



Gemeente Rotterdam
dS+V

BESTEMMINGSPLAN

Beneluxster- Oostzijde



Gemeente Rotterdam
dS+V

Bestemmingsplan

Beneluxster Oostzijde

Opgesteld door:

dS+V
Ruimtelijke Ordening, Bureau Bestemmingsplannen
Galvanistraat 15
Postbus 6699
3002 AR ROTTERDAM

Vastgesteld d.d. 09-09-2010

Onherroepelijk d.d. 11-02-2011

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk1	Inleiding	5
1.1	Actualisering	5
1.2	Voortgang procedure	5
1.3	Ligging en begrenzing	6
1.4	Vigerende bestemmingsplannen	6
Hoofdstuk2	Beleid	8
2.1	Overheidsbeleid	8
Hoofdstuk3	Gebiedstypering	11
3.1	Bestaande situatie	11
3.2	Archeologie	13
Hoofdstuk4	Planbeschrijving	16
4.1	Nieuwe ontwikkelingen	16
4.2	Haven- en industriegebied	16
4.3	Goederendistributiecentrum	17
4.4	Spoor- en verkeersweg	18
4.5	Sneltram	18
4.6	Groen	18
4.7	Natuurgebied	18
4.8	Agrarisch gebied	18
4.9	Water	18
4.10	Hoogspanningsverbinding (bovengronds)	19
4.11	Leidingstraat	19
4.12	Leidingstrook	19
4.13	Leidingen	19
4.14	Waterkering	19
4.15	Archeologisch waardevol gebied	19
4.16	Hoofdwatergang	19
4.17	Voorzieningen van openbaar nut	20
Hoofdstuk5	Water	21
5.1	Beleidskader water	21
5.2	Samenwerking met de waterbeheerder	22
5.3	Huidige watersysteem	22
5.4	De wateropgave	23

Hoofdstuk6	Milieu	24
6.1	Beleid	24
6.2	Milieu effectrapportage	24
6.3	Milieuzonering	26
6.4	Geluid	27
6.5	Luchtkwaliteit	29
6.6	Bodem	30
6.7	Externe veiligheid	31
6.8	Duurzaamheid en energie	35
Hoofdstuk7	Sociale veiligheid en leefbaarheid	37
Hoofdstuk8	Handhaving	38
Hoofdstuk9	Financiële uitvoerbaarheid	39
Hoofdstuk10	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	40
10.1	Vooroverleg	40
10.2	Inspraak	51
10.3	Overleg met Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond	51
Bijlagen		55
Bijlage 1	Verslag inspraak	56
Bijlage 2	Reactie van de Provinciale Planologische Commissie	57
Bijlage 3	Advies Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond	65
Bijlage 4	Aanvullende notitie EV Gemeentewerken	85
Regels		95
Hoofdstuk1	INLEIDENDEREGELS	96
Artikel 1	Begrippen	96
Artikel 2	Wijze van meten	99
Hoofdstuk2	BESTEMMINGSREGELS	100
Artikel 3	Agrarisch	100
Artikel 4	Bedrijf	101
Artikel 5	Bedrijf - Haven	103
Artikel 6	Bedrijf - Nutsvoorzieningen	105
Artikel 7	Groen	106
Artikel 8	Natuur - Natuurgebied	107
Artikel 9	Verkeer - Metro/sneltram	108
Artikel 10	Verkeer - Spoor- en wegverkeer	109
Artikel 11	Water - 1	110
Artikel 12	Leiding	111
Artikel 13	Leiding - Hoogspanningsverbinding	113
Artikel 14	Leiding - Leidingstraat	115

Artikel 15	Leiding - Leidingstrook	117
Artikel 16	Waarde - Archeologie	119
Artikel 17	Waterstaat - Waterkering	121
Artikel 18	Waterstaat - Waterstaatkundige functie	122
Hoofdstuk3	ALGEMENEREGELS	123
Artikel 19	Antidubbeltelbepaling	123
Artikel 20	Algemene bouwregels	124
Artikel 21	Algemene aanduidingsregels	125
Artikel 22	Algemene ontheffingsregels	126
Artikel 23	Algemene wijzigingsregels	127
Artikel 24	Algemene procedureregels	128
Artikel 25	Overige regels	129
Hoofdstuk4	OVERGANGS-EN SLOTREGELS	130
Artikel 26	Overgangsrecht	130
Artikel 27	Slotregel	131
Bijlagen		133
Bijlage 1	Lijst van bedrijfsactiviteiten t/m 3.2	134
Bijlage 2	Lijst van bedrijfsactiviteiten 1 t/m 5.3	136

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Actualisering

De gemeente Rotterdam heeft in 2002 een begin gemaakt met het actualiseren van vigerende bestemmingsplannen voor een groot deel van haar grondgebied. Deze actualisering is mede ingegeven door de wijziging van de WRO naar Wro, waarbij de termijn van orde van tien jaren een fatale termijn is geworden. De taak kan daarnaast niet los worden gezien van de, mede met het oog op een betere serviceverlening naar de burger toe, in gang gezette actualisering en digitalisering van bestemmingsplannen binnen de gemeente. Binnen de gemeente Rotterdam wordt deze actualiseringsronde aangeduid als de "inhaalslag bestemmingsplannen". Uitgangspunt van de gemeente Rotterdam is dat het hele grondgebied van de gemeente door actuele bestemmingsplannen wordt voorzien.

Flexibiliteit

De gebieden waarvoor in het kader van de inhaalslag nieuwe bestemmingsplannen gemaakt worden kenmerken zich door een redelijk stabiele situatie. Toch kunnen gebieden die momenteel weinig dynamiek kennen op korte of lange termijn transformeren. Er is lang niet altijd zekerheid over de toekomstige ontwikkelingen. Daarom worden in de toelichtingen van de te actualiseren plannen de initiatieven en gedachten zoals die er waren ten tijde van het opstellen van het structuurplan "Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010" (RPR 2010) beschreven. Als ontwikkelingen voldoende zijn uitgekristalliseerd en bestuurlijk gedragen worden, zullen deze worden vastgelegd in de regels en op de plankaart. Is deze duidelijkheid er nog niet ten tijde van de vaststelling en goedkeuring van de bestemmingsplannen, dan zal later de ontwikkeling alsnog worden vastgelegd in het betreffende bestemmingsplan.

1.2 Voortgang procedure

Op 24 februari 2004 is het besluit genomen om het voorontwerp voor het bestemmingsplan Beneluxster Oostzijde in procedure te brengen. Op 20 augustus 2004 is het voorontwerp in het kader van het vooroverleg aan de verschillende bestuursorganen toegezonden en ter inzage gelegd. Voortschrijdend inzicht en gewijzigde regelgeving hebben in 2006 het bevoegd gezag doen besluiten alsnog een planMER te maken voor dit bestemmingsplan. Op 17 maart 2009 is het besluit genomen om het ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen. Het plan heeft vanaf 3 april 2009 zes weken ter inzage gelegen.

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wro in werking getreden. Aangezien het ontwerp-bestemmingsplan voor 1 juli 2009 ter inzage wordt gelegd bestaat er voor dit plan nog niet de verplichting om het volgens de nieuwe digitale standaard SVBP 2008 vast te stellen. Aangezien het voorontwerp al voor het grootste deel in analoge vorm gereed was, is het niet opportuun om dit bestemmingsplan om te zetten conform de SVBP 2008. Wel heeft het de voorkeur zoveel mogelijk eenvormigheid te krijgen in de Rotterdamse bestemmingsplannen. Om die reden is ervoor gekozen om voor dit bestemmingsplan de systematiek te volgen van de Rotterdamse standaard voor bestemmingsplannen. Het resultaat is een bestemmingsplan dat uiterlijk de zelfde verschijningsvorm heeft als een bestemmingsplan dat conform de eisen van de Wro wordt vastgesteld, zonder aan de technische digitale eisen te voldoen die gelden voor plannen waarvan het ontwerp na 1 januari 2010 ter inzage wordt gelegd.

1.3 Ligging en begrenzing

Het plangebied is gesitueerd aan de zuidwestzijde van de gemeente Rotterdam. Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Eemhaven. Het oostelijk deel van het plangebied wordt begrensd door de Groene Kruisweg. De zuidelijke plangrens wordt gevormd door de gemeentegrens van Rotterdam en Albrandswaard. Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door het sneltramtracé van de Calandlijn nabij de Beneluxster, de kruising van de autosnelwegen A4 en A15.



Figuur 1.1 Overzichtsskema plangebied



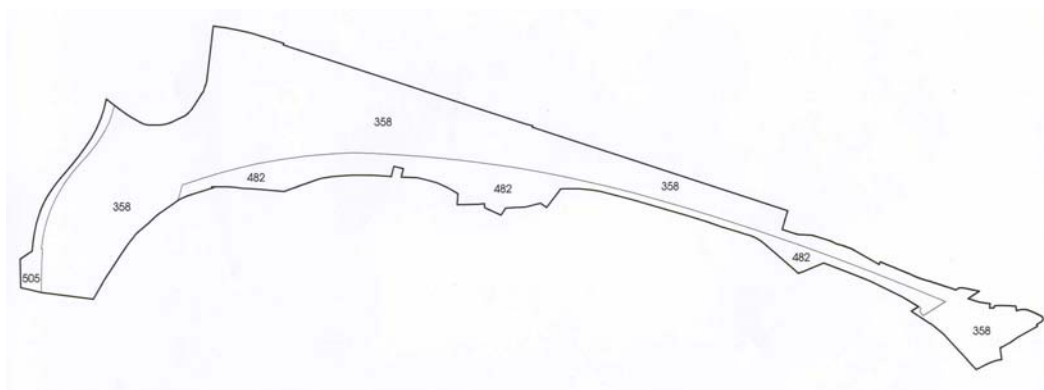
Figuur 1.2 Luchtfoto van het plangebied en omgeving in 2004.

Bron: Gemeentewerken Rotterdam, Aerodata.

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

In het plangebied van het voorliggend bestemmingsplan vigeren momenteel 3 bestemmingsplannen, te weten:

Gronden gelegen ten zuiden van de Vondelingenweg en de Albert Plesmanweg	(358)
vastgesteld d.d.	08-06-1967
goedgekeurd d.d.	24-07-1968
Albrandswaard-Noord	(482)
vastgesteld d.d.	28-06-1990
goedgekeurd d.d.	30-10-1990
Beneluxtunnel en Beneluxlijn L.M.O.	(505)
vastgesteld d.d.	14-03-1996
goedgekeurd d.d.	16-07-1996



Figuur 2.1 Overzichtskaart vigerende bestemmingsplannen

Hoofdstuk 2 Beleid

2.1 Overheidsbeleid

2.1.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte (2005)

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen voor de komende decennia. Het kabinet gaat daarbij uit van een dynamisch, op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid en een heldere verdeling van verantwoordelijkheden tussen Rijk en decentrale overheden. Met als motto "decentraal wat kan, centraal wat moet". De nota bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land.

In de nota zijn door het kabinet nadere eisen gesteld die een rol spelen bij de afwegingen die de decentrale overheden moeten maken. Deze eisen hebben betrekking op gezondheid, veiligheid, verontreiniging, natuur en milieu (de zogenaamde basiskwaliteiten) en zijn bindend voor alle bij de planontwikkeling en planuitvoering betrokken partijen. Voorbeelden van deze eisen zijn het locatiebeleid en de watertoets.

Decentrale overheden zijn vrij om een eigen aanvullend beleid te formuleren, mits dat niet strijdig is met (ruimtelijke) beleidsdoelen. De decentrale overheden kunnen daarmee maatwerk leveren en inspelen op specifieke problemen.

Specifiek voor het Rotterdamse haven- en industriegebied, waarvan het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan deel uitmaakt, wordt in de Nota Ruimte aangegeven dat de positie als mainport moet worden versterkt, maar verbindt daaraan randvoorwaarden ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Met het oog op het terugdringen van de hoeveelheid transport zal het bevorderen van clustering een belangrijke plaats innemen. Daardoor kan het vervoer van gevaarlijke stoffen worden beheerst en binnen de gegunde veiligheidsruimte blijven.

Nota Mobiliteit (2006)

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) en is de opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de Nota mobiliteit zijn de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid voor de komende vijftien jaar vastgelegd. Een duurzame samenleving is uitgangspunt.

De Nota Mobiliteit werkt het ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de Nota Ruimte, verder uit en beschrijft de hoofdlijnen van het nationaal verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Uitgangspunt daarbij is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur worden essentieel geacht om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

Permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersslachtoffers is een belangrijk punt in de Nota Mobiliteit. Daarnaast wordt kwaliteit van de leefomgeving nagestreefd door duurzame mobiliteit. Belangrijke thema's daarin zijn aandacht voor klimaat, luchtkwaliteit, geluid en natuur en landschap.

2.1.2 Provinciaal en regionaal beleid

Nota Regels voor ruimte (2005)

De Nota Regels voor Ruimte (vastgesteld 8 maart 2005) vormt samen met de streekplannen het beoordelingskader van Gedeputeerde Staten van Zuid Holland (GS) voor gemeentelijke ruimtelijke plannen. Daarmee is de nota samen met de streekplannen het belangrijkste instrument om de provinciale ruimtelijke belangen te beschermen. Hierbij wordt er ruimte gegeven aan lokale overheden om de belangen van lokaal niveau op eigen wijze te beschermen en te ontwikkelen. In de streekplannen

zijn de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid en de bijbehorende opgave opgenomen. In deze nota is verwoord waaraan vanuit provinciale optiek gemeentelijke en regionale ruimtelijke plannen moeten voldoen om die opgave te kunnen verwezenlijken.

De nota bevat beleidsregels als bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht. Met deze regels wordt enerzijds een doelmatige vertaling van het algemene ruimtelijke beleid in gemeentelijke ruimtelijke plannen beoogd, anderzijds wordt aangegeven hoe GS met planbeoordeling willen omgaan. Gezien het feit dat de nota alleen de regels geeft die voor GS van wezenlijk provinciaal belang zijn, wordt bij de plantoetsing uitgegaan van één hardheidsgradering. Dit betekent dat bij afwijking van de regels uit het toetsingskader in beginsel goedkeuring wordt onthouden aan (onderdelen van) het vastgestelde bestemmingsplan. De nota is onderverdeeld in de onderdelen: algemeen; economie, mobiliteit en samenleving; landelijk gebied; milieu; water en cultureel erfgoed.

Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006 - 2010 (2006)

Het beleid van de Provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006 - 2010. In het plan wordt het provinciaal beleid voor milieu en water, en ook voor natuur en landschap geïntegreerd. In het beleidsplan is veel aandacht voor stedelijk waterbeheer met voldoende waterberging in stedelijk gebied. Dit beleidsplan vervult de functie van provinciaal milieubeleidsplan (art. 4.9 Wet Milieubeheer) en van provinciaal waterhuishoudingplan (art. 7 Wet op de waterhuishouding). Met duurzaamheid als uitgangspunt wil de provincie in het handelen op korte termijn de gevolgen op lange termijn meewegen. Daarbij ligt de aandacht bij het belang van een aantrekkelijk, gevarieerd en concurrerend woon- en werkklimaat in Zuid-Holland met een ruime keuze aan recreatiemogelijkheden en een rijke natuur. Het milieu en waterbeleid krijgt een meer sturende rol in ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Het beleid van de provincie volgt twee sporen, het voorkomen van milieu- en waterproblemen en het saneren en beheren ervan.

Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (2005)

Het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam, in opdracht van de stadsregio Rotterdam en de provincie Zuid-Holland, is een strategisch ruimtelijk ontwikkelingsprogramma voor de regio Rotterdam voor de periode van 2005 tot 2020. Het project mondt uit in een herzien Streekplan Rijnmond voor de provincie Zuid-Holland en een uitvoeringsgericht Regionaal Structuurplan voor de stadsregio Rotterdam.

Met het RR2020 willen de provincie Zuid-Holland en de stadsregio Rotterdam meer kwaliteit, meer variatie en meer tempo brengen in de regionale ontwikkeling. Dat is hard nodig om de doelstellingen van het plan te verwezenlijken: het verbeteren van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving, het versterken en diversifiëren van het ruimtelijk-economisch ontwikkelingsperspectief en het inspelen op de sociaal-culturele diversiteit, zodanig dat de sociale samenhang toeneemt.

De doelstellingen van het RR2020 zijn met een regionale ontwikkelingsstrategie uitgewerkt naar een uitvoeringsprogramma met ruim twintig projecten en programma's met regionale betekenis. In de directe omgeving van het plangebied speelt in het bijzonder de ontwikkeling van Stadshavens en de ontwikkeling van 600 hectare groen in/op Midden IJsselmonde. De genoemde ontwikkelingen hebben geen directe consequenties voor het plangebied.

2.1.3 Gemeentelijk beleid

Havenplan 2020 (2004)

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

Structuurplan Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (2001)

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

Waterplan 2 (2007)

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

Stadsvisie Rotterdam (2007)

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

Hoofdstuk 3 Gebiedstypering

3.1 Bestaande situatie

In het plangebied is een kleine verscheidenheid aan functies aanwezig. Rond de Seattleweg bevinden zich diverse havengebonden kantoren, een restaurant, een containerbedrijf en sinds 2008 het nieuwe Distributiecentrum A15. Met de herstructurering en de uitbreiding met het distributiecentrum is het kantorenpark Eemhaven getransformeerd in "Port Park". Daarnaast valt een klein deel van het Distripark Eemhaven eveneens binnen het plangebied. De rest van het Distripark Eemhaven valt onder de gemeente Albrandswaard.



Figuur 3.1 Impressie van het Distributiecentrum A15 en de kantoren aan de Seattleweg (Bron: Fortress)

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (GHR) heeft, in de jaren '80, met de opzet van distriparken de behandeling van containers (het groeperen en assembleren van de inhoud) in het havengebied bevorderd. Het gaat daarbij om containers die afkomstig zijn van nabijgelegen containerterminals, in dit geval de terminals aan de Waal-/Eemhaven.

Bij deze activiteiten horen ook kwaliteitscontrole, etikettering, verpakken, ompakken etc. Verder zijn er in het distripark dienstverlenende activiteiten als de douane, garages, een tankstation en een restaurant.

Naast "gewone" leidingen voert de nationale leidingstraat door het plangebied. Tevens maken de openbaarvervoersverbindingen Calandlijn en Erasmuslijn deel uit van het plangebied. Tegen de grens met de buurgemeente Albrandswaard ligt een strook natuurgebied dat onderdeel is van het bos Valckesteijn.

3.1.1 Bedrijven

Het nieuwe "Distributiecentrum A15" biedt in twee gebouwen circa 21.200 m² bedrijfsruimte, 1.500 m² kantoorruimte en 1.400 m² mezzanine (tussenvloer). De hallen hebben binnen een vrije hoogte van 10,5 meter. De oplevering vindt vanaf 2009 plaats.

Rond de Seattleweg bevindt zich -buiten de 10-6 contour van het plangebied- het kantorenpark Port Park dat in het verleden tot het nabijgelegen containerbedrijf (de ECT) behoorde. Inmiddels is dit complex gevuld met diverse havengebonden kantoren. De vier aanwezige kantoorgebouwen hebben samen een oppervlakte van circa 24.000 m² bvo.

In het naastgelegen Distripark Eemhaven zijn overwegend logistieke bedrijven gevestigd. Het Distripark Eemhaven ligt grotendeels buiten het plangebied. De aangrenzende containerterminals aan de Waal-/Eemhaven slaan per jaar ca. 2 miljoen containers over. Dit zorgt voor een massale aan- en afvoer van goederen via de spoor-, weg- en waterverbindingen. Het Distripark Eemhaven is gelegen nabij de Rijksweg A15 en biedt daardoor ook goede aan- en afvoermogelijkheden via de weg. Het heeft totaal 35 ha. aan uitgeefbaar terrein, waarvan een klein gedeelte binnen de gemeentegrens van Rotterdam en binnen het plangebied ligt. Met de uitgifte is rond 1990 gestart en het terrein is inmiddels geheel uitgegeven. Aan de oostzijde van het terrein, nabij het Reewegviaduct bevinden zich de facilitaire voorzieningen, zoals een brandstoffenverkooppunt en een restaurant. Deze voorzieningen liggen buiten het plangebied.



Figuur 3.2 Zicht op kantorenpark Eemhaven

3.1.2 Verkeer en vervoer

Wegverkeer

Het plangebied bestaat voor een groot deel uit wegen, de Vondelingenweg, de A15 en ook de taluds voor een toekomstige A4-zuid nabij de Benelux-ster. De bedrijven aan de Seattleweg zijn via de Vondelingenweg aangesloten op het landelijke wegennet. Het Distripark Eemhaven is via het Reewegviaduct aangesloten op de A15 en de containerterminals in het Waal-/Eemhavengebied.

Voor de A15 is een MER-Tracéstudie Maasvlakte-Vaanplein in procedure. Door de minister is gekozen voor de Benuttingsvariant, de variant E. In deze variant wordt de A15 verbreed van 2x3 naar 2x3 plus 2x2 rijstroken. De hoofdstroom van 2x3 rijstroken is voor het havengebonden verkeer en kan afslaan naar de haven-en industriegebieden via bijvoorbeeld het Reewegviaduct. De 2x2 rijstroken zijn voor het doorgaande regionale verkeer en dat verkeer kan de niet-havengebonden afritten gebruiken, zoals die naar de Groene Kruisweg. De keuze wordt verder uitgewerkt en vastgelegd in het Ontwerp Tracé Besluit (OTB). In dit bestemmingsplan wordt hierop geanticipeerd.

Waar mogelijk is de bestemming "Verkeer - Spoor- en wegverkeer" toegewezen. Op de plekken waar dit niet mogelijk is, is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen (zie art. 23).

Spoorverkeer

Parallel aan de Vondelingenweg loopt de Havenspoorlijn, die de achterlandverbinding voor het spoorvervoer uit de haven vormt. Deze achterlandverbinding gaat over bestaand spoor, maar de "oude" Havenspoorlijn is in het kader van Betuweroute geheel dubbelsporig gemaakt en flink gemoderniseerd. Zo zijn emplacementen Europort, Botlek, Pernis en Waalhaven aangepast, belangrijke knelpunten opgeheven door de bouw van de Dintelhavenspoorbrug en de Botlekspoortunnel, waardoor de capaciteit van de Havenspoorlijn is uitgebreid. Binnen het plangebied gaat het daarbij alleen om elektrificatie van de bestaande sporen.

(Pijp)leidingverkeer

Langs de A15 loopt de havenleidingstrook welke genoemd wordt in het streekplan. De strook is bestemd als leidingstrook en op de plankaart als zodanig aangegeven. Deze leidingstrook zorgt voor de leidingverbindingen tussen de bedrijven onderling en voor de verbindingen met bedrijven buiten het havengebied. Voor de verbindingen is een koppeling met de landelijke leidingstraat aan de oostzijde van de Beneluxster, ten behoeve van de verbindingen naar Vlissingen, Antwerpen en Duitsland. De buisleidingstraat gaat van Rotterdam (Pernis) naar Antwerpen en doorkruist verschillende gemeenten. Het totale traject is 73 km lang en de leidingen binnen de straat transporteren o.a. aardgas, olie en olieproducten, gasvormige en vloeibare chemische producten, maar ook water of afvalwater. Vanaf de havenleidingstrook lopen vele leidingaansluitingen verder het plangebied in naar de diverse bedrijven.



Figuur 3.3 Werkzaamheden in de leidingstraat

3.2 Archeologie

3.2.1 Beleidskader

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 voorlopig vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zullen worden in de gemeentelijke monumentenverordening. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen.

Het bovenstaande sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het "Verdrag van Malta" is ontwikkeld. Momenteel worden door de provincie bij de beoordeling van bestemmingsplannen met betrekking tot de archeologie de volgende beleidsinstrumenten geraadpleegd: de Archeologische Monumentenkaart (AMK), de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) en de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) van Zuid-Holland.

Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureau-onderzoek 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.

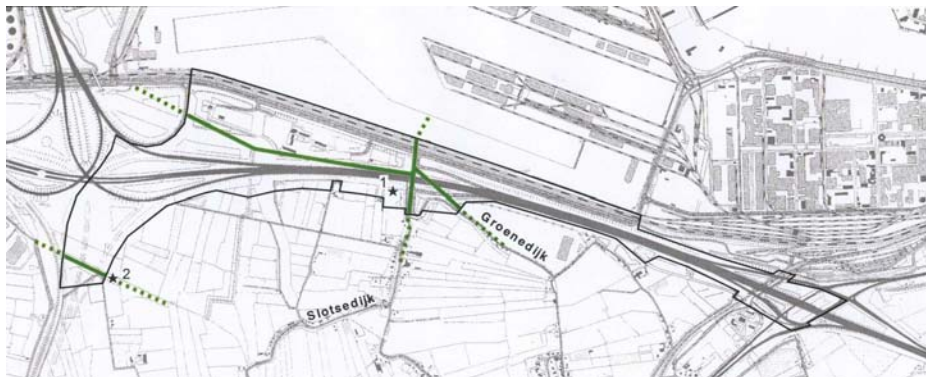
3.2.2 Bewoningsgeschiedenis

Over de bewoningsgeschiedenis van het plangebied Beneluxster-Oostzijde (Fig. 3.4) in de prehistorie, de Romeinse tijd (begin jaartelling-350 na Christus) en de Vroege Middeleeuwen (350-1000) is weinig bekend. De oudste vondsten die binnen het plangebied zijn gedaan, dateren uit de Romeinse tijd. De vindplaats omvat een terrein van circa 50x90 meter aan de Slotsedijk met verspreide aardewerk vondsten (Fig. 3.4;1 en Fig. 3.6). De site lag op geruime afstand van de rechteroever van een vóór de Romeinse tijd ontstane en tot in de Late Middeleeuwen bestaande Maasbocht om de Albrandswaard, tussen Poortugaal en Rhon, die door de ten zuiden van de Slotsedijk gelegen polder Zwaardijk liep (Fig. 3.5).

Op een brede strook klei langs deze rivierbocht, doorsneden met getijdengeulen, was in de Romeinse tijd verspreide bewoning aanwezig. De vindplaats ligt op de noordrand van die kleistrook bij de overgang naar het noordelijker gelegen veengebied. Na de Romeinse tijd is het gebied van Poortugaal en omgeving lange tijd verlaten. De bewoning langs de rivierbocht begint bij Poortugaal weer in de

Karolingische tijd (8^{ste}-9^{de} eeuw). Van bovengenoemde vindplaats zijn tevens vondsten uit de 10^{de}-12^{de} eeuw bekend. Er wordt verondersteld dat een groot deel van het land van Poortugaal in de 10^{de}-12^{de} eeuw ontgonnen is. Als reactie op overstromingen aan het einde van de 12^{de} eeuw vinden de eerste bedijkingen plaats.

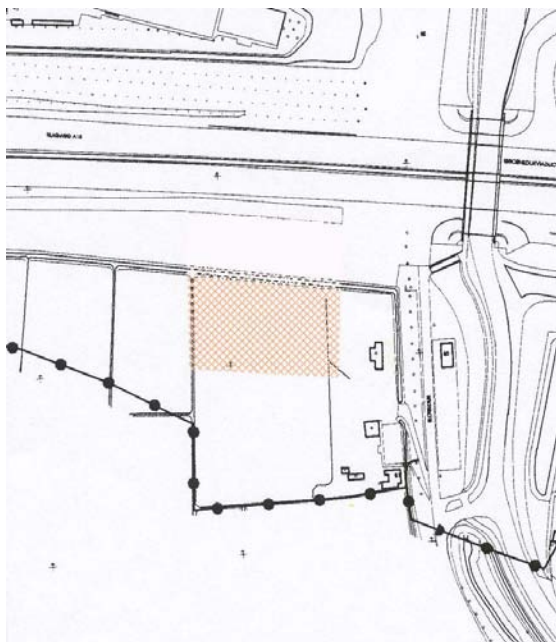
Door het zuidwestelijk deel van het plangebied liep de oudste dijk (Poortugaalse Dijkwal) in het gebied, namelijk die van het laat-12^{de}-eeuwse ringpolderje Welhoek, waar ook Poortugaal in lag. Op één locatie (Fig. 3.4; 2), juist buiten het plangebied, is vastgesteld dat een deel van deze dijk, weggezakt in de venige ondergrond, nog aanwezig is. Iets jongere aandijkingen aan de noordzijde volgen het tracé van het voormalige watertje de Lange Fluit richting Slotsedijk en de Groenedijk.



Figuur 3.4 Het plangebied "Beneluxster oostzijde", met daarin aangegeven de vindplaatsen 1 (terrein met bewoningssporen uit de Romeinse tijd en de 10e-12e eeuw) en 2 (archeologisch onderzoek tracé Poortugaalse Dijkwal). Tevens zijn de tracé's van de (voormalige) dijken aangegeven.



Figuur 3.5 Het plangebied "Beneluxster oostzijde" geprojecteerd op de oudste topografische kaart van 1850. De ligging van de (voormalige) dijken is zichtbaar in de percelering (Poortugaalse Dijkwal, Lange Fluit, Slotsedijk en Groenedijk).



Figuur 3.6 Archeologisch waardevol gebied aan de Slotsedijk

3.2.3 Archeologische verwachting

Het plangebied heeft een met de directe omgeving (Poortugaal-Barendrecht) vergelijkbare geologische opbouw van de bodem. Uit de directe omgeving zijn vindplaatsen daterend vanaf de Nieuwe Steentijd (Neolithicum) tot de Late Middeleeuwen bekend, die ook in de ondergrond van het plangebied verwacht kunnen worden. In dit verband kan het terrein met vondsten uit de Romeinse tijd en 10^{de}-12^{de} eeuw worden genoemd. Kleine terreinen aan de zuidkant van de A15 kunnen eveneens dergelijke vondsten bevatten.

De tracé's van (voormalige) dijken waren vanaf hun aanleg in de Middeleeuwen vaak ook de locaties waar gewoond en gewerkt werd. Binnen het plangebied zijn de (voormalige) dijktracé's afgedekt met dikke zandlagen voor de aanleg van wegen, spoorlijnen, e.d. Onbekend is in hoeverre deze ophogingen de in potentie aanwezige waarden hebben geschaad.

3.2.4 Aanbevelingen

Voor het terrein met Romeinse en 10^{de}-12^{de}-eeuwse vondsten geldt een bouwregeling en een aanlegvergunning voor bouw- en graafwerkzaamheden dieper dan 0,5 meter beneden het maaiveld (gebied A). Voor de terreinen ten zuiden van de A15 geldt een bouwregeling en een aanlegvergunning voor bouw- en graafwerkzaamheden met een oppervlak groter dan 200 vierkante meter en dieper dan 0,5 meter beneden het maaiveld (gebied B), zie plankaart archeologie.

Voor de rest van het plangebied geldt een bouwregeling en een aanlegvergunning voor bouw- en graafwerkzaamheden met een oppervlak groter dan 200 vierkante meter en dieper dan 3,0 meter beneden NAP, uitgezonderd bestaande weg- en leidingcunetten die nu al dieper reiken dan 3,0 meter beneden NAP.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Nieuwe ontwikkelingen

Dit bestemmingsplan is conserverend van aard en zal als zodanig de bestaande situatie vastleggen met beperkte mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen. Die ontwikkelingen hebben enerzijds te maken met de toevoeging van het distributiecentrum "DC A15" aan de Seattleweg. Anderzijds hebben ze betrekking op de mogelijkheid die geboden wordt om het haven- en industriegebied intensiever te kunnen gebruiken.

Het bestemmingsplan is kaderstellend voor een intensiever gebruik van het gebied, in het bijzonder voor haven- en industriegebonden activiteiten. Een herinrichting van het gebied wordt niet voorzien, maar de mogelijkheid bestaat om activiteiten toe te voegen. Buiten de veiligheidscontouren van risicobronnen is het ook toegestaan een kantoorgebouw toe te voegen ten behoeve van havengebonden activiteiten. In 2007 is een representatieve kantoorvilla gerealiseerd aan de Seattleweg. Voorts is in 2008 consensus bereikt over een plan dat is ontworpen voor de ontwikkeling van vier kleinschalige kantoorgebouwen met in totaal 6.900 m² vloeroppervlak.

4.2 Haven- en industriegebied

De bestemming Bedrijf - Haven staat garant voor een flexibel gebruik door bedrijven die hier zijn gevestigd binnen de grenswaarden die de milieuregelgeving stelt. In de bestemming zijn havengebonden kantoren onderdeel van de primaire bestemming. Voor de bestemming Bedrijf - Haven wordt een speciale lijst van bedrijfsactiviteiten gehanteerd. Ten behoeve van het bestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde is de bedrijvenlijst met milieucategorie 1 tot en met 5.3 doorgenomen op bedrijven die hier uitgesloten dienen te kunnen worden. Van de bedrijvenlijst 1-5.3 zijn de volgende onderdelen geschrapt:

- categorieën die niet in stad incl. haven thuishoren, zoals landbouw;
- stedelijke (droge) bedrijvigheid, zoals vervaardigen van voedingsmiddelen, tabak;
- bedrijvigheid, die wel in haven thuishoort, maar hier niet mogelijk is, omdat het gebied binnendijs ligt (watergebonden bedrijvigheid);
- grootschalige bedrijvigheid, daar het gebied maar klein is, zoals raffinaderijen;
- zware industrie (voorzien van een Z in de lijst), welke alleen zijn toegestaan op een gezoneerd industrieterrein, hetgeen hier niet het geval is.

Hierdoor is een groot aantal categorieën geheel geschrapt en binnen een aantal categorieën is een aantal bedrijfsactiviteiten geschrapt.



Figuur 4.1 Containerreparatiebedrijf aan de Seattleweg

Daarnaast is het mogelijk op bedrijfsterreinen windturbines te plaatsen. Deze turbines dienen zodanig te worden opgesteld dat zij het primaire bedrijfsproces of de ontwikkeling daarvan op dat terrein niet nadelig beïnvloeden. Ook mogen deze turbines niet de primaire functie vormen van het terrein of delen

daarvan. De windturbines dienen zodanig geplaatst te worden, dat deze ook de activiteiten van naburige bedrijven of de ontwikkeling van naburige terreinen niet nadelig beïnvloeden. De turbines dienen daartoe minstens 150m verwijderd te zijn van de terreingrens. Van deze afstand kan afgeweken worden, indien van deze beïnvloeding aantoonbaar geen sprake is, dit in overleg met de beheerder van dat aangrenzende terrein. Hiervan kan bijvoorbeeld aan de zijde van het openbaar gebied sprake zijn.



