerende bestemmingsplan (de zogenoemde c-activiteit; artikel 2.1, eerste lid onder c Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)). Op grond van artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 3 Wabo is een goede ruimtelijke onderbouwing nodig.

Hoofdstuk 2 Beschrijving van het projectgebied

2.1 Ontstaansgeschiedenis RTHA

De projectlocatie is onderdeel van de polder en droogmakerij Zestienhoven. Na de oorlog werd besloten om ter vervanging van het vooroorlogse vliegveld Waalhaven een nieuwe luchthaven aan te leggen. Tussen 1954 en 1956 legde men dit aan in de droogmakerij Zestienhoven. In 1967 werd de start- en landingsbaan verlengd in noordoostwaartse richting en in 1985-1990 werden aanvullende faciliteiten gerealiseerd voor vrachtluchten (loodsen, enkele overslagterminals), vliegtuigonderhoud en zakenpassagiers (wederopbouw bestaande vervallen hotel met congresfaciliteiten). Na verschillende discussies is in 1988 in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen opgenomen dat de luchthaven in ieder geval moest blijven bestaan, zo mogelijk op een andere locatie. Uiteindelijk werd toch besloten de luchthaven op de huidige locatie te laten voortbestaan. In de periode 1990-2005 werd de luchthaventerminal verbouwd en uitgebreid. Met het bestemmingsplan Rotterdam The Hague Airport (RTHA) is een verdere doorontwikkeling van landzijdige ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

2.2 Archeologie en cultuurhistorie

2.2.1 Cultuurhistorie

Algemeen

De gemeente Rotterdam kent een groot aantal panden en gebieden die vanwege cultuurhistorische waarden worden beschermd. De gemeente Rotterdam maakt onderscheid tussen de volgende gebieden en gebouwen: beschermde stadsgezichten, wederopbouw aandachtsgebieden, rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten, beeldbepalende objecten en beeldbepalende gevelwanden.

Projectgebied

In het projectgebied is geen bebouwing aanwezig. Er zijn geen cultuurhistorisch waardevolle elementen zoals monumenten of beeldbepalende objecten of gevelwanden aanwezig. Het projectgebied maakt ook geen onderdeel uit van beschermd stadsgedicht. Het aspect cultuurhistorie staat de beoogde ontwikkeling dan ook niet de weg.

2.2.2 Archeologie

Beleid

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het Rijk verleende opgravingsbevoegdheid. 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 bezit een Archeologische Waardenkaart (AWK) en een vastgestelde lijst met

Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zijn in de gemeentelijke archeologieverordening. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen. Dit instrumentarium sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het 'Verdrag van Malta' is ontwikkeld.

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.

Bewoningsgeschiedenis

Het projectgebied maakt deel uit van een gebied waar in de 18^e en 19^e eeuw op grote schaal veen is gewonnen. Bewoningssporen uit de IJzertijd, de Romeinse tijd en de Middeleeuwen zijn daarmee verdwenen. In de 19^e eeuw werden de veenplassen drooggemaakt. Ten gevolge van de veenwinningactiviteiten bevinden de oudere, aan het veen voorafgaande afzettingen zich nu direct onder de oppervlakte. Het gaat om fossiele geulafzettingen behorende tot de Afzettingen van Calais. In en op deze geulafzettingen kunnen op verschillende dieptes resten uit de periode Late Steentijd-Vroege Bronstijd (6500-1700 voor Christus) aanwezig zijn. In de diepe ondergrond bevinden zich nog oudere stroomgordels (Afzettingen van Gorkum), waarop en waarlangs zich bewoningssporen uit de Midden Steentijd (9000-5300 voor Christus) kunnen bevinden.

Archeologische verwachting

In het projectgebied zijn prehistorische bewoningssporen uit met name de Midden- en Late Steentijd te verwachten, ter hoogte van de geul- en stroomgordelafzettingen van Gorkum- en Calaisouderdom. De ligging van de geulen en stroomgordels is niet precies bekend.

Binnen het plangebied van het vigerende bestemmingsplan heeft het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) een aantal onderzoeken uitgevoerd, twee in 2005 en één in 2013. De resultaten van deze onderzoeken zijn gepubliceerd in de rapporten: R.A. Lelivelt 2005: Rotterdam Airport entreegebied. Een archeologische inventarisatie door middel van grondboringen, Rotterdam (BOORrapporten 224); R. A. Lelivelt 2005: Rotterdam Airport 2. Een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek door middel van grondboringen, Rotterdam (BOORrapporten 278); A. van de Meer 2013: Rotterdam Airport Hotel. Een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek door middel van grondboringen, Rotterdam (BOORrapporten 550). Op basis van de uitgevoerde onderzoeken met betrekking tot de toen bekende bouwplannen op locaties 'Rotterdam Airport entreegebied', 'Rotterdam Airport 2' en 'Rotterdam Airport Hotel' achtte het BOOR het niet noodzakelijk om voorzieningen te treffen om archeologische waarden te behouden of te ontzien. Deze aanbeveling gold nadrukkelijk alleen de destijds voorliggende bouw- en inrichtingsplannen. Met het oog op eventuele toekomstige bodemingrepen in het plangebied, op andere locaties of met een diepere verstoringsdiepte, zijn in het bestemmingsplan regels opgenomen voor een Waarde - Archeologie. Voor het projectgebied (Waarde - Archeologie) geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper reiken dan 1 m beneden het maaiveld en die tevens een terreinoppervlak groter dan 200 m² beslaan. Bij de bouw van de beoogde trainings- en opleidingsaccommodatie wordt deze diepte en oppervlakte niet overschreden.

2.3 Huidig gebruik

Het projectgebied ligt op RTHA en is op dit moment niet in gebruik. Het terrein ligt braak.

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

3.1 Beoogde ontwikkeling

3.1.1 Ambitie

De doelstelling van het project is het realiseren van een opleidings- en trainingsaccommodatie voor luchthavengerelateerde opleidingen voor circa 700 leerlingen van Albeda College. Albeda College verzorgt de opleiding Luchtvaart Dienstverlener als onderdeel van de branche opleiding Horeca en toerisme. Het voornemen is de opleiding Luchtvaart Dienstverlening te verplaatsen van het Zuster Hennekenplein naar RTHA. Daarnaast biedt de opleidings- en trainingsaccommodatie ruimte voor de opleidingsspecialisatie Aviation Facility Services en Luchthavenbeveiliging van de opleiding Facilitair en Veiligheid. Albeda College maakt momenteel ook afspraken met andere scholen die opleidingen in de luchtvaartdienstverlening aanbieden, om deze opleidingen te concentreren bij Albeda College. De locatie RTHA vormt uiteraard een unieke beroepscontext voor deze opleiding en past nadrukkelijk in het streven van Albeda College om leren en werkervaring dichterbij elkaar te brengen en een inspirerende leeromgeving te bieden. Ook voor RTHA en haar partners (o.a. luchtvaartmaatschappijen) is deze aansluiting tussen leren en werkervaring wenselijk. Albeda College en RTHA en haar partners zoeken hiervoor nadrukkelijk de samenwerking.

Met de vestiging van de opleiding op RTHA wordt gevarieerd onderwijs aangeboden in een realistische context, de Aviation Campus. Door de vestiging van de opleiding op RTHA is het onderwijs direct gekoppeld aan leerwerkplekken/stageplekken voor grondgerelateerde werkzaamheden bij RTHA (zoals de leveranciers van facilitaire activiteiten op de luchthaven en luchthavenbeveiliging) als de luchtgerelateerde werkzaamheden bij de luchtvaartmaatschappijen. Een substantieel onderdeel van het praktijkonderwijs zal worden aangeboden in de terminal van de luchthaven. Hierbij valt te denken aan praktijklessen fire fighting aan de gate, praktijklessen ontvangst en inchecken van passagiers in de aankomst- en vertrekhal. Behalve een optimale leeromgeving – die begint in de trainings- en opleidingsaccommodatie en eindigt in de 'echte' omgeving van de luchthaven – ontstaat zo ook direct en duurzaam contact tussen leerlingen en toekomstige werkgevers.

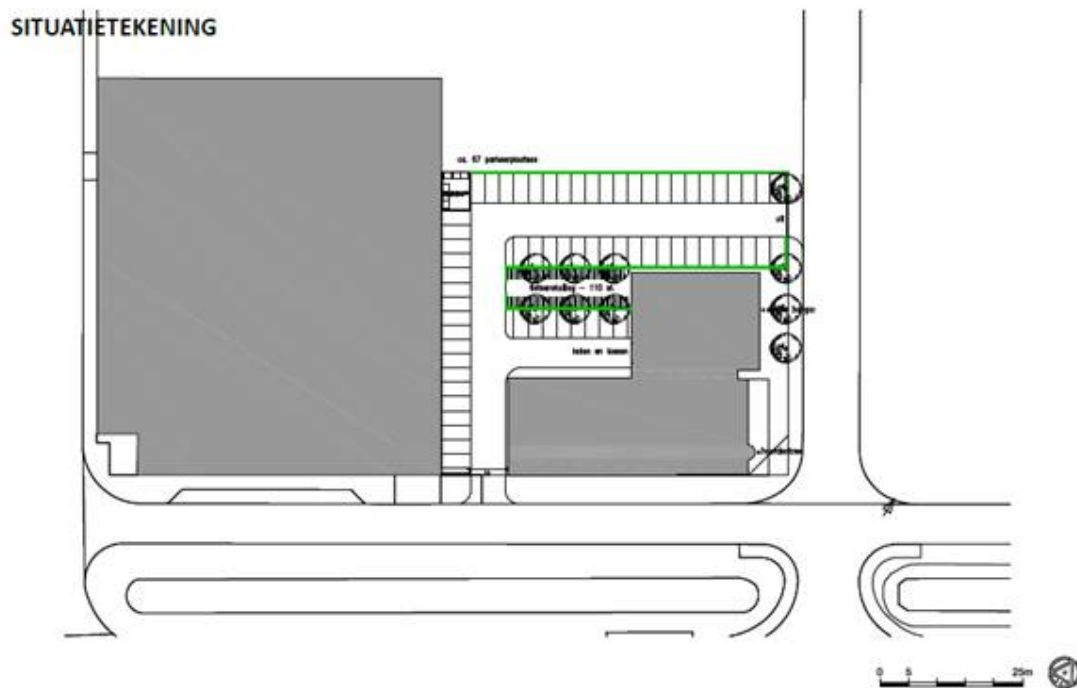
3.1.2 Stedenbouwkundige randvoorwaarden en ontwerp



Figuur 3.1 Impressie gebouw

De Aviation Campus, oftewel de opleidings- en trainingsaccommodatie, bestaat uit één gebouw.

1. Het gebouw omvat 3.350 m² bvo.
2. Het gebouw bestaat uit 4 bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 14,5 m.
3. Op de begane grond bevindt zich de entree van het gebouw, facilitaire voorzieningen en de werkplekken van docenten. Op de eerste, tweede en derde etage bevinden zich werkplekken van docenten, instructie/vergaderruimten en aan de zuidzijde leslokalen. Tegen de noordgevel van het gebouw wordt een hangar ingericht waarin praktijkonderwijs wordt gegeven voor (toekomstig) cabinepersoneel.
4. Mogelijk komt er een klein gebouw voor de aansluiting op de bestaande WKO installatie van RTHA (indien niet inpandig op te lossen). Verder komt een overdekte fietsenstalling met 117 fietsplekken. Aan de noord- en westzijde komen autoparkeerplaatsen op maaiveld.
5. Het gebouw wordt in de zuidelijke rooilijn gebouwd. Aan de noordzijde wordt voorzien in bomen en beplanting.



Figuur 3.2 Situatietekening

6. De architectonische kwaliteit van het gebouw (welstand) wordt getoetst bij de aanvraag omgevingsvergunning voor bouwen. RTHA heeft een eigen supervisor voor welstand. Het bouwplan is hiermee reeds besproken. De uiteindelijke bouwaanvraag zal voorzien zijn van een akkoord van deze supervisor.

Hoofdstuk 4 Beleid

4.1 Inleiding en conclusie

In dit hoofdstuk is een samenvattend overzicht opgenomen van de beleidsdocumenten die ruimtelijk relevant zijn en daarmee ook relevant voor de ontwikkeling. Dit overzicht is niet uitputtend maar geeft wel het kader waarbinnen de ontwikkeling moet passen.

Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling past in het beleid van overheden.