Figuur 4.2 Havengebonden kantoren in Port Park aan de Seattleweg

De nationale leidingstraat die door de bestemming Bedrijf - Haven loopt is apart bestemd, gezien de specifieke eisen die aan deze leidingstraat worden gesteld in de zin van enerzijds reservering voor ook toekomstige leidingen en anderzijds beperkingen voor de realisering van andere functies in de nabije omgeving.

4.3 Goederendistributiecentrum

Voor het kleine deel van dit centrum dat binnen de Rotterdamse gemeentegrens valt, zijn de regels (gelijkwaardig) overgenomen uit het vigerende plan. Deze regels komen op hun beurt weer grotendeels overeen met de bestemmingsplanregels van de gemeente Albrandswaard, waar het grootste deel van het centrum in is gelegen. De bestemming Bedrijf dient om de bedrijven met groothandels-, en distributieactiviteiten een plaats te geven op dit terrein. Ook voor de bijbehorende voorzieningen is ruimte gereserveerd in de omschrijving van de bestemming.

Voor het goederendistributiecentrum wordt een zogenaamd positieve lijst van bedrijfsactiviteiten gehanteerd, omdat dit overeenkomt met de systematiek van de rest van het distripark. De hierop vermelde bedrijven tot en met categorie 3 passen in dit goederendistributiecentrum. Bedrijven in de zwaardere categorieën, hoger dan 3, zijn niet toegestaan. Een ontheffing is echter wel mogelijk. Die ontheffing kan worden verleend als de indicatie voor hinder gelijk is aan die van categorie 3 bedrijven.



Figuur 4.3 Luchtfoto van het distributiecentrum

4.4 Spoor- en verkeersweg

In het havengebied geniet het de voorkeur om het spoor- en wegverkeer in één enkele bestemming op te nemen. Op deze wijze is een flexibel gebruik van de gronden mogelijk, opdat voor een kleine wijziging van de vervoerswijze of ligging van een baan geen langdurige procedure nodig is. De bestemming sneltram zou hier ook onder kunnen vallen, ware het niet dat de sneltram in het westelijk deel van het plangebied op een viaduct ligt en het niet de bedoeling is dat overal zo'n sneltramviaduct mogelijk gemaakt wordt. Gekozen is voor een dubbelbestemming sneltram, dit geldt ook voor het sneltramtracé over de Groene Kruisweg in het oostelijk deel van het plangebied.

4.5 Sneltram

De Calandlijn ligt hoog boven het maaiveld en wordt via de bestemming "Verkeer - metro/sneltram" aangegeven. De Erasmuslijn nabij de Groene Kruisweg ligt op maaiveld en wordt eveneens op dezelfde wijze bestemd.

4.6 Groen

Een deel van plangebied van het vigerende bestemmingsplan "Beneluxtunnel en Beneluxlijn L.M.O." is meegenomen in dit bestemmingsplan om zo een logisch plangebied te krijgen met overeenkomstige vaststellingsdata. Het stuk groen dat hier ligt heeft voor een deel ook de bestemming Waterkering, daar waar het onderdeel is van de Deeldijk.

4.7 Natuurgebied

De Dienst Landelijk Gebied van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij heeft een plan Herinrichting IJsselmonde ontwikkeld. Hieronder valt het Valckesteijnse bos in de gemeente Albrandswaard. Het zuidelijk-westelijke randje van het plangebied is onderdeel van het Valckesteijnse bos.

Het gebied rondom Slotsedijk 81 is voor een deel agrarisch en voor een deel bos. Het deel bos is onderdeel van het Valckesteijnse bos.

4.8 Agrarisch gebied

Voor het gebied ten zuiden van de Rijksweg A15, bij de Slotsedijk en het Groenedijkviaduct, is in het vigerende bestemmingsplan bedacht dat hier een landschappelijk element uitgewerkt zou worden. Het landinrichtingsplan geeft geen aanleiding te veronderstellen dat dat nog steeds het streven is. Een deel is inmiddels bos geworden en een ander deel is agrarisch gebied. In dit gebied staan een bedrijfswoning (benaming Vastgoed Informatie Centrum van de gemeente Rotterdam) en enkele opstallen.

In dit bestemmingsplan is in de regels aangegeven hoe groot de bedrijfswoning en opstallen op deze plek mogen zijn. De plekken zijn met de aanduiding "dienstwoning toegestaan" en "opstal toegestaan" aangegeven op de plankaart.

4.9 Water

Het water met de functie hoofdwaterring, inclusief de daarbijbehorende onderhoudsstrook, krijgt op de plankaart een speciale arcering. In deze bestemming water vallen ook de op- en afritten om zodoende de bestaande op- en afritten van het Reewegviaduct flexibel te bestemmen.

4.10 Hoogspanningsverbinding (bovengronds)

Pal ten oosten van het Reewegviaduct kruist een bovengrondse hoogspanningsleiding de A15; dezelfde hoogspanningsleiding kruist de Groene Kruisweg in het oostelijk deel van het plangebied. Op de plankaart is dit aangegeven.

4.11 Leidingstraat

De nationale leidingstraat komt vanaf de Beneluxster het plangebied binnen, loopt onder de A15 door naar het Valckesteijnse Bos en verlaat daar het plangebied. Om de aanwezige leidingen te beschermen mag er in de leidingstraat niet gebouwd worden. Daarnaast is er aan weerszijde van de leidingstraat een zone waarin geen nieuwe bebouwing is toegestaan. Op de plankaart milieu is dit weergegeven.

4.12 Leidingstrook

Langs de Vondelingenweg liggen twee leidingstroken. Op de plankaart zijn deze stroken met een aparte bestemming aangegeven. Ook voor deze bestemming geldt dat door middel van een aparte dubbelbestemming de leidingen in de strook voldoende beschermd worden.

4.13 Leidingen

Een singuliere leiding met nummer 1 betreft een hogedruk aardgastransportleiding die in de buurt van het Reewegviaduct de A15 kruist. In het westen van het plangebied kruist de leiding met nummer 4 de Vondelingenweg. Dit is een rioolwaterpersleiding. Voor beide leidingen is een beschermingszone opgenomen waarbinnen geen ontwikkelingen zijn toegestaan.

De (olie)productenleiding Pernis-Venlo van de Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij is met nummer 3 op de plankaart aangegeven in het westelijk deel van het plangebied. Daar is ook een tweede olieproductenleiding bestemd en met een 2 op de plankaart aangegeven. Deze twee leidingen hebben ieder een eigen veiligheidszone welke zijn aangegeven op de plankaart milieu.

4.14 Waterkering

Parallel aan de Vondelingenweg is met een arcering een brede strook aangeduid als waterkering. In het westelijk deel van het plangebied is eveneens een waterkering aangegeven. Doel is om de dijk te beschermen en te onderhouden.

4.15 Archeologisch waardevol gebied

Op de plankaart Archeologie is nabij de Slotsedijk met een kleur aangegeven waar zich het meest bijzondere archeologisch waardevol gebied, gebied C, bevindt. Het archeologisch waardevol gebied B is iets minder streng beschermd en met een andere kleur aangegeven. Het grootste deel van het plangebied is echter minder streng beschermd, dat betreft gebied A.

4.16 Hoofdwatgang

Daar waar sprake is van een hoofdwatgang krijgt het water en de bijbehorende onderhoudsstrook een speciale arcering (dubbelbestemming). Doel van deze bestemming is om het onderhoud mogelijk te maken en tevens om de functie van de watgang te kunnen borgen.

4.17 Voorzieningen van openbaar nut

Het poldergemaal Land van Poortugaal aan de Seattleweg wordt door het waterschap gebruikt voor de waterhuishouding van het bemalingsgebied IJsselmonde-West. Het gemaal slaat het overtollige neerslagwater direct uit op het buitenwater, de Eemhaven aan de Nieuwe Maas. De bemaling is volledig geautomatiseerd en wordt telemetrisch bewaakt.

Hoofdstuk 5 Water

5.1 Beleidskader water

5.1.1 Rijksbeleid

Het beleid van de Provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006 - 2010. Het plan is 28 juni 2006 vastgesteld. In het plan wordt het provinciaal beleid voor milieu en water, en ook voor natuur en landschap geïntegreerd. In het beleidsplan is veel aandacht voor stedelijk waterbeheer met voldoende waterberging in stedelijk gebied. Voorts stelt de Provincie Zuid-Holland in haar nota 'Regels voor Ruimte' het opnemen van een waterparagraaf in een bestemmingsplan verplicht en heeft zij als richtlijn 10% oppervlaktewater in bebouwd gebied geformuleerd, mits er geen overeenstemming met de waterbeheerder wordt bereikt. Is er wel overeenstemming tussen de gemeente en de waterbeheerder over het percentage te realiseren oppervlaktewater, dan gaat de provincie hiermee akkoord. Dit betekent dat zowel percentages beneden als boven de 10% kunnen worden afgesproken. In het RR2020, het ruimtelijk plan voor de regio Rotterdam, staat deze vuistregel ook beschreven. Als nuancering wordt hier genoemd dat al naar gelang de stedenbouwkundige en waterhuishoudkundige toestand op de locatie het percentage kan wijzigen. Daarnaast wordt in het RR2020 aangehaakt bij de trits vasthouden - bergen - afvoeren. Om een goede waterkwaliteit te bevorderen dient volgens het RR2020 aangesloten te worden bij een andere trits uit het nationaal beleid, te weten de trits schoonhouden - scheiden - zuiveren.

In de deelstroomgebiedsvisies is voor Rotterdam de opgave het ontwikkelen van een duurzaam stedelijk waterbeheer.

5.1.2 Provinciaal beleid

Het beleid van de Provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006 - 2010. Het plan is 28 juni 2006 vastgesteld. In het plan wordt het provinciaal beleid voor milieu en water, en ook voor natuur en landschap geïntegreerd. In het beleidsplan is veel aandacht voor stedelijk waterbeheer met voldoende waterberging in stedelijk gebied. Voorts stelt de Provincie Zuid-Holland in de nota 'Regels voor Ruimte' het opnemen van een waterparagraaf in een bestemmingsplan verplicht en heeft zij als richtlijn 10% oppervlaktewater in bebouwd gebied geformuleerd, mits er geen overeenstemming met de waterbeheerder wordt bereikt. Is er wel overeenstemming tussen de gemeente en de waterbeheerder over het percentage te realiseren oppervlaktewater, dan gaat de provincie hiermee akkoord. Dit betekent dat zowel percentages beneden als boven de 10% kunnen worden afgesproken. In het RR2020, het ruimtelijk plan voor de regio Rotterdam, staat deze vuistregel ook beschreven. Als nuancering wordt hier genoemd dat al naar gelang de stedenbouwkundige en waterhuishoudkundige toestand op de locatie het percentage kan wijzigen. Daarnaast wordt in het RR2020 aangehaakt bij de trits vasthouden - bergen - afvoeren. Om een goede waterkwaliteit te bevorderen dient volgens het RR2020 aangesloten te worden bij een andere trits uit het nationaal beleid, te weten de trits schoonhouden - scheiden - zuiveren.

In de deelstroomgebiedsvisies is voor Rotterdam de opgave het ontwikkelen van een duurzaam stedelijk waterbeheer.

5.1.3 Rotterdams en regionaal beleid

Waterplan 2 Rotterdam (2007)

De gemeenteraad van Rotterdam heeft op 18 september 2007 het Waterplan2 Rotterdam vastgesteld. Het Waterplan 2 is een gezamenlijk en integraal product van alle waterbeheerders in de regio. In het Waterplan 2 staat in hoofdlijnen beschreven hoe de gemeente Rotterdam en de waterschappen de komende tijd willen omgaan met het water in de stad. Hierbij wordt met name gekeken naar drie cruciale ontwikkelingen:

- Een hogere waterstand door de stijging van de zeespiegel. In buitendijkse gebieden ontstaan risico's op overstromingen. Versterking van waterkeringen is onvermijdelijk;

- Wateroverlast door toenemende neerslag. Door klimaatsverandering kan er in korte tijd veel neerslag vallen. Om dat water te verwerken is opvang en berging nodig;
- Strengere eisen aan de kwaliteit van het water. Rotterdam wil een aantrekkelijke waterstad zijn, met schoon, helder en planrijk water. De stad moet bovendien voldoen aan de eisen uit de Europese Kaderrichtlijn Water. Er worden voor alle wateren in de stad kwaliteitsbeelden opgesteld volgens die eisen.

Een onderdeel van het Waterplan 2 Rotterdam is het uitvoeringsprogramma 2007-2012. Hierin staat welke projecten in de komende 5 jaar worden uitgevoerd en welke projecten worden voorbereid voor uitvoering na 2012. Het Waterplan 2 biedt tevens een perspectief voor Rotterdam als waterstad in 2030.

Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP)

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

Waterstructuurplan IJsselmonde (2004)

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

5.2 Samenwerking met de waterbeheerder

De gemeente Rotterdam werkt in overleg met alle betrokken waterbeheerders tot een gemeenschappelijke procedurele en inhoudelijke invulling van de Watertoets en de waterparagraaf.

Er heeft een aantal keren in algemene zin overleg plaatsgevonden over de watertoets in bestemmingsplannen. Naar aanleiding van het vooroverleg conform artikel 10 Bro is het plan door de waterbeheerder getoetst. Watergangen en hoofdwatgangen zijn op de plankaart nader aangegeven. De hoeveelheid oppervlaktewater is afgestemd met de waterbeheerder en is in overeenstemming met de opgave uit het waterstructuurplan 2004. Dit document is opgenomen in het hoofdstuk met relevante beleidsdocumenten.

Het Waterschap Hollandse Delta is eveneens geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het opgestelde PlanMER.

5.3 Huidige watersysteem

Het bestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde heeft voornamelijk een verkeersbestemming (een deel van de A15). De waterkwantiteit in het plangebied viel tot 2005 onder het beheer van het Waterschap IJsselmonde. De waterkwaliteit wordt beheerd door het zuiveringsschap Zuid-Hollandse Eilanden en Waarden. Met ingang van januari 2005 zijn beide organisaties, samen met waterschappen uit de omgeving, gefuseerd tot Waterschap Hollandse Delta.

Binnen de bestemmingen "Verkeer - Spoor- en wegverkeer", "Bedrijf - Haven", "Natuur - Natuurgebied" en "Agrarisch" zijn een groot aantal sloten aanwezig. Watergangen en waterpartijen zijn zonder meer mogelijk binnen deze bestemmingen. Het bestemmingsplan vormt derhalve geen belemmering voor toekomstige wijzigingen in het watersysteem. De hoofdwatgangen zijn bestemd als "Water - 1" en hebben inclusief de onderhoudstrook, door middel van een arcering de nadere aanduiding "Waterstaat - Waterstaatkundige functie" gekregen. Hierdoor worden de waterhuishoudkundige belangen beschermd in het bestemmingsplan.

De waterbeheerder geeft in het waterstructuurplan de uitwerking van de norm voor de hoeveelheid oppervlaktewater. In dat plan streeft het Waterschap Hollandse Delta naar een minimaal wateroppervlak van 5% ten behoeve van een voldoende robuust watersysteem. Ook na eventuele maatregelen wordt de 5% niet gehaald en blijft dit een aandachtspunt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het

bemalingsgebied van dit bestemmingsplan. Juist buiten het plangebied heeft de herinrichting van bos Valckesteijn plaatsgevonden. Het realiseren van extra oppervlaktewater was onderdeel van de herinrichting.

Het streven is om de oevers binnen het streefbeeld groene wiggen voor tenminste 50% natuurvriendelijk in te richten. Omdat in het gebied sprake is van een slechte tot matige waterkwaliteit onderschrijft het Waterschap dit streven met maatregelen in het uitvoeringsprogramma.

Ter plaatse van de Vondelingenweg ligt een hoofdwaterkering op deltahoogte, deze is op de plankaart inclusief de beschermingszone bestemd als "Waterkering". Het Waterschap is de beheerder van deze dijk; binnen de bestemming mag alleen gebouwd worden met toestemming van de beheerder.

5.4 De wateropgave

Het bestemmingsplan biedt vanwege het beheer karakter weinig kansen of beperkingen voor het verbeteren van de waterhuishouding. Er geldt geen opgave voor realisatie van extra oppervlaktewater.

Hoofdstuk 6 Milieu

6.1 Beleid

Rotterdam is een compacte stad. Compact bouwen biedt aan de ene kant grote voordelen voor milieu en duurzaamheid op een hoger schaalniveau (minder mobiliteit, minder aantasting van natuurlijk en landelijk gebied). Aan de andere kant kan door compact bouwen de milieubelasting in de stad toenemen; dit wordt de paradox van de compacte stad genoemd. Rotterdam moet bovenal een leefbare stad zijn. Een woonomgeving met weinig milieuhinder is één van de aspecten die de leefbaarheid bepalen naast bijvoorbeeld bereikbaarheid en sociale veiligheid. Het milieubeleid in Rotterdam is erop gericht om ondanks de verdichting en intensivering van de stad toch de milieubelasting terug te dringen.

De hoofdlijnen van het Rotterdamse milieubeleid zijn vastgelegd in het Rotterdams Milieuperspectief 2002 - 2007. Dit derde Rotterdamse Milieubeleidsplan (RMP3) ligt in het verlengde van het in 1995 vastgestelde RMP2. De nadruk ligt nu echter meer op de methodes en instrumenten om de geformuleerde beleidsdoelstellingen te bereiken.

Om die redenen is de RMP3 gekoppeld aan het Uitvoeringsprogramma Milieu Rotterdam. De collegeprioriteiten zijn daarbij vertaald naar een zevental Speerpunten Milieu, te weten:

- beperking van eventueel ongemak dat bedrijven ondervinden van milieuregeling;
- richten van overheidsinspanningen op het gebied van leefbaarheid op wijkniveau;
- veiligstellen van ruimte voor stedelijke ontwikkeling in combinatie met verantwoorde leefkwaliteit;
- waarborgen van het veiligheidsniveau in de stad en de haven door met een consequente vergunninggeving en handhaving het bedrijvenbestand bij te houden;
- het aantrekken en inzetten van rijksmiddelen voor bodemsanering, gericht op maximale voortgang van stedelijke bouwplannen;
- veiligstellen van de commerciële waarden van de grond (uitgeefbaarheid) van het verzelfstandigd Havenbedrijf op lange termijn;
- de eerstvolgende rapportage luchtkwaliteit wordt van een strategie voorzien, waarbij realistische normen worden gecombineerd met realistische maatregelen.

In maart 2001 is het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (het structuurplan voor de gemeente Rotterdam) vastgesteld. In het RPR 2010 worden met betrekking tot milieu en gezondheid aandachtsgebieden en kwaliteitsgebieden aangegeven. In de aandachtsgebieden is de milieubelasting zo hoog dat de kans op gezondheidsklachten van de bevolking niet acceptabel is. Kwaliteitsgebieden zijn gebieden waar de milieukwaliteit met betrekking tot geluid, luchtverontreiniging en externe veiligheid juist uitzonderlijk goed is. Deze gebieden zijn in Rotterdam zelf nauwelijks aanwezig. De in het RPR 2010 gestelde ambitie is om de kwaliteitsgebieden te handhaven en uit te breiden en om de aandachtsgebieden in aantal en omvang te verminderen.

6.2 Milieu effectrapportage

6.2.1 Algemeen

Sinds 21 juli 2004 is de Europese richtlijn betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's (2001/42/EG) van kracht. Deze richtlijn bepaalt dat voor plannen en programma's die wettelijk of bestuursrechtelijk zijn voorgeschreven en die mogelijk belangrijke gevolgen voor het milieu hebben, een strategische milieubeoordeling (SMB) moet worden uitgevoerd.

Planm.e.r. is verplicht bij wettelijke of bestuursrechtelijke plannen die:

1. een kader scheppen voor concrete m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten of
2. waarvoor een passende beoordeling nodig is in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn.

De resultaten van deze milieubeoordeling moeten worden vastgelegd in een milieuraapport, dat samen met het plan of programma ter inzage wordt gelegd.

Tijdens het opstellen van het (voor-)ontwerp bestemmingsplan "Beneluxster-oostzijde" was er geen

rekening mee gehouden dat het plan mogelijk belangrijke gevolgen voor het milieu, als bedoeld in de Europese SMB-richtlijn, kon hebben. Voornaamste oorzaak hiervan was dat de richtlijn nog niet in de Nederlandse wetgeving was omgezet, terwijl het ook onduidelijk was of het bestemmingsplan "Beneluxster-oostzijde" een kader zou kunnen vormen voor toekomstige m.e.r.-(beoordelings)plichtige besluiten.

Sinds 28 september 2006 is de Wet milieubeheer (Wm) echter herzien en is het Besluit m.e.r. 1994 aangepast. In de gewijzigde Wet milieubeheer is de "milieueffectrapportage voor plannen", kortweg plan m.e.r., geïntroduceerd. Het milieurapport voor plannen wordt "Plan-MER" genoemd. Met deze gewijzigde regelgeving is de Europese SMB-richtlijn in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd.

Vooruitlopend op de aanpassing van deze wetgeving en na overleg met de DCMR, heeft de dS+V opdracht gegeven om, ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan "Beneluxster-oostzijde", een milieueffectrapport op te stellen. Daarbij is er rekening mee gehouden dat de Nederlandse regelgeving, ten opzichte van de Europese richtlijn, één extra procedureel vereiste kent, te weten het raadplegen van de bestuursorganen die met het plan te maken kunnen krijgen over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieurapport (artikel 7. 11b Wm).

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU Richtlijn m.e.r. . De richtlijn is van toepassing op de milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving onder andere geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (verder Wm) en in het Besluit milieueffectrapportage 1994. In de bijlagen behorende bij het Besluit m.e.r. zijn de m.e.r.-plichtige activiteiten (de C-lijst) en de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten (de D-lijst) beschreven.

6.2.2 Procedure

Nadat er op 19 juli 2006 in de Maasstad weekbladen was bekendgemaakt dat er een milieurapport zou worden opgesteld, zijn er diverse bestuursorganen/instanties geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieurapport. Dit is gebeurd door middel van een brief en een bijgevoegde notitie "reikwijdte en detailniveau strategische milieubeoordeling bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde", met daarbij het verzoek om op de notitie te reageren.

Van de geraadpleegde bestuursorganen/instanties hebben de Provinciale Planologische Commissie en de DCMR Milieudienst Rijnmond laten weten te kunnen instemmen met de beoogde opzet van het milieurapport. Voorts heeft het Waterschap Hollandse Delta enkele inhoudelijke opmerkingen op de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieurapport gemaakt. Deze hadden onder meer betrekking op de aspecten waterzuivering en inundatie. In het milieueffectrapport is met de gemaakte opmerkingen rekening gehouden.

6.2.3 Plangebied

Het plangebied Beneluxster-Oostzijde ligt aan de rand van het Rotterdams Havengebied en heeft een oppervlak van circa 125 hectare. Voor het plangebied Beneluxster-Oostzijde wordt een globaal bestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan legt de bestaande situatie vast en biedt enige ruimte voor uitbreiding van bedrijfsactiviteiten waarbij de concrete inrichting niet wordt ingevuld. Zoals eerder aangegeven gaat het hierbij om bedrijfsactiviteiten met een milieucategorie variërend van 1 tot en met 5.3.

Het plangebied bestaat in de huidige situatie grotendeels uit verkeersinfrastructuur en bebouwing. In de toekomst zijn echter initiatieven zoals de oprichting van m.e.r.- (beoordelings)plichtige bedrijven binnen de bestemming haven- en industriegebied niet uit te sluiten. Omdat het bestemmingsplan daardoor een kader kan vormen voor toekomstige m.e.r.-(beoordelings)plichtige besluiten, is het bestemmingsplan plan m.e.r.-plichtig. Het plangebied ligt niet nabij een Vogel- en/of Habitatrichtlijngebied waardoor de (te ontplooiën) activiteiten geen nadelige gevolgen voor dergelijke gebieden hebben. Het tweede criterium voor de bepaling van plan m.e.r.-plicht (passende beoordeling) is daarom niet van toepassing voor het bestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde.

6.2.4 Uitkomsten planMER

Algemeen kan gesteld worden dat de juridisch planologische regeling van het bestemmingsplan "Beneluxster-oostzijde" niet in strijd komt met de vigerende milieunormen. Vanuit de randvoorwaarden (wetgeving en beleid) is namelijk gekeken hoeveel "milieuruimte" er voor het bestemmingsplan bestaat en uit het milieueffectrapport blijkt dat de gevolgen voor het milieu, bij een maximale en realistische invulling van het plangebied, relatief klein zullen zijn. Overschrijdingen van normen zullen zich zodoende niet voordoen. Hiermee is het milieubelang voldoende betrokken bij de vormgeving van en besluitvorming over dit bestemmingsplan.

In het vervolg van dit hoofdstuk zullen de uitkomsten van het planMER ten aanzien van de milieuthema's nader belicht worden.

Omdat er in het plangebied diverse leidingen, waaronder de nationale leidingstraat, alsmede enkele spoor- en verkeerswegen, met allemaal verschillende risicocontouren, voorkomen, is er voor gekozen een aparte milieukaart op te stellen. Deze milieukaart maakt met name de externe veiligheid in het plangebied beter inzichtelijk.

6.3 Milieuzonering

De gemeente Rotterdam stuurt al sinds de jaren '50 de inpasbaarheid van inrichtingen binnen de gemeentegrens door middel van de Hinderwetverordening. Vanaf de jaren '70 werkt de gemeente met de Rotterdamse 'Staat van Inrichtingen'. Deze is afgeleid van de inrichtingen genoemd in het Hinderbesluit en uitgebreid met een indeling in milieucategorieën. Vanaf het begin van de jaren '90 wordt gebruikt gemaakt van de bedrijvenlijst die is opgesteld door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (de zogenaamde VNG-lijst Bedrijven en milieuzonering).

De VNG-lijst geeft informatie over milieuhinder van vrijwel alle bedrijfstypen en andere activiteiten. Hierin zijn voor de milieuaspecten geur, stof (luchtkwaliteit), geluid en gevaar 'afstandsnormen' gegeven. De hinderaspecten zijn bepalend voor de vraag in hoeverre tussen een belastende en een gevoelige functie verweving mogelijk is, dan wel ruimtelijke scheiding noodzakelijk is. Er wordt uitgegaan van de milieugevoelige functie wonen. Deze informatie over milieukeurmerken is indicatief en is niet als norm of richtlijn bedoeld.

De lijst van bedrijfsactiviteiten bij het bestemmingsplan heeft geen betrekking op activiteiten zoals agrarische doeleinden, kantoren, detailhandel, horeca, maatschappelijke voorzieningen, sport of recreatie. In de Rotterdamse praktijk krijgen dergelijke activiteiten een andere bestemming. De indicatieve afstanden uit de VNG-lijst Bedrijven en milieuzonering worden gebruikt bij het ontbreken van nadere informatie over milieuhinder.

De VNG-lijst is vertaald naar de Rotterdamse situatie. Hiervoor is de gemeente Rotterdam verdeeld in vijf gebiedstypen, te weten:

- 'rustige woonwijk'; de woonvlekken zijn gescheiden van de werk-, winkel- en verkeersgebieden. In deze gebiedstypering zijn activiteiten toegestaan tot en met milieucategorie 2;
- 'gemengd woongebied'; het gaat hier om een bepaalde mate van functiemenging. Er is geen strikte scheiding tussen woon-, werk-, winkel- en verkeersgebieden. In deze gebiedstypering zijn activiteiten toegestaan tot en met milieucategorie 3;
- 'industriegebied I'; dit zijn gebieden met overwegend lichte en middelzware bedrijven. In deze gebiedstypering zijn activiteiten toegestaan tot en met milieucategorie 4;
- 'industriegebied II'; gebieden met overwegend middelzware tot zware bedrijven. In deze gebiedstypering zijn activiteiten toegestaan tot en met milieucategorie 5;
- 'industriegebied III'; overwegend zware bedrijven voeren binnen deze gebieden de boventoon. In deze gebiedstypering zijn activiteiten toegestaan tot en met milieucategorie 6.

Naast de gebiedstypen die bepaald worden door de mate van menging van bedrijfsactiviteiten en wonen, zijn er ook gebieden waarin géén dan wel nagenoeg geen bedrijfs- en woonfuncties voorkomen. Deze gebieden worden aangeduid als overgangsgebieden en worden gelijkgesteld met 'gemengd woongebied'. Dit houdt in dat daar activiteiten toegestaan zijn tot en met milieucategorie 3.

Het haven- en industriegebied rond de Seattleweg is met de Rotterdamse systematiek aangeduid als Industriegebied I, waarbinnen indicatief activiteiten tot en met milieucategorie 4 zijn toegestaan. Voor een overzichtelijk gebruik van de lijst met toegestane activiteiten en voor meer inzicht in de mogelijke milieueffecten is voor dit gebied een aangepaste lijst van bedrijfsactiviteiten opgesteld. Er is een groot aantal activiteiten geschrapt, omdat ze toch niet te verwachten of ongepast zijn, omdat ze alleen zijn toegestaan op een geluid-gezoneerd industrieterrein. Daarnaast zijn enkele activiteiten uit categorie 5 wel gepast of te verwachten en derhalve wel toegestaan.

Het gebied met het Distripark Eemhaven is met de Rotterdamse systematiek aangeduid als overgangsgebied. Activiteiten tot en met milieucategorie 3 zijn hier toegestaan. De voor dit plan toegepaste lijst is eveneens ingekort. Er is een groot aantal activiteiten geschrapt, omdat ze toch niet te verwachten zijn of ongepast op een goederendistributiecentrum. Zo wordt ook aangesloten bij de regeling voor de rest van het, in de gemeente Albrandswaard gelegen, Distripark.

6.4 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder en AMvB's op basis van de Wet milieubeheer zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaai. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen.

Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet geluidhinder onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

6.4.1 Wegverkeer

Als in een zone langs een weg nieuwe situaties mogelijk worden gemaakt, dan moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken, het stedelijk gebied en de maximum snelheid. In het akoestisch onderzoek kunnen wegen waar een snelheid van maximaal 30 km/u geldt buiten beschouwing blijven. In de onderstaande tabel is de zonebreedte aangegeven.

Tabel 6.1 Breedte geluidszones langs wegen

Soort gebied	Stedelijk gebied		Buitenstedelijk gebied		
	Aantal rijstroken	Zonebreedte	Aantal rijstroken	Zonebreedte	Zonebreedte
	1 of 2	3 of meer	1 of 2	3 of 4	5 of meer
	200 meter	350 meter	250 meter	400 meter	600 meter

In nieuwe situaties is voor geluidsgevoelige bestemmingen de voorkeursgrenswaarde aan de gevel 48 dB. Het college van Burgemeester en Wethouders hebben volgens artikel 83 van de Wet geluidhinder de bevoegdheid om een hogere waarde vast te leggen. De onderbouwing van dit voornemen, het ontwerpbesluit, wordt tegelijkertijd met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd. Om na te gaan in hoeverre aan de normen van de Wet geluidhinder kan worden voldaan zijn in het kader van het PlanMER geluidsberekeningen uitgevoerd.

Het grootste deel van het bestemmingsplan heeft de bestemming "Verkeer - Spoor- en wegverkeer", bedoeld voor de A15. Binnen een zone van 600 meter langs deze weg dienen eventuele nieuwe gevoelige bestemmingen getoetst te worden aan de normen van de Wet geluidhinder.

Op dit moment worden voorbereidingen getroffen voor de reconstructie van het tracé Maasvlakte-Vaanplein. Bij een daadwerkelijke reconstructie met een hogere geluidbelasting kan op basis van de Wet geluidhinder sanering plaatsvinden.

Ten opzichte van de autonome ontwikkeling doen zich in de plansituatie twee (mogelijke) wijzigingen voor die akoestisch relevant zijn. Dit betreft enerzijds de komst van nieuwe bedrijfsactiviteiten op de uitbreidingslocatie, de onbebouwde delen aan de Seattleweg. Anderzijds betreft het de toename van verkeersbewegingen van vooral vrachtverkeer op de Vondelingenweg en de Seattleweg.

De verwachte etmaalintensiteiten van de binnenstedelijke wegen voor het jaar 2016 zijn verstrekt door

dS+V, afdeling Verkeer en Vervoer. In de volgende tabel is een overzicht opgenomen van de gehanteerde etmaalintensiteiten.

Tabel 6.2 Etmaalintensiteiten binnenstedelijke wegen bij autonome ontwikkeling voor 2016

Straatnaam	Tussen	En	Etmaalintensiteit	Wegdektype
Vondelingenweg	A4	Seattlewg knpt west	10.525	[...]
Vondelingenweg	kruispunt oost thv	Vondelingenweg	8.450	[...]
Seattleweg	kruispunt west thv Vondelingenweg	kantoorlocatie ECT	2.250	[...]
Rijksweg A15	Beneluxplein	Reeweg	185.800	enkellaags ZOAB
Rijksweg A4	knp Beneluxster	Beneluxtunnel	188.200	enkellaags ZOAB]

In het PlanMER is aandacht geschonken aan de consequenties van het plan op het thema geluid. In de plansituatie worden de geluidsbelastingen bepaald door het verkeer op de rijkswegen en het industrieterrein Waal-/Eemhaven. Door de ontwikkelingen als gevolg van de Tweede Maasvlakte en de verbreding van de A15 zal het verkeer op de rijkswegen nog verder toenemen, wat tot hogere geluidsbelastingen zal leiden. De conclusie dat het plan Beneluxster-Oostzijde een verwaarloosbaar effect heeft, wordt daardoor versterkt. In dit bestemmingsplan worden geen nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk gemaakt binnen de zone van een weg. Ook wordt er geen nieuwe weg mogelijk gemaakt die invloed heeft op bestaande geluidgevoelige functies. Geluid van wegverkeer vormt geen belemmering voor het plan.