4.2 Rijksbeleid

4.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Nationale belangen

De voorgaande (hoofd)doelstellingen zijn in de structuurvisie vertaald naar de onderstaande nationale belangen. Deze zijn – direct of indirect – ook opgenomen in het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro), waarmee zij juridisch doorwerken in bestemmingsplannen.

1. Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
2. Efficiënt gebruik van de ondergrond.
3. Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.
4. Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.
5. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem en water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
6. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.
7. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
8. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.
9. Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Toetsing

De opleidings- en trainingsaccommodatie heeft geen raakvlakken met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte staat daarom de nationale belangen niet in de weg.

4.2.2 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en provinciale Verordening Ruimte

In artikel 3.1.6. van het Bro is opgenomen dat bij een ruimtelijk plan, dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, de ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen moet worden. Ook de provinciale Verordening Ruimte kent voorwaarden voor duurzame stedelijke ontwikkeling.

Toetsing

Het totale programma, de stedelijke ontwikkeling voor heel RTHA, is reeds getoetst ten behoeve van het bestemmingsplan RTHA. De opleidings- en trainingsaccommodatie past binnen dit programma. Er is dus geen sprake van nieuw toe te voegen stedelijke functie, waardoor er geen (uitgebreide) toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking noodzakelijk is.

4.3 Provinciaal beleid

De provinciale structuurvisie Ruimte en Mobiliteit en de Verordening Ruimte zijn in juli 2014 door de provincie Zuid-Holland vastgesteld. In de provinciale structuurvisie wordt RTHA als belangrijke vestigingsplaats voor bedrijven genoemd en daarnaast een gebied dat een belangrijke bijdrage aan de economische ontwikkeling van de provincie kan leveren.

De Visie ruimte en mobiliteit biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. De visie geeft zekerheid over een mobiliteitsnetwerk dat op orde is en de reiziger en de vervoerder keuzevrijheid biedt. De visie bevat voldoende flexibiliteit om in de ruimtelijke ontwikkeling te reageren op maatschappelijke initiatieven. Dat geeft houvast voor andere ruimtelijke plannen en voor investeringen in ruimte en netwerk. Het geeft ook duidelijkheid over de randvoorwaarden die de provincie daaraan stelt. Vier rode draden geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:

1. beter benutten en opwaarderen van wat er is;
2. vergroten van de agglomeratiekracht;
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
4. bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

De huidige ruimtelijke situatie – gecombineerd met de vier rode draden – vormt het vertrekpunt voor de Visie ruimte en mobiliteit. De aanwezigheid van de luchthaven RTHA is een belangrijke vestigingsfactor voor internationale bedrijven. De luchthaven levert daarmee een belangrijke bijdrage aan de economische ontwikkeling van de provincie. De ambitie is dat de luchthaven deze positie behoudt en versterkt.

Het projectgebied ligt binnen de aangeduide 'bebouwingscontouren' van de Verordening Ruimte. Dit zijn gebieden waar verdere verstedelijking is toegestaan.

Programma Mobiliteit

In het programma is als doel opgenomen het zakelijk profiel van de luchthaven te versterken. Om haar positie te behouden en te versterken heeft de luchthaven aangegeven te willen groeien. Groei van landzijdige ontwikkelingen zijn mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan RTHA. Voor luchtzijdige ontwikkelingen is een nieuw Luchthavenbesluit nodig.

Toetsing

De vestiging van een opleidings- en trainingsaccommodatie op RTHA past binnen het provinciaal beleid nu de ontwikkeling plaatsvindt binnen de bebouwingscontouren.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie 2030 (2007)

De Stadsvisie Rotterdam 2030 bevat het ruimtelijk kader voor alle plannen, projecten en investeringen in de stad. De Stadsvisie heeft als missie een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad.

Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op de onderwerpen wonen en economie en deze bepalen wat er de komende jaren op deze gebieden gebeurt in de stad. Onder verantwoordelijkheid van Rotterdam Airport Vastgoed wordt op het terrein van RTHA een programma met onder meer bedrijven- en kantorenprogramma ontwikkeld.

Visie Werklocaties 2030 (2009)

Deze visie is de ruimtelijk-economische uitwerking van de Stadsvisie Rotterdam 2030 en tevens een vertaling naar de werklocaties in de regio Rotterdam. Werklocaties zijn gebieden waarin de economische functie(s) dominant aanwezig zijn. Het doel van de Visie Werklocaties 2030 is de bijdrage van de verschillende deelgebieden aan de gewenste economische ontwikkeling van Rotterdam en regio in kaart te brengen. De visie Werklocaties 2030 geeft inzicht welke ontwikkelingen waar mogelijk zijn. Het projectgebied ligt in de zogenaamde kennis- en dienstenzone.

Toetsing

Het bestemmingsplan RTHA heeft een diversiteit aan ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt die nodig zijn voor versterking van RTHA als kwalitatief hoogwaardige regionale luchthaven, waaronder ook maatschappelijke voorzieningen. De luchthaven ligt op de kruising van de Noordas (intermediaire zone) en het kenniscluster tussen de universiteiten van Rotterdam en Delft. Verdere ontwikkeling van de luchthaven draagt bij aan de totale ontwikkeling van beide zones. De beoogde ontwikkeling van opleidings- en trainingsaccommodatie past binnen het beleid van de gemeente.

Hoofdstuk 5 Water

Waterbeheer en watertoets

Het projectgebied ligt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard (HHSK), verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Bij het tot stand komen van deze ruimtelijke onderbouwing wordt overleg gevoerd met de waterbeheerder over de voorgestane ontwikkeling.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

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

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW).

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW);
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW).
- Waterwet.

Provinciaal:

- Provinciaal Waterplan;
- Visie Ruimte en Mobiliteit;
- Verordening Ruimte.

Waterschapsbeleid

Het beleid van het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard (HHSK) is vastgelegd in het waterbeheerplan, de Keur, peilbesluiten en de leggers. In het waterbeheerplan van HHSK is beschreven hoe het Hoogheemraadschap omgaat met het bergen van oppervlaktewater bij een toenemende verharding van het oppervlak. Daarnaast geldt verder dat voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsysteem bij het Hoogheemraadschap vergunning dient te worden aangevraagd op grond van de Keur. Dit geldt bijvoorbeeld voor de aanleg van overstorten, van de hemelwaterafvoer op het oppervlaktewater, het dempen en graven van water en het aanbrengen van verhard oppervlak.

Gemeentelijk beleid

In het Waterplan Rotterdam worden visies en streefbeelden gegeven om een gezond en duurzaam Rotterdams watersysteem te bereiken. Daarin wordt een zodanig kwantitatief en kwalitatief beheer gevoerd dat alle relevante gebruiksfuncties kunnen worden vervuld. RTHA – en dus ook de projectlocatie – valt binnen het streefbeeld Blauwe Ring en grenst volgens de schets in het Waterplan aan het streefbeeld Groene Wiggen. Een kenmerk voor de Blauwe Ring is een ruimere stedenbouwkundige structuur, waarin meer ruimte is gecreëerd voor water en groen. Een gebiedsgericht speerpunt voor RTHA is het optimaal benutten van de economische en ecologische

potenties. Het ontwikkelen van natuurvriendelijke oevers, waar mogelijk, en flora en fauna passend bij de functie luchthaven zijn hierbij doelen. Tevens dient de baggerachterstand in de watergangen weggewerkt te worden om de waterkwaliteit van de watergangen te verbeteren. Het weer op diepte brengen van de watergangen heeft tevens als voordeel dat de afvoercapaciteit van de watergangen verbeterd wordt.

Bij het verder ontwikkelen van het gebied is de richtwaarde voor de hoeveelheid oppervlaktewater 7,5%. Dit heeft mede als waterkwaliteitsdoel het gebiedseigen water vast te houden om zo onnodige inlaat van gebiedsvreemd water te voorkomen. Het aanpassen van het operationele beheer kan hier ook aan bijdragen. Nieuw aan te leggen watergangen dienen een minimale diepte van 1 m te hebben.

Huidige situatie

In de beschrijving van de huidige situatie is de situatie van het gehele gebied RTHA beschreven, gebaseerd op het vigerende bestemmingsplan. Waar nodig wordt specifiek aandacht besteed aan de projectlocatie.

Oppervlaktewater

In het noorden, oosten en zuiden van het plangebied van geheel RTHA zijn watergangen aanwezig. Eveneens zijn aan de westzijde van het huidige bedrijventerrein een aantal watergangen aanwezig. Deze westelijk gelegen watergangen staan door middel van een duiker met de noordelijke ringsloot van de luchthaven in verbinding. De meest oostelijk gelegen watergangen aan de kop van de landingsbaan staan niet in verbinding met de rest van de watergangen van RTHA. Voorheen lag hier de grens tussen het Hoogheemraadschap van Delfland en het HHSK. Ten zuiden van de Landvetterbaan, die de zuidelijke grens van de projectlocatie vormt, ligt eveneens een watergang.

Het percentage verhard oppervlak, zoals daken, wegen en bedrijventerreinen op RTHA, is circa 35% van het totale oppervlak. In de huidige situatie is binnen het totale plangebied van RTHA een wateroppervlak aanwezig van circa 10,1 ha. Dit oppervlak bedraagt circa 4,5% van het totale bruto-oppervlak van het plangebied RTHA. Voor het streefbeeld Blauwe Ring, waar RTHA en de projectlocatie binnen valt, wordt een richtwaarde van meer dan 7,5% bergend wateroppervlak aangehouden. Op basis van deze richtwaarde komt geheel RTHA nu minimaal 6,7 ha bergend oppervlaktewater tekort (op basis van 224 ha bruto plangebied). Op basis van een beschikbaar wateroppervlak van 10 ha is het waterbergend vermogen 597 m³/ha.

Grondwater

De landzijde van RTHA heeft een gemiddeld maaiveldniveau van NAP -4,8 m. RTHA had in het verleden twee verschillende waterpeilen. In het westelijk deel werd het waterpeil op NAP -6,25 m gehandhaafd en in het oostelijk deel op NAP -6,3 m. Het waterpeil van NAP -6,25 m was afwijkend van het omliggende peilgebied. De projectlocatie voor de opleidingsaccommodatie lag in het gebied met een waterpeil van NAP -6,25 m, maar inmiddels is in een nieuw peilbesluit het waterpeil ter plaatse vastgesteld op NAP -6,3 m.

Het verschil tussen het waterpeil en het maaiveldniveau is de drooglegging. Bij het huidige waterpeil heeft de landzijde van RTHA een drooglegging van circa 1,5 m.

Veiligheid en waterkeringen

Binnen het projectgebied zijn geen waterkeringen gelegen.

Afvalwaterketen en riolering

RTHA is (deels) voorzien van een gescheiden rioolstelsel. Het gescheiden rioolstelsel bestaat uit een vuilwaterafvoer (DWA-riool) en uit een regenwaterafvoer (RWA-riool). De afgelopen jaren is al een groot gedeelte van het toekomstige rioleringssysteem gerealiseerd. De grootste wijzigingen qua riolering zijn aangebracht in het zuidwestelijke gedeelte van het luchthaventerrein (rondom het entreegebied en het airportplein).

Het DWA-systeem voert afvalwater af naar twee rioolgemalen (Gemaal RAV en Gemaal Rod'Or). De beide gemalen voeren af naar het gemaal Zuiderlaan, welke vervolgens het water verpompt richting de

rwzi. Het aanbod aan hemelwater wordt afgevoerd naar het omliggende oppervlaktewater.

Waterkwaliteit en ecologie

Het gebied ten zuiden van RTHA, waarnaar het water wordt afgevoerd, betreft een woonwijk. Uit metingen is gebleken dat het water afkomstig van RTHA het water in de woonwijk niet zodanig nadelig beïnvloedt, dat een andere afvoerroute gekozen moet worden. Voor de ontwikkelingen op het gehele luchthaventerrein is het uitgangspunt dat de waterkwaliteit niet verslechtert.

Toekomstige situatie op RTHA

In de bestaande situatie bestaan voor geheel RTHA enkele aandachtspunten.

- Duikers liggen (deels) onder water, wellicht zelfs in de sliblaag en functioneren niet meer naar behoren.
- Drainage ligt (deels) onder water, waardoor deze niet naar behoren functioneert en niet voor onderhoud bereikbaar is.
- De oostelijke watergangen aan de kop van de landingsbaan hebben geen verbinding met de rest van de watergangen, waardoor de doorstroming van het watersysteem niet optimaal is.
- Het totale bergend wateroppervlak in de huidige situatie is circa 4,5%.
- Er wordt in het plangebied een waterberging berekend van circa 597 m³/ha.