6.4.2 Railverkeer

Overeenkomstig de systematiek van verkeerswegen hebben ook spoorwegen een toetsingszone voor geluidhinder. De omvang van deze zone is per traject opgenomen in het 'Besluit geluidhinder'. Voor de havenspoorlijn (traject 693) ter hoogte van het plangebied bedraagt de geluidszone 1000 meter. Voor de beide sneltramverbindingen (traject 622 en 625) bedraagt de toetsingszone 100 meter. Voor alle nieuwe gevoelige situaties die een bestemmingsplan mogelijk maakt binnen de zone moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

Op dit moment wordt gewerkt aan de reconstructie van de havenspoorlijn. Ook voor het railverkeer kan bij een daadwerkelijke reconstructie op basis van de Wet geluidhinder sanering plaatsvinden. In dit bestemmingsplan worden geen nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk gemaakt binnen de zone van een spoorweg. Ook wordt er geen nieuwe spoorweg mogelijk gemaakt die invloed heeft op bestaande geluidgevoelige functies. Geluid van spoorwegverkeer vormt geen belemmering voor het plan.

6.4.3 Industrielawaai

De bedrijven in het plangebied zijn gelegen buiten het nabijgelegen gezoneerde industriegebied Waal-/Eemhaven. Het wettelijk kader voor de beoordeling van de geluidshinder van deze bedrijven wordt beschreven in de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening. De Handreiking beschrijft de richtwaarden voor de equivalente geluidhinder ten gevolge van nieuwe bedrijven bij woningen. In de Rotterdamse praktijk worden deze richtwaarden bepaald door het referentieniveau bij de meest nabijgelegen woningen.

Het hele plangebied bevindt zich binnen de 50 dB(A)-geluidscontour van het industrieterrein Waalhaven/Eemhaven. Een klein deel van het plangebied in het westen valt binnen de 50 dB(A)-geluidscontour rond het industrieterrein Botlek/Pernis. Tevens loopt de 50 dB(A)-geluidscontour rond het industrieterrein Vulcaanweg/Kon.Wilhelminahaven/Vettenoord/Het Scheur nagenoeg door het midden van het plangebied. De 50 dB(A)-geluidscontouren van de twee laatstgenoemde industrieterreinen zijn op de milieukaart bij het bestemmingsplan opgenomen.

6.4.4 Conclusie geluid

In het plangebied zijn twee dienstwoningen gelegen. Er worden in het plan geen nieuwe (spoor)wegen mogelijk gemaakt die invloed hebben op geluidgevoelige functies binnen of buiten het plangebied. Nieuwe (dienst)woningen in het gebied zijn niet toegestaan. In het PlanMER is aandacht geschonken aan de consequenties van het plan op het thema geluid. Geconcludeerd wordt dat de ontwikkelingen die het plan Beneluxster-Oostzijde mogelijk maakt een verwaarloosbaar effect hebben.

6.5 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), hierna de Wet luchtkwaliteit genoemd, in werking getreden. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. De Wet luchtkwaliteit geeft invulling aan een dubbele opgave. Er is sprake van negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging. Tegelijkertijd heeft het feit dat er sprake is van overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor de luchtkwaliteit tot gevolg dat de realisatie van grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen onder druk staat. Hierom is haast geboden met het zo snel mogelijk verbeteren van de luchtkwaliteit en het zo veel mogelijk wegnemen van belemmeringen van gewenste ontwikkelingen.

In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor de volgende stoffen; zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (fijnstof), lood, koolmonoxide en benzeen. De grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof worden in Nederland in bepaalde gevallen overschreden, vooral langs drukke wegen in stedelijk gebied. Aan de andere grenswaarden wordt voldaan.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In de gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald, gaan de betrokken overheden met gebiedsgerichte programma's de luchtkwaliteit verbeteren. Het NSL bevat zowel ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren als maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. Het NSL moet ervoor zorgen dat overal de grenswaarden worden gehaald. Een groot deel van de maatregelen uit het NSL wordt nu al uitgevoerd. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Tegelijk met de Wet luchtkwaliteit is het Besluit niet in betekenende mate bijdragen in werking getreden. De wet maakt onderscheid tussen ruimtelijke projecten die in betekenende mate bijdragen aan de luchtvervuiling en projecten die daaraan niet in betekenende mate bijdragen. Het besluit regelt de grens daartussen. Als het NSL in werking is getreden, ligt de grens tussen wel of niet in betekenende mate op 3% van de grenswaarde. Tot die tijd geldt dat ruimtelijke ontwikkelingen die niet meer dan 1% van de grenswaarde bijdragen aan de luchtvervuiling niet in betekenende mate bijdragen. Ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit bij de vaststelling van een ruimtelijk plan. Ontwikkelingen die niet in betekenende mate bijdragen hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden.

De gemeenteraad kan een bestemmingsplan vaststellen als:

1. er door (de ontwikkelingen in) het plan geen grenswaarden worden overschreden;
2. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof door het plan verbetert of ten minste gelijk blijft;
3. er sprake is van een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof en deze toename wordt gecompenseerd door een met het plan samenhangende maatregel of effect;
4. het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtvervuiling;
5. na vaststelling van het Nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) blijkt dat de in het plan opgenomen ontwikkelingen passen binnen het NSL, of een programma voor het verbeteren van de luchtkwaliteit dat door een ander bestuursorgaan dan het Rijk is opgesteld.

Huidige situatie plangebied

In het kader van het PlanMER voor dit bestemmingsplan is ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Hierin wordt aangegeven dat voor de Vondelingenweg en de Seattleweg berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het programma CAR II, versie 5.1. In deze versie zijn de achtergrondconcentraties en emissiefactoren opgenomen volgens gegevens van het RIVM van maart 2006.

Het hele plangebied ligt binnen de overschrijdingszone luchtkwaliteit NO₂, de jaargemiddelde

concentratie NO₂ ligt boven de 40 mg/m². Deze grenswaarde geldt echter pas in 2010. De berekende waarde voldoet wel aan de plandrempeel. Hieruit kan de verwachting worden gebaseerd dat zonder aanvullende maatregelen in 2010 aan de grenswaarde wordt voldaan.

De concentraties fijnstof voldoen zowel voor wat betreft de jaargemiddelde concentratie als voor het aantal overschrijdingen van de dagnorm aan de grenswaarde, die vanaf 2005 van kracht is.

Autonome ontwikkeling plangebied

TNO heeft de concentraties berekend voor de autonome ontwikkeling van de A15 voor de situatie tot 2020. Daarin zijn de concentraties ten opzichte van de huidige situatie significant afgenomen. Dit is een gevolg van lagere achtergrondconcentraties en minder emissie van de voertuigen. De grenswaarden voor het jaargemiddelde NO₂ wordt beperkt overschreden.

Voor de jaargemiddelde concentratie wordt vrijwel overal aan de wettelijke eis voldaan. Slechts het aantal overschrijdingen van de waarde van 50 mg/m³ PM₁₀ is in een groot gebied hoger dan de grenswaarde van 35 dagen per jaar.

Voor de Vondelingenweg en de Seattleweg is er in 2016 ten opzichte van de huidige situatie sprake van een afname van de concentraties. Dit is een gevolg van lagere achtergrondconcentraties en minder emissie van de voertuigen.

Situatie met bijdrage van planontwikkeling

Ten opzichte van de autonome situatie zijn de verkeersontwikkelingen op de Vondelingenweg en de Seattleweg en de bijdrage van de bedrijvigheid op de uitbreidingslocatie van belang. Het plan leidt tot een toename van vooral vrachtverkeer op de Vondelingenweg en de Seattleweg, waardoor sprake is van een geringe toename van de concentraties NO₂ en fijnstof. De concentraties voor beide stoffen blijven onder de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit.

Voor de mogelijke uitbreidingslocatie (de onbebouwde delen nabij de Seattleweg) geldt dat de jaargemiddelde concentraties voldoen aan de grenswaarden. Buiten de inrichting wordt de grenswaarde niet meer overschreden.

Conclusie luchtkwaliteit plangebied

In het bestemmingsplan worden er geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Toetsing van het plan aan het Besluit gevoelige bestemmingen is derhalve niet aan de orde.

Met de berekeningen in het PlanMER is aangegeven dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit boven de grenswaarde nabij de rijkswegen. Zodoende is er geen knelpunt ten aanzien van de luchtkwaliteit.

6.6 Bodem

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosystemen vervolgens onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Als een sanering spoedeisend is, dient binnen vier jaar aangevangen te worden met de sanering. Als geen sprake is van een spoedeisende sanering, kan sanering worden uitgesteld totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Voor het verkrijgen van een bouwvergunning, moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit goed genoeg is om te bebouwen ten behoeve van de toegekende bestemming (bodemgeschiktheids-verklaring): er mag pas worden gebouwd als de bodem schoon genoeg is bevonden. In het kader van de bouwplannen zal de bodem ter plaatse nader worden onderzocht. Indien nodig zal de bodem voorafgaand of tijdens de bouw geschikt gemaakt worden op basis van de nota "Naar een gezamenlijk Bodemsaneringsbeleid in provincie en stad".

Plangebied

Begin jaren '60 is de Vondelingenweg opgehoogd en is ter plaatse van het talud van de A15 circa 6 meter klei en veen vervangen door schoon zand. Tussen de wegen is vanaf 1970 sprake van

bedrijvigheid. In de jaren '80 wordt op verschillende plaatsen tussen en bij de wegtaluds afvalstoffen opgeslagen.

Met de Indicatieve Bodemkwaliteitskaart Rotterdam (september 2000) kan een indicatie van de bodemkwaliteit van het plangebied worden gegeven. Het gaat hier om de ruimtelijke eenheid RE 91e en een klein gedeelte van RE 98. De kaart geeft aan dat de contactzone, de bovenste meter van de bodem, licht vervuild is. De ondergrond is schoon. Vanwege de bedrijvigheid en de opslag van afvalgrond is er een matige kans op puntbronnen, plaatselijke concentraties met een hogere verontreiniging.

In 1999 is voor de locatie Seattleweg 38-40 een saneringsplan opgesteld in verband met een plaatselijk ernstige bodemverontreiniging als gevolg van ondergrondse tanks. De locatie is inmiddels gesaneerd. In 2003 is een oriënterend onderzoek uitgevoerd voor Seattleweg 34 ten behoeve van onderzoek naar de geschiktheid van de locatie voor bedrijven, kantoren. Er is enige bodemverontreiniging geconstateerd. De locatie is geschikt voor bedrijven en/of kantoren.

6.7 Externe veiligheid

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10^{-6} /jaar) onacceptabel wordt geacht. De norm voor het plaatsgebonden risico is bij kwetsbare objecten een grenswaarde die niet mag worden overschreden. Bij beperkt kwetsbare objecten is de 10^{-6} /jaar-norm een richtwaarde die alleen mag worden overschreden als daar gewichtige redenen voor zijn. Het is aan het lokale bevoegd gezag (de gemeente) om een invulling te geven aan het begrip "gewichtige reden". Hierbij kan worden gedacht aan het toestaan van een extensief gebruikt terrein, zoals een sportveld, binnen de 10^{-6} -plaatsgebonden risicocontour. Ook kan worden gedacht aan het opvullen van een open plek in bestaand stedelijk gebied. In artikel 1 van de regels is aangegeven wat kwetsbare en wat beperkt kwetsbare objecten zijn.

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Bij stationaire bronnen ligt de lijn op 10^{-5} /jaar voor tien slachtoffers en 10^{-7} /jaar voor 100 slachtoffers. Voor de transportmodaliteiten weg, rail, water en buisleiding ligt de lijn op 10^{-4} /jaar voor 10 slachtoffers en 10^{-6} /jaar voor 100 slachtoffers. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied; dit komt meestal overeen met de 10^{-8} plaatsgebonden risicocontour. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken. Een afwijking moet in een openbare en goed inzichtelijke belangenafweging door het bevoegd gezag worden gemotiveerd.

6.7.1 Transportgevaarlijke stoffen over weg

De A15 doorkruist het plangebied. Over de A15 worden relatief veel gevaarlijke stoffen vervoerd in verband met de transporten van en naar het Rotterdamse havengebied. Deze transporten brengen een plaatsgebonden en een groepsrisico met zich mee.

In het rapport "Bestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde, risicoanalyse weg- en railtransport" is een risicoanalyse uitgevoerd van de A15 en het spoor. In dit document is gebruik gemaakt van de transportgegevens uit het jaar 2003. Deze cijfers zijn geëxtrapoleerd naar het jaar 2006 en 2016. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour is in het rapport berekend op 129 meter uit de as van de weg.

De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour voor de A 4 bedraagt 0 meter. Deze afstand geldt ook voor de verbindingbogen van de A15 naar de A4. Voor het aandachtsgebied van het groepsrisico geldt een afstand van 200 meter uit de as van de weg. Daarmee ligt het plangebied ook binnen het aandachtsgebied van de A4.

Nieuwe berekeningen

Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijze van VROM-Inspectie zijn er nieuwe berekeningen

uitgevoerd. Inmiddels spreekt het Basisnet Weg VGS van veiligheidszones in plaats van Kwetsbaar Objecten-Vrij zones (KOV-zones). Binnen deze veiligheidszones zijn geen nieuwe kwetsbare objecten toegestaan. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn hier alleen in uitzonderingsgevallen toegestaan. Deze zullen worden beschreven in het komende Besluit Transport Externe Veiligheid (BTEV).

Door de Ingenieursdienst Gemeentewerken Rotterdam is er een aanvullende berekening uitgevoerd naar de nieuwe afstand van de veiligheidszone voor de A15 (2005-1162). Uit deze berekeningen blijkt dat er ter plaatse van het plangebied een veiligheidszone met een buitengrens van 83 meter uit de as van de weg geldt. De berekening en de uitkomst van die berekening zijn voorgelegd aan Rijkswaterstaat ter toetsing. Arcadis heeft namens Rijkswaterstaat geconstateerd dat de berekeningen juist zijn uitgevoerd en dat de afstand correct is. Op de plankaart is de afstand van 83 meter als veiligheidszone opgenomen. Derhalve komt de passage ten aanzien van de risicoanalyse wat betreft de PR-contour in het rapport van Gemeentewerken te vervallen. Zie de notitie in bijlage 4.

Groepsrisico

Voor het jaar 2006 wordt de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet overschreden. De maximale waarde ligt een factor 10 onder de oriënterende waarde. Bij verdere invulling van het plangebied neemt de dichtheid door de nieuwe functies toe (en daarmee het aantal mensen), waardoor het groepsrisico toeneemt. De bedrijven die hier zijn toegestaan zijn niet arbeidsintensief van aard. De invulling van dit gebied zal derhalve niet als gevolg hebben dat de oriënterende waarde van het groepsrisico wordt overschreden. Het groepsrisico blijft ruim (factor 5) onder de oriënterende waarde (zie bijlage 4).

6.7.2 Transportgevaarlijke stoffen over rail

Het traject Pernis-Waalhaven Zuid ligt op de noordgrens van het plangebied. Het betreft hier een goederenspoorweg waar relatief veel vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. In het rapport "Bestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde, risicoanalyse weg- en railtransport" is een plaatsgebonden risico en een groepsrisico bepaald. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour is in het rapport berekend op 0 meter uit de as van het spoor.

In de ANKER-studie is echter sprake van een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour van 12 meter langs de Havenspoorlijn. De ontwikkeling van het Basisnet-spoor is minder ver gevorderd dan het Basisnet-weg. De verwachting is dat de 10^{-6} PR-contour van het Basisnet kleiner zal zijn dan 12 meter. In dit bestemmingsplan wordt rekening gehouden met een 10^{-6} contour voor het plaatsgebonden risico van 12 meter. Deze contour is op de plankaart aangegeven.

Het groepsrisico ligt een factor 33 lager dan het plaatsgebonden risico in het aangehaalde rapport en dus ruim onder de oriënterende waarde. Ook een eventuele nadere invulling van het aandachtsgebied zal (gezien het feit dat de bedrijven die zijn toegestaan niet arbeidsintensief zijn), niet tot gevolg hebben dat de oriënterende waarde van het groepsrisico wordt overschreden.

6.7.3 Leidingen

In het plangebied liggen enkele gasleidingen, olieleidingen en rioolwaterpersleidingen. Deze leidingen zijn met een zakelijke rechtstrook van 5 meter aan weerszijden aangegeven op de plankaart. Naast de zakelijke rechtstrook is bij transportleidingen voor gevaarlijke stoffen de toetsingsafstand, de bebouwingsafstand en de 10^{-6} contour op de plankaart aangegeven.

Het streven is erop gericht om binnen de toetsingsafstand geen bebouwing toe te staan. Planologische, technische of economische belangen kunnen echter leiden tot een kleinere afstand dan de toetsingsafstand. In die gevallen dient in ieder geval de bebouwingsafstand als veiligheidsgebied te worden aangehouden.



Figuur 6.1 Kenmerkend bord langs de leidingstraat

Langs de Vondelingenweg ligt een leidingstrook, deels aan één kant, deels aan beide kanten van de weg. In deze strook liggen meerdere leidingen.

De belangrijkste leidingbestemming is "Leidingstraat", dit is een nationale leidingenstrook zoals is bedoeld in het Structuurschema Buisleidingen. Deze leidingstraat is een doorgaande strook grond waarin meerdere hoofdtransportleidingen liggen en/of tegen normale kosten gelegd kunnen worden. In Nederland ligt één buisleidingstraat van Rotterdam naar Antwerpen. Voor de leidingstrook en de leidingstraat geldt net zoals bij leidingen voor gevaarlijke stoffen een bebouwingsafstand en een toetsingsafstand.

De gasleiding in het oosten van het plangebied is een hogedrukgasleiding in beheer bij de NGU/Gastransport Services. De leiding heeft een diameter van 16 inch met een maximum druk tussen 50 en 80 bar. De toetsingsafstand bedraagt 55 meter en de minimale bebouwingsafstand bedraagt 20 meter. Vlak naast deze leiding ligt nog een 12 inch, 40 bar hogedrukgasleiding. Deze leiding is vanwege de kleinere afmetingen en afstanden niet afzonderlijk aangegeven.

In de leidingstrook langs de Vondelingenweg liggen onder andere de hieronder genoemde (olie)productenleidingen en een ondergrondse hoogspanningsverbinding. De toetsingsafstand en de minimale bebouwingsafstand is afhankelijk van de zwaarste leiding. Voor de meest noordelijke strook is de toetsingsafstand 25,4 meter.

De (dubbel)bestemming "leidingstraat" is ruim 80 meter breed, behalve waar deze onder de A15 doorgaat (55 meter). De leidingstraat is in beheer bij Buisleidingenstraat Nederland. In de leidingstraat is onder meer een hogedrukgasleiding van de NGU/Gastransport Services opgenomen. Deze leiding heeft een diameter van 36 inch en een druk van 50 tot 80 bar. Deze leiding is niet bepalend voor de veiligheidsafstanden. Bij de leidingstraat hoort een toetsingsgebied van 175 meter aan weerszijden en een minimale bebouwingsafstand van 55 meter als veiligheidsgebied aan weerszijden van de rand van de strook.

Chloorleiding

Ten westen van het plangebied ligt een chloorleiding tussen Shell, ICI en Tiofine. De leiding heeft een diameter van 3 inch en een druk van 16 bar. In 1992 is door SAFE een risicoanalyse gemaakt: "Risicoanalyse van het transport en op- en overslag van chloor in Zuid-Holland". Uitgaande van dit rapport zal deze leiding niet relevant zijn voor dit bestemmingsplan. Het plangebied ligt namelijk buiten de 10^{-8} plaatsgebonden risicocontour.

In het eindconcept Risicoatlas Buisleidingen (Min V&W, november 2003) zijn voor de onderhavige chloorleiding grotere risicocontouren aangehouden. De 10^{-6} en 10^{-7} contouren liggen niet over het plangebied, maar de 10^{-8} contour ligt op 2323 meter en daarmee circa 220 meter over het plangebied. De kantoren aan de Seattleweg bevinden zich gedeeltelijk binnen het invloedsgebied van deze leiding. De oriënterende waarde van het groepsrisico wordt echter niet overschreden.

AMvB Buisleidingen

Op verzoek van VROM-Inspectie wordt er in dit plan geanticipeerd op de Algemene Maatregel van Bestuur Buisleidingen (AMvB Buisleidingen, verwachte inwerkingtreding eind 2009 / begin 2010). Na de

inwerkingtreding van de AMvB zal de Circulaire "Zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1, K2 en K3-categorie (1991)" worden ingetrokken. Naar verwachting zullen de afstanden uit de Circulaire niet meer gebruikt worden. Daarvoor in de plaats zal er voor elke leiding een 10^{-6} contour voor het plaatsgebonden risico (PR) gaan gelden. Ten behoeve van de AMvB heeft het RIVM een nieuwe leidingdruk- en leidingdiameter afhankelijke afstandentabel voor leidingen met een K1-vloeistof ontwikkeld. In deze tabel is aangegeven waar de PR-contour van 10^{-6} een bepaalde leiding ligt, op basis van genoemde parameters.

Langs de leidingstraat en de Vondelingenweg ligt de (olie)productenleiding Pernis-Venlo van de NV Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij. Deze K1,K2,K3-leiding heeft een diameter van 24 inch en een maximale druk 62 bar. De veiligheidszone (de basis van de veiligheidszone (= 10^{-6}) is een maximale PR-contour) is 25,4 meter.

Eveneens tussen de leidingstraat en de Vondelingenweg ligt een (olie)productenleiding van Shell. Deze K1, K2, K3-leiding heeft een diameter van 6 inch en een maximale druk van 100 bar. De veiligheidszone (de basis van de veiligheidszone (= 10^{-6}) is een maximale PR-contour) is 10 meter.

Aanlegvergunningenstelsel

Voor alle drie de leidingbestemmingen geldt een stelsel van aanlegvergunningen. Op de gronden met deze dubbelbestemmingen mogen alleen werkzaamheden (zoals aangegeven in de regels) ten behoeve van de medebestemming worden uitgevoerd of gebouwen worden opgericht als de belangen van de leiding hierdoor niet worden geschaad. Bij de beoordeling van aanvragen winnen burgemeester en wethouders advies in bij de leidingbeheerder.

6.7.4 Inrichtingen

Nabij het plangebied zijn bedrijven gevestigd die zich bezighouden met o.a. opslag, transport, verwerking of gebruik van gevaarlijke stoffen. Aan de noordzijde van het plan zijn twee van deze bedrijven met een groot invloedsgebied voor het groepsrisico:

- ECT Hometerminal aan de Eemhaven en
- Handelsveem Steinweg Waalhaven aan de Den Hamweg.

De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour van de ECT Hometerminal ligt gedeeltelijk over de Vondelingenweg en is op de plankaart aangegeven.

Aan de zuidzijde van het plangebied zijn risicovolle bedrijven in Distripark Eemhaven gevestigd. In het rapport "gebiedsgerichte inventarisatie (beperkt) kwetsbare objecten" is onderzoek gedaan naar de plaatsgebonden risico's van risicovolle inrichtingen. Hiermee zijn ook de risicovolle bedrijven in en rond het plangebied in kaart gebracht. De volgende vier bedrijven hebben een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour die (gedeeltelijk) in het plangebied ligt en derhalve op de plankaart is aangegeven:

- Maersk Logistics BV, Marco Polostraat 22-28 met een contour van 220 meter;
- Unitor BV, Willem Barentszstraat 50 met een contour van 64 meter;
- VAT Rotterdam BV, Marco Polostraat 16-20 met een contour van 220 meter;
- Vitesse Warehousing & Distribution, Columbusstraat 11-15 met een contour van 265 meter.

Bij de contour van Unitor gaat het om een zone op basis van de Circulaire opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik. Bij de overige contouren gaat het om de Bevi-contouren.

Bij verdere invulling van het plangebied neemt de dichtheid door de nieuwe functies toe (en daarmee het aantal mensen), waardoor het groepsrisico toeneemt. De bedrijven die hier zijn toegestaan zijn niet arbeidsintensief van aard. De invulling van dit gebied zal derhalve niet als gevolg hebben dat de oriënterende waarde van het groepsrisico wordt overschreden.

6.7.5 Conclusies externe veiligheid

Op basis van de reeds aanwezige plaatsgebonden risicocontouren en de groepsrisicocurve is bepaald waar binnen het plangebied mogelijkheden zijn voor het ontwikkelen van bedrijvigheid en/of kantoren. De risicocontouren afkomstig van de diverse risicobronnen zijn onder te verdelen in de minimale bebouwingsafstand en de PR 10^{-6} -contour. Binnen de minimale bebouwingsafstand mag niet gebouwd worden. De PR 10^{-6} -contour is een grenswaarde voor kwetsbare bestemmingen. Voor beperkt kwetsbare bestemmingen geldt deze als een richtwaarde. Van de richtwaarde mag het bevoegd gezag slechts afwijken indien gewichtige redenen daartoe aanleiding geven.

Een groot deel van het plangebied wordt in de huidige situatie overlapt door risicocontouren. Door de veiligheidszone vanuit de A15 en het toetsingsgebied vanuit de nationale leidingstraat komt slechts een klein deel langs de zuidzijde van de Vondelingenweg in aanmerking voor nieuwe bedrijvigheid. Voor het gebied dat niet door risicocontouren wordt overlapt, is bebouwing mogelijk.

Voor het gedeelte dat binnen de risicoafstanden valt, zou voor beperkt kwetsbare objecten onder gewichtige redenen uitbreiding van bebouwing mogelijk zijn.

Bij verdere invulling van het plangebied neemt de dichtheid door de nieuwe functies toe, waardoor het groepsrisico toeneemt. De invulling zal voornamelijk bedrijvigheid betreffen die niet arbeidsintensief van aard is. Uit de berekening (zie bijlage 4) blijkt dat het groepsrisico ruim (factor 5) onder de oriënterende waarde blijft. Externe veiligheid is daardoor geen belemmering voor de nieuwe ontwikkelingen die dit plan mogelijk maakt.

6.8 Duurzaamheid en energie

Duurzaamheid is onder andere zodanig bouwen, renoveren en beheren dat, gedurende de hele kringloop van het bouwwerk en de gebouwde omgeving, het milieu en de menselijke gezondheid zo min mogelijk negatieve effecten ondervinden. Het begrip duurzaamheid speelt op verschillende schaalniveaus een rol, zowel op het niveau van de stad, de wijk als het gebouw.

Rotterdam heeft een ambitieus klimaatprogramma vastgesteld. Om een bijdrage te kunnen leveren aan het klimaatprogramma van Rotterdam moet bij het ontwerp van gebouwen rekening worden gehouden met duurzaam bouwenprincipes en de energieprestatie eisen.

6.8.1 Duurzaam bouwen

Het Bouwbesluit vormt het minimaal te realiseren kwaliteitsniveau in Nederland. De gemeente Rotterdam heeft daar boven op het document 'De Rotterdamse Woningkwaliteit' (RWK) opgesteld (meest recente versie maart 2005). Het RWK is een eenvoudig systeem van aanvullende kwaliteiten op het Bouwbesluit en bestaat uit zes thema's: oppervlakte, veiligheid, toegankelijkheid, duurzaamheid, flexibiliteit en comfort. Het RWK is vrijblijvend te gebruiken.

Hieronder staan een aantal duurzaam bouwen maatregelen, die toegepast kunnen worden bij nieuwe ontwikkelingen in dit plangebied:

- Afkoppeling van hemelwater, zodat regen en afvalwater niet in hetzelfde riool terecht komen. Het schone regenwater kan in het gebied zelf worden vastgehouden. Zie hoofdstuk Hoofdstuk 5 Water.
- Geen zink gebruiken voor bijvoorbeeld dakgoten. Zink heeft de eigenschap uit te logen waarbij neerslag zink oplost in het regenwater. Een alternatief zijn stalen dakgoten.
- Gebruik hout met een milieukeur, bijvoorbeeld FSC. Het keurmerk FSC geeft aan dat het hout uit een goed beheerd bos afkomstig is.
- Pas waterbesparende maatregelen toe, bijvoorbeeld een waterbesparende douchekop of een waterbesparend toilet.
- Maak gebruik van zonne-energie zoals een zonneboiler of zonnecellen.
- Bekijk of nieuwe gebouwen uitgevoerd kunnen worden met een groen dak.

Innovatieve industrie

Door het regelmatig vernieuwen van productie-, op- en overslagprocessen, al dan niet gedwongen door strengere regelgeving, zal de overlast naar de omgeving verder beperkt kunnen worden. Door het in toenemende mate werken met bedrijvenclusters, zoals in het havengebied de clusters chemie, recycling en agri, kunnen kringlopen verder worden gesloten en afvalstromen worden beperkt.

Gebiedsinrichting

Door toepassing van de interne bedrijfszonering wordt de juiste afstand tot de gevoelige woonbebouwing aangehouden. Door de aanwezigheid van alle vormen van transportmiddelen in het plangebied (spoor, weg, water en pijpleiding) is het mogelijk een optimale modal-split te bereiken. Door het clusteren van bedrijven worden afstanden verkort en kan eenvoudig gebruik gemaakt worden van elkaars aanwezigheid.

Juiste bedrijf op de juiste plek

Door rekening te houden met de afstand tot de woonbebouwing wordt de overlast beperkt. Door clustering van bedrijven kunnen bedrijven gebruik maken van elkaars voorzieningen, grond-, hulp- en afvalstoffen.

Milieuvriendelijk transport en vervoerssysteem

Door de aanwezigheid van alle vormen van transport kan een optimale modal-split bereikt worden. Door het ontwikkelen van nieuwe vervoersconcepten kan dit nog bevorderd worden. Vanwege het nagenoeg ontbreken van openbaar vervoer in het plangebied, hetgeen hier vanwege de arbeidsextensieve bedrijvigheid niet anders kan, moet het collectief personenvervoer verder bevorderd te worden.

6.8.2 Energie

Het Rotterdam Climate Initiative is het nieuwe, ambitieuze klimaatprogramma waarbij de gemeente tracht de CO₂-uitstoot van Rotterdam fors terug te brengen. Om een belangrijke bijdrage aan deze doelstelling te leveren en energie te besparen, is het beleid van de gemeente Rotterdam er op gericht zoveel mogelijk woningen, bedrijven en voorzieningen aan te sluiten op een collectief warmtenet. Een warmtenet omvat een stelsel van leidingen waardoor warm water wordt gepompt voor verwarming en warm tapwater. Door het toepassen van industriële restwarmte als warmtebron voor het collectieve warmtenet wordt een bijdrage geleverd aan het behalen van de doelstellingen van de gemeente Rotterdam. Bij grootschalige toepassing, op gemeentelijk niveau, wordt een grote milieuwinst behaald op het gebied van het broeikaseffect (CO₂) en de lokale luchtkwaliteit (NO_x).

Met de aanpassing van de bouwverordening op 12 juli 2007 stimuleert de gemeenteraad de aansluiting op het warmtedistributienet. Indien in een deel van de gemeente een warmtedistributienet aanwezig is, dan moet een aldaar te bouwen bouwwerk zijn aangesloten op die publieke voorziening. Dit geldt indien het bouwwerk niet verder dan 40 meter van de dichtstbijzijnde leiding is gelegen, of als de kosten van de aansluiting niet hoger zijn dan bij een afstand van 40 meter.

Sinds 1995 is het verplicht een EPC-berekening (EnergiePrestatieCoëfficiënt) in te dienen in het kader van het aanvragen van de bouwvergunning).

Hoofdstuk 7 Sociale veiligheid en leefbaarheid

Het Rotterdams beleid is erop gericht om bij nieuwbouwplannen de aandacht voor sociale veiligheid en leefbaarheid een integraal onderdeel te laten zijn van de planvorming. Bij het aspect leefbaarheid gaat het om fysiek-ruimtelijke voorzieningen voor de toegankelijkheid van gebouwen en openbare ruimten, het parkeren en stallen van auto's en fietsen, ruimte voor spelen en groen, bezonnings- en uitzichtconsequenties voor de burens, afvalmanagement en consequenties voor het beheer van de openbare ruimte. Voor het bestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde, dat grotendeels conserverend van aard is en waarin dus geen grote functionele wijzigingen worden voorgesteld, bestaan er weinig mogelijkheden om bovenstaande aspecten door middel van fysiek-ruimtelijke ingrepen te verbeteren.

Het zonodig verbeteren van de sociale veiligheid en leefbaarheid in het plangebied zal daarom vooral uitgevoerd worden via beheersmaatregelen. Het bestemmingsplan maakt het wel mogelijk om kleine fysieke ingrepen in de buitenruimte te plegen, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van verlichting.

Hoofdstuk 8 Handhaving

Haven- en industrieterreinen zijn, over het algemeen, zeer zichtbaar; bestaande illegale bebouwing zal dan ook bijna altijd opvallen, maar door de aard en de diversiteit van de activiteiten die in deze gebieden plaatsvinden, valt het niet mee om illegaal gebruik te inventariseren. Niet alleen is het lang niet altijd mogelijk om van buitenaf waar te nemen wat zich in een pand of op een terrein afspeelt, maar het constateren of dit gebruik illegaal is, vergt een grote deskundigheid die niet altijd terstond aanwezig is. Het zou te ver voeren om uit de jurisprudentie, die leert dat er in beginsel een handhavingsplicht bestaat, af te leiden dat er ook in alle gevallen een opsporingsplicht bestaat. Ten tijde van het opstellen van dit plan zijn er geen overtredingen (bouwen of gebruik) bekend.

Uiteraard zal altijd worden gereageerd op klachten van naburige gebruikers. Doordat illegale situaties, die reeds in strijd waren met het voorgaande bestemmingsplan, worden uitgezonderd van het overgangsrecht, bestaat, op grond van de jurisprudentie, ook na langere tijd in beginsel nog de mogelijkheid om handhavend op te treden, indien een situatie aan het licht komt die redelijkerwijze niet eerder bekend kon zijn. Juridisch zijn deze situaties immers wegbestemd. Per geval zal door het bevoegde bestuursorgaan een zorgvuldige belangenafweging worden gemaakt.

Op 16 april 2002 hebben burgemeester en wethouders de "Kadernota handhaving dS+V" vastgesteld, waarin de beleidsuitgangspunten voor de handhaving op het gebied van de dS+V zijn vastgelegd. Deze nota wordt door de dagelijks besturen van de meeste Rotterdamse deelgemeenten formeel onderschreven. In de nota wordt de wijze waarop het handhavingsbeleid wordt georganiseerd vastgelegd. Zo is onder andere een Handhavingscommissie ingesteld, die advies uitbrengt. Voorts heeft het college een beleid ingezet dat is gericht op programmatisch handhaven (bijvoorbeeld horeca, kinderdagverblijven, verblijfsinrichtingen). Hierbij ligt de prioriteit bij veiligheid.