De volgende ontwikkelingen met betrekking tot water worden in dit kader uitgevoerd bij de verdere ontwikkeling van de luchthaven.

- Terugbrengen van een gedeelte van het oppervlaktewaterpeil van NAP -6,25 m naar NAP -6,3 m (is inmiddels gebeurd met een nieuw peilbesluit) en het op profiel brengen van de watergangen.
- Lokale ophoging van het maaiveld naar NAP -5 m en het realiseren van 5,6 ha extra oppervlaktewater, met grote aaneengesloten waterpartijen met een oppervlakte kleiner dan 3 ha. Hiermee wordt 7% oppervlaktewater gerealiseerd. De streefwaarde van 7,5% wordt hiermee benaderd.
- Door de aanpassing van het peil wordt een totale bruto waterberging van 217.100 m³ berekend. Dit komt overeen met een waterberging van 969 m³/ha. In totaal is in de toekomstige situatie 157.130 m² wateroppervlak aanwezig.
- Realiseren van plas-draszones en rietzones op de landzijde van de luchthaven.
- Realiseren van steile taluds op de luchtzijde van de luchthaven om de aantrekking van vogels te voorkomen (1:4).

Ecologie en waterkwaliteit voor geheel RTHA

Het verlagen van het waterpeil en het op profiel brengen van de watergangen bevordert de flora- en faunaontwikkeling. Hierdoor worden vogels aangetrokken. Hier is het Verdrag van Chicago van belang omdat dit de luchtverkeersveiligheid in gevaar kan brengen. De natuurvriendelijke oevers worden daarom in het plangebied RTHA alleen aan de landzijde aangelegd. Hiermee wordt aan de doelstelling voor de 'Blauwe Ring' voldaan, waarbinnen RTHA valt. Voor de luchtzijde van de luchthaven worden geen natuurvriendelijke oevers aangelegd, conform het Verdrag van Chicago. In de projectlocatie zijn geen watergangen aanwezig.

Riolering

Het terrein wordt voorzien van een verbeterd gescheiden stelsel. Hemelwater afkomstig van 'schoon' verhard oppervlak, zoals daken, wordt zoveel mogelijk direct op het oppervlaktewater geloosd. De verontreinigde verharde oppervlakken, zoals parkeerterreinen en wegen met lage verkeerintensiteiten worden aangesloten op een gescheiden stelsel met zuiverende voorziening.

Bij de Linatebaan is een nieuw riool geplaatst. Het nieuwe gemaal heeft een debiet van 130,2 m³/uur (gecombineerd vuilwater- en hemelwaterdeel). Door het toepassen van het verbeterd gescheiden rioolstelsel wordt er minder vuilwater op het gemeenteriool geloosd zodat de bestaande rioolaansluiting op het gemeenteriool kan worden gehandhaafd.

Bodem en grondwater

Behalve ophoging van het maaiveld in het oostelijke gedeelte van het landzijdig gebied (rondom het bedrijventerrein) wordt de bodemopbouw zowel lokaal als regionaal niet verstoord. De grondwaterstand is door de peilverlaging en door de werking van de drainage naar verwachting iets gezakt.

Conclusie

De ontwikkeling van de opleidings- en trainingsaccommodatie past binnen het totale waterplan voor RTHA en heeft op zichzelf geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

Hoofdstuk 6 Omgevingsaspecten

6.1 Onderzoeksplicht vanwege mer-wetgeving

Toetsingskader

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het omgevingsvergunning planmer-plichtig, projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Daarnaast dient het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten, die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na te gaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

Onderzoek en conclusie

De ontwikkeling betreft de realisatie van een opleidings- en trainingsaccommodatie op de luchthaven binnen bestaand stedelijk gebied. Een dergelijke accommodatie valt onder categorie D.11.2 van het Besluit m.e.r. (stedelijk ontwikkelingsproject). Ten behoeve van de ruimtelijke ontwikkelingen in het vigerende bestemmingsplan – waarin ook via een wijzigingsbevoegdheid de realisatie van geluidsgevoelige maatschappelijke functies mogelijk wordt gemaakt – is reeds een volledige (plan)mer-procedure doorlopen waarin de maximale ontwikkelingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt zijn getoetst. Dit betekent dat voor de opleidings- en trainingsaccommodatie als onderdeel van het stedelijk ontwikkelingsproject op RTHA reeds een mer-procedure is doorlopen.

6.2 Verkeer en parkeren

Verkeer

Verkeersstructuur

In het vigerende bestemmingsplan en het bijbehorende planMER heeft onderzoek plaatsgevonden naar de verkeersstructuur. Hierbij is aangegeven dat de totale landzijdige ruimtelijke ontwikkeling op RTHA een toename van verkeer tot gevolg hebben. Uit het onderzoek blijkt echter dat deze toename ten opzichte van de referentiesituatie beperkt is. Daarnaast zijn reeds verschillende besluiten genomen omtrent de aanpassing van omliggende infrastructuur (aanleg A4 Midden-Delfland, knoop A13/N209). Hierdoor zijn de effecten op de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling van het vigerende bestemmingsplan minimaal. De verkeerstoename als gevolg van de opleidings- en trainingsaccommodatie zal minder zijn dan de functies die ter plaatse mogelijk zijn op basis van het vigerende bestemmingsplan (zie onder verkeersgeneratie) en die onderzocht zijn in het bijbehorende planMER. De verkeersstructuur en bereikbaarheid staat de uitvoering van de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.

Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van de opleidings- en trainingsaccommodatie is aanzienlijk kleiner dan die van een extensief bedrijventerrein (zoals opgenomen in de CROW-uitgave 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (2012) of waarvan in het 'onderzoek verkeersgeneratie RTHA' (uit het planMER voor het vigerende bestemmingsplan RTHA) is uitgegaan. Dit blijkt uit de volgende tabel.

Tabel 6.1 Verkeersgeneratie opleidingsaccommodatie versus bedrijvigheid die is toegestaan in het vigerende bestemmingsplan

functie	kencijfer	nadere informatie	verkeersgeneratie (mvt/etmaal)
arbeids-/ bezoekers-extensief bedrijf ¹	3,2 per 100 m ² bvo	ca. 3.350 m ² bvo	100
kantoren en bedrijven ²	3,6 per 100 m ² bvo	ca. 3.350 m ² bvo	120
opleiding/ROC ³	8,8 per 100 leerlingen	700 leerlingen	60

Dit betekent dat de verkeersgeneratie lager is dan waar in het vigerende bestemmingsplan vanuit is gegaan. In het vigerende bestemmingsplan was al onderbouwd dat het verkeer van de beoogde ontwikkeling op een aanvaardbare wijze kon worden afgewikkeld. Ook het verkeer van de opleidingsaccommodatie kan op een aanvaardbare wijze worden afgewikkeld.

Ontsluiting openbaar vervoer

Per openbaar vervoer is RTHA goed te bereiken. Nabij de G.K. van Hogendorpweg is RandstadRail (lijn E) met de halte Meijersplein aanwezig. Vanaf centraal station rijdt lijn 33 naar station Meijersplein en RTHA. Deze halteert ter hoogte van de Lutonbaan vlakbij het projectgebied.

Parkeren

Albeda College streeft naar zo veel mogelijk gebruik van het openbaar vervoer en van de fiets. Het plan voorziet daarom in fietsparkeerplaatsen. Daarnaast is voorzien in autoparkeerplaatsen.

Autoverkeer

Toetsingskader

De gemeente heeft in 2018 de Beleidsregeling 'Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018' vastgesteld. Deze beleidsregeling is erop gericht om bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Er kan geheel of gedeeltelijk af worden geweken van de daarin opgenomen parkeereis, als deze afwijking goed en navolgbaar onderbouwd worden. Van het afwijken van de parkeereis kan sprake zijn bij maatwerk: de afwijking moet onderbouwd worden aan de hand van specifieke kenmerken van de locatie, functie of doelgroep van het project.

In de beleidsregeling zijn parkeereisen opgenomen voor beroepsonderwijs (MBO, ROC, HBO, WO), maar ook voor voorbereidend dagonderwijs (zoals havo en vmbo). Verwezen wordt naar de volgende tabel. De normen uit de beleidsregeling en het daaruit voortvloeiende aantal parkeerplaatsen voor het Albeda College zijn in de tabel vergeleken met de normering uit de CROW-publicatie. Hierbij wordt opgemerkt dat gemeentelijk beleid altijd vóór de CROW-normering gaat.

Tabel 6.1 Parkeereisen opleidingsaccommodatie

functie	kencijfer	nadere informatie	benodigde parkeerplaatsen Albeda
beroepsonderwijs (MBO, ROC, HBO, WO) o.b.v. gemeentelijk beleidsregeling	3 parkeerplaatsen per 100 m ² bvo	parkeerzone C, ca. 3.350 m ² bvo	ca 160
voorbereidend dagonderwijs (zoals vmbo, havo) o.b.v. gemeentelijk beleidsregeling	0,5 parkeerplaats per 100 m ² bvo	parkeerzone C, ca. 3.350 m ² bvo	ca 10

ter vergelijking: ROC o.b.v. CROW ⁴	5,7 parkeerplaats per 100 leerlingen	700 leerlingen	40
--	--------------------------------------	----------------	----

Uit de tabel blijkt een groot verschil in benodigd aantal parkeerplaatsen. De gemeentelijke parkeereis voor beroepsonderwijs zou betekenen dat circa 60 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.

Onderbouwing parkeerplaatsen Albada- College

- Aard van de locatie

De locatie is zoals vermeld met het openbaar vervoer goed te bereiken. Er ligt een OV-halte ter hoogte van de Lutonbaan vlakbij het projectgebied. Ook is nabij de G.K. van Hogendorpweg de RandstadRail (lijn E) met de halte Meijersplein aanwezig.

- Aard van de instelling en doelgroep

Het Albada college op RTHA heeft straks 700 studenten met 25 werkplekken. Het ontwerp voorziet in 60 parkeerplaatsen (inclusief mindervalide plaatsen). Veel studenten (vanaf 16 jr) zijn in de leeftijdscategorie zonder rijbewijs. Zij hebben een gratis reisproduct voor het openbaar vervoer om naar de opleiding te gaan en naar hun stageplek.

Het Albada College is een maatschappelijk verantwoorde instelling. Vanuit die verantwoordelijkheid wil het Albada duurzaam vervoer stimuleren. De opleidingen van Albada is grotendeels gevestigd in Rotterdam, waarbij de diverse locaties op relatief korte afstand van elkaar gevestigd zijn en goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en de fiets. Om ervoor te zorgen dat werkverkeer tussen de locaties van het Albada niet met de auto plaatsvindt, worden er op de locaties dienstfietsen geplaatst, zowel elektrisch als gewoon. Om het openbaar vervoer te stimuleren wordt het gebruik van het openbaar vervoer door het personeel dan ook volledig vergoed.

Personeel werkt veel parttime en hoeft dus niet de hele week op de locatie aanwezig te zijn. Dit betekent dat, wanneer zij ervoor kiezen om met de auto reizen, zij geen eigen parkeerplaats nodig hebben en deze met anderen kunnen delen. Het Albada college wil een smart building op RTHA ontwerpen, waarin haar parkeerbeleid ook wordt meegenomen. Dat betekent kentekenherkenning bij binnenkomst, waardoor efficiënt met de parkeerplaatsen om kan worden gegaan.

De 700 leerlingen en circa 25 docenten zullen dus hoofdzakelijk met het openbaar vervoer en de fiets naar de locatie komen en het Albada collega hanteert een eigen parkeerbeleid. Desalniettemin worden op de locatie 60- 67 parkeerplaatsen gerealiseerd. Het exacte aantal hangt af van de inpassing van de aansluiting op WKO installatie van RTHA (in fase van bouwaanvraag zal blijken of dit inpandig kan, zo niet dan gaat uitpandige aansluiting ten koste van enkele parkeerplaatsen). Met een gelijktijdige aanwezigheid van 70% van het totaal aantal leerlingen en docenten (515 personen) en een verwacht autogebruik van 5-10% , is dit aantal ruim voldoende.

Het Albada College is tevens voorbereid op het kunnen laden van elektrische voertuigen. Bij realisatie zijn 4 parkeerplaatsen direct geschikt voor het aansluiten van een laadpaal. Naar gelang de vraag naar oplaadpunten in de toekomst kunnen meer parkeerplaatsen voorzien worden van een laadpaal.