Hoofdstuk 9 Financiële uitvoerbaarheid

Omdat het bestemmingsplan niet voorziet in nieuwe ontwikkelingen is de financiële uitvoerbaarheid gegarandeerd.

Hoofdstuk 10 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

10.1 Vooroverleg

In het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO) is het voorontwerp-bestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde toegezonden aan:

1. Provinciale Planologische Commissie
2. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland
3. VROM-Inspectie Regio Zuid-West
4. Waterschap IJsselmonde
5. Gemeente Albrandswaard
6. Nederlandse Gas Unie (GastransportServices)
7. N.V. Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij
8. KPN Telecom BV
9. Deltalinqs (ondernemersorganisatie haven en industrie)
10. TenneT Zuid holland
11. NS (afd. Bedrijfs- en Productontwikkeling)
12. Rijksdienst Oudheidkundig Bodemonderzoek
13. Rijksdienst voor de Monumentenzorg
14. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
15. Ministerie van Defensie
16. Ministerie van Economische Zaken
17. ProRail (afd. GJZ)
18. NS RIB GJZ Buro Planologie (NS Vastgoed)
19. Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond (DCMR)
20. Gemeentelijke Gezondheidsdienst (GGD)
21. PTT Telecommunicatie
22. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam en de Beneden-Maas
23. Rijksluchtvaartdienst
24. Directeur-Generaal van de Energievoorziening
25. Regionaal Economisch Overlegorgaan Rijnmond
26. Rotterdamse Vrouwenraad

Door de partijen vermeld onder nummer **1 tot en met 18 (vetgedrukt)** is schriftelijk gereageerd. Daarvan hadden de partijen **11 tot en met 18** geen inhoudelijke opmerkingen. Van de overige partijen is geen reactie ontvangen. Hieronder volgt een samenvatting van de ontvangen reacties en het commentaar hierop.

Ad 1. Provinciale Planologische Commissie (PPC)

1. Inleiding

Hier wordt een algemene beschrijving van het plan gegeven.

2.1. Milieuaspecten

2.1.1.

a. Geluid

Het geluidsonderzoek ten behoeve van het gedeelte van de A15 dat binnen het plangebied is gesitueerd, vindt plaats in het kader van het tracé Maasvlakte-Vaanplein. Omdat tot de daadwerkelijke reconstructie van de A15, artikel 99 van de Wet geluidhinder (Wgh) van toepassing zal zijn, adviseert de PPC dit duidelijk in de toelichting te vermelden. Er zou volgens de PPC in de toelichting kunnen worden verwezen naar dit artikel.

Hetzelfde geldt volgens de PPC ook voor railverkeerslawaaï in verband met de reconstructie van de havenspoorlijn (A).

Reactie:

De tekst in de milieuparagraaf is geactualiseerd. In hoofdstuk 6.4.1 en 6.4.2 is aangegeven dat het tracé Maasvlakte-Vaanplein en de havenspoorlijn worden gereconstrueerd en dat derhalve sanering op basis van de Wgh van toepassing is.

b. Positieve lijst

Er moet worden nagegaan in hoeverre 'de positieve lijst' inrichtingen die vallen onder artikel 41 (thans 40) Wgh ook daadwerkelijk uitsluit (G2).

Reactie:

In artikel 4.4.1 van de planregels wordt expliciet bepaald 'dat inrichtingen die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken als bedoeld in artikel 40 van de Wet geluidshinder' worden uitgesloten van de gronden welke zijn bestemd voor een goederendistributiecentrum.

2.1.2. Luchtkwaliteit

In tegenstelling tot hetgeen het bestemmingsplan vermeldt, ligt vanwege de rijksweg het gehele plangebied binnen de overschrijdingszone luchtkwaliteit NO₂. Omdat het plan geen nieuwe gevoelige situaties mogelijk maakt, ziet de PPC in principe dan ook geen knelpunt voor wat betreft de luchtkwaliteit. Dit dient echter in de toelichting te worden verduidelijkt (A).

Reactie:

De toelichting is hierop aangepast.

2.1.3. Externe veiligheid.

Risicocontouren

De gegevens betreffende externe veiligheid zijn ontleend aan het verouderde provinciale sectordocument "externe veiligheid". Er moet worden getoetst aan de meer actuele gegevens uit de "Risicoatlas wegtransport stoffen provincie Zuid-Holland, peiljaar 2002" (AVIV, 2003). Op basis van dit toetsingsdocument is voor het wegvak A15 Knooppunt-Beneluxtunnel het plaatsgebonden risicocontour 10⁻⁶ op 140 meter (de 10⁻⁷ op 270 meter en de 10⁻⁸ op 900 meter).

Ter hoogte van het knooppunt Benelux-Pernis is tevens sprake van een overschrijding van meer dan 3 maal de oriënterende waarde. Aan de hand van de "Risicoatlas Spoor" ligt de waarde 10⁻⁶ voor het baanvlak Pernis-Waalhaven op 16 meter (10⁻⁷ op 100 meter, 10⁻⁸ op 370 meter).

In verband met het vorenstaande wijst de PPC nog op de recente gegevens betreffende het te verwachten vervoer van gevaarlijke stoffen door Pro-rail (26 april 2004). Hoe dit zal doorwerken op de ligging van de risicocontouren is nog onduidelijk. Het is onder andere de vraag wat het effect van de Betuweroute zal zijn.

Volgens de PPC dient de plantoelichting met inachtneming van het bovenstaande te worden aangepast (G2).

Reactie:

De toelichting is hierop aangepast. Voor het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de externe veiligheidssituatie (Rapport MR5151, d.d. 10-7-2006). Voor het rapport is gebruik gemaakt van de volgende bronnen: "Risico's wegtransport gevaarlijke stoffen provincie Zuid-Holland, peiljaar 2002" (AVIV, 14 november 2003), "Notitie vervoersgegevens gevaarlijke stoffen per spoor" (Prorail, CMO/06/20602277, 13 januari 2006).

Kwetsbare functies

Zelfstandige kantoren (meer dan 50 personen) worden in het kader van de externe veiligheid aangemerkt als kwetsbare objecten. Kwetsbare functies mogen in principe niet aanwezig zijn binnen de 10⁻⁶ -plaatsgebonden risicocontour.

Uit de plantoelichting blijkt dat er plannen bestaan om het kantorencomplex uit te breiden met diverse havengebonden kantoren aan de Seattleweg. Deze functie ligt binnen genoemde risicocontour.

De PPC wijst in verband hiermee op het feit dat op pagina 15 van de toelichting is aangegeven dat het voorliggend plan ruimte biedt om de uitbreiding binnen de wettelijke eisen, met name externe veiligheid, mogelijk te maken. De PPC oordeelt op basis van de haar ter beschikking staande gegevens dat de beoogde uitbreiding niet mogelijk is. Zij wil daarom dat de toelichting op dit punt wordt verduidelijkt (G1).

Reactie:

De toelichting is aangepast. Het plan biedt geen ruimte voor uitbreiding van zelfstandige kantoren (met meer dan 50 personen) binnen de 10^{-6} -plaatsgebonden risicocontour. De gerealiseerde kantoren liggen buiten de 10^{-6} -plaatsgebonden risicocontour.

Noodwoning

De PPC constateert dat de toelichting aangeeft dat in het plangebied onder andere een noodwoning aanwezig is. Deze noodwoning is op de plankaart bestemd. In verband hiermee wenst de PPC dat het begrip noodwoning wordt gedefinieerd en dat wordt aangegeven op welke wijze bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie hiermee wordt omgegaan (G1).

Reactie:

Naar aanleiding van de reacties die betrekking hadden op de noodwoning heeft er een tweede inventarisatie plaatsgevonden, waarbij gekeken is naar zowel de feitelijke toestand als de juridische ondergrond (pandkaarten). Gebleken is dat op de betreffende locatie (Slotsedijk 81) één dienstwoning en twee opstallen staan. Eén van deze twee opstallen, te weten de meest noordelijke met een oppervlakte van ongeveer 80 m², is de in het voorontwerp- bestemmingsplan opgenomen 'noodwoning'. Omdat duidelijk is geworden dat deze opstal ten onrechte als (nood-) 'woning' werd aangemerkt, is het ontwerpbestemmingsplan (plankaart, toelichting en regels) op dit punt aangepast. Het begrip 'noodwoning' hoeft dan ook niet gedefinieerd te worden, noch dient er aangegeven te worden hoe het object wordt getoetst aan de externe veiligheid, daar een opstal geen (beperkt) kwetsbaar object is.

2.1.4. LPG benzinestation

De regels van het plan en de bijbehorende lijst van bedrijfsactiviteiten maken het mogelijk op beide aanwezige bedrijventerreinen LPG-benzinestations te realiseren.

Artikel 3 van de regels verbindt hieraan de randvoorwaarde dat eerst zal moeten zijn voldaan aan de milieuregelgeving. Deze lijn wordt evenwel niet doorgetrokken naar artikel 4 (bestemming goederendistributiecentrum). Op grond van de bedrijvenlijst die hoort bij deze bestemming is namelijk ook de functie benzinestankstation met LPG toegestaan. Beide regels dienen met elkaar in overeenstemming te worden gebracht (G2).

Reactie:

De regels 4.4.1 en 5.1 zijn met elkaar in overeenstemming gebracht; in beide regels is de randvoorwaarde opgenomen dat voldaan zal moeten zijn aan de milieuregelgeving.

2.2. Lijst van bedrijfsactiviteiten

De gemeente gebruikt voor de Lijst van bedrijfsactiviteiten de verouderde versie van het inmiddels in 2001 geactualiseerde Bedrijven en milieuzonering (VNG). Een aanpassing wordt noodzakelijk geacht. (G2).

Reactie:

De bedrijvenlijst is aangepast. De lijst is thans gebaseerd op de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering - 2007".

2.3. Water

2.3.0 Watertoets

De PPC constateert dat in hoofdstuk 5 (water) de waterparagraaf is opgenomen en dat daarin is aangegeven dat de invulling van deze toets geschiedt conform de overleggronde van artikel 10 Bro.

De PPC wil weten of er afspraken gemaakt zijn met de betrokken waterbeheerders (Waterschap IJsselmonde en het Zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden) voor wat betreft de watertoets en de consoliderende plannen. De PPC is namelijk van oordeel dat het simpelweg voldoen aan artikel 10 Bro niet in overeenstemming is met de beleidsfilosofie van de watertoets, welke in de wet is verankerd (G1).

Reactie:

Technische opmerkingen van de waterbeheerders zijn meegenomen in het bestemmingsplan, terwijl het Waterschap Hollandse Delta eveneens is geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het opgestelde PlanMER.

2.3.1.a Veiligheid, inundatie, en duurzaam watersysteem (hoofdstuk 5)

In dit hoofdstuk is aangegeven dat het plangebied deel uitmaakt van het streefbeeld "de groene wiggan", zoals geformuleerd in het waterplan van de gemeente Rotterdam. Dit betekent een aanwezigheid van ten minste 10% aan oppervlaktewater. Het is de PPC niet duidelijk of reeds voldaan is aan de beleidsuitgangspunten van de "groene wiggan". Indien dit nog niet het geval is, dient aangegeven te worden op welke wijze alsnog hieraan zal worden voldaan (G2).

Reactie:

In het waterstructuurplan nuanceert het waterschap de behoefte aan oppervlaktewater. Het waterschap streeft in het gebied naar 5% wateroppervlak ten behoeve van een voldoende robuust watersysteem. Dat minimale wateroppervlak wordt ook na eventuele maatregelen niet gehaald. Het wateroppervlak blijft een aandachtspunt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Binnen het plangebied ligt een deel van de primaire waterkering van de dijkkring IJsselmonde. Het beleid met betrekking tot onder andere bebouwing in relatie tot bescherming van de waterkering verdient aandacht. De waterparagraaf dient voor dit onderdeel te worden uitgebreid (A).

Reactie:

De waterparagraaf is op dit onderdeel aangepast.

2.3.1.b Leidingen

Binnen het plangebied zijn een drietal leidingen gelegen die niet in het bestemmingsplan zijn opgenomen, hetgeen alsnog moet geschieden (G1).

Het betreft de volgende leidingen:

- een waterleiding met een diameter van 1250 mm, welke direct naast en westelijk van de kruising van de leidingstraat met de A15 is gelegen;
- een Shell-leiding met een diameter van 150 mm gelegen tussen de leidingstraat en de Vondelingenweg door "Haven- en industriegebied";
- de Rotterdam-Rijn Pijpleiding met een diameter van 600 mm, eveneens gelegen tussen de leidingstraat en de Vondelingenweg door "Haven- en industriegebied".

Reactie:

Zowel de Shell-leiding als de Rotterdam-Rijn Pijpleiding zijn alsnog op de plankaart en in de regels opgenomen. Van het opnemen van de waterleiding is afgezien, nu de enkele reden om hiertoe over te gaan er in is gelegen dat de waterleiding een bepaalde diameter (500 mm) overschrijdt (Nota Planbeoordeling 2002, B 6.4, blz. 6), terwijl er meerdere redenen zijn om de leiding juist niet op te nemen. Te denken valt hier allereerst aan het feit dat de leiding bedoeld is om schoon water te transporteren (geen afvalwater/gevaarlijke stoffen/veiligheidsaspecten). Verder worden de te beschermen belangen van de waterleiding, zoals het voorkomen van beschadiging, reeds voldoende gewaarborgd door de regels van de bestemmingen waar de waterleiding doorheen loopt. Voorts zou het opnemen van de waterleiding ervoor zorgen dat de plankaart een stuk drukker en minder overzichtelijk, en daarmee ook minder inzichtelijk wordt, met name nu ter plaatse ook al twee oliepijpleidingen, een leidingstraat en een onderhoudsstrook op de plankaart worden aangegeven. Ten slotte dient opgemerkt te worden dat, indien niet de Nota Planbeoordeling 2002 maar de Nota Regels voor Ruimte 2005 van toepassing zou zijn, over deze waterleiding hoogstwaarschijnlijk geen opmerking gemaakt zou worden.

2.4 Tracébesluit

Een groot deel van het plan heeft betrekking op rijksweg A15. Het onderhavige gedeelte is begrepen in het gebied waarvoor het tracébesluit Maasvlakte-Vaanplein in voorbereiding is. Het is nog niet exact bekend wanneer het tracébesluit zal worden vastgesteld. Het is evenmin bekend of het bestemmingsplan past in dat in voorbereiding zijnde tracébesluit. Dit is wel vereist. Om deze reden wil de PPC dat bij voortzetting van deze bestemmingsplanprocedure met Rijkswaterstaat in overleg wordt getreden, opdat overeenstemming wordt bereikt.

Rijkswaterstaat geeft aan momenteel niet te kunnen overzien of het bestemmingsplan belangen nastreeft die de aanleg van het tracé kunnen frustreren en eist dat het bestemmingsplan zo nodig wordt aangepast (G1).

Reactie:

In oktober 2005 is aan Rijkswaterstaat nadrukkelijk gevraagd in hoeverre het ontwerp bestemmingsplan het in voorbereiding zijnde ontwerp-tracé frustreert. Als illustratie is de concept-plankaart meegestuurd. In de reactie per 21-10-2005 geeft Rijkswaterstaat aan dat aan de hand van die concept-plankaart geen knelpunten worden gesignaleerd.

2.5 Handhaving

Een handavingsparagraaf ontbreekt in het plan. Deze moet alsnog worden toegevoegd; daarbij dient bijzondere aandacht te worden geschonken aan de aanwezige woningen (G2).

Reactie:

Er is een hoofdstuk over handhaven opgenomen (Hoofdstuk 8 Handhaving). In de regels zijn de aanwezige woningen aan een maximum (inhoud/grondoppervlakte) gebonden.

2.6 Toelichting

In paragraaf 2.2.1. wordt uitgebreid stilgestaan bij het rijksbeleid, zoals is verwoord in de VINEX. De PPC gaat ervan uit dat het bekend is dat dit beleid wordt vervangen door het beleid in de nota "Ruimte". De eventuele gevolgen hiervan kunnen in de toelichting worden verwoord (A).

Reactie:

In de toelichting is de paragraaf over VINEX vervangen door een paragraaf over het rijksbeleid uit de Nota Ruimte uit 2005.

Ad. 2 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland

Algemeen (Tracébesluit)

Rijkswaterstaat geeft aan in dit stadium van voorbereiding van het bestemmingsplan niet in staat te zijn vast te stellen of er met dit plan ontwikkelingen worden beoogd die de aanleg van het tracé Maasvlakte-Vaanplein kunnen frustreren. Zo nodig dient het bestemmingsplan te worden aangepast. Overleg met de gemeente wordt reeds nu als een grote noodzaak ervaren. De gemeente wordt gevraagd in verband hiermee contact op te nemen met de omgevingsmanager van het project MaVa, Rijkswaterstaat.

Reactie:

Er heeft overleg plaatsgevonden met Jitka IJsselstijn van Rijkswaterstaat. In oktober 2005 is gevraagd in hoeverre het ontwerp bestemmingsplan het in voorbereiding zijnde ontwerp-tracé frustreert. Als illustratie is de concept-plankaart meegestuurd. In de reactie per 21-10-2005 geeft Rijkswaterstaat aan dat aan de hand van die concept-plankaart geen knelpunten worden gesignaleerd. Wanneer een volgende versie van de plankkaart beschikbaar is, ziet Rijkswaterstaat deze graag tegemoet. Aan dit verzoek zal worden voldaan.

Woningen, luchtkwaliteit en externe veiligheid

Binnen de bestemmingen "Haven en industriegebied" en "Agrarisch gebied" zijn drie woningen aanwezig. Het voorontwerp geeft niet aan hoe de aanwezigheid van deze woningen ter plaatse zich verhoudt tot het Besluit luchtkwaliteit en met de vereisten voor externe veiligheid.

Reactie:

In het plangebied zijn twee woningen aanwezig. In het kader van de PlanMER voor dit bestemmingsplan is ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. In de PlanMER wordt geconstateerd dat er geen knelpunt is ten aanzien van de luchtkwaliteit.

Beide woningen vallen buiten de 10^{-6} risicocontour voor het plaatsgebonden risico. Het hele plangebied valt binnen het aandachtsgebied voor groepsrisico. In paragraaf 6.7 is ingegaan op de externe veiligheidssituatie voor het plangebied.

Ad. 3 VROM-Inspectie Regio Zuid-West

Bestemming Haven- en industriegebied (toelichting paragraaf 4.1)

1. Leidingen

Binnen deze bestemming zijn naast kantoren tevens leidingen toegestaan, omdat leidingen regelmatig

van inhoud en plaats veranderen. VROM mist hierbij het aspect externe veiligheid in relatie tot de leidingen.

Reactie:

Op de plankaart en de milieukaart zijn de uit oogpunt van externe veiligheid relevante aanwezige leidingen ingetekend. Afhankelijk van de inhoud van de leidingen, de druk en de diameter zijn de minimale afstanden tot bebouwing aangegeven en is de toetsingszone opgenomen. Bij verandering van inhoud en plaats zal rekening gehouden worden met de externe veiligheidsaspecten.

2. *Milieucategorieën*

Binnen de onderhavige bestemmingen zijn de milieucategorieën 1-5 toegestaan. VROM is van oordeel dat het gebied - vanwege zijn excentrische ligging - vooral geschikt is voor de zwaardere bedrijfs categorieën. Gevraagd wordt de milieucategorieën daarop aan te passen.

Reactie:

De in het voorontwerp bestemmingsplan opgenomen lijst van bedrijfsactiviteiten sluit de zwaarste bedrijvigheid (categorie 6) uit van vestiging binnen het plangebied. Gelet op de afstand tot de meest nabijgelegen (aaneengesloten) woonbebouwing in de gemeente Albrandswaard, welke kleiner is dan 1500 meter, is het niet mogelijk bedrijven uit categorie 6 van de lijst van bedrijfsactiviteiten toe te laten. Andere bedrijven, tot en met categorie 5, kunnen zich echter wel in het gebied vestigen. Verder zijn bepaalde vormen van bedrijvigheid t.o.v. het voorontwerp bestemmingsplan expliciet uitgesloten, om zodoende een goed en representatief milieueffectrapport voor het plan te kunnen opstellen.

Een belangrijke reden nu om de lichtere vormen van bedrijvigheid (categorie 1, 2 en 3) niet uit te sluiten, is dat deze bedrijvigheid diverse, met name havengerelateerde functies, vervult. Te denken valt hierbij onder andere aan dienstverlenende, faciliterende en servicegerichte functies. Bovendien hebben deze bedrijfsactiviteiten veelal kleinere kavels nodig, zodat restuimtes daarmee opgevuld kunnen worden, hetgeen een optimaal ruimtegebruik van het plangebied ten goede komt. Met de restrictie van 'havegebondenheid' in de regels wordt stedelijke bedrijvigheid voorkomen, wat al een belangrijke beperking voor de lichtere bedrijvigheid vormt.

3. *Windturbines*

VROM wil in het kader van de situering van windturbines weten waarop de afstandseis van 150 meter vanaf de terreingrens, is gebaseerd.

Reactie:

De afstandseis van 150 meter geeft voldoende afstand tot overige functies en bestemmingen en houdt rekening met mogelijke overlast en onveiligheid. De eis heeft een relatie met de hoogte, grootte en plaatsing van windturbines zoals die nu gangbaar zijn. Het betreft hier een praktische benadering, omdat een meer specifieke benadering een te grote nauwkeurigheid voorstelt.

4. *Bestemming goederendistributiecentrum (par. 4.3)*

Op gronden met deze bestemming zijn bedrijven tot en met milieucategorie 3 toegestaan. Ook deze gronden acht VROM - vanwege hun excentrische ligging - geschikt voor met name de hogere bedrijfs categorieën. Gevraagd wordt de milieucategorieën hierop af te stemmen. VROM geeft aan dat een gedeelte van de gronden die vallen binnen de bestemming goederendistributiecentrum, is gesitueerd in de aangrenzende gemeente Albrandswaard. In het kader van het ontwerpbestemmingsplan Albrandswaard Noord-West is dit onderwerp, bij brief van 22 april 2004, reeds aangekaart bij die gemeente.

Reactie:

De huidige regeling voor het Distripark Eemhaven laat volgens het vigerende bestemmingsplan 'Albrandswaard-Noord (1990)' bedrijven toe tot en met categorie III met een ontheffingsmogelijkheid voor categorie IV. In het dit plan 'Beneluxster- Oostzijde' is een soortgelijke ontheffingsmogelijkheid (art. 4.5a) opgenomen.

De toelatingsvoorwaarden voor het Distripark Eemhaven zijn een uitvloeisel van een tussen de gemeente Albrandswaard, de gemeente Rotterdam en de Provincie Zuid Holland gesloten bestuursovereenkomst inzake het Distripark Eemhaven d.d. 05 december 1988. In het recentelijk van kracht geworden nieuwe bestemmingsplan Albrandswaard Noord-West van de gemeente Albrandswaard zijn voor het Albrandswaardse gedeelte van het Distripark deze toelatingsvoorwaarden gehandhaafd. Vanwege de

afgesloten bestuursovereenkomst en met het oog op uniformiteit met het Albrandswaardse deel van het Distripark, zullen hier geen zwaardere bedrijfscategorieën mogelijk worden gemaakt.

5. *Bestemming agrarisch gebied (par. 4.8)*

Het is VROM niet duidelijk waarom een 'nood'-woning als expliciete bestemming op de plankaart is opgenomen.

Reactie:

Naar aanleiding van de reacties die betrekking hadden op de noodwoning heeft er een tweede inventarisatie plaatsgevonden, waarbij gekeken is naar zowel de feitelijke toestand als de juridische ondergrond (pandkaarten). Gebleken is dat op de betreffende locatie (Slotsedijk 81) één dienstwoning en twee opstallen staan. Eén van deze twee opstallen, te weten de meest noordelijke met een oppervlakte van ongeveer 80 m², is de in het voorontwerp-bestemmingsplan opgenomen 'noodwoning'. Omdat duidelijk is geworden dat deze opstal ten onrechte als (nood-) 'woning' werd aangemerkt, is het ontwerpbestemmingsplan (plankaart, toelichting en regels) op dit punt aangepast. De aanduiding 'noodwoning' komt zodoende niet meer op de plankaart voor.

6. *Bestemming water (par 5.4.)*

De stelling in deze paragraaf dat het beheerskarakter van het plan geen kansen of beperkingen biedt voor het verbeteren van de waterhuishouding sluit volgens VROM niet aan op het gestelde in paragraaf 5.3. Daarin is namelijk opgenomen dat het watersysteem binnen het plangebied niet voldoet aan het minimumvereiste dat binnen het plangebied ten minste 10% aan oppervlaktewater aanwezig moet zijn.

Reactie

Het percentage van 10 procent geldt alleen als er geen overeenstemming met de waterbeheerder is bereikt. In het waterstructuurplan nuanceert het waterschap de behoefte aan oppervlaktewater. Het waterschap streeft in het gebied naar 5% wateroppervlak ten behoeve van een voldoende robuust watersysteem. Dat minimale wateroppervlak wordt ook na eventuele maatregelen niet gehaald. Het wateroppervlak blijft een aandachtspunt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. In het uitvoeringsprogramma van het waterschap zijn voor het plangebied op de korte termijn geen plannen opgenomen.

7. *Geluid (par. 6.4)*

Daar in het gebied geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen worden opgericht, hoeft er op het gebied van geluid (wegverkeerslawaaï, industrielawaaï en spoorweglawaaï) geen nieuw onderzoek te worden verricht. Er wordt echter geen inzicht gegeven in de huidige geluidsbelasting van de in het plangebied aanwezige bestemmingen (twee dienstwoningen en een noodwoning).

Reactie:

Het is niet noodzakelijk om inzicht te geven in de huidige geluidsbelasting op de in het plangebied aanwezige woningen. In de PlanMER is aandacht geschonken aan de consequenties van het plan op het thema geluid. In paragraaf 6.4 wordt hiernaar verwezen.

8. *Luchtkwaliteit (par. 6.5)*

Volgens VROM is in de toelichting (paragraaf 6.3) onvoldoende invulling gegeven aan het feit dat in 2010, conform het Besluit luchtkwaliteit, de grenswaarde voor onder meer stikstofdioxide (NO₂) in acht genomen moet worden. Ter voorkoming van nieuwe saneringsgevallen dient de toelichting ten minste aan te geven dat nieuwe gevallen aan de norm zullen voldoen. De bestaande situaties moeten worden getoetst aan de plandrempel. Indien thans hieraan wordt voldaan kan volgens VROM veelal worden aangenomen dat dit ook in 2010 het geval zal zijn. Bij overschrijding van de plandrempel dient een plan van aanpak voorhanden te zijn, dat erop gericht is om de niveaus van luchtverontreiniging in 2010 alsnog aan de grenswaarde te laten voldoen.

Reactie:

In de toelichting is de paragraaf over luchtkwaliteit geactualiseerd. Gerefereerd wordt aan de Wet luchtkwaliteit. Tevens wordt gewezen op de plannen uit het Nationale Samenwerking Luchtkwaliteit (NSL) en de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren, zoals beschreven in de "Uitwerking van het Plan van Aanpak knelpunten Rotterdam".

9. *Externe veiligheid (par. 6.7)*

Langs de Rijksweg A15 ligt vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen een 10⁻⁶ plaatsgebonden

risicocontour. In het plangebied, binnen deze risicocontour, ten zuiden van de A15, bevindt zich een 'noodwoning'. Volgens VROM dient er aan deze constatering aandacht te worden geschonken.

Reactie:

De in het plangebied, binnen de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour gelegen 'noodwoning', komt niet meer als zodanig op de plankaart voor, nu gebleken is dat het hier om een opstal gaat. De paragraaf met betrekking tot de externe veiligheid hoeft zodoende niet aangevuld te worden.

10 Leidingen (par. 6.7.3)

Volgens de circulaire 'Regels inzake zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen' en de circulaire 'Zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1, K2 en K3 categorie', gelden er toetsingsafstanden en minimale bebouwingsafstanden. Deze afstanden zijn in de tekst niet terug te vinden. Ook borgen de planregels deze afstanden niet.

Reactie:

De toetsingsafstanden en de minimale bebouwingsafstanden zijn alsnog in de toelichting en in de regels opgenomen.

11 Planregels

Artikel 3 (lid 1, sub e) Haven- en industriegebied (1) (in dit plan

In dit voorschrift is aangegeven dat verkooppunten voor motorbrandstoffen (incl. LPG) zijn toegestaan, maar wordt geen aandacht geschonken aan de vereiste veiligheidsafstand van 80 m vanaf het vulpunt.

Reactie:

In de regels (Artikel 5) is opgenomen dat verkooppunten voor motorbrandstoffen (incl. LPG) zijn toegestaan, voor zover aan de eisen van milieuregelgeving wordt voldaan. De verschillende veiligheidsafstanden zijn eisen volgens het Bevi.

Artikel 3 (lid 1, sub e) Haven- en industriegebied (2)

Daarnaast is noch op de plankaart, noch in de regels, een maximumbouwhoogte voor gebouwen binnen de bestemming "Haven- en industriegebied" aangegeven.

Reactie:

Er is geen maximum bouwhoogte opgenomen omdat vanuit stedenbouwkundig oogpunt er geen noodzaak is om dit te doen.

Artikel 4 (lid 5, sub b) Goederendistributiecentrum

Overschrijding van de maximale bouwhoogte tot ten hoogste 20 m is krachtens dit voorschrift toegestaan. Evenwel is, zoals in artikel 3, ook hier geen maximale bouwhoogte opgenomen op plankaart of in regels.

Reactie:

In artikel 4.2.2 van de planregels wordt een maximale bouwhoogte van 12 meter (bouwwerken), respectievelijk 8 meter (lichtpunten), voorgeschreven.

Ad 4. Waterschap IJsselmonde (per 1 januari 2005 overgegaan in Waterschap Hollandse Delta)

Oostzijde van waterkering, ter hoogte van Deeldijk Hoogvliet

Hier dient de bestemming "waterkering" te worden uitgebreid tot 25 m uit de kruin van de dijk.

Reactie:

De bestemming "waterkering", ter hoogte van Deeldijk Hoogvliet, is op de plankaart uitgebreid.

"Hoofdwatgangen en bijbehorende keurstroken"

Deze objecten zijn volgens het waterschap op verschillende plaatsen niet aangegeven. Het waterschap heeft leggerkaarten meegezonden om dit betoog te ondersteunen. Tevens wordt er de aandacht op gevestigd dat ter plaatse van de bestemming "spoor- en verkeersweg" de hoofdwatgangen bestemd dienen te worden. Hetzelfde geldt voor de hoofdwatgang gelegen ten oosten van de Groene Kruisweg.

Reactie:

De betreffende hoofdwatgangen en bijbehorende onderhoudsstrook zijn op de plankaart aangegeven.

Ten slotte wordt erop gewezen dat ter hoogte van het gemaal aan de Seattleweg door de Vondelingenweg een oppervlaktewaterpersleiding aanwezig is. Volgens de deelgemeente IJsselmonde is na de aanleg van deze leiding de persleiding nabij de aansluiting van de Seattleweg op de Vondelingenweg, verwijderd.

Reactie:

De persleiding nabij de aansluiting van de Seattleweg op de Vondelingenweg is van de plankaart verwijderd.

Ad 5. Gemeente Albrandswaard

Railverkeerslawaaï

Gemeente Albrandswaard is van oordeel dat de gevolgen van railverkeerslawaaï inzichtelijk gemaakt moeten worden.

Reactie:

Het railverkeerslawaaï hoeft niet nader inzichtelijk te worden gemaakt. Het betreft hier een op het gebied van geluid gezoneerde spoorlijn. Daarmee zijn de gevolgen van railverkeerslawaaï voldoende inzichtelijk. In de toelichting is aangegeven dat sanering op basis van de Wet geluidhinder van toepassing is als de spoorlijn wordt gereconstrueerd.

Gronden (gereserveerd voor) bestemd voor de doortrekking van de A4

Albrandswaard geeft er de voorkeur aan dat deze gronden de bestemming 'verkeer' krijgen, dan wel een bestemming die recht doet aan het huidige gebruik. Op de plankaart wordt er zowel een agrarische als een verkeersbestemming aan gegeven.

Reactie:

Met de gebruikte bestemmingen ("Verkeer - Spoor- en wegverkeer" en "Agrarisch") wordt recht gedaan aan de huidige situatie, juist omdat er een verschil in functies bestaat.

Zo zijn de gronden aan de noordzijde van de tussenliggende bestemmingsgrens al grotendeels gebruikt ten behoeve van de bestemming 'Verkeer - Spoor- en wegverkeer' (funderingen, ophogingen en afgravingen), terwijl aan de zuidzijde van de bestemmingsgrens nog steeds sprake is van een agrarisch gebruik. Aangezien het nog niet duidelijk is per wanneer al deze gronden gebruikt zullen gaan worden om de A4 door te trekken, is het niet opportuun de gronden, vooruitlopend hierop, de bestemming "Verkeer" te geven. Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

Ad 6. GastransportServices

Leidingen

Binnen het plangebied zijn 3 transportleidingen van dit bedrijf aanwezig. Het bedrijf concludeert uit de plankaart dat het de bedoeling is om de leidingen gelegen nabij het Reewegviaduct te voorzien van de bestemming "leiding". De plankaart- bestemming komt echter niet geheel overeen met de feitelijke ligging van de leidingen. Door Gastransport Services is daarom in een bijlage de juiste ligging van de aardgastransportleiding (in rood) en de hoofdaardgastransportleiding (in blauw) op de plankaart aangegeven. De met de kleur oranje gemarkeerde leiding is volgens Gastransport Services buiten bedrijf en hoeft dan ook niet als zodanig te worden bestemd. Gevraagd wordt de bestemming "leiding" op de plankaart te projecteren over de leidingen (blauw en rood).

Reactie:

De hier genoemde leidingen zijn op de plankaart opgenomen. De buiten bedrijf gestelde leiding hoeft niet meer aangegeven te worden en is van de plankaart verwijderd.

Zakelijke rechtstrook

Anders dan in paragraaf 6.7.3 van de toelichting is aangegeven, moet de zakelijk rechtstrook voor de in blauw aangegeven hoofdaardgastransportleiding 5 meter ter weerszijden van de hartlijn bedragen. Gevraagd wordt de plankaart en de toelichting dienovereenkomstig te wijzigen.

Reactie:

De plankaart en de toelichting zijn dienovereenkomstig gewijzigd.