Fietsverkeer

Toetsingskader

De CROW-richtlijnen voor fietsparkeerplaatsen bij onderwijsgebouwen (CROW publicatie 317) gaat uit van een fietsparkeercijfer van tussen de 8 en 14 plaatsen per 100 m² bvo voor leerlingen en 0,6 tot 1,0 plaatsen per 100 m² bvo voor medewerkers. De beleidsregeling 'Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018' gaat uit van 13 fietsparkeerplaatsen per 100 m² bvo.

Onderbouwing fietsparkeerplaatsen Albada-College

Op de locatie worden 117 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Dit is conform de genoemde richtlijnen en de beleidsregeling. Hierbij wordt opgemerkt dat Albada College op diverse locaties binnen de gemeente ervaring heeft opgedaan met het reisgedrag van docenten en leerlingen. Hieruit blijkt dat docenten en leerlingen vooral reizen met het openbaar vervoer. Dat geldt ook voor de betreffende opleiding op haar huidige locatie aan het Zuster Hennekeplein. Van de 700 leerlingen die de opleiding naar verwachting volgen, zal ten hoogste 70% tegelijkertijd aanwezig zijn. Dit percentage is afgeleid uit registratiesysteem dat Albada College hanteert. Dit betekent dat ten hoogste 490 leerlingen en 25 docenten/medewerkers gelijktijdig aanwezig zullen zijn. De meeste leerlingen zijn niet woonachtig in de directe omgeving van RTHA. De leerlingen zijn gelet op het type opleiding afkomstig uit de gehele regio Rotterdam. Dit heeft invloed op het verwachte aantal leerlingen dat per fiets zal komen. De verwachting is dat van het totaal aantal aanwezigen (515 personen) ongeveer 20% met de fiets zal komen, 70-75% met het openbaar vervoer en 5-10% met de auto. Dit betekent dat (515 x 0,2) 103 fietsparkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Gelet op het geringe verschil tussen de verwachte benodigde fietsparkeerplaatsen en de richtlijnen, worden toch 117 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd.

Conclusie

De ontsluiting van het projectgebied is voor autoverkeer en langzaam verkeer goed. Via de omliggende wegenstructuur kan het auto- en fietsverkeer op een vlotte en verkeersveilige wijze worden afgewikkeld. Daarnaast is in de omgeving van het projectgebied hoogfrequent openbaar vervoer aanwezig. De parkeervoorziening voor auto's en fietsen zijn in voldoende mate aanwezig. Deze parkeervoorzieningen bevinden zich op eigen terrein. Het aspect verkeer en parkeren staat de ontwikkeling niet in de weg.

6.3 Geluid

6.3.1 Toetsingskader

Wegverkeersgeluid

De geluidswetgeving vanwege wegverkeersgeluid is uitgewerkt in de Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit geluidhinder 2006 (Bgh). De geluidswetgeving is van toepassing op de aanleg van een nieuwe weg, de wijziging van een bestaande weg of de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen in de zone van een weg.

Industrielawaai

Rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die 'in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken', zoals bedoeld in de Wgh, wordt een geluidszone vastgesteld. Dergelijke bedrijven worden ook wel 'grote lawaaimakers' genoemd. Op grond van de Wgh behoort tot de geluidszone het gebied tussen het industrieterrein zelf en de buitengrens van de zone. Het industrieterrein zelf maakt dus geen deel uit van de zone. Voor geluidsgevoelige functies op het terrein gelden geen geluidsnormen (equivalent en maximaal geluidsniveau).

Buiten een geluidszone mag de geluidsbelasting als gevolg van het betreffende industrieterrein voor de bedrijven tezamen niet meer dan 50 dB(A) bedragen. Voor het gezoneerde industrieterrein zelf gelden geen geluidsnormen. Voor woningen en andere geluidsgevoelige functies binnen de geluidszone geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De vaststelling van een hogere grenswaarde voor dergelijke functies is onder voorwaarden mogelijk door het college van burgemeester en wethouders als bevoegd gezag. Dit is het geval wanneer maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ondervinden van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard.

Luchtvaartgeluid

Voor luchtvaartgeluid bevindt het wettelijk kader voor Rotterdam The Hague Airport zich in de overgangsfase van Luchtvaartwet naar Wet luchtvaart. Derhalve is er een Omzettingsregeling van kracht die de overgang van de ene wet naar de andere wet mogelijk maakt. Deze Omzettingsregeling is

een 1-op-1 omzetting van het Aanwijzingsbesluit 2010. In het Aanwijzingsbesluit is nog uitgegaan van de Ke-/Bkl-methodieken, terwijl de Omzettingsregeling in L_{den} is. Inhoudelijk zijn beide echter identiek, vandaar ook de 1-op-1 omzetting.

Cumulatieve geluidsbelasting

In verband met het vaststellen van hogere waarden en in het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt in de ruimtelijke onderbouwing de cumulatieve geluidsbelasting betrokken.

6.3.2 Onderzoek en conclusie

Ten behoeve van een goede belangenafweging heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden (zie bijlage 1). Daarnaast is een binnenwaardeonderzoek uitgevoerd ten behoeve van de bouwaanvraag (zie bijlage 2).

Wegverkeersgeluid

De ontwikkeling van de opleidings- en trainingsaccommodatie betreft formeel een geluidsgevoelige functie. Uit het akoestisch onderzoek voor wegverkeerslawaaï blijkt dat de geluidsbelasting als gevolg van wegverkeer ter plaatse van de gevels van de nieuwe opleidings- en trainingsaccommodatie maximaal 51 dB L_{de} bedraagt (= in de dag- en avondperiode). De voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB, waardoor het vaststellen van een hogere waarde noodzakelijk is.

Luchtvaartgeluid

De ontwikkeling van de opleidings- en trainingsaccommodatie heeft geen betrekking op de ontwikkeling van luchtzijdige aspecten. Het luchtvaartgeluid zal dan ook niet wijzigen als gevolg van deze ruimtelijke onderbouwing.

De geluidsnormen van RTHA conform de huidige Omzettingsregeling zijn niet van toepassing op het luchthaventerrein zelf. Het projectgebied behoort tot dit luchthaventerrein. Hierdoor is een formele toetsing aan de geluidsnormen niet nodig. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt wel aandacht aan luchtvaartgeluid besteed.

De projectlocatie ligt buiten de 56 en 57 dB(A) L_{den} -contouren ten gevolge van luchtvaartbewegingen behorende bij het scenario van 1,84 miljoen passagiers (conform vigerende Omzettingsregeling). Hierbij is de 56 dB(A) L_{den} -contour qua effecten vergelijkbaar met de voormalige 35 Ke-contour onder de oude wetgeving. Binnen de 35 Ke-contour (en 56 dB(A) L_{den} -contour) zijn op basis van de oude wetgeving geen nieuwe geluidsgevoelige functies toegestaan. De projectlocatie ligt echter buiten deze contour.

Uit het uitgevoerde akoestische onderzoek blijkt overigens dat de representatieve geluidsbelasting voor de nieuwe opleidings- en trainingsaccommodatie 51,5 dB L_{den} (= in de dag- en avondperiode) bedraagt.

Industriegeluid

Aanwijzing als gezoneerd industrieterrein

In het vigerende bestemmingsplan is een deel van RTHA, waaronder de projectlocatie, aangewezen als gezoneerd industrieterrein. Zie het volgende figuur voor de begrenzing. Deze aanwijzing als gezoneerd industrieterrein is nodig, omdat op RTHA steeds meer wordt gevlogen met grote(re) vliegtuigen. Hierdoor is het vaker noodzakelijk dat proefdraaien van deze grote(re) motoren plaats kan vinden: na reparatie en onderhoud (noodzakelijk bij storingen bijvoorbeeld) mogen en kunnen deze vliegtuigen vanaf RTHA namelijk hun vluchten pas voortzetten na het proefdraaien van hun motoren. Om dit proefdraaien te mogen uitvoeren, is de status als gezoneerd industrieterrein in het vigerende bestemmingsplan geregeld.

Opleidings- en trainingsaccommodatie op het gezoneerde industrieterrein

De projectlocatie ligt aan de rand van het gezoneerde industrieterrein en maakt onderdeel uit van het

gezoneerde industrieterrein. Verwezen wordt naar het volgende figuur.



Figuur 6.1 Begrenzing gezoneerd industrieterrein

Volgens het Besluit geluidhinder (artikel 1.2) is een onderwijsgebouw, waaronder de opleidings- en trainingsaccommodatie van Albeda College, formeel een geluidsgevoelige functie. De Wgh verbiedt niet de vestiging van geluidsgevoelige objecten op een gezoneerd industrieterrein: de Wgh gaat alleen over geluidsnormen binnen de geluidszone, buiten de begrenzing van het gezoneerde industrieterrein zelf. Op het gezoneerde industrieterrein zelf gelden geen geluidsnormen. Vanuit de Wgh is een formele toetsing daarom niet noodzakelijk.

In het algemeen wordt bij de werking van de Wgh verondersteld dat in het ruimtelijk spoor geen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt op gezoneerde industrieterreinen. De Wet ruimtelijke ordening verbiedt echter niet de vestiging van nieuwe geluidsgevoelige functies op een gezoneerd industrieterrein. Wel dient sprake te zijn van een goede ruimtelijke ordening. Voor reguliere geluidsgevoelige functies, zoals woningen, kan hierbij in het algemeen niet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening worden voldaan.

Het betreft hier echter een zeer specifieke geluidsgevoelige functie: een opleidings- en trainingsfunctie die juist gerelateerd is aan de luchtvaart, voor luchthavengerelateerde opleidingen. De accommodatie die wordt gerealiseerd betreft ook geen traditioneel onderwijsgebouw met vooral leslokalen, maar een moderne lesfaciliteit. Hierbij worden wezenlijke onderdelen van de luchtvaartindustrie nagebootst (incheckbalies, bagageafhandeling, passagierscabine) voor een gedegen vakopleiding. De locatie RTHA vormt hierbij een unieke beroepscontext voor deze opleidingen. De locatie past nadrukkelijk in het streven van Albeda College om leren en werkervaring dichters naar elkaar te brengen en een inspirerende leeromgeving te bieden. Ook voor RTHA en haar partners (o.a. luchtvaartmaatschappijen) is deze aansluiting tussen leren en werkervaring wenselijk. Albeda College en RTHA en haar partners zoeken hiervoor nadrukkelijk de samenwerking.

Met de vestiging van de opleiding op RTHA wordt gevarieerd onderwijs aangeboden in een realistische context, de Aviation Campus. Door de vestiging van de opleiding op RTHA is het onderwijs direct gekoppeld aan leerwerkplekken/stageplekken voor grondgerelateerde werkzaamheden bij RTHA en de luchtgerelateerde werkzaamheden bij de luchtvaartmaatschappijen. Een substantieel onderdeel van het praktijkonderwijs zal worden aangeboden in de terminal van de luchthaven. Behalve een optimale leeromgeving – die begint in de trainings- en opleidingsaccommodatie en eindigt in de 'echte' omgeving van de luchthaven – ontstaat zo ook direct en duurzaam contact tussen leerlingen en kan worden voorzien in een inspirerende leeromgeving die een directe relatie heeft met de opleiding en het latere werkveld. De vestiging van de opleidings- en trainingsaccommodatie voldoet daarbij juist aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening, waarbij ter plaatse een aanvaardbaar geluidsklimaat wordt gerealiseerd.

Resultaten akoestisch onderzoek industrielawaai

Maatgevende geluidsbron: proefdraaien van motoren

Uit onderzoek dat reeds is uitgevoerd voor het vigerende bestemmingsplan blijkt dat het proefdraaien van motoren maatgevend is voor de geluidsbelasting als gevolg van de bedrijfsactiviteiten op RTHA. Hierbij gaat het om twee soorten proefdraaien:

- ground idle: het op laag vermogen proefdraaien van motoren;
- full power: het op vol vermogen proefdraaien van motoren.

Dit laatste veroorzaakt de meeste geluidsbelasting.

Equivalent geluidsniveau

Vanwege de ligging van de projectlocatie op het gezonde industrieterrein is een formele toetsing aan de Wgh niet noodzakelijk. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt de geluidsbelasting wel in de belangenafweging meegenomen.