Aanlegvergunning

Artikelen 12, 13 en 14 respectievelijk: leidingenstraat, leidingstrook en leiding. In lid 4 van elk van deze regels is het vereiste van een aanlegvergunning opgenomen.

Gastransport Services heeft bezwaar tegen de dieptemaat van 0.5 meter als voorwaarde voor het vereiste van een aanlegvergunning omdat de diepteligging van de leidingen niet overal gelijk is, en omdat de wijze van uitvoeren van de werken of werkzaamheden van invloed kan zijn op de veilige ligging van de leidingen. Er wordt dan ook het verzoek gedaan de aanlegvergunning niet diepte afhankelijk te maken.

Reactie:

De dieptemaat van 0,5 meter is uit het aanlegvergunningstelsel verwijderd.

Ad 7. Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij

Dit bedrijf zegt dat zijn 24" (olie)productenleiding Pernis-Venlo, ten onrechte niet is opgenomen in het voorontwerp. Naar zijn mening moet de leiding worden opgenomen in de punten 4.12 en 6.6. van de toelichting, met de daarbij behorende veiligheidsafstand, geldend voor een buisleidingstrook (breedte 55 meter aan weerszijden van de strook) alsmede een toetsingsgebied van 175 meter breedte aan weerszijden van de strook. Ter ondersteuning van zijn standpunt heeft het bedrijf een plankaart als bijlage toegevoegd waarop de leiding is ingekleurd, alsmede de VROM-circulaire zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1, K2 en K3 categorie.

Gevraagd wordt deze leiding, welke is gelegen in een zakelijk rechtstrook van 5 meter aan weerszijden van de leiding en waarvoor een absoluut bouw- en inwerkingverbod geldt, op te nemen in het bestemmingsplan.

Reactie:

De bedoelde 24" (olie)productenleiding Pernis- Venlo met de daarbij behorende afstanden, is alsnog in het ontwerp bestemmingsplan (toelichting, plankaart en regels) opgenomen. Ten aanzien van de opgenomen afstanden (55 en 5 meter) wordt opgemerkt dat er gewerkt is met de VROM-circulaire 'zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1, K2 en K3 categorie', daar de (olie)productenleiding niet in de nationale leidingstraat (Rotterdam- Antwerpen) is gesitueerd.

Ad 8. KPN Telecom BV

Verzoekt bij nadere uitwerking rekening te houden met de belangen van KPN Telecom, te weten:

- creëren van tracés aan beide zijden van straten in openbare grond, in bermen en verhardingen;
- handhaven van bestaande tracés;
- vrijhouden van toegewezen tracés van obstakels (bovengronds en ondergronds);
- in overleg beschikbaar stellen van ruimten voor het plaatsen van mogelijke kabelverdeelkasten van KPN Telecom;
- tijdig betrekken van KPN bij overleg indien (grootschalige) wijzingen van infrastructuur in de nabijheid van KPN voorzieningen aan de orde zijn;
- vrijhouden van straalverbindingsspaden van KPN Telecom van hoge objecten;
- ter controle of voor dit gebied beperkingen gelden, wordt verwezen naar KPN operator vaste net Straalverbindingen, Postbus 9107, 7300 HR, Apeldoorn, telefoonnummer 055 - 577 54 78.

Reactie:

Met vorenstaande belangen zal zo veel als mogelijk rekening worden gehouden. Na controle van KPN zijn de eerder opgenomen straalverbindingsspaden komen te vervallen.

Ad 9. Deltalinqs (ondernemersorganisatie voor haven en industrie)

9.1 Het te voeren beleid (hoofdstuk 2, toelichting)

Dit hoofdstuk lijkt volgens Deltalinqs enigszins gedateerd nu de Nota Ruimte, RR 2020 en het Havenplan 2020, vaste vorm en inhoud hebben. Gevraagd wordt wat het vertrekpunt is (datum) ten aanzien van rijks-, provinciale- en stadsregionale en gemeentelijke nota's.

Reactie:

Het hoofdstuk Beleid is geactualiseerd. In het hoofdstuk worden onder meer de Nota Ruimte en het Havenplan 2020 en het streek- en structuurplan RR2020 uit 2005 aangehaald.

9.2 Foto van Distripark Eemhaven in de toelichting (pag. 15)

Men vindt de foto niet toepasselijk omdat slechts een heel klein deel van het Distripark is begrepen in het plangebied. Een foto van het Kantorenpark Eemhaven wordt hier toepasselijker geacht.

Reactie:

De luchtfoto toont een deel van het plangebied inclusief de omgeving. Voor een meer compleet beeld is ook een foto van kantorenpark Eemhaven opgenomen.

9.2 Hoofdstuk 6 (toelichting)

Geadviseerd wordt de in dit hoofdstuk besproken zonegrenzen (industrie-, spoorweg- en wegverkeerslawaaï), externe veiligheid en het Structuurschema Buisleidingen in de plankaart op te nemen.

Reactie:

Bij het (ontwerp) bestemmingsplan is een extra plankaart toegevoegd met daarop milieuaspecten. Op die plankaart zijn de zoneplichtige wegen, de contouren van het gezoneerde industrieterrein en de aan te geven veiligheidsafstanden ten opzichte van leidingen, leidingstrook en -straat opgenomen.

9.3 Bedrijfswoning

Men heeft in principe bezwaar tegen dienst- en/of bedrijfswoningen binnen een industrieterrein. Verhoging van de sociale veiligheid acht men als argument wel denkbaar bij het opnemen van dergelijke woningen (op industrieterreinen) in het bestemmingsplan.

Maar op de terreinen in het havengebied is er veelal sprake van volcontinue activiteiten. Deltalinqs vindt daarom dat er sprake zal moeten zijn van 'aantoonbare noodzaak en/of het duidelijke neveneffect van vergroting van de sociale veiligheid' (in regels opnemen).

Reactie:

Slechts daar waar de aanduiding 'dienstwoning toegestaan' op de plankaart is aangegeven, is een dienstwoning toegestaan, zoals ook blijkt uit artikel 5.2.1.b van de planregels. Hiermee conserveert het plan de bestaande situatie waarin sprake is van één dienstwoning in de bestemming Haven- en industriegebied. De voor 'dienstwoning' opgenomen begripsbepaling, met daarin het vereiste van noodzakelijkheid, is een standaardbepaling en behoeft, gelet op het vorenstaande, niet aangepast, noch aangevuld te worden.

9.4 Helikopterlandingsplaats op kantorenpark Eemhaven (Seattleweg, oostelijke zijde)

Situering: westelijk van de oprit naar de Vondelingenweg.

Deze locatie is volgens Deltalinqs niet op de plankaart opgenomen. Het is haar evenmin bekend hoe deze locatie in het geldende bestemmingsplan is opgenomen en wat de vergunningssituatie daarvoor is.

Reactie:

In het vigerende bestemmingsplan 'Gronden gelegen ten zuiden van de Vondelingenweg en de Albert Plesmanweg (1968)' is de helikopterlandingsplaats (bestemming 'bedrijfsterrein') niet als zodanig opgenomen.

Op de plankaart van het (voor)ontwerp- bestemmingsplan wordt de locatie van de helikopterlandingsplaats in de topografische ondergrond weergegeven, waarmee de aanwezigheid van de helikopterlandingsplaats in dit bestemmingsplan wordt erkend. Van een specifieke bestemming wordt afgezien, enerzijds omdat zowel de situering als de functie ervan passen binnen de bestemming "Haven- en industriegebied", anderzijds omdat het opnemen van een specifieke bestemming afbreuk zou doen aan de globale en flexibele regeling voor dit deel van het plangebied.

9.5 Locatie "Oostelijke zijde van de Seattleweg (in Kantorenpark Eemhaven)"

Vanwege de kantoren en parkeerplaatsen die op deze locatie aanwezig zijn, moet deze locatie een conserverend karakter krijgen. In het voorontwerp heeft de locatie de bestemming H (Haven- en industriegebied) en valt in milieucategorie V (HV), hetgeen, met het oog op het vorenstaande, niet gewenst is.

De gronden ten westen van de oprit van het Kantorenpark Eemhaven aan de Vondelingenweg, ter plaatse waar ledige containers worden opgeslagen en gerepareerd, zijn volgens Deltalinqs terecht aangeduid met "HV"

Reactie:

Het voorliggende bestemmingsplan heeft een conserverend karakter en beoogt onder andere enerzijds recht te doen aan de bestaande situatie en anderzijds perspectief te bieden om toe te werken naar de gewenste nieuwe situatie. Vanwege de excentrische ligging is het terrein in het bijzonder geschikt voor de zwaardere bedrijfscategorieën. (vgl. reactie VROM) Uit het opgestelde MER is eveneens gebleken dat er zich geen knelpunten voordoen. De plankaart wordt zodoende niet aangepast.

Ad 10. Tennet

Tennet is tevreden over de wijze waarop het voorontwerp rekening heeft gehouden met haar 150 kV -verbindingen die zich binnen het plangebied bevinden (bovengronds).

Tennet verzoekt ter meerdere bescherming van haar leidingen een door haar zelf geredigeerd voorschrift, houdende aanlegvergunningstelsel, in het bestemmingsplan op te nemen.

Reactie:

In artikel 13 van de planregels ('hoogspanningsverbinding') is een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Hiermee is aan het verzoek van Tennet tegemoetgekomen.

10.2 Inspraak

Eindverslag

als bedoeld in artikel 12 van de Inspraakverordening Rotterdam met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde.

Vanaf vrijdag 20 augustus 2004 tot en met donderdag 16 september 2004 heeft het voorontwerp gedurende vier weken ter inzage gelegen in het City-informatiecentrum, Coolsingel 197, Rotterdam.

Op 21 september 2004 is in het informatiecentrum Hoogvliet, Sprong 10, een inspraakbijeenkomst gehouden. Het verslag is als bijlage toegevoegd. Het verslag heeft van donderdag 14 oktober 2004 tot en met woensdag 10 november 2004 ter inzage gelegen en is toegezonden aan de aanwezigen. Er is slechts één zienswijze ingediend. De gelegenheid daartoe heeft opengestaan van 20 augustus 2004 t/m 5 oktober 2004.

Er zijn geen schriftelijke reacties ingekomen.

Ter hoorzitting vraagt de enige aanwezige, de heer W.J. van den Eijnden, namens Buisleidingenstraat Nederland, om artikel 12 lid 4 sub e aan te vullen met de zinsnede "...anders dan bij het leggen van doorgaande leidingen in de leidingstraat". De leidingstraat is volgens hem immers bestemd voor het uitvoeren van graafwerkzaamheden.

Reactie:

Artikel 14.4 van de planregels is aangevuld met een soortgelijke zinsnede, zodat bedoelde graafwerkzaamheden niet aanlegvergunningplichtig zullen zijn.

10.3 Overleg met Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Naar aanleiding van opmerkingen uit het wettelijk vooroverleg is een concept van het ontwerp-bestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde in september 2008 alsnog aangeboden aan de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR). In reactie daarop geeft de VRR advies over de verantwoording van het groepsrisico en de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid met betrekking tot het plan.

In het advies verwijst de VRR naar de reactie van directeur DCMR van 30 oktober 2008 (kenmerk 20764375) waarin DCMR akkoord is gegaan met de agendapost ontwerp-bestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde. Bij het akkoord van DCMR is de opmerking geplaatst dat de verantwoording van het groepsrisico in het kader van externe veiligheid voor rail, weg en inrichtingen zeer beperkt is uitgevoerd, maar dat een betere onderbouwing niet tot een andere conclusie zou leiden. De VRR sluit zich aan bij deze opmerkingen waar het gaat om onvolledigheden in het kader van externe veiligheid. In de toelichting is de conclusie uit het mer opgenomen.

10.3.1 Scenario analyse

De VRR heeft met betrekking tot de beschouwde risicobronnen vier incidentscenario's beschouwd, namelijk:

1. BLEVE-scenario rijksweg A15 en spoortraject Pernis - Waalhaven;
2. Toxisch scenario spoortraject Pernis - Waalhaven;
3. Flash-fire scenario (etheen/propeenleiding in Buisleidingenstraat Nederland);
4. Plasbrandscenario (K1, K2 en K3-leiding).

Voor het toxische scenario is het spoortraject Pernis - Waalhaven als maatgevende risicobron gekozen ten opzichte van de overige risicobronnen met een toxisch scenario (Rijksweg A15, Chloorleiding AKZO, Inrichtingen).

10.3.2 Zelfredzaamheid

1) BLEVE-scenario: Voor het beschouwde scenario als gevolg van een BLEVE-incident met een LPG-tankwagen of LPG-ketelwagon geldt dat een potentieel incident zich opbouwt in de tijd en zich voor aanwezigen onverwacht kan voltrekken. De BLEVE kan zich binnen 20 tot 30 minuten voltrekken. Mogelijkheden tot zelfredzaamheid zijn aanwezig, mits er geen beperkingen zijn ten aanzien van de zelfredzaamheid van aanwezigen en de infrastructuur in de omgeving op een juiste manier is ingericht en er tijdig begonnen wordt met ontruimen.

10.3.3 Hulpverlening

In overleg met de afdeling preventie van de Regionale Brandweer Rotterdam-Rijnmond district Haven en de afdeling preparatie van de Gezamenlijke Brandweer zijn de mogelijkheden tot optreden van de hulpverleningsdiensten bepaald.

- De bluswatervoorziening in het gehele gebied binnen het ontwerp bestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde is onvoldoende. Zowel langs de Seattleweg, Vondelingenweg, rijksweg A15 en het havenspoor zijn onvoldoende bluswatervoorzieningen gerealiseerd.
- Er is namens de VRR een programma van eisen opgesteld voor het MaasvlakteVaanplein-project. Hierin is opgenomen welke voorzieningen er getroffen moeten worden om de levering van bluswater te garanderen langs de rijksweg A15.
- Doordat er onvoldoende ontsluitingen zijn, loopt de rijksweg A15 en de omliggende wegenstructuur regelmatig vast. Door de komst van de Tweede Maasvlakte zal de vervoersintensiteit alleen nog maar toe nemen. Voor de bereikbaarheid (veiligheid) is het noodzakelijk dat er meerdere en betere ontsluitingsmogelijkheden komen.

Artikel 9 van de Verordening Gemeentelijke Brandweer 1990 van de gemeente Rotterdam geeft aan dat burgemeester en wethouders zorgdragen voor zodanige bluswatervoorzieningen en de bereikbaarheid daarvan, dat de brandbestrijding te allen tijde zo veel mogelijk gewaarborgd is.

10.3.4 Advies VRR

De VRR adviseert het College om de volgende voorzieningen te realiseren, teneinde de zelfredzaamheid en de mogelijkheden voor de hulpverlening te vergroten:

1. Met betrekking tot de beperking van de gevolgen van een BLEVE-scenario wordt aanbevolen het aantal aanwezige personen binnen de 100% letaliteitcontour van 90 meter, vanuit het hart van de rijksweg A15 en 140 meter vanuit het hart van het spoor, zo laag mogelijk te houden door verdichtingen zo veel mogelijk te voorkomen.
2. Voorziene objecten binnen het invloedsgebied (230 meter vanuit het hart van de rijksweg A15 en 330 meter vanuit het hart van het spoor) dienen zodanig te worden geconstrueerd, dat aanwezigen bij een dreigende BLEVE meer tijd en gelegenheid hebben om te vluchten. Hierbij dient minimaal één (nood-) uitgang van de bron af gericht te zijn. Alle (nood-) uitgangen dienen in voldoende mate aan te sluiten op de infrastructuur van de omgeving.
3. Met betrekking tot een toxische wolk geldt dat de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van personen in nieuwe gebouwen dient te worden verbeterd door de gebouwen geschikt te maken om enkele uren in te schuilen ("safe haven" principe). Hiervoor dienen deuren en ramen afsluitbaar te zijn. In nieuwe gebouwen die conform de bouwregelgeving voorzien moeten zijn van een

- brandbeveiligingsinstallatie, dient het luchtverversingssysteem uitgeschakeld te kunnen worden.
4. Voorziene objecten binnen het invloedsgebied van 345 meter van de etheen/propeentransportleiding dienen te beschikken over voldoende gedimensioneerde ontvluchtingroutes, waarvan er minimaal één van de risicobron af is gericht, die zijn aangesloten op de bestaande infrastructuur binnen en buiten het plangebied.
 5. Met betrekking tot een plasbrandscenario dienen gebouwen binnen het invloedsgebied (80 meter vanuit de K1, K2 en K3-leidingen) tweezijdig te kunnen worden ontvlucht, waarvan er minimaal één (nood)uitgang van de bron afgericht is en in voldoende mate aansluit op de infrastructuur van de omgeving.
 6. Het bevoegd gezag dient voor het bestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde te voldoen aan de bereikbaarheid, ontsluiting en bluswatervoorziening zoals gesteld conform de richtlijnen van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR) en Programma van eisen verbreding A15 Maasvlakte - Vaanplein van de Overheidshulpdiensten. Dit dient ter goedkeuring worden voorgelegd aan de planbeoordelaars van de Gezamenlijke Brandweer en Regionale Brandweer Rotterdam-Rijnmond district Haven.
 7. 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 Denk vooruit ("Rampen vallen niet te plannen. Voorbereidingen wel").

10.3.5 Reactie op advies

Het advies bij punt 1 wordt voor kennisgeving aangenomen. Alleen de wettelijke plaatsgebonden risicocontouren staan echter op de plankaart. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zal binnen de 100%-letaliteitscontour verdichting zo veel mogelijk worden voorkomen.

Het advies bij de punten 2 tot en met 5 wordt voor kennisgeving aangenomen. Het bestemmingsplan biedt voldoende ruimte om op bouwplanniveau aan deze adviezen tegemoet te komen.

Het advies bij punt 6 wordt voor kennisgeving aangenomen. Als gevolg van de toelatingsplanologie biedt het bestemmingsplan alle ruimte voor voldoende bluswatervoorzieningen. Daadwerkelijke realisatie van de voorzieningen valt buiten het kader van de bestemmingsplanprocedure.

Het advies bij punt bij punt 7 wordt voor kennisgeving aangenomen. Het bestemmingsplan biedt voldoende ruimte om aan dit advies tegemoet te komen. De campagne "Denk vooruit" kan zorgen voor een goede voorlichting en instructie, maar valt buiten het kader van het bestemmingsplan.

Bijlagen

Bijlage 1 Verslag inspraak

VERSLAG VAN DE INSPRAAKBIJEENKOMST OVER HET VOORONTWERP BESTEMMINGSPLAN "Beneluxster-Oostzijde", GEHOUDEN OP 21 SEPTEMBER 2004, IN HET INFORMATIECENTRUM HOOGVLIET, SPRONG 10 TE ROTTERDAM-HOOGVLIET.

Aanwezig:

Dhr. P.K. Ketel, (Havenbedrijf Rotterdam, voorzitter),

Mevr. C.C. Lenger (Havenbedrijf Rotterdam),

Dhr. R. Meijer (dS+V, jurist),

Dhr. R.J.T.M. Volman (dS+V, planoloog, notulist).

Publiek:

Dhr. W.J. van den Eijnden, Buisleidingenstraat Nederland, Wilheminastraat 12, 4701 CX Roosendaal.

De **voorzitter** opent de vergadering. Na een korte toelichting op het bestemmingsplan merkt de heer **Van den Eijnden** op dat bij de regels art. 12 aangeven is dat het verboden is zonder aanlegvergunning werkzaamheden te verrichten zoals genoemd onder lid 4 e 'het verrichten van graafwerkzaamheden'. Gevraagd wordt om hieraan toe te voegen de zinsnede ". anders dan bij het leggen van doorgaande leidingen in de leidingstraat", omdat immers de leidingstraat bedoeld is voor graafwerkzaamheden. De **voorzitter** geeft aan dat deze toevoeging geen probleem lijkt, dat naar een exacte formulering gezocht zal worden en dat dit punt in de behandeling van de inspraak wordt meegenomen.

De **voorzitter** dankt de aanwezigen voor hun komst en inbreng en sluit vervolgens de vergadering.

R. Volman

24 september 2004

Bijlage 2 Reactie van de Provinciale Planologische Commissie



provincie **HOLLAND**
ZUID

De PPC is het overleg- en
adviesorgaan zoals bedoeld
in artikel 53 WRO

PPC-SECRETARIAAT

CONTACTPERSOON

E. Privé

DOORKIESNUMMER

070 - 441 73 47

E-MAIL

privé@pzh.nl

PROVINCIEHUIS

Zuid-Hollandplein 1

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

TELEFOON

070 - 441 66 11

FAX

070 - 441 78 36

WEBSITE

www.pzh.nl

Tram 1 en bus 18 en 67

stoppen bij

het provinciehuis.

Vanaf station Den Haag CS

is het tien minuten lopen.

De parkeerruimte voor

auto's is beperkt.

adv-obp-boe-010900

04/ 3316
72
PROVINCIALE PLANOLOGISCHE COMMISSIE

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam
Directeur dS+V, hoofd afdeling Juridische Zaken
Postbus 6699
3002 AR Rotterdam

ONS KENMERK

DRM/PPC/2004/4026

UW KENMERK

BIJLAGEN

DATUM

15 JULI 2004

ONDERWERP

Overleg ex artikel 10 BRO,
voorontwerpbestemmingsplan "Beneluxster-Oostzijde"

Geacht college,

Onze commissie besprak bovengenoemd plan in de vergadering van 1 juli 2004.
Hierbij berichten wij u onze opmerkingen.

1. INLEIDING

Het plangebied is gesitueerd in het westen van de gemeente Rotterdam. Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Eemshaven, aan de oostzijde door de Groene Kruisweg, aan de zuidzijde door de gemeentegrens met Albrandswaard tussen de Groene Kruisweg en de deelgemeente Hoogvliet en aan de westzijde door het sneltramtracé van de Calandlijn nabij de Beneluxster, de kruising van de autosnelwegen A4 en A15.

Voorliggend plan maakt onderdeel uit van de actualisering van vigerende bestemmingsplannen binnen uw gemeente. Het bestemmingsplan is conserverend van aard en regelt met name verkeers- en bedrijfsbestemmingen.

2. BEOORDELING

2.1 Milieuaspecten

2.1.1 Geluid

De A15 maakt onderdeel uit van het tracé Maasvlakte-Vaanplein. Het geluidsonderzoek voor de voorgenomen reconstructie van de A15 (voor zover gelegen binnen dit bestemmingsplangebied) vindt in dat kader plaats. Op de daadwerkelijke reconstructie van de A15 zal artikel 99 van de Wet geluidhinder van toepassing zijn. Het verdient aanbeveling om dit in de toelichting duidelijker aan te geven (bijvoorbeeld door verwijzing naar artikel 99 van de Wet geluidhinder). Dit geldt ook voor railverkeerslawaaï in verband met de reconstructie van de havenspoorlijn. (A)

Ten aanzien van de gehanteerde positieve lijst (staat van bedrijfsactiviteiten) dient te worden nagegaan in hoeverre die lijst de vestiging van een art. 41 Wet geluidhinder inrichting ook daadwerkelijk uitsluit. (G2)

2.1.2 Luchtkwaliteit

In tegenstelling tot het gestelde in de plantoelichting ligt het gehele plangebied in de overschrijdingszone luchtkwaliteit NO₂ vanwege de rijksweg. Het plan maakt echter geen nieuwe gevoelige situaties mogelijk, zodat er in principe geen knelpunt ten aanzien van de luchtkwaliteit is. Een en ander dient echter wel in de toelichting worden aangegeven. (A)

De plantoelichting is verwarrend en deels niet correct: de passage in 6.3 'eventuele nieuwe gevoelige situatiesCAR-model' wekt de indruk dat er wel nieuwe gevoelige bestemmingen kunnen worden gerealiseerd. Een berekening met CAR is overigens niet geschikt voor het onderhavig gebied. Deze tekst dient derhalve te worden gewijzigd. (G2)

2.1.3 Externe veiligheid

De gegevens in de externe veiligheidsparagraaf, overeenkomstig het provinciale Sectordocument externe veiligheid, zijn voor een deel verouderd. Volgens de actuelere gegevens uit de Risicoatlas wegtransport stoffen Provincie Zuid-Holland peiljaar 2002 (AVTV) ligt voor het wegvak A15 Knooppunt-Benelux de plaatsgebonden risicocontour 10⁻⁶ op 140 meter (de 10⁻⁷ op 270 meter en de 10⁻⁸ op 900 meter).

Tevens is er ter hoogte van het knooppunt Benelux-Pernis sprake van een overschrijding meer dan 3 maal de oriënterende waarde. Aan de hand van de "Risicoatlas Spoor" ligt de 10⁻⁶ voor het baanvak Pernis-Waalhaven op 16 meter (10⁻⁷ op 100 meter, 10⁻⁸ 370).

Daarbij wijzen wij ook op de recente gegevens van het verwachte vervoer van gevaarlijke stoffen van Prorail (26 april 2004) waarvan nog onduidelijk is hoe dit zal doorwerken op de ligging van de risicocontouren (o.a. effect van de Betuweroute). De plantoelichting dient met inachtneming van het bovenstaande te worden aangepast. (G2)

Zelfstandige kantoren (meer dan 50 personen) worden in het kader van externe veiligheid aangemerkt als kwetsbare objecten. Kwetsbare functies mogen in principe niet voorkomen binnen het gebied begrensd door een PR 10⁻⁶. In de plantoelichting zijn plannen voor uitbreiding van het kantorencomplex met diverse havengebonden kantoren aan de Seattleweg, die binnen genoemde contour liggen.

In de plantoelichting is op bladzijde 15 aangegeven, dat dit plan ruimte biedt om dit binnen de wettelijke eisen, met name externe veiligheid, mogelijk te maken.

Een ander dient in de toelichting van het plan nader toe worden gelicht. Op basis van de gegevens, die ons thans ter beschikking staan, is dit niet mogelijk. (G1)

In het plangebied ligt volgens de plantoelichting o.a. een noodwoning, deze is op de plankaart bestemd. De plantoelichting en artikel 1 van de voorschriften "Begripsbepalingen" dient aangevuld te worden, met wat onder dit begrip wordt verstaan en op welke wijze bij de beoordeling van externe veiligheid hiermee wordt omgegaan. (G1)

2.1.4 LPG-benzinetankstation

Realisering van benzinestations met LPG is op basis van de voorschriften en bijbehorende Staat van bedrijfsactiviteit mogelijk op beide bedrijventerreinen. In artikel 3 is de realisering van bovengenoemde inrichting gekoppeld aan de randvoorwaarde "voor zover aan de eisen van milieuregelgeving wordt voldaan". Deze lijn is niet doorgetrokken bij artikel 4, waar, op grond van de bedrijvenlijst, ter plaatse van het goederendistributiecentrum ook de functie benzinestations met LPG toelaatbaar is. Beiden voorschriften dienen met elkaar in overeenstemming te worden gebracht. (G2)

2.2 Lijst van Bedrijfsactiviteiten

In het plan is een verouderde Lijst van bedrijfsactiviteiten opgenomen. Een en ander dient te worden aangepast. (G2)

2.3 Water

In hoofdstuk 5 (Water) is de "waterparagraaf" opgenomen. Hierin wordt aangegeven dat vanwege het beheerskarakter van het bestemmingsplan de watertoets wordt ingevuld door de overleggronde conform artikel 10 BRO. Onduidelijk is of er afspraken tussen uw gemeente en de desbetreffende waterbeheerders (Waterschap IJsselmonde en het Zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden) zijn gemaakt wat betreft de watertoets en de consoliderende plannen. Slechts invulling geven aan artikel 10 BRO is niet conform de beleidsfilosofie van de watertoets, welke zoals bekend is, wettelijk is verankerd. (G1)

2.3.1 Veiligheid, Inundatie en Duurzaam Watersysteem

Ten aanzien van veiligheid, inundatie en duurzaam watersysteem kan het volgende worden opgemerkt:

- In hoofdstuk 5 (Water) wordt aangegeven, dat het plangebied onderdeel uitmaakt van het streefbeeld "de groene wiggen", zoals geformuleerd is in het waterplan van de gemeente Rotterdam. Dit betekent onder andere tenminste 10% oppervlaktewater. Onduidelijk is of dit plangebied reeds voldoet aan de beleidsuitgangspunten van de "groene wiggen". Indien dit niet het geval is dient aangegeven te worden op welke wijze hier invulling aan wordt gegeven. (G2)
- Binnen het plangebied ligt een deel van de primaire waterkering van de dijkkring IJsselmonde. Het beleid met betrekking tot onder andere bebouwing in relatie tot bescherming van de waterkering verdient aandacht. De waterparagraaf dient voor dit onderdeel te worden uitgebreid. (A)

2.4 Leidingen

Een drietal leidingen die binnen het plangebied zijn gelegen, zijn niet op de plankaart aangegeven. Het betreft:

- een waterleiding met een diameter van 1250 mm, welke direct naast en westelijk van de kruising van de leidingstraat met de A15 is gelegen;
- een Shell-leiding met een diameter van 150 mm gelegen tussen de leidingenstraat en de Vondelweg door "haven- en industriegebied";
- de "Rotterdam Rijn Pijpleiding" met een diameter van 600 mm eveneens gelegen tussen de leidingenstraat en de Vondelweg door "haven- en industriegebied".

Deze leidingen dienen conform de Nota Planbeoordeling op de plankaart en de voorschriften van het plan te worden opgenomen. (G1)

2.4 Tracébesluit

Een groot deel van het plan heeft betrekking op A15. Voor dit gedeelte van de A15 is zoals u bekend het tracébesluit "Maasvlakte Vaanplein" in voorbereiding. Het is nog niet exact bekend wanneer het tracébesluit genomen zal worden. Het is op dit moment uit het plan echter niet op te maken of het plan past in het in voorbereiding zijnde tracébesluit. Het bestemmingsplan en het tracébesluit dienen in overeenstemming te zijn en bij de verdere procedure van het bestemmingsplan dient hierover overleg te worden gepleegd met Rijkswaterstaat. (G1)

2.6 Handhaving

Voor een goede toepasbaarheid en handhaafbaarheid van het bestemmingsplan is het noodzakelijk dat een handhavingsparagraaf in het bestemmingsplan wordt toegevoegd. Hierbij dient in het bijzonder aandacht te worden besteed aan de aanwezige woningen. (G2)

2.6 Toelichting

In paragraaf 2.2.1 wordt uitgebreid stilgestaan bij het Rijksbeleid, zoals is verwoord in de VINEX. Zoals bekend zal deze op korte termijn worden vervangen door de Nota Ruimte. Wat de eventuele gevolgen zijn voor het plangebied zou in de toelichting kunnen worden verwoord. (A)

3. ADVIES

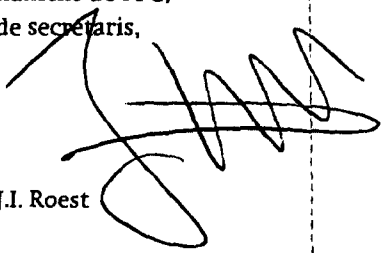
Wij verzoeken u met de gemaakte opmerkingen rekening te houden. Voor het overige stemmen wij met het plan in.

Wij stemmen niet in met de afgifte van een specifieke verklaring van geen bezwaar door Gedeputeerde Staten, dit in verband met de in deze brief gemaakte G1- en G2-opmerkingen.

Dit advies van de PPC wordt door het college van Gedeputeerde Staten betrokken bij de verdere besluitvorming over het plan.

Hoogachtend,
namens de PPC,
de secretaris,

J.I. Roest



Tussen haakjes hebben wij aangegeven welke hardheid aan de gemaakte opmerkingen moet worden toegekend.

ONS KENMERK
DRM/PPC/2004/
PAGINA 5/5

- G1: bij ongewijzigde vaststelling zullen wij aan Gedeputeerde Staten adviseren aan dit onderdeel van het plan goedkeuring te onthouden;
- G2: idem, maar afhankelijk van een door uw college geleverde nadere argumentatie in de vorm van een onderzoek, onderbouwing, volgen van een procedure of plegen van overleg, kan bij het vastgestelde plan het advies worden bijgesteld;
- A: een aanbeveling: aanpassing dan wel onderbouwing, zo mogelijk met concrete voorstellen en maatregelen is gewenst.

Bijlage 3 Advies Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond



Postadres
Postbus 9152
3007 AD Rotterdam

Stafdirectie Risico- en Crisisbeheersing

2008-11-21

Bezoekadres Wilhelminakade 947
Rotterdam
Telefoon 010-4468 900
Telefax 010-4468 999
E-Mail b.buitendijk@veiligheidsregio-rr.nl
Ons kenmerk 08uit10070/SRC/JT/BB/DdG
Betreft ontwerp bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde
veiligheidsadvies: 3807/116
Datum 21 november 2008
Behandeld door B. Buitendijk

Gemeente Rotterdam
College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 70012
3000 KP ROTTERDAM

08/9621

Geacht College,

Onlangs heeft de heer J.M.A. Hazenak, Hoofd Ruimtelijke Ordening namens dS+V voor uw gemeente advies gevraagd aan de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) over de verantwoording van het groepsrisico en de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid met betrekking tot het ontwerp bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde.

Hierbij bied ik u ons advies aan. Voor vragen of nadere toelichting kunt u contact opnemen met de heer B. Buitendijk, beleidsmedewerker van de Stafdirectie Risico- en Crisisbeheersing van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. Zijn telefoonnummer is (010) 4468 954, e-mail: b.buitendijk@veiligheidsregio-rr.nl.

Hoogachtend,

Het bestuur van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond,
namens deze,

J.D. Berghuijs,
Algemeen directeur Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond.

Bijlage: Veiligheidsadvies 3807/116

Brief DCMR Planm.e.r en bestemmingsplanprocedure Beneluxster-Oostzijde met als kenmerk 20764375 d.d. 30 oktober 2008.
PVE verbreding A15 maasvlakte – vaanplein van de overheidshulpdiensten.

Kopie:

- Dhr. J.M.A. Hazenak, Hoofd Ruimtelijke Ordening dS+V, gemeente Rotterdam.
- Dhr. W. Kooijman, Hoofd Bureau Veiligheid, DCMR.
- Dhr. E.B. Geurtsen, Medewerker Preparatie & Projecten, Gezamenlijke Brandweer.
- Dhr. L. Fer, Medewerker Industriële Veiligheid, district Haven.

Voor routebeschrijving zie: www.worldportcenter.nl / bij bezoek aan het WPC dient u zich te legitimeren.



Veiligheidsadvies Ontwerp bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde.

Nummer: 3807/116

19 november 2008

De bewustwording met betrekking tot externe veiligheidsaspecten is de laatste jaren versterkt door rampen en ongevallen die ons land en onze buurlanden hebben getroffen. De wetgeving hieromtrent heeft zich in een snel tempo ontwikkeld, en is nog steeds sterk in ontwikkeling. Zo bepaalt het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) dat in geval van (bij AMvB bepaalde) inrichtingen het groepsrisico moet worden verantwoord. De Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRNGVS) bepaalt hetzelfde met betrekking tot vervoersbesluiten dan wel omgevingsbesluiten waarbij het vervoer van gevaarlijke stoffen een risico vormt. Naast de milieuwetgeving met betrekking tot externe veiligheid, heeft de hulpverleningsorganisatie te maken met sectorale wetgeving. Wrzo, Brandweerwet, Wghr en de Politiewet.

De Wrzo bepaalt onder andere dat B&W zorg moeten dragen voor het voorkomen, beperken en bestrijden van rampen en zware ongevallen. De Brandweerwet 1985 bepaalt dat het bestuur van de Regionale Brandweer het gemeentebestuur hierover adviseert. Zo beschikt het gemeentebestuur bij de voorbereiding van een besluit over de noodzakelijke kennis en relevante feiten met betrekking tot de risico's en de benodigde hulpverleningsbehoefte in het geval van calamiteiten, ten einde een zorgvuldige belangenafweging te kunnen maken als bedoeld in afdeling 3:2 Awb.

Voor u ligt het advies met betrekking tot het concept van het ontwerp bestemmingsplan "Beneluxster-oostzijde" in de gemeente Rotterdam. Dit bestemmingsplan is conserverend van aard en zal als zodanig de bestaande situatie vastleggen met beperkte mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen. De analyse heeft geleid tot de volgende constatering:

Risicobronnen

In en rond het plangebied zijn zes relevante risicobronnen aanwezig:

- Wegtransport over de rijksweg A15.
- Spoortraject Botlek – Waalhaven.
- Chloorleiding (4 inch, 23 bar), leidingbeheerder AKZO.
- Buisleidingenstraat Nederland.
- K1, K2 en K3 olieleidingen, leidingbeheerders Shell en Rotterdam-Rijn Pijpleiding.
- Inrichtingen:
 - ECT Hometerminal.
 - Handelsveem Steinweg Waalhaven.
 - Maersk Logistics BV.
 - Unitor BV.
 - VAT Rotterdam BV.
 - Vitesse Warehousing & Distribution.



Plaatsgebonden risico (PR) en Groepsrisico (GR)

Rijksweg A15: De rijksweg A15 doorkruist het plangebied. Over de A15 worden relatief veel gevaarlijke stoffen vervoerd in verband met de transporten van en naar het Rotterdamse havengebied. Deze transporten brengen een plaatsgebonden en een groepsrisico met zich mee. In het rapport “Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde, risicoanalyse weg- en railtransport” is een risicoanalyse uitgevoerd van de A15 en het spoor. In dit document is gebruik gemaakt van de transportgegevens uit het jaar 2003. Deze cijfers zijn geëxtrapoleerd naar het jaar 2006 en 2016. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour is berekend op 129 meter uit de as van de weg.

Voor het jaar 2006 wordt de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet overschreden. De maximale waarde ligt een factor 8 onder de oriënterende waarde. Bij verdere invulling van het plangebied neemt de dichtheid door de nieuwe functies toe (en daarmee het aantal mensen), waardoor het groepsrisico toeneemt. Verwacht wordt dat de invulling voornamelijk bedrijvigheid betreft, waardoor de oriënterende waarde van het groepsrisico niet wordt overschreden.

Spoortraject Botlek - Waalhaven: Het spoortraject ligt op de noordgrens van het plangebied. Het betreft hier een goederenspoorweg waar relatief veel vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. In het rapport “Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde, risicoanalyse weg- en railtransport” is het plaatsgebonden risico en groepsrisico bepaald. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour is berekend op 0 meter uit de as van het spoor. Het PR legt geen beperkingen op de ruimtelijke ontwikkelingen. Het groepsrisico ligt een factor 33 lager en dus ruim onder de oriënterende waarde.

Chloorleiding AKZO: De chloorleiding ligt ten westen van het plangebied. In 1992 is door SAVE een risicoanalyse gemaakt: “Risicoanalyse van het transport en op- en overslag van chloor in Zuid Holland”. Uitgaande van dit rapport zal deze leiding niet relevant zijn voor dit bestemmingsplan. Het plangebied ligt namelijk buiten de 10^{-8} plaatsgebonden risicocontour. In het eindconcept Risicoatlas Buisleidingen (Min V&W, november 2003) zijn voor de onderhavige chloorleiding echter grotere risicocontouren aangehouden. De PR 10^{-6} contour en de PR 10^{-7} contour liggen niet over het plangebied, maar de PR 10^{-8} contour ligt op 2323 meter en daarmee circa 220 meter over het plangebied. De kantoren aan de Seattleweg bevinden zich gedeeltelijk binnen het invloedsgebied van deze leiding. Het groepsrisico wordt echter niet overschreden.

Buisleidingenstraat Nederland: In de buisleidingenstraat zijn ondermeer een hogedruk aardgastransportleiding van de NGU/Gastransport Services en een etheen/propeenleiding van DOW Benelux opgenomen. Deze leidingen zijn niet bepalend voor de veiligheidsafstanden. Bij de leidingstraat hoort een toetsingsafstand van 175 meter aan weerszijde en een minimale bebouwingsafstand van 55 meter als veiligheidsgebied aan weerszijden van de rand van de strook.



K1, K2 en K3 (olie)leidingen: Langs de Buisleidingenstraat Nederland en de Vondelingenweg ligt de (olie)productenleiding Pernis-Venlo van de NV Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij. Deze K1, K2 en K3-leiding heeft een diameter van 24 inch. De toetsingsafstand bedraagt 55 meter en de minimale bebouwingsafstand bedraagt 5 meter.

Eveneens tussen de Buisleidingenstraat Nederland en de Vondelingenweg ligt een (olie)productenleiding van Shell. Deze K1, K2 en K3-leiding heeft een diameter van 6 inch. De toetsingsafstand bedraagt 22 meter en de minimale bebouwingsafstand bedraagt 5 meter.

Inrichtingen: Nabij het plangebied zijn bedrijven gevestigd die zich bezighouden met o.a. opslag, transport, verwerking of gebruik van gevaarlijke stoffen. Aan de noordzijde van het plan zijn twee van deze bedrijven met een groot invloedsgebied voor het groepsrisico:

- ECT Hometerminal aan de Eemhaven.
- Handelsveem Steinweg Waalhaven aan de Den Hamweg.

De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour van de ECT Hometerminal ligt gedeeltelijk over de Vondelingenweg en is op de plankaart aangegeven.

Aan de zuidzijde van het plangebied zijn risicovolle bedrijven in Distripark Eemhaven gevestigd. In het rapport “gebiedsgerichte inventarisatie (beperkt) kwetsbare objecten” is onderzoek gedaan naar de plaatsgebonden risico’s van risicovolle inrichtingen. Hiermee zijn ook de risicovolle bedrijven in en rond het plangebied in kaart gebracht. De volgende vier bedrijven hebben een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour die (gedeeltelijk) in het plangebied ligt en derhalve op de plankaart is aangegeven:

- Maersk Logistics BV, Marco Polostraat 22-28 met een contour van 220 meter;
- Unitor BV, Willem Barentszstraat 50 met een contour van 64 meter;
- VAT Rotterdam BV, Marco Polostraat 16-20 met een contour van 220 meter;
- Vitesse Warehousing & Distribution, Columbusstraat 11-15 met een contour van 265 meter.

Bij de contour van Unitor gaat het om een zone op basis van de Circulaire opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik. Bij de overige contouren gaat het om de Bevi-contouren. Bij het toelaten van nieuwe bedrijvigheid dient de Verantwoordingsplicht Groepsrisico doorlopen te worden. Daarbij dient ook onderzocht te worden in hoeverre de nieuwe bedrijvigheid risico’s met zich meebrengt voor de omgeving.

Op 9 oktober 2008 is de directeur DCMR akkoord gegaan met de agendapost ontwerp bestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde. Bij dat akkoord is de opmerking geplaatst dat de verantwoording van het groepsrisico in het kader van externe veiligheid voor rail, weg en inrichtingen zeer beperkt is uitgevoerd, maar dat een betere onderbouwing niet tot een andere conclusie zou leiden [zie brief DCMR met kenmerk 20764375, d.d. 30 oktober 2008]. De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond sluit zich aan bij deze opmerkingen waar het gaat om onvolledigheden in het kader van externe veiligheid.



Scenario analyse

Met betrekking tot de beschouwde risicobronnen worden vier incidentscenario's beschouwd, namelijk;

1. BLEVE-scenario¹ rijksweg A15 en spoortraject Pernis - Waalhaven.
2. Toxisch scenario spoortraject Pernis - Waalhaven.
3. Flash-fire scenario (etheen/propeenleiding in Buisleidingstraat Nederland).
4. Plasbrandscenario (K1, K2 en K3-leiding).

Voor het toxische scenario is het spoortraject Pernis - Waalhaven als maatgevende risicobron gekozen ten opzichten van de overige risicobronnen met een toxisch scenario, namelijk:

- Rijksweg A15.
- Chloorleiding AKZO.
- Inrichtingen

Zelfredzaamheid

1) BLEVE-scenario: Voor het beschouwde scenario als gevolg van een BLEVE-incident met een LPG-tankwagen of LPG-ketelwagon geldt dat een potentieel incident zich opbouwt in de tijd en zich voor aanwezigen onverwacht kan voltrekken. De BLEVE kan zich binnen 20 tot 30 minuten voltrekken. Mogelijkheden tot zelfredzaamheid zijn aanwezig, mits er geen beperkingen zijn ten aanzien van de zelfredzaamheid van aanwezigen en de infrastructuur in de omgeving op een juiste manier is ingericht en er tijdig begonnen wordt met ontruimen.

2) Toxisch scenario: Voor de beschouwde scenario als gevolg van het incident met een incident met een ketelwagon geladen met toxische vloeistoffen geldt dat een toxische wolk zich snel kan ontwikkelen en verplaatsen. Dit effect is vaak niet zichtbaar voor omwonenden. Zelfredzaamheid in dit scenario is alleen mogelijk als er tijdig alarmering plaatsvindt en gebouwen op een juiste manier zijn ingedeeld. Instructie met betrekking tot de juiste handelswijze in geval van een incident is noodzakelijk voor een effectieve zelfredzaamheid.

3) Flash-fire scenario: Voor het beschouwde scenario als gevolg van een incident met een etheen/propeenleiding geldt dat het uitstromende (tot vloeistofverdichte) gas zich snel kan ontwikkelen en verplaatsen en na contact met een ontstekingsbron ontsteekt. Dit effect is (mogelijk te laat) zichtbaar voor de aanwezigen in het plangebied.

4) Plasbrandscenario: Voor het beschouwde plasbrand scenario als gevolg van leidingbreuk van een K1, K2 en K3-leiding geldt dat de brand zich snel kan ontwikkelen. Dit effect is zichtbaar voor de aanwezigen in het plangebied. Mogelijkheden tot zelfredzaamheid zijn aanwezig, mits er geen beperkingen zijn ten aanzien van de zelfredzaamheid van aanwezigen en de infrastructuur in de omgeving op een juiste manier is ingericht.

¹ Een explosiescenario doordat de druk in een opslagtank (LPG-tankwagen of LPG-ketelwagon) zo toeneemt dat de tank openbarst en de vloeistof er als een brandende wolk uitkomt. BLEVE: boiling liquid expanding vapour explosion.



Hulpverlening

In overleg met de afdeling preventie van de Regionale Brandweer Rotterdam-Rijnmond district Haven en de afdeling preparatie van de Gezamenlijke Brandweer zijn de mogelijkheden tot optreden van de hulpverleningsdiensten bepaald.

- De bluswatervoorziening in het gehele gebied binnen het ontwerp bestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde is onvoldoende. Zowel langs de Seattleweg, Vondelingeneweg, rijksweg A15 en het havenspoor zijn onvoldoende bluswatervoorzieningen gerealiseerd.
- Er is namens de VRR een PVE opgesteld voor het MAVA project. Hierin is opgenomen welke voorzieningen er getroffen moeten worden om de levering van bluswater te garanderen langs de rijksweg A15.
- Doordat er onvoldoende ontsluitingen zijn loopt de rijksweg A15 en de omliggende wegenstructuur regelmatig vast. Door de komst van de 2^e Maasvlakte zal de vervoersintensiteit alleen nog maar toe nemen. Voor de bereikbaarheid (veiligheid) is het noodzakelijk dat er meerdere en betere ontsluitingsmogelijkheden komen.

Artikel 9 van de Verordening Gemeentelijke Brandweer 1990 van de gemeente Rotterdam geeft aan, dat burgemeester en wethouders zorgdragen voor zodanige bluswatervoorzieningen en de bereikbaarheid daarvan, dat de brandbestrijding te allen tijde zoveel mogelijk gewaarborgd is.



Advies

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond adviseert uw College om de volgende voorzieningen te realiseren, teneinde de zelfredzaamheid en de mogelijkheden voor de hulpverlening te vergroten:

1. Met betrekking tot de beperking van de gevolgen van een BLEVE-scenario wordt aanbevolen het aantal aanwezige personen binnen de 100% letaliteitcontour van 90 meter, vanuit het hart van de rijksweg A15 en 140 meter vanuit het hart van het spoor, zo laag mogelijk te houden door verdichtingen zo veel mogelijk te voorkomen.
2. Voorziene objecten binnen het invloedsgebied (230 meter vanuit het hart van de rijksweg A15 en 330 meter vanuit het hart van het spoor) dienen zodanig te worden geconstrueerd dat aanwezigen bij een dreigende BLEVE meer tijd en gelegenheid hebben om te vluchten. Hierbij dient minimaal één (nood-) uitgang van de bron af gericht te zijn. Alle (nood-) uitgangen dienen in voldoende mate aan te sluiten op de infrastructuur van de omgeving.
3. Met betrekking tot een toxische wolk geldt dat de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van personen in nieuwe gebouwen dient te worden verbeterd door de gebouwen geschikt te maken om enkele uren in te schuilen ("safe haven" principe). Hiervoor dienen deuren en ramen afsluitbaar te zijn. In nieuwe gebouwen die conform de bouwregelgeving voorzien moeten zijn van een brandbeveiligingsinstallatie, dient het luchtverversingssysteem uitgeschakeld te kunnen worden.
4. Voorziene objecten binnen het invloedsgebied van 345 meter van de etheen/propeentransportleiding dienen te beschikken over voldoende gedimensioneerde ontvluchtingroutes, waarvan er minimaal één van de risicobron af is gericht, die zijn aangesloten op de bestaande infrastructuur binnen en buiten het plangebied.
5. Met betrekking tot een plasbrands scenario dienen gebouwen binnen het invloedsgebied (80 meter vanuit de K1, K2 en K3-leidingen) tweezijdig te kunnen worden ontvlucht, waarvan er minimaal één (nood)uitgang van de bron afgericht is en in voldoende mate aansluit op de infrastructuur van de omgeving.
6. De bevoegd gezag dient voor het bestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde te voldoen aan de bereikbaarheid, ontsluiting en bluswatervoorziening zoals gesteld conform de richtlijnen van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR) en Programma van eisen verbreding A15 maasvlakte – vaanplein van de Overheidshulpdiensten. Dit dient ter goedkeuring worden voorgelegd aan de planbeoordelaars van de Gezamenlijke Brandweer en Regionale Brandweer Rotterdam-Rijnmond district Haven.
7. 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 Denk vooruit ("Rampen vallen niet te plannen. Voorbereidingen wel").



Resteffect

De beschouwde risicobronnen kunnen in de voorziene plannen tot een incident leiden die vallen in maatrampklasse III, IV en V. De maatrampklasseschaal loopt op van I tot en met V, waarbij I t/m III beheersbaar worden geacht door de hulpverleningsdiensten. De genoemde maatregelen hebben nauwelijks tot geen kwantificeerbaar effect op het berekende aantal slachtoffers. Echter, de kans op het zich catastrofaal ontwikkelen van een incident neemt af en de effecten kunnen verder teruggedrongen worden.

Bestuurlijke overweging

Voor het beoordelen van het ruimtelijk plan dient het bevoegd gezag een gemotiveerde afweging te maken tussen de overwegingen met betrekking tot externe veiligheid en de toegevoegde waarde van het ruimtelijk plan.

Onderstaand zijn de aandachtspunten met betrekking tot externe veiligheid en risicoaspecten van het plangebied weergegeven, mits de genoemde maatregelen worden getroffen:

	Blijvende situatie	Na voorzieningen uit maatregelen
Overwegingen vanuit externe veiligheid:		
• Berekend plaatsgebonden risico.	-	-
• Berekend groepsrisico.	-	-
• Hulpverleningscapaciteit.	--	-
• Zelfredzaamheid.	--	-
• Resteffecten.	--	-

+++	Grote positieve bijdrage	---	Grote negatieve bijdrage
++	Gemiddelde positieve bijdrage	--	Gemiddelde negatieve bijdrage
+	Kleine positieve bijdrage	-	Kleine negatieve bijdrage
0	Geen bijdrage	*	Nog onbekend

Tabel 1: aandachtspunten externe veiligheid voor bestuurlijke afweging.

De beschouwde risicobronnen zijn een beperking voor de ruimtelijke ordening. De genoemde maatregelen leiden tot een verbetering van de veiligheidssituatie.

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond biedt uw College aan dit advies toe te lichten alvorens een besluit wordt genomen. Graag verneemt de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond het besluit van uw College met betrekking tot de geadviseerde voorzieningen uit dit advies



dS+V
Directie
t.a.v. de heer mr.ir. T.J.P.M. Boot
Postbus 6699
3002 AR ROTTERDAM

's-Gravelandseweg 565
Postbus 843
3100 AV Schiedam
T 010 - 246 80 00
F 010 - 246 82 83
E info@dcmr.nl

Ons kenmerk
20764375

Uw kenmerk

Bijlagen

Datum

30 OKT. 2008

Contactpersoon
drs. L.T. de Voogd

Doorkiesnr.
010 - 246 8166

Afdeling
Rotterdam

Onderwerp
Planm.e.r. en bestemmingsplanprocedure Beneluxster-Oostzijde

Geachte heer Boot,

Op 9 oktober jl. is de directeur DCMR akkoord gegaan met de agendapost ontwerp bestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde. Bij dat akkoord is de opmerking geplaatst dat de verantwoording van het groepsrisico in het kader van externe veiligheid voor rail, weg en inrichtingen zeer beperkt is uitgevoerd, maar dat een betere onderbouwing niet tot een andere conclusie zou leiden. In deze brief volgt een toelichting op deze opmerking en tevens een analyse van het gevolgde proces.

1. Kader

Het bestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde is het eerste bestemmingsplan in de gemeente Rotterdam dat planm.e.r.-plichtig is. De informatie uit het planMER is gebruikt voor de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan. In het kader van de afspraken over m.e.r. procedures binnen Rotterdam zou de opgedane ervaring tijdens deze bestemmingsplanprocedure met planMER model moeten staan voor volgende planprocessen in de gemeente Rotterdam.

2. Proces Beneluxster-Oostzijde

De dS+V heeft Arcadis de opdracht gegeven voor het opstellen van het planMER. De DCMR is niet betrokken geweest bij de opdrachtverlening, opzet en uitvoering, maar heeft een eindconcept beoordeeld. Ons commentaar is naar onze mening, ook na diverse gesprekken, onvoldoende verwerkt. Onvolledige milieu-informatie uit het planMER is in de milieuparagraaf voor het bestemmingsplan opgenomen, waardoor ook het bestemmingsplan als onvoldoende is beoordeeld door de DCMR. Ook is gebleken dat commentaar op bijvoorbeeld de planMER niet verwerkt werd in het bestemmingsplan hierdoor zijn het bestemmingsplan en het planMER niet consistent. De documenten hebben daardoor niet de gewenste kwaliteit.

De dS+V heeft aangegeven bepaalde zaken niet meer te willen verwerken, omdat het plan in een te vergevorderd stadium was en het niet wenselijk was om aanvullend onderzoek te doen.

De DCMR heeft uiteindelijk gekozen om akkoord te gaan met de agendapost en een opmerking bij het advies te plaatsen, omdat wij de looptijd van het plan niet nog verder wilden verlengen en de invloed van dit plan op het groepsrisico zeer beperkt is. Dit is echter niet de manier waarop in de toekomst de DCMR wil adviseren op andere planm.e.r.- en bestemmingsplanprocedures.

4. Vervolg

De DCMR heeft met uw dienst afgesproken dat wij betrokken worden in het beginstadium van het planproces (dus al bij de opdrachtverlening van de planmer etc). Daarbij is het uitgangspunt dat ieder plan voldoet aan een goede ruimtelijke onderbouwing, waar tevens een goede verantwoording van het groepsrisico onderdeel van uitmaakt.

De huidige afspraken tussen de dS+V en de DCMR zijn voldoende om herhaling van dit proces te voorkomen. Het is echter wel noodzakelijk met elkaar in gesprek te blijven over verwachtingen, rol en inzet in planm.e.r. en bestemmingsplanprocedures. Dit kan plaatsvinden in de taskforce Havenbestemmingsplannen, in de 6 wekelijkse overleggen tussen de DCMR, bureau Ruimtelijke Ontwikkeling en de dS+V, afdeling RO, en op directieniveau.

Met deze brief wil de DCMR aangeven samen met de dS+V aan goed onderbouwde bestemmingsplannen te willen werken en wij verwachten dat dit ook uw inzet is voor de toekomst.

Hoogachtend,

namens de directeur,
het hoofd van de afdeling Rotterdam,



mr. M.A. Bakker

Kopie verstuurd aan:
R. Kouprie (dS+V)



> Retouradres Postbus 556 3000 AN Rotterdam

Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond
t.a.v. de heer J.D. Berghuijs
Postbus 9154
3007 AD ROTTERDAM

Rijkswaterstaat Zuid-Holland

Project RW15 Maasvlakte -
Vaanplein

Boompjes 200
3011 XD Rotterdam
Postbus 556
3000 AN Rotterdam
T 010 402 61 11
F 010 414 8520
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

Ir. L.C. Langeweg

T 010 402 6086
leon.langeweg@rws.nl

Ons kenmerk

RWS/DZH-2009/3921
HB623005

Uw kenmerk

--

Bijlage(n)

1

Datum 30 juni 2009

Onderwerp Afspraken tussen Rijkswaterstaat en Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond inzake project RW15 Maasvlakte-Vaanplein

Geachte heer Berghuijs,

Gelijktijdig met het opstellen van het Ontwerp Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein heeft overleg plaatsgevonden tussen Rijkswaterstaat en Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. In de constructieve overleggen is overeenstemming bereikt over de afspraken in de bijlage bij deze brief teneinde een adequate hulpverlening tijdens en na de verbreding van RW15 Maasvlakte-Vaanplein mogelijk te maken. Deze afspraken wil ik bij deze bevestigen.

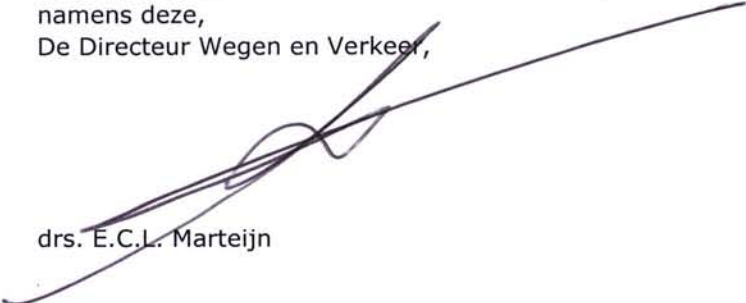
De afspraken hebben betrekking op het algemene proces rondom het realiseren van de aanpassingen aan de RW15 Maasvlakte-Vaanplein, procesafspraken over de realisatieperiode, technische afspraken over de aanpassingen en procesafspraken over de exploitatieperiode van het DBFM-contract. De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond heeft tijdens de overleggen als vertegenwoordiger opgetreden voor de Regionale Brandweer Rotterdam-Rijnmond, Politie Rotterdam-Rijnmond en de Directie Ambulancezorg en Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen (Directie A&G).

Voor de volledigheid meld ik u, dat aangaande de mogelijke aanleg van een bluswatervoorziening tussen het Beneluxplein en het Vaanplein nog overleg moet worden gevoerd. Verder heeft de brief geen betrekking op de tunnels in het tracé.

Ik ga er van uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en vertrouw op een constructieve samenwerking in de toekomst.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
De Directeur Wegen en Verkeer,


drs. E.C.L. Martein



Bijlage behorend bij brief RWS/DZH-2009/3921

Rijkswaterstaat Zuid-Holland

Project RW15 Maasvlakte - Vaanplein

1. Algemene procesafspraken

1. RWS is wegbeheerder op RW15 Maasvlakte-Vaanplein. Na het contracteren van een Opdrachtnemer voert de Opdrachtnemer de aanpassingswerkzaamheden en onderhoudstaken uit. De VRR communiceert na gunning van het DBFM-contract rechtstreeks met één aangestelde contactpersoon van de Opdrachtnemer. RWS maakt afspraken met de Opdrachtnemer over een terugmeldingsprotocol.
2. Opdrachtnemer zal niet verantwoordelijk zijn voor het incidentmanagement. Over incidentmanagement communiceert de VRR rechtstreeks met de wegbeheerder en maakt daartoe gebruik van de standaard communicatielijnen.
3. RWS is opdrachtgever en bewaakt de uitvoering van de gemaakte afspraken.
4. Indien na de gunning van het DBFM-contract niet aan de afspraken in deze brief inclusief bijlage voldaan kan worden, zal dit na constatering op het eerstvolgende coördinatieoverleg (CO) worden ingebracht door de Opdrachtnemer. Bij dit CO moet RWS aanwezig zijn. In dit CO zullen vervolgens afspraken gemaakt worden op welke punten en onder welke voorwaarden er afgeweken kan worden van de onderhavige afspraken. De afspraken moeten 1 maand voor aanvang van de werkzaamheden waarop de afspraken betrekking hebben, gemaakt zijn, zodat de VRR tijd hebben zich voor te bereiden. Uiterlijk 2 weken voor aanvang van de werkzaamheden zullen de afspraken worden bevestigd aan de VRR in de vorm van bereikbaarheidskaarten.
5. Indien zich in relatie tot onderhavige afspraken niet voorziene omstandigheden en/of voortschrijdend inzicht voordoet, zullen de afspraken op initiatief van de VRR in overleg tussen de VRR en RWS worden aangepast en opnieuw schriftelijk worden vastgelegd.

Datum

30 juni 2009

Ons kenmerk

RWS/DZH-2009/3921
HB623005

2. Procesafspraken realisatiefase

- 1 Tijdens de realisatiefase vindt er op initiatief van de Opdrachtnemer een coördinatieoverleg (CO) plaats tussen de VRR en de Opdrachtnemer over de praktische uitvoering van de afspraken in onderhavig document.
- 2 Als de Opdrachtnemer zich niet aan de gemaakte afspraken houdt, nodigt de VRR RWS uit voor het CO. Indien tijdens het CO in het bijzijn van de contactpersoon van RWS, niet tot overeenstemming kan worden gekomen zal worden geëscaleerd naar de Projectdirecteur van RW15 Maasvlakte-Vaanplein en de Algemeen Directeur van de VRR. Als ook de Projectdirecteur en de Algemeen Directeur niet tot overeenstemming kunnen komen zal conform het Integraal Veiligheidsplan RW15 Maasvlakte-Vaanplein worden geëscaleerd naar het Bestuurlijk overleg.
- 3 De Opdrachtnemer waarborgt de huidige bereikbaarheid en de mogelijkheid tot afvoer van lerselslactoffers van RW15 Maasvlakte-Vaanplein en direct omliggende gebieden voor de VRR door de huidige vluchtstroken langs de rijksweg en aansluitingen op het onderliggend wegennet te handhaven voor wat betreft aanwezigheid en breedte. Als door werkzaamheden de huidige vluchtstroken en aansluitingen op het onderliggend wegennet niet functionerend zijn te houden, maakt de Opdrachtnemer afspraken met de VRR volgens afspraak 2.4.



- 4 Indien de Opdrachtnemer een deel van het onderliggend wegennet of de rijksweg wil afsluiten, stemt zij de plannen en fasering af met de VRR in het CO.
- 5 Het niet borgen van de bereikbaarheid en de mogelijkheid tot het afvoeren van letselslachtoffers kan alleen na instemming van de VRR.
- 6 De Opdrachtnemer maakt de afspraak over de definitieve afsluiting van de rijksweg en onderliggend wegennet en fasering daarvan uiterlijk 1 maand voor aanvang van de afsluiting met de VRR, zodat de VRR tijd hebben zich voor te bereiden. Uiterlijk 2 weken voor aanvang van de werkzaamheden zullen de afspraken worden bevestigd aan de VRR in de vorm van bereikbaarheidskaarten. De locatie van de afsluitingen worden aangeleverd op een situatietekening in pdf-format. Op de situatietekening moet de mogelijkheid zijn aangeven voor breedte transport (3,5 m), bereikbaarheid van werkterreinen, locatie van aanwezige bluswatervoorziening en belangrijke elementen uit de calamiteitenplannen voor de werkterreinen als bedoeld in 2.11.
- 7 Bij het plannen van wegafsluitingen, zorgt de Opdrachtnemer dat de evacuatie van bedrijventerreinen en woonkernen niet wordt verslechterd, danwel dat deze via tenminste twee onafhankelijke wegen kan plaats vinden.
- 8 Alvorens werkterreinen in gebruik te nemen, maakt de Opdrachtnemer duidelijke afspraken met de VRR over de bereikbaarheid en toegankelijkheid van deze terreinen voor de Brandweer, Ambulancediensten en Politie.
- 9 Indien er een alternatieve route gekozen moet worden voor het transport van gevaarlijke stoffen betreft de Opdrachtnemer de VRR in een vroeg stadium.
- 10 RWS ziet door middel van het normale incident management waarbij cameratoezicht plaats vindt op het tracé Thomassentunnel - Ridderster, toe op een optimale bereikbaarheid van de VRR.
- 11 De Opdrachtnemer stelt (een) calamiteitenplan(nen) op. In een calamiteitenplan worden behandeld: alarmering, doorstroming, opvang VRR, bereikbaarheid, de aanwezige preparatieve voorzieningen, hoeveel gevaarlijke stoffen op welke plek en op welk moment aanwezig zijn, aanwezige personen, contactpersonen, aanspreekpunten, bijzondere gevaren, werktijden en data van werkzaamheden en welke handelingen door welke functionarissen uitgevoerd worden bij calamiteiten.
- 12 Het calamiteitenplan dient vooraf vastgesteld te worden door de VRR in het CO.

Rijkswaterstaat Zuid-Holland

Project RW15 Maasvlakte -
Vaandijk

Datum

30 juni 2009

Ons kenmerk

RWS/DZH-2009/3921
HB623005



3. Technische afspraken over aanpassingen aan RW15 Maasvlakte-Vaanplein exclusief tunnels

Rijkswaterstaat Zuid-Holland

Project RW15 Maasvlakte - Vaanplein

Datum

30 juni 2009

Ons kenmerk

RWS/DZH-2009/3921
HB623005

- 1 RWS en de VRR willen gezamenlijk en met behoud van ieders eigen verantwoordelijkheid, het veiligheidsniveau in verband met de aanpassing van RW15 Maasvlakte-Vaanplein minimaal handhaven.
- 2 RWS verplicht de Opdrachtnemer een bluswatervoorziening te realiseren tussen km 26,80 en 51,30 zodat het vastgestelde Maximaal geloofwaardige incident – een brandende LPG-tankwagen – op een willekeurige plaats op het traject RW15 Maasvlakte - Beneluxplein (met uitzondering van de tunnels) door de huidige eenheden van de Brandweer Rotterdam-Rijnmond doeltreffend kan worden bestreden. Een doeltreffende bestrijding is mogelijk als wordt voldaan aan de eisen uit 3.3 t/m 3.9. De bluswatervoorziening moet een capaciteit leveren van 240 m³ per uur gedurende 4 uur. De waterwinning moet zodanig worden uitgevoerd dat te allen tijden de waterlevering is gegarandeerd met uitzondering van uitzonderlijk/ extreem weer¹.
- 3 Al het open water – zowel zoet, zout als brak – mag als bluswatervoorziening worden gebruikt, mits het water te bereiken is en binnen een kwartier na alarmering is op te pompen.
- 4 RWS verplicht de Opdrachtnemer opstelplaatsen en toegangspaden aan te leggen, zodat de bluswatervoorziening bereikbaar is.
- 5 Een opstelplaats is een veilige, doelmatige en goed bereikbare plaats voor brandweervoertuigen van waaruit de inzet plaats vindt. Hieraan wordt voldaan als een opstelplaats voldoet aan de volgende eisen:
 - a. een opstelplaats heeft ten minste een oppervlakte van 225 m²;
 - b. de verharding van de opstelplaats dient aan de eisen van 3.14 en 3.15 te voldoen;
 - c. de maximale horizontale afstand tussen de opstelplaats en het water is 8 meter;
 - d. de maximale verticale afstand tussen het waterniveau en opstelplaats is 5 meter.Als aan de eisen onder b, c en d van dit lid wordt voldaan, kan een vluchtstrook worden benut als opstelplaats.
- 6 De brandweer werkt met een inzetdiepte tot maximaal 100 meter vanaf een waterwinpunt van de bluswatervoorziening. De ambulancedienst werkt met een loopafstand tot maximaal 150 meter vanaf de opstelplaats van de ambulance tot het letselslachtoffer.
- 7 Indien zich achter geluidsbeperkende constructie oppervlaktewater bevindt dat gebruikt kan worden als bluswater, dienen in de constructies voorzieningen te zijn opgenomen die de VRR in staat stelt het oppervlaktewater te bereiken.
- 8 Het definitieve ontwerp van de bluswatervoorziening, inclusief voorzieningen ten behoeve van de bereikbaarheid hiervan, wordt besproken en vastgesteld in het CO.
- 9 Het is mogelijk dat het gebruikte bluswater verontreinigd is. De Opdrachtnemer zorgt voor het tot stand komen van afspraken met het

1 Onder uitzonderlijk/ extreem weer wordt verstaan:

1. droogtegrens tussen " indicatie watertekort en droogte" en "feitelijk watertekort en warmte" conform de Landelijke Commissie Watervoorziening.
2. Koudegrens ligt op "matig zware ijsvorming, dat is de ijslaag van 7 tot maximaal 30 cm".