Uit het uitgevoerde akoestische onderzoek voor de trainings- en opleidingsaccommodatie blijkt dat de berekende langtijdgemiddelde geluidsbelasting (dag-/avondperiode) op de gevels van de nieuwbouw vanwege het industrieterrein maximaal 59 dB(A) etmaalwaarde bedraagt. Hiermee wordt niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor nieuwe geluidsgevoelige functies binnen een geluidszone industrielawaai, maar wel aan de hoogst toelaatbare geluidsbelasting (60 dB(A)) die op basis van het Bgh normaliter kan worden toegewezen aan nieuwe onderwijsgebouwen binnen een geluidszone industrielawaai. Vanwege de ligging op het gezonde industrieterrein is het daadwerkelijk vaststellen van een hogere waarde niet mogelijk.

Piekbelasting (maximale geluidsniveau)

Aan de piekbelasting wordt eveneens vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aandacht besteed in het akoestisch onderzoek. Bij de piekbelasting is ook het full power proefdraaien maatgevend.

De hoogste piekbelasting op de gevel van de opleidings- en trainingsaccommodatie bedraagt 71 dB(A) voor het hoofdgebouw en 72 dB(A) voor het bijgebouw (praktijkruimten). De maatgevende bron hierbij is het proefdraaien op vol vermogen van de 'turboprop groot' op locatie B1. Dit gebeurt maximaal 24 keer per jaar (1 keer per dag in de dagperiode, niet langer dan 5 minuten per dag). De piekbelasting van de andere bronnen varieert tussen 30 en 67 dB(A). Met deze piekbelasting wordt grotendeels voldaan aan de aanbevolen maximale grenswaarde uit de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening van 70 dB(A). De hoogste berekende piekbelasting, die niet meer dan 24 keer per jaar voorkomt, voldoet aan de ontheffingsmogelijkheid tot 75 dB(A) in de dagperiode in de Handreiking. Vanwege het goed kunnen functioneren als luchthaven en het beperken van de beleefde hinder voor de omliggende woonomgeving is het niet mogelijk het proefdraaien op vol vermogen van de 'turbo prop groot' verder te beperken tot 'buiten schooltijd binnen de dagperiode'⁵.

Gelet op de eerder aangegeven bijzondere relatie tussen de luchthaven en de opleidings- en

trainingsaccommodatie wordt de piekbelasting aanvaardbaar geacht.

Optimalisatie van de geluidssituatie

De gecumuleerde geluidsbelasting vanwege alle geluidsbronnen tezamen bedraagt maximaal 62 dB. Conform de methodiek uit het akoestisch onderzoek bij het planMER RTHA (als onderbouwing van het vigerende bestemmingsplan Rotterdam The Hague Airport) wordt dit geluidsklimaat in het algemeen als 'tamelijk slecht' beoordeeld. Het is een geluidsklimaat dat bij de bijzondere ligging van de projectlocatie past.

Bekeken is of de geluidssituatie bij de opleidings- en trainingsaccommodatie verder geoptimaliseerd kan worden.

Realisatie geluidluwe buitenruimte niet mogelijk

Overwogen is of er mogelijkheden zijn om een geluidluwe buitenruimte bij de accommodatie te realiseren⁶. Dit is niet het geval:

- Er is vanuit ruimtelijke en architectonische uitstraling bewust gekozen voor situering van het gebouw aan de straatzijde (richting Fair Oaksbaan). Het situeren van de buitenruimte met parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen aan de straatkant (meer afgeschermd voor het proefdraaien van motoren) is vanuit de beoogde ruimtelijke kwaliteit en uitstraling niet gewenst.
- Vanwege de beperkte oppervlakte van het perceel is het niet mogelijk om in carrévorm een geluidluwe buitenruimte te creëren met meerwaarde voor leerlingen, waarbij tevens ruimte wordt geboden aan voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Het parkeren vindt logischerwijs op straatniveau plaats, waardoor de buitenruimte van de school als verblijfsruimte reeds bovenop de hangar wordt gerealiseerd.
- Het realiseren van geluidsafscherming in de vorm van (doorzichtige) schermen ter plaatse van de buitenruimte op de hangar leidt slechts tot een beperkte afname van de geluidbelasting. Hiermee wordt geen geluidluwe buitenruimte gecreëerd en het kan leiden tot een 'vissenkom-effect'.

Inrichting binnen het gebouw en zorgen voor een akoestisch goed binnenklimaat

Bij de realisatie van het gebouw zullen de niet geluidsgevoelige praktijkruimten aan de hoogste geluidsbelaste gevel (noordgevel) gesitueerd worden.

De gecumuleerde geluidsbelasting zal bij het verder bepalen van de noodzakelijke geluidswering van de gevel (om een aanvaardbaar binnenklimaat te realiseren) als uitgangspunt worden genomen. Het is in het belang van goed onderwijs dat sprake is van een akoestisch goed binnenklimaat. Er is dan ook onderzoek uitgevoerd naar het akoestische binnenklimaat en maatregelen om dit te verbeteren.

Er worden voldoende maatregelen op gebouwniveau getroffen om te zorgen voor een aanvaardbaar leerklimate binnen de gebouwen. Er is dan ook sprake van een aanvaardbare geluidssituatie.

Hogere waarde vaststellen

Alleen voor wegverkeersgeluid dient een hogere waarde te worden vastgesteld. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat maatregelen om de geluidsbelasting vanwege dit wegverkeer te reduceren niet doelmatig zijn. Verwezen wordt naar het akoestisch onderzoek. Verder wordt er zorg gedragen voor een aanvaardbaar binnenklimaat.

Voor de andere geluidsbronnen is het vaststellen van een hogere waarde niet aan de orde:

- vanwege de ligging op het gezoneerde industrieterrein is het vaststellen van een hogere waarde voor industrielawaai niet mogelijk. Overigens voldoet de geluidsbelasting vanwege industrielawaai wel aan de hogere waarde die vanuit de Wgh mogelijk is;
- voor luchtvaartgeluid hoeft eveneens geen hogere waarde aangevraagd te worden, aangezien deze niet onder de Wgh valt. Ook voor het aspect luchtvaartgeluid wordt voldaan aan de wettelijke waarden die vanuit de wetgeving voor nieuwe geluidsgevoelige functies gelden.

Afweging en conclusie

Er wordt voldaan aan de geluidswetgeving. Er wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder (voor wegverkeerslawaaï en industrielawaai) en ook voor luchtvaartlawaaï wordt voldaan aan de norm voor nieuwe geluidsgevoelige functies. Gelet op de eerder genoemde overwegingen (zoals de specifieke geluidsgevoelige functie, de meerwaarde van de bijzondere locatie, de overwegingen van stedenbouwkundige aard en de maatregelen die aan het gebouw worden genomen) is sprake van een goede ruimtelijke ordening met betrekking tot het aspect geluid. Het aspect geluid staat de uitvoering van de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.

6.4 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wlk). Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in de volgende tabel weergegeven.

Tabel 6.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

stof	toetsing van	grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Besluit niet in betekenende mate

In dit Besluit niet in betekenende mate is 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 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³);
- 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 en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² bij één ontsluitingsweg en 200.000 m² bij twee ontsluitingswegen.

Gemeentelijke beleidsregel

Om kinderen in scholen en kinderopvang beter te beschermen tegen een minder goede gezondheidssituatie (door slechte luchtkwaliteit en hoge geluidsbelasting nabij een drukke weg) heeft de gemeente de 'Beleidsregel buitenklimaat: Luchtkwaliteit bij scholen en kinderdagverblijven' vastgesteld. In de Beleidsregel geldt voor nieuwe scholen en kinderopvang een 'nee-tenzij benadering':

- binnen 100 m vanaf een rijksweg;

- binnen 50 m vanaf een drukke stedelijke weg (= stedelijke weg met een intensiteit van meer dan 10.000 mvt/etmaal, 10 jaar na vaststelling van het ruimtelijk plan).

Dergelijke nieuwe functies mogen alleen op een locatie binnen deze zone worden gerealiseerd als daar zwaarwegende redenen voor zijn.

De beleidsregel is alleen van toepassing op kinderopvang, basisscholen en scholen voor voortgezet onderwijs. De beleidsregel is niet van toepassing op MBO's, HBO's, universiteiten en opleidingsinstellingen voor volwassenen. Bij deze nieuwe onderwijsfuncties, die niet onder de beleidsregel vallen, maar die wel binnen de aangegeven zones liggen, moet in de regels van het bestemmingsplan worden vastgelegd dat kinderopvang, basisscholen en scholen voor voortgezet onderwijs op deze locatie niet zijn toegestaan. Hiermee wordt voorkomen dat door de bestemmingslegging alsnog vestiging ter plaatse van kinderopvang, basisscholen en scholen voor voortgezet onderwijs in de toekomst mogelijk is.

Onderzoek

Door de ontwikkeling is sprake van een verkeersgeneratie van 60 mvt/etmaal (weekdaggemiddelde). Hierbij wordt uitgegaan van een aandeel vrachtverkeer van 1%. Uit de nimb-tool blijkt dat deze verkeersgeneratie zorgt voor een toename van het gehalte stikstof in de lucht van 0,05 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en van fijn stof van 0,01 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Verwezen wordt naar het volgende figuur. Beide toenames blijven beneden de 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Het project draagt dan ook niet in betekenende mate bij aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide en fijn stof in de lucht.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie		2017
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		60
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,05
	PM ₁₀ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,01
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu\text{g}/\text{m}^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 6.2 Bijdrage ontwikkeling aan de concentratie stikstofdioxide en fijn stof

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. Hieruit blijkt dat de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof direct langs de Van der Duijn van Maasdamweg (als maatgevende doorgaande weg in de omgeving van het projectgebied) ruimschoots onder de grenswaarden uit de wetgeving liggen: de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ liggen in 2016 onder de 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

De opleidings- en trainingsaccommodatie op VMBO-niveau valt als functie niet onder de gemeentelijke beleidsregel buitenklimaat. De projectlocatie ligt bovendien buiten de zone van 100 m vanaf een rijksweg en 50 m vanaf een drukke stedelijke weg zoals aangegeven in de beleidsregel (de intensiteit van de Fair Oaksbaan is ruimschoots lager dan 10.000 mvt/etmaal, die van de Van der Duijn van Maasdamweg ligt op meer dan 400 m afstand).

Conclusie

Er wordt geconcludeerd dat het aspect luchtkwaliteit de uitvoering van de beoogde ontwikkeling niet in de weg staat. Uit het oogpunt van luchtkwaliteit is sprake van een aanvaardbaar leefmilieu ter plaatse.

6.5 Bedrijven en milieuhinder

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het 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 kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en de milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in deze ruimtelijke onderbouwing de belangenafweging tussen bedrijvigheid en de nieuwe functie in voldoende mate mee te nemen, wordt gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009).

Onderzoek en conclusie

De opleidingsaccommodatie is gelegen op het bedrijvenhof van RTHA. Ter plaatse zijn conform het vigerende bestemmingsplan bedrijven uit maximaal milieucategorie 3.2 toegestaan. Deze bedrijven hebben een richtafstand van 50 m ten opzichte van het omgevingstype 'gemengd gebied'. Geluid is hierbij het maatgevende milieuaspect. Dit aspect is in paragraaf 6.3 uitgebreid onderbouwd. Op het bedrijventerrein van RTHA is de vestiging van risicovolle inrichtingen uitgesloten. Ter plaatse van de opleidingsaccommodatie, die luchthavengerelateerde opleidingen verzorgt, zal sprake zijn van een aanvaardbaar leefklimaat. Het aspect bedrijven en milieuhinder levert dan ook geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling.

6.6 Bodem

Toetsingskader

Op grond van het Bro dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het projectgebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Voor een nieuw geval van bodemverontreiniging geldt, in tegenstelling tot oude gevallen (voor 1987), dat niet functiegericht maar in beginsel volledig moet worden gesaneerd. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur te worden gerealiseerd op bodem die geschikt is voor het beoogde gebruik.

Onderzoek en conclusie

Ter plaatse van de projectlocatie is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Uit het 'Verkenkend en aferkend bodemonderzoek incl. asbest Lutoonbaan zuidelijk perceel RTHA' (Tauf, juni 2017, zie Bijlage 2) blijkt dat ter plaatse van het projectgebied sprake is van een lichte verontreiniging van bovengrond, ondergrond en grondwater. Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging en de puinhoudende grond is niet asbesthoudend. Er zijn geen vervolgacties vereist in het kader van de Wet bodembescherming en er is geen nader onderzoek nodig. Het aspect bodemkwaliteit staat de uitvoering van de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

6.7 Ecologie

Toetsingskader

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wet natuurbescherming

(Wnb) en het beleid van de provincie ten aanzien van Natuurnetwerk Nederland (NNN) de uitvoering van het plan niet in de weg staan.