Waterschap Hollandse Delta, danwel waterkwaliteitsbeheerder om dit verontreinigde bluswater te verwerken.

10 RWS sloopt het Digna Johanna-viaduct onder de volgende voorwaarden:

- a. RWS realiseert een aansluiting voor de VRR vanaf de zuidelijke hoofdrijbaan vanuit de Botlektunnel op de afslag Aveling met gebruikmaking van de aldaar aanwezige vluchtstrook, waardoor afkruizen niet noodzakelijk is. Dit moet vanwege de aanrijtijden een permanente open aansluiting zijn (geen calamiteitendoorgang ofwel CADO);
- b. RWS realiseert een 180 graden keerlus nabij de uitgang van de zuidelijke tunnelbuis van de Botlektunnel, waardoor de Vondelingenplaat door hulpdiensten via de Venkelweg kan worden bereikt. Deze keerlus zal zo uitgevoerd worden dat de brandweereenheden op een veilige manier, zonder dat afkruizen noodzakelijk is, uit kunnen voegen om gebruik te maken van de keerlus;
- c. RWS past de Van de Herikweg aan, waardoor deze geschikt zal zijn voor brandweervoertuigen. RWS zal hiervoor afspraken maken met (deel)gemeente Hoogvliet;
- d. RWS realiseert een aansluiting van de Vondelingenweg op rijksweg 15 in verband met de evacuatie bij calamiteiten. Dit zal geschieden door middel van een aansluiting op de nieuw te bouwen Botlekbrug.

11 De Opdrachtnemer waarborgt de huidige bereikbaarheid en de mogelijkheid tot afvoer van letselslachtoffers van RW15 Maasvlakte-Vaanplein en direct omliggende gebieden voor de VRR door na aanpassing van de infrastructuur over het gehele traject RW15 Maasvlakte- Vaanplein op zowel de hoofd baan als de parallelbaan te voorzien in vluchtstroken, met uitzondering op de volgende locaties:

- a. Langs de noordelijke en zuidelijke hoofdrijbaan op de Suurhoffbrug gedeelte km 26,25 tot 26,95;
- b. langs de noordelijke en zuidelijke hoofdrijbaan op de Dintelhavenbrug gedeelte km 29,20 tot 29,70;
- c. ter plaatse van de Merwedeweg langs de zuidelijke rijbaan tussen km 32,50 en km 32,90;
- d. nabij verzorgingsplaats Staaldep langs de zuidelijke rijbaan tussen km 34,30 en km 34,80;
- e. ter plaatse van de aansluiting van de oprit van de N57 op de noordelijke rijbaan van de A15(west) tussen km 34,65 en km 35,00;
- f. ter plaatse van de zuidelijke rijbaan ter hoogte van Rozenburg, tussen km 37,80 en km 38,85;
- g. ter plaatse van de beide hoofdrijbanen ter plaatse van Spijkenisse (tussen de toe- en afritten van het Hartelkruis), tussen km 44,25 en km 45,70;
- h. ter plaatse van de ondersteuning van de fly-overs aan de zuidzijde van het knooppunt Benelux, tussen km 50,50 en km 50,70;
- i. ter plaatse van de Verbindingsweg van de Beneluxtunnel naar de A15-oost. Door de aanleg van een derde rijstrook op dit kunstwerk is er geen vluchtstrook aanwezig over 250 meter ter hoogte van het Beneluxplein;
- j. ter plaatse van de noordelijke parallelbaan van de Heulweg, tussen km 57,30 en km 57,40;
- k. langs de beide parallelbanen ter hoogte van het viaduct over de spoorverbinding Rotterdam-Dordrecht, tussen km 61,71 - km 61,80.

Rijkswaterstaat Zuid-Holland

Project RW15 Maasvlakte - Vaanplein

Datum

30 juni 2009

Ons kenmerk

RWS/DZH-2009/3921
HB623005



12 In aanvulling op afspraak 3.10 realiseert de Opdrachtnemer op de volgende plaatsen calamiteitendoorsteeken:

- a. ter hoogte van km 50,6: een calamiteitendoorsteek in de geleiderail van de hoofdrijbaan. Vanaf de calamiteitendoorsteek wordt een verhard pad aangelegd, conform 3.13 en 3.14, zodat net achter het punt waar de vluchtstrook weer begint na de fly-over, de vluchtstrook kan worden bereikt. De calamiteitendoorsteek is met de hand te bedienen vanaf de vluchtstrook zonder sleutels.
- b. ter hoogte van km 70,0: een calamiteitendoorsteek in de geleiderail van de noordelijke hoofdrijbaan. Naar de calamiteitendoorsteek wordt een verhard pad aangelegd, conform 3.14 en 3.15, zodat vanaf het beheerpad in de Ridderster de vluchtstrook kan worden bereikt. De calamiteitendoorsteek is met de hand te bedienen vanaf het toegangspad zonder sleutels, danwel met een brandweersleutel.

Verder realiseert de Opdrachtnemer op de volgende plaatsen calamiteitendoorsteeken ten behoeve van de afvoer van letselslachtoffers:

- c. op de noordelijke hoofdbaan, ter hoogte van km. 54,10;
 - d. op de zuidelijke hoofdbaan, ter hoogte van km. 52,23;
 - e. op de zuidelijke hoofdbaan, ter hoogte van km. 61,8;
- 13 De calamiteitendoorsteeken bij de tunnelmonden van de Botlektunnel en de Thomassentunnel blijven gehandhaafd.
- 14 Wegen zijn alleen door de VRR te gebruiken indien deze geschikt zijn voor specifieke afmetingen van het maatgevend voertuig. De afmetingen van een maatgevend voertuig van de VRR zijn:
- a. breedte van 3,5 meter;
 - b. een lengte van 10 meter;
 - c. een hoogte van 4 meter;
 - d. een aslast van 11,5 ton;
 - e. een totaal gewicht van 30 ton;
 - f. wielbasis 5,45 meter;
 - g. bodemvrijheid 0,20 meter;
 - h. op en afrijhoek van maximaal 13 graden.
- 15 Een toegangsweg voor voertuigen van de VRR moet tenminste voldoen aan de volgende eisen:
- a. totaal gewicht 26,5 ton;
 - b. asbelasting 11,5 ton;
 - c. doorgangshoogte 4.2 meter;
 - d. rijbaanbreedte minimale verharding 4 meter
 - e. buitenbochtstraal: 10 meter;
 - f. binnenbochtstraal 5,5 meter.
- 16 RWS maakt bij de reconstructie van het Hartelkruis een verbinding op het Hartelkruis mogelijk voor voertuigen van de VRR zodat vanaf de Botlekweg de zuidelijke rijbaan van RW15 kan worden bereikt.

Rijkswaterstaat Zuid-Holland

Project RW15 Maasvlakte - Vaanplein

Datum

30 juni 2009

Ons kenmerk

RWS/DZH-2009/3921
HB623005

4. Procesafspraken exploitatieperiode

1. De gerealiseerde voorzieningen zullen door de Opdrachtnemer worden onderhouden zodat wordt voldaan aan de eisen onder "3. Technische afspraken over aanpassingen aan RW15 Maasvlakte-Vaanplein".
2. Het onderhoud van voorzieningen (o.a. ten behoeve van de bluswatervoorziening, de bereikbaarheid en de afvoer van letselslachtoffers) voor de VRR door de Opdrachtnemer staat



beschreven in een maintenanceplan. Dit plan dient vastgesteld te worden door de VRR in het CO.

3. Op het moment dat de bluswatervoorziening, de bereikbaarheid, de afvoer van letselslachtoffers en overige voorzieningen voor de VRR niet voldoen aan de afspraken uit onderhavig document, zal de opdrachtnemer de onvolkomenheden onmiddellijk dienen te herstellen. Na instemming van de VRR kan hiervan afgeweken worden. Indien de opdrachtnemer en de VRR in het bijzijn van de contactpersoon van RWS niet tot overeenstemming kunnen komen, zal worden geëscaleerd naar de Projectdirecteur van RW15 Maasvlakte-Vaanplein en de Algemeen Directeur van de VRR. Als ook de Projectdirecteur en de Algemeen Directeur niet tot overeenstemming kunnen komen zal conform het Integraal Veiligheidsplan RW15 Maasvlakte-Vaanplein worden geëscaleerd naar het Bestuurlijk overleg.
4. In het geval van onderhouds- en vernieuwingswerkzaamheden tijdens de exploitatieperiode gelden de eisen zoals deze voor de realisatieperiode gelden.

Rijkswaterstaat Zuid-Holland

Project RW15 Maasvlakte -
Vaanplein

Datum

30 juni 2009

Ons kenmerk

RWS/DZH-2009/3921
HB623005

Bijlage 4 Aanvullende notitie EV Gemeentewerken



Gemeente Rotterdam

Gemeentewerken

Ingenieursbureau

Aan : Wouter Bredemeijer (dS+V)
Kopie aan : Titus van Hille
Datum : 19 april 2010
Betreft : Bestemmingsplan Beneluxster-Oost:
Plaatsgebonden Risico en
Groepsrisico van het vervoer van
gevaarlijke stoffen over de A15
Projectcode : 2005-1162 (MR10002)

Notitie

Bezoekadres: Galvanistraat 15

Postadres: Postbus 6633

3002 AP Rotterdam

Website: www.gw.rotterdam.nl

Van: ing. P.J.G. Bruijkers

Kamer: 01.60 Europoint III

Telefoon: (010) 4894956

Fax: (010) 4895548

E-mail: p.bruijkers@gw.rotterdam.nl

1. Inleiding

IGWR heeft op 10 juli 2006 in opdracht van dS+V gerapporteerd over de externe veiligheidsaspecten van het bestemmingplan Beneluxster-Oost. De toekomstige 10^{-6} /jaar plaatsgebonden risicocontour is in dat onderzoek bepaald op 136 meter uit het hart van de weg. Op verzoek van dS+V zijn de toekomstige 10^{-6} /jaar plaatsgebonden risicocontour en het groepsrisico opnieuw vastgesteld, rekening houdend met Maasvlakte-2 en met de prognoses voor het toekomstige transport van het project Basisnet.

2. Plaatsgebonden Risico

2.1 Berekening

De herberekening van de 10^{-6} /jaar plaatsgebonden risicocontour is gedaan met het risicoprogramma RBM-II⁺, versie 1.3.

Er is een standaard berekening uitgevoerd met de in onderstaande tabel vermeldde wegtransporten gevaarlijke stoffen over dit deel van de autosnelweg A15 (wegvak Z72 Pernis-Charlois). Uitgangspunt zijn de telcijfers van Rijkswaterstaat van 2006 (tabel 1).



Tabel 1: Vervoer gevaarlijke stoffen A15 (wegvak Z73) conform Basisnet

Stofcategorie ¹	Vervoer in 2006 (wagens per jaar)	Groefactor GE 2020	Groefactor maximale gebruikruimte (PR-max) Basisnet	Vervoer volgens Basisnet (wagens per jaar)
GF1	579	1,45	2	1679,1
GF2	1151	1,45	2	3337,9
GF3	21040	1	1,5	31560
GT1	0	1,45	2	0
GT2	7	1,45	2	20,3
GT3	362	1,07	2	774,68
GT4	7	1,45	2	20,3
GT5	0	1,45	2	0
LF1	43260	1,45	2	125454
LF2	80301	1,45	2	232872,9
LT1	3282	1,45	2	9517,8
LT2	3672	1,45	2	10648,8
LT3	181	1,45	2	524,9
LT4	0	1,45	2	0

Met de in kolom 4 vermelde transportcijfers is de risicoberekening uitgevoerd. Hiervoor geldt één uitzondering: voor GFR is gerekend met 31638 wagens per jaar in plaats van 31560 wagens per jaar. De reden hiervoor is dat de Circulaire² dat zo heeft bepaald.

2.2 Resultaat

Het resultaat van de berekening is een contour van 83 meter uit het hart van de A15.

De berekening is op verzoek van Rijkswaterstaat (de heer L.Bijkerk) voorgelegd aan de heer T.Reitsma van Arcadis. (Arcadis doet alle berekeningen voor het Basisnet weg).

De heer Reitsma heeft de berekening ingezien en hierop als volgt gereageerd: *"Ik kan bevestigen dat u kunt uitgaan van de afstand van 83 meter. Voor het Basisnet Weg zijn er in het voorjaar van 2009 nieuwe risicoberekeningen uitgevoerd met RBMII versie 1.3 waaruit naar voren kwam dat de 10-6 contouren voor dit gedeelte van de A15 kleiner werden t.o.v. de afstanden zoals die werden berekend met versie 1.1.1.7."*

3. Groepsrisico

3.1 Berekening

De herberekening van het groepsrisico is gedaan met het risicoprogramma RBM-II⁺, versie 1.3. Er is een standaard berekening uitgevoerd met de in kolom 4 van tabel 1 vermeldde

¹ LF zijn brandbare vloeistoffen, LT zijn toxische vloeistoffen, GF zijn brandbare gassen en GT zijn toxische gassen

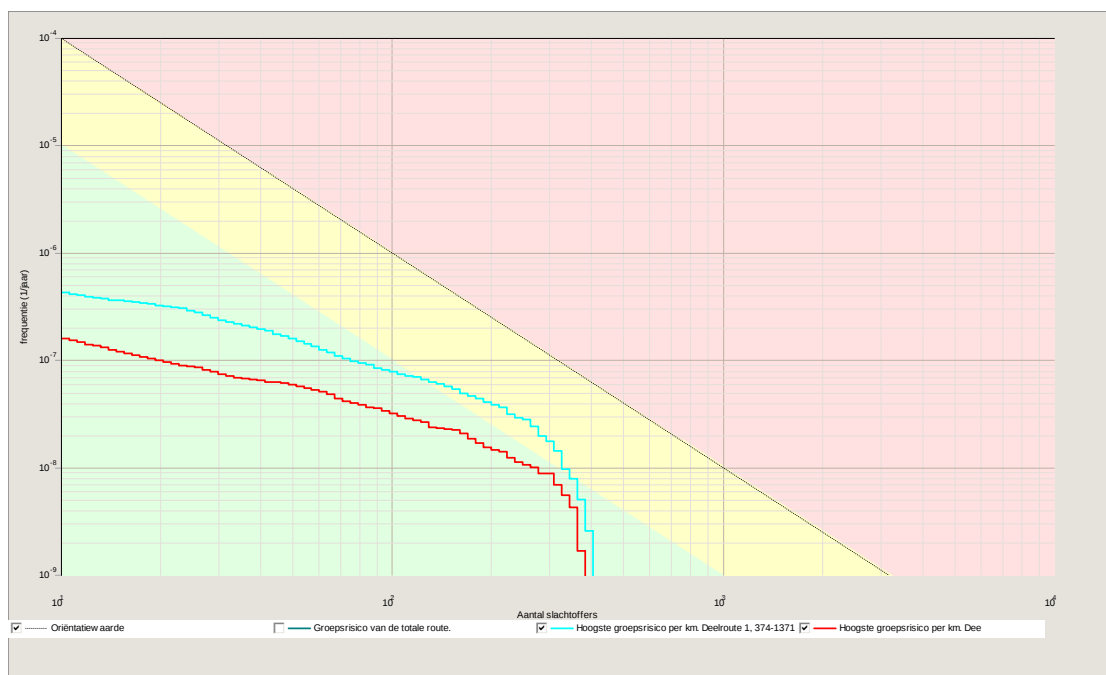
² Besluit tot wijziging van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen gelet op de voorgenomen invoering van het Basisnet (Staatscourant 22-12-2009).

basisnet wegtransporten gevaarlijke stoffen over dit deel van de autosnelweg A15 (wegvak Z72 Pernis-Charlois).

De aanwezigheidsgegevens in het gebied zijn bepaald aan de hand van kaartmateriaal en gegevens uit gemeentelijke GIS bestanden.

3.2 Resultaat

Het resultaat van de berekende groepsrisico's worden weergegeven in onderstaande figuur. De rode lijn is de situatie zonder de nieuwe kantoren aan de Vondelingenweg, de groene lijn geeft de situatie weer met de nieuwe kantoren aan de Vondelingenweg.



De figuur en de rekenresultaten (tabel 2) laten zien dat het groepsrisico onder de oriënterende waarde blijven.



Tabel 2: Resultaten berekeningen groepsrisico's autosnelweg A15: situaties zonder en met nieuwe kantoren aan de Vondelingenweg.

Variant	Hoogste over- of onderschrijdingsfactor van het groepsrisico ³	Aantal slachtoffers bij de hoogste overschrijding van het groepsrisico met bijhorende frequentie	Maximum aantal slachtoffers met bijhorende frequentie
Zonder	0,084	308 (8,9x10 ⁻⁹ /jr)	383 (1,7x10 ⁻⁹ /jr)
Met	0,194	261 (2,8x10 ⁻⁸ /jr)	404 (2,6x10 ⁻⁹ /jr)

³ Bij een factor groter dan 1 wordt de oriënterende waarde overschreden, bij een factor kleiner dan 1 is er geen overschrijding maar een onderschrijding.



4. Conclusie en advies

De toekomstige 10^{-6} /jaar plaatsgebonden risicocontour bedraagt 83 meter uit het hart van de A15.

Volgens de Circulaire⁴ bedraagt de veiligheidszone (VZ) 80 meter vanaf het midden van dit deel van de A15. Het plasbrandaandachtsgebied (PAG) bedraagt 30 meter vanaf de rand van de deze snelweg. De nieuwe ontwikkelingen vallen buiten VZ en PAG.

Het groepsrisico blijft ruim (factor 5) onder de oriënterende waarde.

Externe veiligheid is daardoor geen belemmering voor de nieuwe ontwikkelingen die dit plan mogelijk maakt. Door de nieuwe ontwikkelingen neemt het groepsrisico in geringe mate toe. Het groepsrisico moet door het bestuur worden verantwoord bij de vaststelling van dit bestemmingsplan.

Voor de verantwoording van de groepsrisico's dient advies aan de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond te worden gevraagd in verband met de zelfredzaamheid in het gebied en de hulpverlening bij rampen.

⁴ Besluit tot wijziging van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen gelet op de voorgenomen invoering van het Basisnet (Staatscourant 22-12-2009).

Regels

Hoofdstuk 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 Begrippen

1.1 Agrarisch bedrijf

Een onderneming waarin met een economisch oogmerk plaatsvindt het telen van gewassen en/of het houden van dieren al dan niet samengaan met het winnen van producten welke van die gewassen of dieren worden afgeleid.

1.2 Archeologisch deskundige

Het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) of een andere door burgemeester en wethouders aan te wijzen deskundige.

1.3 Bebouwing

Een of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.4 Bebouwingspercentage

Een percentage dat aangeeft hoeveel van het oppervlak van een bouwperceel door gebouwen mag worden ingenomen.

1.5 Bedrijven

De bedrijven genoemd in de lijst van bedrijfsactiviteiten behorende bij deze regels.

1.6 Begane grond (laag)

Het gedeelte van een gebouw, bestaande uit een of meer bouwlagen - waaronder begrepen een kelder, souterrain of bel-etage - waarvan de bovenste begrenzendende vloer, plafond of balklaag niet hoger komt dan 4,5 m ten opzichte van het peil.

1.7 Beperkt kwetsbare objecten:

- a. woningen, kantoorgebouwen, hotels, restaurants, winkels en bedrijfsgebouwen, voor zover deze objecten niet tot de categorie kwetsbare objecten behoren;
- b. sporthallen, zwembaden, speeltuinen;
- c. sport- en kampeerterreinen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voor zover zij niet tot de categorie kwetsbare objecten behoren;
- d. andere objecten die met de onder a en b genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voor zover die objecten niet tot de categorie kwetsbare objecten behoren;
- e. objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voor zover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval.

1.8 Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.9 Bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met bijbehorende regels als vervat in het GML-bestand

NL.IMRO

1.10 Bijzondere objecten

- a. bejaardentehuizen en verpleeginrichtingen (zoals ziekenhuizen en sanatoria);

- b. scholen en winkelcentra;
- c. hotels en kantoorgebouwen, bestemd voor meer dan 50 personen;
- d. objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals computer- en telefooncentrales, gebouwen met vluchtleidingsapparatuur;
- e. objecten die door secundaire effecten een verhoogd risico met zich brengen, zoals bovengrondse installaties en opslagtanks voor brandbare, explosieve en/of giftige stoffen.

1.11 Bouwwerk

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.12 Bruto vloeroppervlak (b.v.o.)

Het vloeroppervlak van een bouwwerk, inclusief de niet direct voor het hoofddoel bruikbare ruimten (bijvoorbeeld bij een productiebedrijf of winkel, de magazijn-, expeditie-, kantoorruimten). Gebouwde parkeervoorzieningen worden niet tot het b.v.o. gerekend.

1.13 Detailhandel

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder de uitstalling ter verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen voor gebruik, verbruik of aanwending overwegend anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

1.14 Dienstwoning

Een woning in of bij een gebouw of op een terrein, kennelijk slechts bedoeld voor (het huishouden van) een persoon, wiens huisvesting daar, gelet op de bestemming van het gebouw of het terrein, noodzakelijk is.

1.15 Gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.16 Geluidsgevoelige functies (in de zin van de Wet geluidhinder)

Hieronder worden verstaan : woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen, andere gezondheidszorggebouwen dan de genoemde (t.w. verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en medische kleuterdagverblijven), alsmede de terreinen die behoren bij de andere gezondheidszorggebouwen, voor zover deze bestemd zijn of worden gebruikt voor de in die gebouwen verleende zorg, alsmede woonwagendplaatsen.

1.17 Goederendistributiecentrum

Een centrum bestemd voor de vestiging van bedrijven die zich richten op of gelieerd zijn aan de verwerking (strippen en stoffen, groupage), opslag (warehousing), expeditie/distributie en assemblage van (gecontaineriseerd) stukgoed.

1.18 Kantoren

Gebouwen (c.q. deel van gebouwen) ten behoeve van het verrichten van werkzaamheden van administratieve aard.

1.19 Kwetsbare objecten

- a. woningen, met uitzondering van:
 - 1. verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare;
 - 2. dienst- en bedrijfswoningen van derden;
- b. gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals:
 - 1. ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen;
 - 2. scholen;

3. gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen;
- c. gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, zoals:
 1. kantoorgebouwen en hotels met een b.v.o. van meer dan 1500 m² per object;
 2. complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk b.v.o. meer dan 1000 m² bedraagt en winkels met een totaal b.v.o. van meer dan 2000 m² per winkel, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;
- d. kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen.

1.20 Milieudeskundige

De directeur van de Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond of de daarvoor in de plaats tredende instantie.

1.21 NAP

Normaal Amsterdams Peil.

1.22 Parkeerplaatsen

Ongebouwde parkeervoorzieningen.

1.23 Parkeervoorzieningen

Parkeergelegenheid ter voorziening in de behoefte aan ruimte voor het parkeren en stallen van motorvoertuigen en (brom)fietsen, alsmede de daarbij behorende in- en uitritten en toegangen.

1.24 Peil

- voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van de kruin van de weg;
- voor een bouwwerk waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst : de hoogte van het terrein ter plaatse van die hoofdtoegang, na voltooiing van de aanleg van dat terrein.

Indien een bouwwerk aan meer dan één weg wordt gebouwd, is het peil van de hoogstgelegen weg maatgevend.

1.25 Sneltram

Een metro bovengronds.

1.26 Terreingrens

Grens van een terrein zoals vastgelegd in de contractsovereenkomst (huur/erfpacht) tussen de huurder en het Havenbedrijf Rotterdam N.V.

1.27 Vrije vloeroppervlakte

Vloeroppervlakte waarboven zich een vrije hoogte bevindt van ten minste 2,1 meter.

Artikel 2 Wijze van meten

2.1 de dakhelling

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2.2 de goothoogte van een bouwwerk

vanaf het Peil tot aan de bovenkant van de goot c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.3 de inhoud van een bouwwerk

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.4 de bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.5 de oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van een bouwwerk.
Dakoverstekken, luifels, balkons en dergelijke worden hierbij niet meegeteld, mits zij niet verder uitsteken dan 0,5 meter.

2.6 de breedte van een gebouw

van en tot de buitenkant van een zijgevel dan wel het hart van een gemeenschappelijke scheidsmuur, met dien verstande, dat wanneer de zijgevels verspringen of niet evenwijdig lopen, het gemiddelde wordt genomen van de kleinste en de grootste breedte.

2.7 de afstand van een gebouw tot de zijdelingse perceelsgrens

vanaf het punt van de gevel van een gebouw welke het dichtst bij de perceelsgrens is gelegen, haaks op de perceelsgrens.

Hoofdstuk 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 Agrarisch

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Agrarisch' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. de uitoefening van het agrarisch bedrijf, ontsluitingswegen en -paden en waterlopen, alsmede voorzieningen ten dienste van waterhuishouding, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
- b. 'Waarde - Archeologie' (als bedoeld in Artikel 16), voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

- a. Op de voor 'Agrarisch' bestemde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens bouwwerken ten behoeve van de bedoelde bedrijfsvoering in 3.1a, geen gebouw zijnde, waarvan de hoogte niet meer dan 8 m bedraagt.
- b. In uitzondering op het bepaalde onder a, is het ter plaatste van de op de plankaart aangegeven aanduiding:
 - 'dienstwoning toegestaan', een dienstwoning met een grondoppervlakte van maximaal 74 m² en een nokhoogte van maximaal 7 meter toegestaan;
 - 'opstal toegestaan', voor zover het de meest zuidelijke betreft, een opstal met een grondoppervlakte van maximaal 60 m² en een nokhoogte van maximaal 7 meter toegestaan;
 - 'opstal toegestaan', voor zover het de meest noordelijke betreft, een opstal met een grondoppervlakte van maximaal 80 m² en een nokhoogte van maximaal 4 meter toegestaan.

3.2.2 Medebestemming

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor 'Waarde - Archeologie', is voor het bouwen het bepaalde terzake in genoemde bestemming mede van toepassing.

Artikel 4 Bedrijf

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. bouwwerken, werk- en opslagterreinen ten behoeve van bedrijven die zich richten op de groothandel, wegvervoer, communicatie, zakelijke dienstverlening, opslag van gevaarlijke stoffen, welke bedrijven zijn vermeld in categorie 1 t/m 3 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten met betrekking tot de bestemming Goederendistributiecentrum behorende bij deze regels,
- b. de daarbij behorende voorzieningen, zoals havengerelateerde horecavoorzieningen, douane- en bankfaciliteiten, servicestations voor motorvoertuigen,
- c. ontsluitingswegen, parkeerplaatsen, voorzieningen ten dienste van de waterhuishouding en de geluidswering, groenvoorzieningen,
- d. 'Waarde - Archeologie' (als bedoeld in Artikel 16), voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemeen

Op de voor 'Bedrijf' bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de aldaar genoemde functie.

4.2.2 Bebouwingsnormen

Gebouwen mogen niet hoger worden dan 12 meter, terwijl bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet hoger mogen worden dan 8 meter.

4.2.3 Medebestemming

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor 'Waarde - Archeologie', is voor het bouwen het bepaalde terzake in genoemde bestemming mede van toepassing.

4.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen bij de concrete inrichting van het centrum ter voorkoming van geluids- en lichthinder vanwege het centrum op de omliggende bebouwing, waarbij voor wat betreft de geluidshinder geldt dat de gevelbelasting van woningen in de omgeving in principe maximaal 50 dB(A) (etmaalwaarde) mag bedragen en slechts in hoge uitzonderingsgevallen maximaal 55 dB(A).

4.4 Specifieke gebruiksregels

4.4.1 Toegestane bedrijven

Uitsluitend bedrijven t/m categorie 3 van de lijst van bedrijfsactiviteiten behorende bij deze regels zijn toegestaan, met dien verstande dat inrichtingen die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder zijn uitgesloten. Daarnaast zijn verkooppunten voor motorbrandstoffen, inclusief LPG, met de daarbij behorende voorzieningen, enkel toegestaan als aan de eisen van de milieuregelgeving voldaan wordt.

4.4.2 Bedrijfsgebonden kantoren

Bedrijfsgebonden kantoren mogen per bedrijf niet meer dan 50 % van het bruto vloeroppervlak innemen, met een maximum van 3000 m².

4.4.3 Verboden gebruik

Onder verboden gebruik als bedoeld in artikel "gebruik" van deze regels wordt in ieder geval verstaan:

- containerreparatie- en containeronderhoudswerkzaamheden, alsmede grootschalig en langdurige opslag van lege containers indien het een zelfstandige bedrijfsactiviteit of een substantiële

- nevenactiviteit betreft;
- het stapelen van containers met een stapelhoogte van meer dan 3 containers.

4.5 Ontheffing van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ontheffing te verlenen:

- a. van het bepaalde in het eerste lid onder a, b en c, ten behoeve van het toelaten van andere dan de aldaar genoemde bedrijven, die daarmee naar aard en invloed op de omgeving zijn gelijk te stellen. Alvorens de ontheffing te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de ontheffing aan burgemeester en wethouders een schriftelijk advies van de milieudeskundige te overleggen;
- b. ten behoeve van het toestaan van een overschrijding van de toegestane bouwhoogte tot ten hoogste 20 meter, indien dit voor wat betreft:
 1. gebouwen uit economisch oogpunt noodzakelijk is en daarvan geen onaanvaardbare visuele hinder voor de omgeving van het distributiecentrum uitgaat;
 2. lichtpunten voor een goed functioneren c.q. de bereikbaarheid van gebouwen is vereist en daarvan geen onaanvaardbare lichthinder voor de omgeving van het distributiecentrum uitgaat;
 3. lichtreclames voor een goed functioneren c.q. herkenbaarheid van het distributiecentrum is vereist.

Burgemeester en wethouders kunnen voorwaarden aan de ontheffing verbinden ter voorkoming c.q. beperking van genoemde hinder.

Artikel 5 Bedrijf - Haven

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf - Haven' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. bouwwerken, bouwterrein, werkterrein en opslagterrein ten behoeve van havengebonden industrie, havengebonden zakelijke dienstverlening, havengebonden overslag-, transport-, opslag- en reparatiebedrijven en openbare nutsbedrijven;
- b. kantoren ten behoeve van havengebonden bedrijven, met een maximum van 1800 m² per gebouw;
- c. havengerelateerde horeca;
- d. voorzieningen voor windenergie op bedrijfsterreinen voor zover het primaire bedrijfsproces of de ontwikkeling daarvan op dat bedrijfsterrein of op het aangrenzend terrein niet nadelig beïnvloed wordt en deze voorzieningen op ten minste 150 meter vanuit de terreingrens worden gerealiseerd;
- e. verkooppunten voor motorbrandstoffen, inclusief LPG, met de daarbij behorende voorzieningen, voor zover aan de eisen van milieuregelgeving wordt voldaan;
- f. kaden, afmeervoorzieningen, parkeerterreinen, al dan niet ondergrondse parkeervoorzieningen, ontsluitingswegen, spoorwegaansluitingen, radarposten, haventerreinen met bijbehorende werken, installaties en groenvoorzieningen;
- g. waterhuishouding en verkeersdoeleinden te water, met de daarbij behorende waterstaatswerken zoals dijken, taluds, keerwanden en beschoeiingen;
- h. 'Waarde - Archeologie' (als bedoeld in Artikel 16), voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Algemeen

- a. Op de voor 'Bedrijf - Haven' bedoelde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de aldaar genoemde functie.
- b. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid, is ter plaatse van de op de plankaart aangegeven aanduiding 'dienstwoning toegestaan', een dienstwoning met een inhoud van maximaal 450 m³ toegestaan.

5.2.2 Medebestemming

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor 'Waarde - Archeologie', is voor het bouwen het bepaalde terzake in genoemde bestemming mede van toepassing.

5.3 Specifieke gebruiksregels

5.3.1 Toegestane bedrijven

Onder bedrijfsactiviteiten, als bedoeld in het eerste lid, worden de bedrijfsactiviteiten verstaan welke vermeld zijn in de milieucategorieën 1 tot en met 5.3 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten met betrekking tot de bestemming Haven- en industriegebied Beneluxster-Oostzijde, behorende bij deze regels, met dien verstande dat inrichtingen die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidshinder zijn uitgesloten.

5.3.2 Bedrijfsgebonden kantoren

Bedrijfsgebonden kantoren mogen per bedrijf niet meer dan 50 % van het bruto vloeroppervlak innemen, met een maximum van 3000 m².

5.3.3 Verboden gebruik

Onder verboden gebruik wordt in ieder geval gerekend het gebruik van gronden en bouwwerken voor detailhandel.

5.4 Ontheffing van de gebruiksregels

- a. Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in 5.1 en 5.3.1 ten behoeve van het toelaten van andere dan de aldaar genoemde bedrijven, die daarmee naar aard en

invloed op de omgeving zijn gelijk te stellen. Alvorens de ontheffing te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de ontheffing aan burgemeester en wethouders een schriftelijk advies van de milieudeskundige te overleggen.

- b. Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid onder d, voor zover het betreft het bepaalde ten aanzien van de minimaal toegelaten afstand vanuit de terreingrens, door hiervoor een afstand van minder dan 150 meter toe te staan, mits de activiteiten van naburige bedrijven en/of de ontwikkeling van aangrenzend terrein dit gedogen. Alvorens de ontheffing te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de ontheffing aan burgemeester en wethouders een schriftelijk advies van de beheerder van dat aangrenzend terrein te overleggen.

Artikel 6 Bedrijf - Nutsvoorzieningen

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf - Nutsvoorzieningen' aangewezen gronden zijn bestemd voor;

- a. voorzieningen van openbaar nut;
- b. 'Waarde - Archeologie' (als bedoeld in Artikel 16), voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Algemeen

Op de voor 'Bedrijf - Nutsvoorzieningen' bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de aldaar genoemde functies.

6.2.2 Medebestemming

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor 'Waarde - Archeologie', is voor het bouwen het bepaalde terzake in genoemde bestemming mede van toepassing.

6.2.3 Bebouwingsnormen

Bouwwerken mogen niet groter zijn dan 80 m³.