Normstelling

Provinciale Verordening

Het rijksbeleid ten aanzien van de bescherming van soorten (flora en fauna) en de bescherming van de leefgebieden van soorten (habitats) is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De uitwerking van dit nationale belang ligt bij de provincies. De bescherming van gebieden die deel uitmaken van de EHS, alsmede de bescherming van beschermde landschapselementen en belangrijke weidevogelgebieden, is geregeld via de provinciale Verordening Ruimte. Wanneer er ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden plaatsvinden die onderdeel zijn van de EHS of van beschermde landschapselementen en in belangrijke weidevogelgebieden, geldt het 'nee, tenzij'-principe. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet compensatie plaatsvinden, wanneer er effecten optreden.

Wet natuurbescherming

Met de Wnb zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- Natura 2000-gebieden;
- Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Natura 2000-gebieden

De minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn). Een bestemmingsplan dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

1. alternatieve oplossingen zijn niet voor handen;
2. het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard; en
3. de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- a. soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- b. soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn;
- c. overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden.

Uitwerking Verordening uitvoering Wet natuurbescherming Zuid-Holland

In de provincie Zuid-Holland wordt vrijstelling verleend voor het weiden van vee en voor het op of in de bodem brengen van meststoffen. In het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied, bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw, bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of natuurbeheer, of bestendig beheer of onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied worden vrijstellingen verleend ten aanzien van de soorten genoemd in bijlage 6 bij deze verordening. Het betreft aardmuis, bastaardkikker, bosmuis, bruine kikker, bunzing, dwergmuis, dwergspitsmuis, egel, gewone bosspitsmuis, gewone pad, haas, hermelijn, huisspitsmuis, kleine watersalamander, konijn, meerkikker, ree, rosse woelmuis, veldmuis, vos, wezel en woelrat.

Onderzoek

Huidige situatie

Het projectgebied is op dit moment braak liggend en bestaat hoofdzakelijk uit grasveld.

Beoogde ontwikkeling

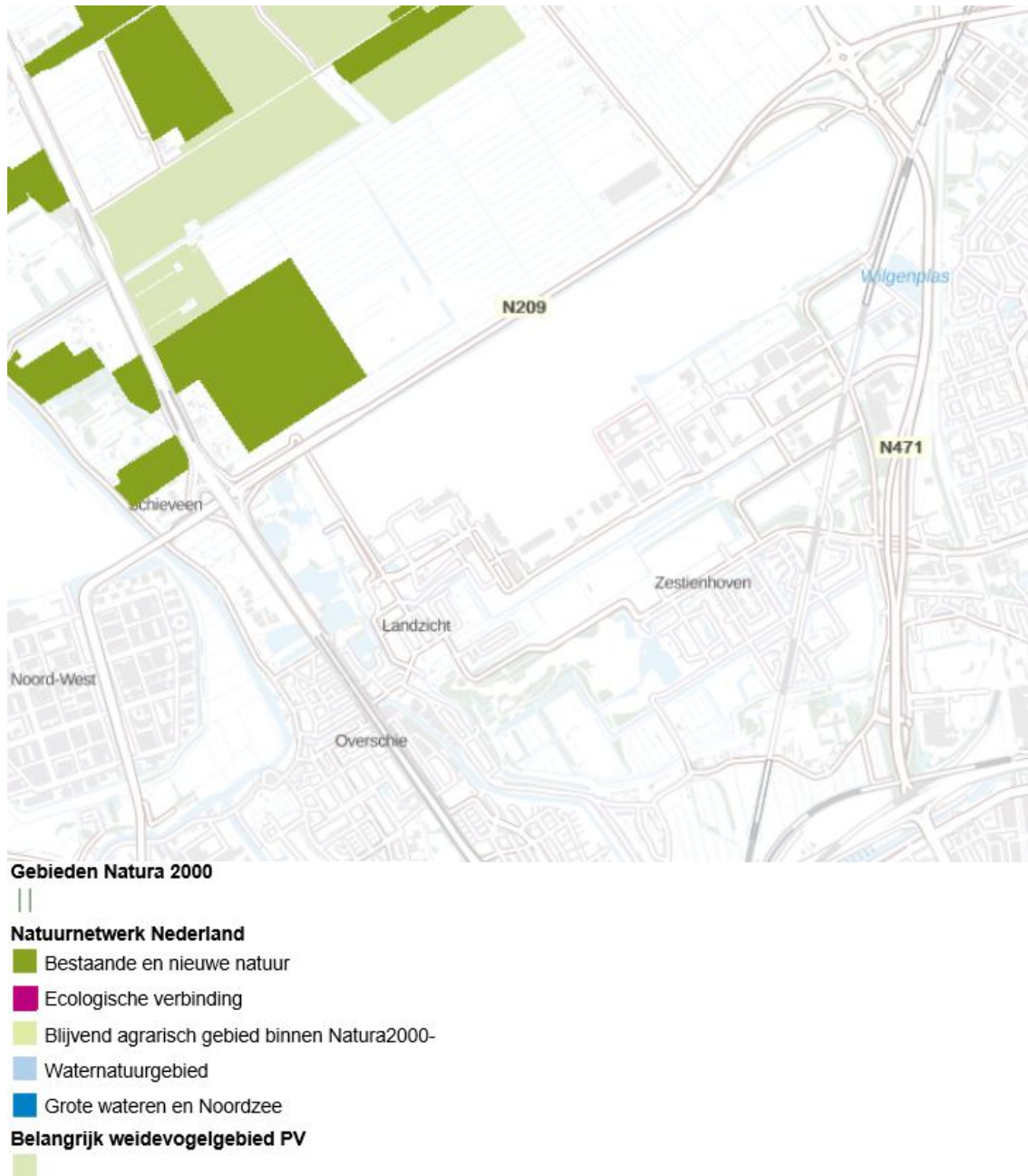
Op de projectlocatie wordt een opleidings- en trainingsaccommodatie gerealiseerd met bijbehorende parkeergelegenheid. Hiervoor moeten de volgende werkzaamheden worden uitgevoerd:

- verwijderen beplanting;
- bouwrijp maken;
- bouwwerkzaamheden.

Gebiedsbescherming

Het projectgebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het projectgebied maakt ook geen deel uit van NNN.

Ten noordwesten van de Doenkade maken delen van de Polder Schieveen deel uit van de EHS (nieuwe natuur). Binnen een straal van 10 km zijn geen Natura 2000-gebieden gelegen.



Figuur 6.3 Ligging beschermde natuurgebieden (bron: geo-loket provincie Zuid-Holland)

De voorgenomen ontwikkeling is dermate kleinschalig van aard dat die niet van invloed is op het functioneren van NNN of leidt tot significant negatieve effecten op de zeer ver weg gelegen Natura 2000-gebieden.

De Wnb en het beleid van de provincie staan de uitvoering van de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.

Soortenbescherming

In het projectgebied is ecologisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 3). Het projectgebied is in potentie alleen geschikt voor vogels (met niet jaarrond beschermde nesten) en als foerageergebied voor vleermuizen. Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde (niet vrijgestelde) soorten aangetroffen. Vanwege het ontbreken van lijnvormige elementen, zoals bomenrijen, kan geen sprake zijn van een belangrijke vliegroute voor vleermuizen.

Conclusie

De aangevraagde ontwikkeling, te weten de realisatie van een opleidings- en trainingsaccommodatie, leidt niet tot negatieve effecten op beschermde natuurgebieden of beschermde soorten. Het aspect ecologie vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoering van de beoogde ontwikkeling.

6.8 Externe veiligheid

Toetsingskader

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Luchthaven

Onder externe veiligheid van luchthavens wordt verstaan het risico van vliegtuigongevallen waaraan personen blootstaan die zich buiten de begrenzingen van het aangewezen luchthavengebied bevinden. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's.

In de Omzettingsregeling zijn twee gebieden vastgesteld: het luchthavengebied en het beperkingengebied. Deze gebieden mogen elkaar niet overlappen. Het luchthavengebied is het gebied dat bestemd is voor het gebruik als luchthaven, voor dit gebied mogen alleen regels worden opgenomen voor zover deze noodzakelijk zijn met het oog op het gebruik van het gebied als luchthaven. Er zijn geen voorschriften omtrent de bestemming en het gebruik van de gronden binnen het luchthavengebied in het besluit opgenomen, behalve het vastleggen van de landingsbaan. Het beperkingengebied ligt altijd buiten het luchthavengebied. Hier gelden beperkingen voor diverse ruimtelijke bestemmingen met het oog op de geluidsbelasting van het luchthavenluchtverkeer. Onder de Omzettingsregeling geldt geen toetsingskader op het gebied van externe veiligheid. Aansluiting wordt gezocht bij de wettelijke kaders (voor inrichtingen en leidingen) met betrekking tot het PR.

In het algemeen is in alle externe veiligheidskaders (en beleid) opgenomen dat de normen voor het PR niet gelden voor objecten binnen een inrichting zelf: deze objecten worden niet als kwetsbaar of beperkt kwetsbaar gezien. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft aangegeven dat de normering voor PR niet van toepassing is op de luchthaven zelf. De provincie Zuid-Holland heeft aangegeven dat het GR niet van toepassing is op de luchthaven zelf.

Risicovolle inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het PR rondom een risicovolle inrichting een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar. Bij een ruimtelijke ontwikkeling moet aan deze normen worden voldaan.

Het Bevi bevat geen grenswaarde voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied rondom de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) vormt de wet- en regelgeving voor vervoer van gevaarlijke stoffen. De concrete uitwerking hiervan volgt uit het Basisnet. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water.

Het Bevt en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van 10^{-5} per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de 10^{-6} -waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten, en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR 10^{-6} -contour) opgenomen vanaf het midden van de transportroute.

Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes.

Hiermee wordt geanticipeerd op de beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen die samenhangen met deze plasbrandaandachtsgebieden.

Het Basisnet vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf de rand van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

In het Besluit externe veiligheid buisleidingen wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden.

Gemeentelijk beleid

De wetgever biedt gemeenten beleidsvrijheid om groepsrisicobeleid te formuleren dat recht doet aan lokale omstandigheden. In Rotterdam is dit vastgelegd in het Beleidskader Groepsrisico. Daarin streeft Rotterdam voor stad en haven naar een situatie waarbij het GR voor alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en/of uitbreiding van risicovolle activiteiten zo laag mogelijk is. Bij voorkeur een situatie die de oriëntatiewaarde niet overschrijdt. Deze ambitie krijgt vorm door, ongeacht de hoogte van het GR ten opzichte van de oriëntatiewaarde, te streven om het GR niet toe te laten nemen, waarbij een afname de voorkeur geniet. Indien dit niet realistisch is, wordt door middel van maatwerk gestreefd naar een zo laag mogelijk GR. Bij een toename van het GR als gevolg van een plan, of een overschrijding van de oriënterende waarde, is advies nodig van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR).

Onderzoek

Plaatsgebonden risico

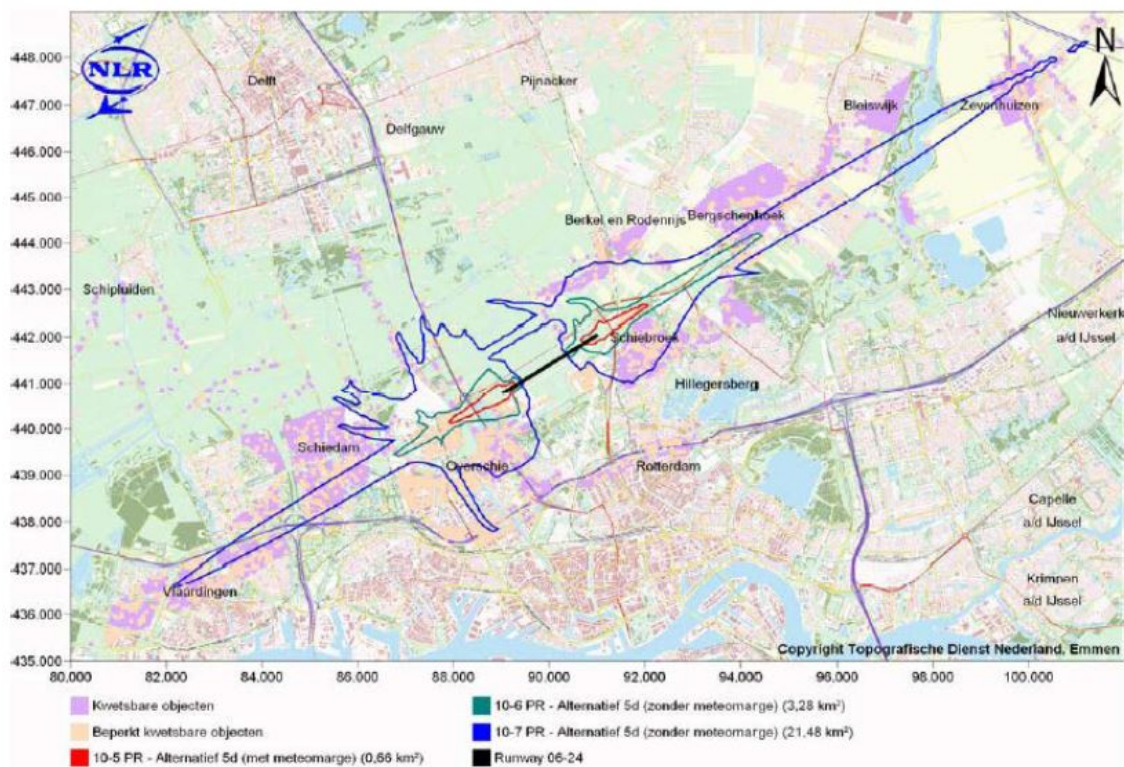
Luchthaven

In de vigerende Omzettingsregeling is geen veiligheidsgebied vastgesteld. Er gelden dus vanuit de wetgeving geen beperkingen op het gebied van externe veiligheid. Momenteel is voor de luchthaven van RTHA eveneens geen extern veiligheidsbeleid van toepassing.

Het plangebied maakt onderdeel uit van het luchthavengebied zelf zoals aangegeven in de Omzettingsregeling.

Binnen het luchthavengebied (en daarmee binnen het projectgebied) gelden vanuit de luchtvaart gebonden risico's in principe geen beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen, vanwege de ligging op het luchthaventerrein zelf. De PR 10^{-6} -contour van de luchthaven, zoals deze in het MER

zoneaanpassing Rotterdam Airport 2008 is opgenomen (en waarop de vigerende Omzettingsregeling is gebaseerd), is opgenomen in het volgende figuur. Hieruit blijkt dat de projectlocatie buiten de PR 10^{-6} -contour is gelegen.



Figuur 6.4 Ligging PR 10^{-6} (groene contour) behorende bij de vigerende Omzettingsregeling

Risicovolle inrichtingen

Er liggen verschillende risicorelevante inrichtingen in de omgeving van het projectgebied. De PR 10^{-6} -contouren en veiligheidsafstand zijn echter op ruime afstand van het plangebied gelegen:

- het lpg-tankstation aan het Van Limburg Stirumplein (nabij N471, ligt op circa 900 m afstand van het plangebied, ruim buiten de relevante contouren);
- de aardolie- en aardgasbehandelinstallatie aan de Volkelstraat 20. Deze valt niet onder het Bevi en heeft een veiligheidsafstand van 10 m. Het plangebied ligt hier ruim buiten;
- 2 gasontvangststations (W371/W469 ten zuiden van projectgebied): deze vallen niet onder het Bevi en hebben een veiligheidsafstand van 15 en 25 m. Het plangebied ligt hier ruim buiten.

Op de luchthaven zelf zijn eveneens enkele risicorelevante bronnen aanwezig. Dit betreft Argos (vulpunt aardgas (CNG)/opstelplaats voor benzineauto's), de propaantank Broef (volume tank 8 m³, vergunning RTHA), de opstelplaats van Shell Aviation (voor 5 trucks met kerosine), de avgastank voor kleine luchtvaart bij het platform (AVGAS 100LL, kerosine, 50 m³, vergunning Jetfuel) en de bovengrondse kerosinetank van de traumahelicopter. Deze veroorzaken geen risico buiten de eigen inrichting zelf. De contouren liggen niet over de projectlocatie.

Transport van gevaarlijke stoffen over de weg

Over de A13, N209 (toekomstige A16) en N471 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Het plangebied ligt ruim buiten de relevante veiligheidszones, PAG en PR 10^{-6} -contouren.

Transport van gevaarlijke stoffen door leidingen

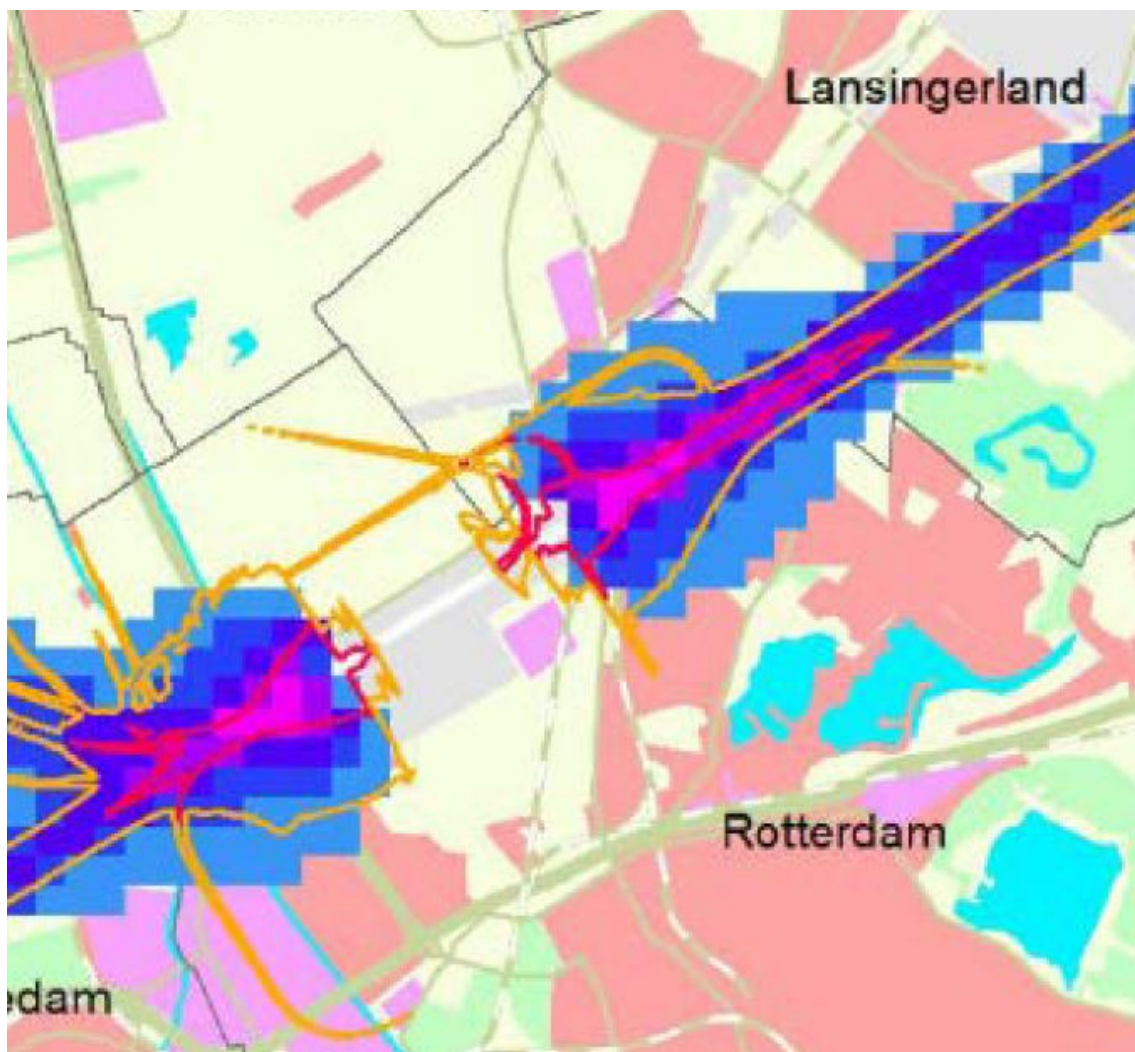
Ten noorden van de Doenkade en deels aan de noordzijde van het luchthaventerrein ligt een NAM-leiding (K1-vloeistof, met een diameter van 8 inch en een druk van 95 bar). De PR 10^{-6} -contour ligt

12 m vanuit het hart van de leiding, het invloedsgebied van het GR ligt enkele meters verder. Ten zuiden van het plangebied ligt eveneens een aardgastransportleiding (W-521-23-KR-007, met een diameter van 4 inch en een druk van 40 bar). De PR 10^{-6} -contour van deze leiding ligt op grote afstand van de projectlocatie.

Groepsrisico

Luchthaven

Vanuit de provincie Zuid-Holland wordt het groepsrisicobeleid vastgesteld ten aanzien van de ontwikkelingen rondom de luchthaven. Binnen het zogenoemde verantwoordingsgebied moet bij een ruimtelijk plan of besluit een berekening en afweging worden gemaakt over een eventuele toename van het GR als gevolg van de ontwikkeling. In het volgende figuur is het verantwoordingsgebied voor het GR zoals weergegeven door de provincie Zuid-Holland opgenomen. De projectlocatie ligt buiten dit verantwoordingsgebied. Tevens kan vermeld worden dat de projectlocatie niet in het verlengde van de start- en landingsbaan ligt, waar de hoogste risico's optreden.



Figuur 6.5 Verantwoordingsgebied groepsrisico RTHA (provinciaal beleid)

Inrichtingen

Van de verschillende risicorelevante inrichtingen in de omgeving van het projectgebied heeft alleen het lpg-tankstation aan het Van Limburg Stirumplein een invloedsgebied voor het GR. Deze bedraagt 150 m. De projectlocatie ligt hier ver buiten.

Op de luchthaven zelf zijn eveneens enkele risicorelevante bronnen aanwezig. Deze kennen ofwel geen

invloedsgebied voor het GR en als ze die wel kennen ligt deze niet over de projectlocatie.

Transport van gevaarlijke stoffen over de weg

Over de A13, N209 en N471 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Het projectgebied ligt op circa 1.400 m vanaf de A13. De N209/Doenkade ligt op meer dan 800 m van het projectgebied. De N471 ligt op circa 1.000 m.

Over het GR kan het volgende vermeld worden:

- de A13 kent een invloedsgebied van 4.400 m vanwege het transport van LT3 (giftige vloeistof) en GT4 (giftig gas). Het projectgebied ligt hier binnen. Het GR bedraagt volgens het Basisnet meer dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Maatgevend hierbij zijn de woningen langs de A13 in Overschie;
- het invloedsgebied van de N209 bedraagt 900 m (gebaseerd op de effectafstand van het toxisch scenario). Het projectgebied ligt hier net binnen. Volgens de risicokaart (www.risicokaart.nl) is het GR kleiner dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Gelet op de aard van de omgeving (landelijk gebied, weinig bebouwing) is dit ook logisch.

Het invloedsgebied van de toekomstige A16 is 4.400 m vanwege het transport van LT3 (giftige vloeistof)⁷. Het projectgebied ligt hier binnen. Het GR bedraagt volgens het Tracébesluit minder dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde:

- het invloedsgebied van de N471 bedraagt eveneens 900 m (gebaseerd op de effectafstand van het toxisch scenario). Het projectgebied ligt hier buiten;
- GR-berekeningen zijn nodig in een zone van 200 m vanaf de transportroutes. Het projectgebied ligt ruim buiten deze 200 m, berekeningen zijn dan ook niet nodig.

Transport van gevaarlijke stoffen door leidingen

Het invloedsgebied van de NAM-leiding en de aardgastransportleiding ligt niet over de projectlocatie.

Verantwoording groepsrisico

Vanwege de ligging van het projectgebied binnen het invloedsgebied van de A13, de N209 en toekomstige A16 dient het GR te worden verantwoord.

Beoogde ontwikkeling en gevolgen voor het groepsrisico

De gebruikelijke bezetting van de locatie is 70% van het totaal aantal leerlingen dat opleiding volgt. Dan zijn circa 490 leerlingen en 25 docenten in de opleidings- en trainingsaccommodatie aanwezig. In de huidige situatie is het GR van de verschillende risicobronnen onder de oriënterende waarde gelegen. Door de uitbreiding van de landzijdige ontwikkelingen op de luchthaven, zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan, zal de personendichtheid binnen RTHA toenemen. Dit geldt eveneens met de realisatie van de opleidings- en trainingsaccommodatie. Door de grote afstand van de ontwikkelingen tot de risicobronnen zal deze toename echter in geen geval zorgen voor een overschrijding van de oriënterende waarde.

Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. In het projectgebied wordt een opleidings- en trainingsaccommodatie mogelijk gemaakt. Hier zullen over het algemeen geen personen aanwezig zijn met een verminderde zelfredzaamheid. Daarnaast zal het gebouw een beperkte hoogte hebben in verband met het vliegverkeer. Door deze beperkte hoogte zijn de gebouwen eenvoudig te ontvluchten. Het gebouw kent minimaal twee vluchtwegen (aan uiteenlopende zijden). De zelfredzaamheid is hierdoor goed te noemen.

Het maatgevende scenario voor de rijkswegen en provinciale wegen is het toxisch scenario. Door het bezwijken van een tankwagen met toxische stoffen, komt de inhoud ervan vrij. Mensen die worden blootgesteld aan de toxische stof kunnen hieraan overlijden of gewond raken. Voor dit scenario geldt dat een toxische wolk zich snel kan ontwikkelen en verplaatsen. Dit effect is vaak niet zichtbaar voor

omwonenden en andere gebruikers van het gebied. Zelfredzaamheid in dit scenario is alleen mogelijk als er tijdig alarmering plaatsvindt en gebouwen geschikt zijn om enkele uren te schuilen. Instructie met betrekking tot de juiste handelwijze in geval van een incident is noodzakelijk voor een effectieve zelfredzaamheid.

Er zijn verschillende mogelijkheden om de zelfredzaamheid van personen te vergroten.

1. 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'. Doorgaans is schuilen in een gebouw de beste optie; sluit ramen en deuren, schakel het ventilatiesysteem af, blijf weg bij ramen en schuil bij voorkeur in dat deel van het gebouw dat zo ver mogelijk van het incident af is gelegen. Albeda College kan op het complex borden met vluchtwegen en/of routes naar schuillocaties plaatsen. Tevens wordt er een geluidsinstallatie geplaatst die naast regulier gebruik, ook ingeschakeld kan worden bij calamiteiten. In het geval van een calamiteit wordt een automatische alarmeringsboodschap afgespeeld, waarin gemeld wordt dat er een calamiteit is, waar de mensen naar toe moeten vluchten en wat de handelingen moeten zijn, bijvoorbeeld: houdt ramen en deuren gesloten. Het personeel en leerlingen worden geïnformeerd over de calamiteitenprocedures.
2. Voor de accommodatie geldt dat bij een toxische wolk de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van personen verbeterd kan worden door het gebouw geschikt te maken om enkele uren in te schuilen. Hiervoor dienen deuren, ramen en ventilatieopeningen afsluitbaar te zijn en het luchtverversingssysteem uitgeschakeld te kunnen worden. Albeda College geeft aan dat de ventilatievoorziening uitgeschakeld kan worden. Tevens kunnen de kleppenregisters dicht gestuurd worden.

Bereikbaarheid en bestrijdbaarheid

Uit de NVBR publicatie 'Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid' volgt het advies dat het projectgebied en RTHA goed bereikbaar moet zijn voor de hulpverleningsdiensten via twee van elkaar onafhankelijke wegen, waardoor in geval van werkzaamheden of calamiteiten het gebied bereikbaar is.

De ontsluiting van het projectgebied vindt via de Fairoaksbaan plaats richting oosten via de N471 en de N209 (toekomstige A16), en via de Vliegveldweg richting westen via de N209/toekomstige A16 en de A13. Daarmee is de regionale bereikbaarheid van de luchthaven goed, waarbij de filedruk de laatste jaren is verminderd door aanleg van de A4 door Midden-Delfland.

De wegbereikbaarheid van RTHA wordt in de nabije toekomst verder verbeterd door het Tracébesluit voor de doortrekking van de A16 ten noorden van RTHA. Op het onderliggende wegennet heeft RTHA een tweede ontsluiting in oostelijke richting Meijersplein. Verder is het onderliggende wegennet de afgelopen jaren robuuster gemaakt door de aanleg van de N470/N471, wat heeft bijgedragen aan een betere bereikbaarheid van de luchthaven. De brandweer van Rotterdam is op korte afstand, circa 3,5 km, van het vliegveld gelegen. Hierdoor kunnen hulpdiensten bij calamiteiten snel ter plaatse zijn. De bestrijdbaarheid en bereikbaarheid voor hulpdiensten is door de reeds genomen en nog te nemen maatregelen op het omliggende wegennetwerk goed te noemen. Daarnaast beschikt RTHA over een eigen luchthavenbrandweer en rampenbestrijdingsplan (voornamelijk gebaseerd op vliegveldgerelateerde incidenten).

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het plan voldoet aan het beleid en de normstelling ten aanzien van externe veiligheid. Het aspect externe veiligheid staat de uitvoering van de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

6.9 Kabels en leidingen

Toetsingskader

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. Planologisch relevante leidingen zijn leidingen waarin de navolgende producten worden vervoerd:

- gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen/goederen;
- aardgas met een diameter groter of gelijk aan 18 inch;
- defensiebrandstoffen;
- warmte en afvalwater, ruwwater of halffabrikaat voor de drink- en industriewatervoorziening met een diameter groter of gelijk aan 18 inch.

Onderzoek

In de paragraaf externe veiligheid is reeds ingegaan op de in de omgeving van het projectgebied aanwezige leidingen voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Verder zijn er geen planologisch relevante buisleidingen, hoogspanningsverbindingen of straalpaden aanwezig. Er wordt geconcludeerd dat het aspect kabels en leidingen de uitvoering van het project niet in de weg staat.

6.10 Belemmeringen RTHA

Het plangebied ligt binnen een gebied waar bouwbeperkingen gelden vanwege het veilige gebruik van de luchthaven (zoals obstakelvrije vlakken met hoogtebeperkingen, toetsingsvlakken van navigatie en communicatieapparatuur, beperkingen ten aanzien van een vogelaantrekkende werking, beperkingen ten gevolge van het zicht vanuit de verkeerstoren, laservrij gebied en windhinder). Bij de ontwikkeling van de opleidings- en trainingsaccommodatie is rekening gehouden met deze hoogtebeperkingen. De ontwikkeling is afgestemd met de supervisor van RTHA die toetst op bouwbelemmeringen vanwege het veilige gebruik van de luchthaven. Tevens is advies gevraagd aan de Luchtverkeersleiding Nederland. Het aspect beperkingen RTHA staat de uitvoering van de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.

6.11 Duurzaamheid

Toetsingskader

Rotterdam Climate Initiative

De gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam N.V., DCMR Milieudienst Rijnmond en Deltalinqs, werken in het kader van het Rotterdam Climate Initiative (RCI) samen aan het bereiken van 50% CO₂-reductie in 2025 ten opzichte van 1990. Dit houdt in dat in 2025 niet meer dan 12 megaton CO₂ mag worden uitgestoten (in 2005 werd in Rotterdam 46 megaton CO₂ uitgestoten). Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat eerst wordt getracht de energievraag te beperken om vervolgens de resterende vraag naar energie zo duurzaam mogelijk op te wekken. Een onderdeel van het Rotterdam Climate Initiative is de studie REAP (Rotterdamse EnergieAanpak en -Planning), waarin CO₂ en energie onderdeel zijn gemaakt van het plan- en ontwerpproces en een systematiek is ontwikkeld om tot CO₂-neutrale stedenbouw te komen.

Duurzaamheidsbeleid RTHA

Voor de ontwikkeling op RTHA is een Convenant Duurzaam Rotterdam Airport afgesloten. De focus voor ruimtelijke ontwikkelingen ligt hierbij vooral op energiebesparing, innovatieve bouw, beperking van watergebruik en afvalwater, scheiding van afval en zorgvuldige keuze van materialen en grondstoffen. Dit heeft onder meer geleid tot de gebiedsontwikkeling zoals beschreven in het Masterplan RTHA met inrichting van een airside en een landside, een groen- en waterstructuur en ambities ten aanzien van energie- en waterbesparing, bouwen (BREEAM), afvalstoffen, mobiliteit en infrastructuur (inrichting van de luchthaven, mobiliteitsoplossingen, openbaar vervoer). Om het thema duurzaamheid kracht bij te zetten, heeft RTHA deelgenomen aan de pilot voor duurzame gebiedsontwikkeling volgens de zogenaamde BREEAM-normen. De BREEAM-methodiek is het uitgangspunt voor de gebiedsontwikkelingen op de luchthaven. Het gaat daarbij zowel om duurzaamheid op gebiedsniveau

als op gebouwniveau. Ondertussen is een WKO voor het gebied in gebruik genomen dat het energieverbruik en energiebeheer in het gebied positief beïnvloedt. De opleidings- en trainingsaccommodatie wordt aangesloten op deze WKO.

Onderzoek en conclusie

Het project past binnen de duurzaamheidsambities van RTHA en daarmee aan de afspraken met de gemeente. Bij de bouwplannen wordt nader aandacht besteed aan het aspect duurzaamheid (o.a. vanuit het Bouwbesluit). Hierbij wordt ook aansluiting gezocht bij het gemeentelijk beleid om gebouwen minimaal te laten voldoen aan BREAM very good.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht juncto artikel 5.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening zal in ieder geval aan de volgende besturen en/of diensten de ontwerpomgevingsvergunning en de daarbij behorende ruimtelijke onderbouwing worden toegezonden met het verzoek om, onder verwijzing naar artikel 3.6 van de Algemene wet bestuursrecht, binnen vier weken te reageren:

- provincie Zuid-Holland;
- Luchtverkeersleiding Nederland;
- Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond;
- DCMR;
- BOOR.

7.2 Economische uitvoerbaarheid

De financiële uitvoerbaarheid van dit concrete initiatief is verzekerd. Daarnaast zal de gemeente de plan- en procedurele kosten verhalen op de initiatiefnemer. Om die reden is het opstellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk.

Eindnoten

1. Bron: Parkeerbeleid, normering 2010
2. Bron: onderzoek verkeersgeneratie RTHA (planMER bij vigerend bestemmingsplan RTHA). Gebaseerd op ervaringscijfers 2014: verkeersgeneratie van 2.754 mvt/etm bij 75.624 m2 bvo in 2014. Dit levert als kencijfer 3,6 per 100 m2 bvo kantoren en bedrijven.
3. Bron: CROW-uitgave 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (2012), uitgaande van een ROC in een zeer sterk stedelijk gebied, type rest bebouwde kom, maximaal kencijfer
4. Bron: CROW-uitgave 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (2012), uitgaande van een ROC in een zeer sterk stedelijk gebied, type rest bebouwde kom, maximaal kencijfer
5. Het proefdraaien van motoren in de huidige situatie en in de toekomst vindt, behoudens uitzonderingen, uitsluitend plaats op werkdagen en uitsluitend gedurende de dagperiode (07.00 tot 19.00 u). De dagperiode is daarbij het uitgangspunt om de hinderbeleving richting de woonomgeving zo veel mogelijk te beperken: dergelijke activiteiten gedurende de avond- en nachtperiode veroorzaken meer overlast.

Door het ontbreken van onderhoudsbedrijven op RTHA die zich richten op 'turbo props groot' (Fokker 50) - de veroorzaker van de hoogste piekbelasting - vindt het full power proefdraaien met 'turbo props groot' alleen plaats als een storing wordt verholpen. Omdat Fokker 50 frequent op RTHA landt is dit proefdraaien zekerheidshalve voor de geluidsuitstraling wel meegenomen in de representatieve bedrijfssituatie van RTHA. Het beperken van de mogelijkheid tot dit proefdraaien na een storing tot 'alleen de dagperiode buiten schooltijd' werkt dermate beperkend in combinatie met veiligheidsprotocollen, bedrijfsprocessen en vluchtschema's dat dit het functioneren van de luchthaven ernstig zou belemmeren. Daarom wordt dit verder niet aan banden gelegd, mede gelet op de frequentie per jaar (maximaal 24 x).

6. Deze afweging is overigens geen verplichting vanuit wetgeving of gemeentelijk beleid.
7. In het rapport 'Tracébesluit A16 Rotterdam Rapport Externe Veiligheid (Definitief, juni 2016)' is aangegeven welke categorieën stoffen vervoer worden.