Artikel 7 Groen

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen, met bijbehorende voet- en fietspaden en watergangen;
- b. uitstekende delen aan gebouwen die toegelaten zijn krachtens een aangrenzende bouwbestemming;
- c. kleinschalige voorzieningen voor openbaar nut en verkeer en vervoer;
- d. 'Waarde - Archeologie' (als bedoeld in Artikel 16), voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Algemeen

Op de voor 'Groen' bestemde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens:

- a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, welke in de bestemming passen, zoals straatmeubilair, huisvuilcontainers, niet groter dan 10 m³ (al dan niet ondergronds), bovenleidingsmasten c.q. -portalen ten behoeve van trambanen, bruggen, duikers;
- b. uitstekende delen aan gebouwen, niet dieper dan 2 meter uit de gevel en ten minste 2,2 meter boven maaiveld;
- c. kleine gebouwen voor openbaar nut, verkeer en vervoer, zoals gemaalgebouwtjes, telefooncellen, gasdrukregel- en meetstations, wachthuisjes e.d., niet groter dan 80 m³.

7.2.2 Medebestemming

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor 'Waarde - Archeologie', is voor het bouwen het bepaalde terzake in genoemde bestemming mede van toepassing.

Artikel 8 Natuur - Natuurgebied

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Natuur - Natuurgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. het behoud, herstel en de ontwikkeling van de aanwezige landschappelijke en natuurlijke waarden in de vorm van kenmerkende natuur- en landschapswaarden voor duingebieden, waterpartijen, dijken en waardevolle graslandvegetaties;
- b. extensieve dagrecreatie;
- c. ontsluitingswegen en paden;
- d. 'Waarde - Archeologie' (als bedoeld in Artikel 16), voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Algemeen

Op de voor 'Natuur - Natuurgebied' bestemde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals bruggen, duikers, beschoeiingen.

8.2.2 Bebouwingsnormen

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen niet hoger worden dan 3 meter.

8.2.3 Medebestemming

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor 'Waarde - Archeologie', is voor het bouwen het bepaalde terzake in genoemde bestemming mede van toepassing.

8.3 Aanlegvergunning

8.3.1 Verbod

Op de voor 'Natuur - Natuurgebied' bestemde gronden, is het verboden zonder schriftelijke vergunning (aanlegvergunning) van burgemeester en wethouders de onderstaande werken (geen bouwwerken zijnde) en/of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het dempen, graven, afdammen, vergroten of herprofiëren van aanwezige waterlopen;
- b. het ontginnen, bodemverlagen, afgraven, ophogen of egaliseren van de bodem;
- c. het scheuren van graslanden;
- d. het aanleggen of verharderen van wegen, paden, banen of parkeergelegenheid en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- e. het beplanten van gronden met houtgewassen, ter plaatse waar de gronden op het tijdstip van het van kracht worden van het plan niet reeds met houtgewassen waren beplant.

8.3.2 Uitgezonderde werkzaamheden

- a. normaal onderhoud en beheer;
- b. werkzaamheden die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- c. werkzaamheden die mogen worden uitgevoerd krachtens een verleende aanlegvergunning.

8.3.3 Vergunning

Aanlegvergunning wordt verleend, indien de natuur- en landschappelijke waarden niet in onevenredige mate worden of kunnen worden aangetast.

Alvorens de aanlegvergunning te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de aanlegvergunning aan burgemeester en wethouders een schriftelijk advies van een deskundige van de DCMR (danwel een door de DCMR aan te wijzen deskundige) op het gebied van natuur- en landschapsbeheer te overleggen.

Artikel 9 Verkeer - Metro/sneltram

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Metro/sneltram' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. voorzieningen ten behoeve van het metro- en sneltramverkeer, zoals spoorbanen met bovenleidingen, seinpalen en overwegbomen, met de daarbij behorende kunstwerken, als viaducten, bruggen en duikers;
- b. geluidswerende voorzieningen;
- c. 'Waarde - Archeologie' (als bedoeld in Artikel 16), voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Algemeen

Op de voor 'Verkeer - Metro/sneltram' bestemde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens:

- a. de in lid 9.1 lid bedoelde kunstwerken;
- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals straatmeubilair, verfraaiingselementen, reclame-inrichtingen, geluidsschermen, alsmede voor de functionering van het metroverkeer noodzakelijke bouwwerken.

9.2.2 Medebestemming

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor 'Waarde - Archeologie', is voor het bouwen het bepaalde terzake in genoemde bestemming mede van toepassing.

Artikel 10 Verkeer - Spoor- en wegverkeer

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Spoor- en wegverkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. verkeers- en verblijfsruimte, te weten:
 - voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, zoals rijstroken, fietspaden, parkeerplaatsen en voorzieningen ten behoeve van het spoorwegverkeer, zoals spoorbanen en -emplacementen met bovenleidingen, met de daarbij behorende kunstwerken, als bruggen, viaducten en duikers;
 - voorzieningen ten behoeve van wandelen en verblijven zoals trottoirs, paden en trappen;
- b. geluidswerende voorzieningen;
- c. groenvoorzieningen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
- d. havengerelateerde horeca;
- e. verkooppunten voor motorbrandstoffen, inclusief LPG, met de daarbij behorende voorzieningen, voor zover aan de eisen van milieuregelgeving wordt voldaan;
- f. 'Waarde - Archeologie' (als bedoeld in Artikel 16, voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd).

10.2 Bouwregels

10.2.1 Algemeen

Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd, te weten:

- a. de in het eerste lid bedoelde kunstwerken;
- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals portalen ten behoeve van de bewegwijzering en geluidsschermen ter beperking van de geluidshinder veroorzaakt door het weg- en spoorverkeer, straatmeubilair, verfraaiingselementen, reclame-inrichtingen, leidingviaducten, alsmede voor de functionering van het spoorwegverkeer noodzakelijke bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals seinpalen en overwegbomen;
- c. voor het goed functioneren van het spoorwegverkeer noodzakelijke gebouwen;
- d. bouwwerken ten behoeve van havengerelateerde horeca;
- e. bouwwerken ten behoeve van de verkoop van motorbrandstoffen;
- f. niet voor bewoning bestemde bouwwerken van openbaar nut als telefooncellen, wachthuisjes voor verkeersdiensten, transformatorgebouwen, verdeelkasten, gasdrukregel-, meet- en pompstations, gemaalgebouwen.

10.2.2 Medebestemming

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor 'Waarde - Archeologie', is voor het bouwen het bepaalde terzake in genoemde bestemming mede van toepassing.

Artikel 11 Water - 1

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. singels en waterlopen ten behoeve van de waterhuishouding van het omliggende gebied, met de daarbij behorende voorzieningen zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
- b. 'Waarde - Archeologie' (als bedoeld in Artikel 16), voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd.

11.2 Bouwregels

11.2.1 Algemeen

Op de voor 'Water - 1' bestemde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard, zoals keerwanden, beschoeiingen, duikers, bruggen, gemalen e.d.

11.2.2 Medebestemming

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor 'Waarde - Archeologie', is voor het bouwen het bepaalde terzake in genoemde bestemming mede van toepassing.

Dubbelbestemmingen

Artikel 12 Leiding

12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a. een ondergrondse rioolwaterpersleiding, met een diameter van 40 inch, voor zover de gronden op de plankaart nader zijn aangeduid met "4";
- b. een ondergrondse olieleiding met een diameter van 6 inch, voor zover de gronden op de plankaart nader zijn aangeduid met "2";
- c. een ondergrondse olieleiding met een diameter van 24 inch, voor zover de gronden op de plankaart nader zijn aangeduid met "3";
- d. een ondergrondse hogedruk gasleiding met een diameter van 16 inch en een maximum druk van 50 tot 80 bar, voor zover de gronden op de plankaart nader zijn aangeduid met "1"; met de daarbij behorende voorzieningen.

12.2 Bouwregels

12.2.1 Verbod

Ter plaatse van de aanduiding "veiligheidszone leiding", mag in afwijking van de bouwregels voor de andere voorkomende bestemming(en) dan 'Leiding', binnen bedoelde zone niet worden gebouwd.

12.2.2 Uitzondering op verbod

Het bouwverbod bedoeld in 12.2.1 geldt niet voor bebouwing welke is toegestaan ingevolge de bestemming "Leiding" en (vervangende nieuwbouw van) bebouwing welke aanwezig is op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

12.2.3 Toegestane bouwwerken

Ten behoeve van de functie "Leiding" mogen worden gebouwd in de bestemming passende bouwwerken zoals pomp-, regel-, meetstations e.d., elk niet groter dan 80 m³.

12.3 Aanlegvergunning

12.3.1 Verbod

Ter plaatse van de aanduiding "veiligheidszone leiding" is het verboden zonder schriftelijke vergunning (aanlegvergunning) van burgemeester en wethouders de onderstaande werken (geen bouwwerken zijnde) en/of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- b. Het indrijven van voorwerpen in de bodem (incl. heiwerkzaamheden);
- c. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, afgraven alsmede door ophogen;
- d. het aanbrengen van gesloten verhardingen;
- e. het verrichten van grondroer werkzaamheden, anders dan ten behoeve van leidingen;
- f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van bestaande waterlopen;
- g. het plaatsen van objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.

12.3.2 Uitzonderde werkzaamheden

Zulks geldt niet voor werken en werkzaamheden gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden en evenmin voor werken en werkzaamheden welke ten tijde van het van kracht worden van het plan in uitvoering waren.

12.3.3 Vergunning

Aanlegvergunning wordt verleend, indien de uitvoering van de werken c.q. werkzaamheden zoals vermeld in lid 12.3.1 geen gevaar oplevert voor de ondergrondse leiding of het goed functioneren ervan.

12.3.4 Advies

Alvorens vergunning te verlenen winnen burgemeester en wethouders het schriftelijk advies in van de beheerder van de leiding, aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan de vergunning, ter bescherming van het belang van de leiding.

Artikel 13 Leiding - Hoogspanningsverbinding

13.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' aangewezen gronden, zijn bestemd voor het bovengronds aanleggen en instandhouden van hoogspanningsverbindingen, waarin antennes ten behoeve van de telecommunicatie toegestaan zijn, en voor bouwwerken ter ondersteuning van deze verbindingen.

13.2 Bouwregels

13.2.1 Verbod

Ter plaatse van de aanduiding "veiligheidszone leiding", mag in afwijking van de bouwregels voor de andere voorkomende bestemming(en) dan 'Leiding - Hoogspanningsverbinding', binnen bedoelde zone niet worden gebouwd.

13.2.2 Uitzondering op verbod

Het bouwverbod bedoeld in 13.2.1 geldt niet voor bebouwing welke is toegestaan ingevolge de bestemming "Leiding - Hoogspanningsverbinding" en (vervangende nieuwbouw van) bebouwing welke aanwezig is op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

13.3 Ontheffing van de bouwregels

13.3.1 Ontheffing

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 13.2.1 ten behoeve van bouwwerken welke toegelaten zijn krachtens de andere bestemming(en) dan "Leiding - Hoogspanningsverbinding", mits het belang van de hoogspanningsverbinding hierdoor niet wordt geschaad. Geen ontheffing kan worden verleend voor bebouwing binnen 4 meter gemeten aan weerszijden uit de hartlijn "leiding hoogspanningsverbinding".

13.3.2 Advies

Alvorens ontheffing te verlenen winnen zij het schriftelijk advies in van de beheerder van de hoogspanningsverbinding aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan het ontheffingsbesluit, ter bescherming van bedoelde verbinding.

13.4 Aanlegvergunning

13.4.1 Verbod

Ter plaatse van de aanduiding "veiligheidszone leiding" is het verboden zonder schriftelijke vergunning (aanlegvergunning) van burgemeester en wethouders de onderstaande werken (geen bouwwerken zijnde) en/of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- b. Het indrijven van voorwerpen in de bodem (incl. heiwerkzaamheden);
- c. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, afgraven alsmede door ophogen;
- d. het aanbrengen van gesloten verhardingen;
- e. het verrichten van grondroer werkzaamheden, anders dan ten behoeve van leidingen;
- f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van bestaande waterlopen;
- g. het plaatsen van objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.

13.4.2 Uitzonderde werkzaamheden

Zulks geldt niet voor werken en werkzaamheden gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden en evenmin voor werken en werkzaamheden welke ten tijde van het van kracht worden van het plan in uitvoering waren.

13.4.3 Vergunning

Aanlegvergunning wordt verleend, indien de uitvoering van de werken c.q. werkzaamheden zoals vermeld in lid 13.4.1 geen gevaar oplevert voor de ondergrondse leidingen / ondergrondse hoogspanningsverbindingen of het goed functioneren ervan.

13.4.4 Advies

Alvorens vergunning te verlenen winnen burgemeester en wethouders het schriftelijk advies in van de beheerder van de hoogspanningsverbinding, aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan de vergunning, ter bescherming van het belang van de hoogspanningsverbinding.

Artikel 14 Leiding - Leidingstraat

14.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Leidingstraat' aangewezen gronden zijn bestemd voor een leidingstraat ten behoeve van ondergrondse energie- en transportleidingen voor gassen, vloeistoffen en vaste stoffen en ten behoeve van ondergrondse telecommunicatielijnen, zomede voor de bij deze leidingstraat behorende voorzieningen en werken, zoals bedieningswegen en aanpassingswerken ten dienste van de waterhuishouding, en voor in deze bestemming passende bouwwerken, zoals meet- en regelstations en andere voor het functioneren van de leidingstraat benodigde bouwwerken;

14.2 Bouwregels

14.2.1 Verbod

Ter plaatse van de aanduiding "veiligheidszone leiding", mag in afwijking van de bouwregels voor de andere voorkomende bestemming(en) dan 'Leiding - Leidingstraat' , binnen bedoelde zone niet worden gebouwd.

14.2.2 Uitzondering op verbod

Het bouwverbod bedoeld in 14.2.1 geldt niet voor bebouwing welke is toegestaan ingevolge de bestemming "Leiding - Leidingstraat" en (vervangende nieuwbouw van) bebouwing welke aanwezig is op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

14.2.3 Toegestane bouwwerken

Ten behoeve van de functie "Leiding - Leidingstraat" mogen worden gebouwd in de bestemming passende bouwwerken zoals pomp-, regel-, meetstations e.d., elk niet groter dan 80 m³.

14.3 Ontheffing van de bouwregels

14.3.1 Ontheffing

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 14.2.1 ten behoeve van bouwwerken welke toegelaten zijn krachtens de andere toegelaten bestemming(en) dan "Leiding - Leidingstraat".

14.3.2 Advies

Alvorens ontheffing te verlenen winnen burgemeester en wethouders het schriftelijk advies in van de milieudeskundige en de beheerder van de leiding aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan het ontheffingsbesluit, ter bescherming van het belang van de leiding en de externe veiligheid.

14.4 Aanlegvergunning

14.4.1 Verbod

Ter plaatse van de aanduiding "veiligheidszone leiding" is het verboden zonder schriftelijke vergunning (aanlegvergunning) van burgemeester en wethouders de onderstaande werken (geen bouwwerken zijnde) en/of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- b. Het indrijven van voorwerpen in de bodem (incl. heiwerkzaamheden);
- c. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, afgraven alsmede door ophogen;
- d. het aanbrengen van gesloten verhardingen;
- e. het verrichten van grondroer werkzaamheden, anders dan ten behoeve van leidingen;
- f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van bestaande waterlopen;
- g. het plaatsen van objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.

14.4.2 Uitgezonderde werkzaamheden

Zulks geldt niet voor werken en werkzaamheden gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden en evenmin voor werken en werkzaamheden welke ten tijde van het van kracht worden van het plan in uitvoering waren.

14.4.3 Vergunning

Aanlegvergunning wordt verleend, indien de uitvoering van de werken c.q. werkzaamheden zoals vermeld in lid 14.4.1 geen gevaar oplevert voor de ondergrondse leidingen of het goed functioneren ervan.

14.4.4 Advies

Alvorens vergunning te verlenen winnen burgemeester en wethouders het schriftelijk advies in van de beheerder van de leiding, aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan de vergunning, ter bescherming van het belang van de leiding.

Artikel 15 Leiding - Leidingstrook

15.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Leidingstrook' aangewezen gronden zijn bestemd voor een leidingstrook ten behoeve van ondergrondse energie- en transportleidingen voor gassen, vloeistoffen en vaste stoffen en ten behoeve van ondergrondse telecommunicatielijnen, zomede voor de bij deze leidingstrook behorende voorzieningen en werken, zoals bedieningswegen en aanpassingswerken ten dienste van de waterhuishouding, en voor in deze bestemming passende bouwwerken, zoals meet- en regelstations en andere voor het functioneren van de leidingstrook benodigde bouwwerken;

15.2 Bouwregels

15.2.1 Verbod

Ter plaatse van de aanduiding "veiligheidszone leiding", mag in afwijking van de bouwregels voor de andere voorkomende bestemming(en) dan "Leiding - Leidingstrook", binnen bedoelde zone niet worden gebouwd.

15.2.2 Uitzondering op verbod

Het bouwverbod bedoeld in 15.2.1 geldt niet voor bebouwing welke is toegestaan ingevolge de bestemming "Leiding - Leidingstrook" en (vervangende nieuwbouw van) bebouwing welke aanwezig is op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

15.2.3 Toegestane bouwwerken

Ten behoeve van de functie "Leiding - Leidingstrook" mogen worden gebouwd in de bestemming passende bouwwerken zoals pomp-, regel-, meetstations e.d., elk niet groter dan 80 m³.

15.3 Ontheffing van de bouwregels

15.3.1 Ontheffing

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 15.2.1 ten behoeve van bouwwerken welke toegelaten zijn krachtens de andere bestemmingen dan "Leiding - Leidingstrook", mits het belang van de leidingen hierdoor niet wordt geschaad. Geen ontheffing kan worden verleend voor bebouwing binnen 4 meter gemeten aan weerszijden uit de hartlijn leiding.

15.3.2 Advies

Alvorens ontheffing te verlenen winnen zij het schriftelijk advies in van de beheerder(s) van de leiding(en) aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan het ontheffingsbesluit, ter bescherming van het leidingbelang.

15.4 Aanlegvergunning

15.4.1 Verbod

Ter plaatse van de aanduiding "veiligheidszone leiding" is het verboden zonder schriftelijke vergunning (aanlegvergunning) van burgemeester en wethouders de onderstaande werken (geen bouwwerken zijnde) en/of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- b. Het indrijven van voorwerpen in de bodem (incl. heiwerkzaamheden);
- c. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, afgraven alsmede door ophogen;
- d. het aanbrengen van gesloten verhardingen;
- e. het verrichten van grondroer werkzaamheden, anders dan ten behoeve van leidingen;
- f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van bestaande waterlopen;
- g. het plaatsen van objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.

15.4.2 Uitgezonderde werkzaamheden

Zulks geldt niet voor werken en werkzaamheden gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden en evenmin voor werken en werkzaamheden welke ten tijde van het van kracht worden van het plan in uitvoering waren.

15.4.3 Vergunning

Aanlegvergunning wordt verleend, indien de uitvoering van de werken c.q. werkzaamheden zoals vermeld in lid 15.4.1 geen gevaar oplevert voor de ondergrondse leiding of het goed functioneren ervan.

15.4.4 Advies

Alvorens vergunning te verlenen winnen burgemeester en wethouders het schriftelijk advies in van de beheerder van de leiding, aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan de vergunning, ter bescherming van het belang van de leiding.

Artikel 16 Waarde - Archeologie

16.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor behoud van de aan de gronden eigen zijnde archeologische waarden.

16.2 Bouwregels

16.2.1 Rapport archeologisch deskundige

In het belang van de archeologische monumentenzorg dient de aanvrager van een reguliere bouwvergunning als bedoeld in de Woningwet een rapport aan burgemeester en wethouders te overleggen van een archeologisch deskundige waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld.

Deze bepaling heeft uitsluitend betrekking op aanvragen om bouwvergunning voor bouwwerken (waaronder begrepen het heien van heipalen en het slaan van damwanden) welke voldoen aan de oppervlakte- en/of dieptematen welke genoemd zijn in 16.3.1.

16.2.2 Mogelijke voorwaarden te verbinden aan bouwvergunning

Burgemeester en wethouders kunnen in het belang van de archeologische monumentenzorg aan een reguliere bouwvergunning als bedoeld in de Woningwet de volgende regels verbinden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een archeologisch deskundige.

16.3 Aanlegvergunning

16.3.1 Verbod

In het belang van de archeologische monumentenzorg is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning (aanlegvergunning) van burgemeester en wethouders de hierna onder 16.3.2 genoemde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren die:

- a. dieper reiken dan 0,5 meter beneden maaiveld (gebied A);
- b. dieper reiken dan 0,5 meter beneden maaiveld (gebied B) en tevens een terreinoppervlak groter dan 200m² beslaan;
- c. dieper reiken dan 3,0 meter beneden NAP (gebied C) en tevens een terreinoppervlak groter dan 200 m² beslaan.

16.3.2 Het vergunningvereiste betreft de volgende werken c.q. werkzaamheden

- a. groundbewerkingen (van welke aard dan ook);
- b. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- c. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
- d. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, afgraven;
- e. het ingraven van ondergrondse kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies e.d.;
- f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven van bestaande waterlopen.

16.3.3 Uitgezonderde werkzaamheden

Het aanlegvergunningvereiste geldt niet voor bedoelde activiteiten gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden en welke in uitvoering waren ten tijde van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan en evenmin voor bestaande weg- en leidingcunetten.

16.3.4 Vergunning

Aanlegvergunning wordt verleend, indien daardoor de aanwezige archeologische waarden van de gronden niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast.

16.3.5 Rapport archeologisch deskundige

Alvorens de aanlegvergunning te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de aanlegvergunning aan burgemeester en wethouders hieromtrent een rapport van een archeologisch deskundige te overleggen.

16.3.6 Mogelijke voorwaarden te verbinden aan aanlegvergunning

Aan een aanlegvergunning kunnen de volgende regels worden verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt te laten begeleiden door een archeologisch deskundige.

Artikel 17 Waterstaat - Waterkering

17.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor waterkering.

17.2 Bouwregels

17.2.1 Verbod

Ter plaatse van de bestemming 'Waterstaat - Waterkering', mag in afwijking van de bouwregeling voor de andere voorkomende bestemming(en) dan 'Waterstaat - Waterkering', niet binnen bedoelde zone worden gebouwd.

17.2.2 Uitzondering op verbod

Het bouwverbod bedoeld in 17.2.1 geldt niet voor bebouwing welke is toegestaan ingevolge de bestemming "Waterstaat - Waterkering" en (vervangende nieuwbouw van) bebouwing welke aanwezig is op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

17.2.3 Toegestane bouwwerken

Ten behoeve van de functie waterstaat - waterkering mogen worden gebouwd bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard, zoals kademuren, duikers, keerwanden, beschoeiingen e.d.

17.3 Ontheffing van de bouwregels

17.3.1 Ontheffing

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 17.2.1 ten behoeve van bouwwerken welke toegelaten zijn krachtens de andere toegelaten bestemming(en) dan "Waterstaat - Waterkering", mits het belang van de waterkering hierdoor niet wordt geschaad.

17.3.2 Advies

Alvorens ontheffing te verlenen winnen burgemeester en wethouders het schriftelijk advies in van de dijkbeheerder, aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan het ontheffingsbesluit, ter bescherming van genoemd belang.

Artikel 18 Waterstaat - Waterstaatkundige functie

18.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de instandhouding van een hoofdwatgang.

18.2 Bouwregels

Ter plaatse van de bestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie', mag in afwijking van de bouwregeling voor de andere voorkomende bestemming(en) dan 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' niet binnen bedoelde zone worden gebouwd.

18.3 Ontheffing van de bouwregels

18.3.1 Ontheffing

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 18.2 ten behoeve van bouwwerken welke toegelaten zijn krachtens de andere toegelaten bestemming(en) dan 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' , mits het belang van de hoofdwatgang hierdoor niet wordt geschaad.

18.3.2 Advies

Alvorens ontheffing te verlenen winnen burgemeester en wethouders het schriftelijk advies in van het waterschap, aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan het ontheffingsbesluit, ter bescherming van genoemd belang.

Hoofdstuk 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 19 Antidubbeltelbepaling

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 20 Algemene bouwregels

20.1 Maximum bebouwingspercentage

Ingeval voor gronden welke voor bebouwing in aanmerking komen noch in de regels, noch op de plankaart een maximum bebouwingspercentage is vermeld, mogen deze gronden volledig worden bebouwd.

20.2 Maximum bouwhoogte

- a. voor zover in de regels geen bepalingen zijn opgenomen terzake van de maximum toegestane bouwhoogte, gelden de maatvoeringsaanduidingen terzake op de plankaart;
- b. voor woningen mag de maximum bouwhoogte (nokhoogte) niet meer bedragen dan 7 meter boven de maximum goothoogte.

20.3 Maximum goothoogte

Ingeval de toegestane bouwhoogte in bouwlagen is vermeld, geldt voor het berekenen van de maximum goothoogte een hoogte van 3,5 meter voor een bouwlaag van een woonfunctie en een hoogte van 4,5 meter voor een niet-woonfunctie.

20.4 Afdekking van gebouwen

Ingeval noch de regels, noch de plankaart duidelijkheid verschaffen over de wijze van afdekking van gebouwen, mogen gebouwen zowel met een kap als plat worden afgedekt.

20.5 Dakkapellen

Dakkapellen op schuine dakvlakken zijn toegestaan, onder de volgende voorwaarden:

- a. ingeval zij geplaatst worden op het voordakvlak of een naar de weg of het openbaar groen gekeerd dakvlak, mogen zij niet breder zijn dan 2/3 deel van bedoeld dakvlak, waarbij tenminste 0,5 meter afstand tot de zijkant van het dakvlak aangehouden dient te worden. Niet meer dan één dakkapel mag in het voordakvlak worden gerealiseerd;
- b. ingeval zij geplaatst worden op een ander dakvlak dan de genoemde, geldt dat zij tenminste 0,5 meter afstand tot de zijkant van het dakvlak dienen aan te houden;
- c. op een aanbouw aan een niet-gestapelde woning is een dakkapel alleen toegestaan op het achterdakvlak;
- d. in alle gevallen geldt dat de bovenzijde tenminste 0,5 meter onder de nok van het pand dient te blijven en de voorzijde tenminste 1 meter dient terug te liggen ten opzichte van de gevel.

20.6 Onderdoorgang

Ter plaatse van de aanduiding "Onderdoorgang" mag een onderdoorgang worden gebouwd, waarvan de breedte en hoogte niet minder dan 2,5 meter mag bedragen, met dien verstande dat ingeval de onderdoorgang tevens voor autoverkeer bestemd is deze niet minder dan 3,5 meter breed resp. 4,2 meter hoog mag zijn.

Artikel 21 Algemene aanduidingsregels

21.1 Plaatsgebonden risicocontour/ veiligheidszone

- a. Binnen de op de plankaart aangegeven 10⁻⁶- plaatsgebonden risicocontouren mogen binnen de op de plankaart aangegeven veiligheidszones geen 'beperkt kwetsbare objecten' en 'kwetsbare objecten' gerealiseerd worden;
- b. Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde onder a ten behoeve van de realisatie van 'beperkt kwetsbare objecten', met dien verstande dat de veiligheid van personen niet onevenredig wordt of kan worden aangetast. Alvorens de ontheffing te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de ontheffing aan burgemeester en wethouders hieromtrent een schriftelijk advies van de milieudeskundige respectievelijk de weg en/of spoorwegbeheerder te overleggen.

21.2 Toetsingsafstandtransportleidingen

Om binnen de op de plankaart aangegeven zone 'toetsingsafstand transportleidingen gevaarlijke stoffen' de veiligheid van personen te waarborgen, geldt, onverminderd hetgeen in deze regels is bepaald ten aanzien van de voor de gronden geldende bestemmingen, het volgende:

- a. binnen een strook van 10 meter gemeten vanuit het hart van de ondergrondse olieleiding (zoals bedoeld in art. 12.1 sub b) is geen bebouwing toegestaan. Dit bouwverbod geldt niet voor bebouwing welke is toegestaan ingevolge en ter plaatse van de bestemmingen "Leiding", "Leiding - Leidingstraat" en "Leiding - Leidingstrook", noch voor vervangende nieuwbouw van bebouwing welke aanwezig is op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan;
- b. binnen een strook van 25,4 meter gemeten vanuit het hart van de ondergrondse olieleiding (zoals bedoeld in art. 12.1 sub c) is geen bebouwing toegestaan. Dit bouwverbod geldt niet voor bebouwing welke is toegestaan ingevolge en ter plaatse van de bestemmingen "Leiding", "Leiding - Leidingstraat" en "Leiding - Leidingstrook", noch voor vervangende nieuwbouw van bebouwing welke aanwezig is op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan;
- c. binnen een strook van 55 meter gemeten vanuit het hart van de ondergrondse hogedruk aardgastransportleiding (zoals bedoeld in art. 12.1 sub d) is geen bebouwing toegestaan. Dit bouwverbod geldt niet voor bebouwing welke is toegestaan ingevolge en ter plaatse van de bestemming "Leiding", noch voor vervangende nieuwbouw van bebouwing welke aanwezig is op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan;
- d. Binnen een strook van 175 meter gemeten vanuit de rand van de leidingstraat, zoals aangegeven op de plankaart, is geen bebouwing toegestaan. Dit bouwverbod geldt niet voor bebouwing welke is toegestaan ingevolge en ter plaatse van de bestemmingen "Leiding" en "Leiding - Leidingstraat", noch voor vervangende nieuwbouw van bebouwing welke aanwezig is op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

Artikel 22 Algemene ontheffingsregels

22.1 Ontheffing van de maximaal toegestane bouwhoogte

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van de regels ten aanzien van de maximum toegestane bouwhoogte van een gebouw, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 0,5 meter, uitsluitend toe te passen ingeval extra bouwhoogte nodig is voor een architectonisch verantwoorde afronding van de bovenste bouwlaag c.q. kap/schuin dakvlak.

22.2 Kleine bouwwerken

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen voor de bouw van - niet voor bewoning bestemde - kleine bouwwerken van openbaar nut, zoals telefooncellen, wachthuisjes voor verkeersdiensten, transformatorgebouwtjes, verdeelkasten, gasdrukregel- en meetstations, gemaalgebouwtjes, met dien verstande, dat de inhoud van een bouwwerk, als hier bedoeld, niet meer mag bedragen dan 60 m³.

22.3 Begrenzing weg(profiel), bouwblok, terrein

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen indien op ondergeschikte punten een geringe afwijking in de begrenzing, het beloop of het profiel van een weg, de ligging of de vorm van een bouwblok of een terrein c.q. waterloop of de hoogte van een bouwwerk in het belang van het te verwachten verkeer, de volkshuisvesting en/of een behoorlijke bebouwing c.q. inrichting noodzakelijk is, dan wel de noodzaak daartoe bij uitzetting van het plan op het terrein blijkt, met dien verstande dat hierdoor de bestemmingsgrens niet wordt overschreden.

22.4 Toetsingsafstand

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in 21.2, met dien verstande dat:

I.

- de minimale afstand gemeten vanuit het hart van de hogedruk aardgastransportleiding tot woningen (met uitzondering van vrijstaande woningen verspreid over een groot gebied en lintbebouwing loodrecht op de leiding) en bijzondere objecten 20 meter (bebouwingsafstand transportleidingen gevaarlijke stoffen) bedraagt;
- de minimale afstand gemeten vanuit het hart van de hogedruk aardgastransportleiding tot overige bebouwing (anders dan bebouwing bedoeld in sub b eerste gedachtestreepje en met in begrip van vrijstaande woningen verspreid over een groot gebied en lintbebouwing loodrecht op de leiding) 5 meter (bebouwingsafstand transportleidingen gevaarlijke stoffen) bedraagt;
- de minimale afstand gemeten vanuit het hart van de olieleiding tot woningen (met inbegrip van vrijstaande woningen verspreid over een groot gebied en lintbebouwing loodrecht op de leiding), bijzondere objecten en overige bebouwing 5 meter (bebouwingsafstand transportleidingen gevaarlijke stoffen) bedraagt;
- de minimale afstand gemeten vanuit de rand van de leidingstraat tot woningen (met inbegrip van vrijstaande woningen verspreid over een groot gebied en lintbebouwing loodrecht op de leiding), bijzondere objecten en overige bebouwing 55 meter (bebouwingsafstand transportleidingen gevaarlijke stoffen) bedraagt; en

II.

- de veiligheid van personen en goederen niet onevenredig wordt of kan worden aangetast.

Alvorens de vrijstelling te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de ontheffing aan burgemeester en wethouders hieromtrent een schriftelijk advies van de milieudeskundige en de leidingbeheerder te overleggen.

Artikel 23 Algemene wijzigingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening het bestemmingsplan wijzigen:

- I. ten behoeve van de op de plankaart aangegeven bestemmingsgrenzen, waarbij deze maximaal 10 meter mogen verschuiven, ingeval:

- a. de toe te passen verkavelingswijze daartoe aanleiding geeft;
- b. stedenbouwkundige redenen daartoe aanleiding geven.

Een en ander met dien verstande dat ten aanzien van de bij de opschuiving betrokken gronden de voorschriften zullen gelden die betrekking hebben op de bestemming waarvan de grenzen worden verruimd en de ter zake toepasselijke milieuregelgeving niet wordt overschreden.

- II. Ten behoeve van het omzetten van diverse bestemmingen in de bestemming "Verkeer - Spoor- en wegverkeer" voor wat betreft de op de plankaart aangegeven gebieden, in verband met vaststelling van het tracé van de autosnelweg A15 conform het Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein, te weten:
 - a. voor de locatie welke is gelegen ten oosten van de leidingstraat en ten noorden van de A15 wijziging van de bestemming van 'Bedrijf - Haven' naar 'Verkeer - Spoor- en wegverkeer';
 - b. voor de locatie gelegen ten zuiden van de A15 en ten oosten van het Groenedijkviaduct wijziging van de bestemming van 'Bedrijf' naar 'Verkeer - Spoor- en wegverkeer';
 - c. voor de locatie gelegen ten westen van de Slotsedijk wijziging van de bestemmingen 'Natuur - Natuurgebied en 'Agrarisch' naar 'Verkeer - Spoor- en wegverkeer'.

Artikel 24 Algemene procedureregels

24.1 Procedure ontheffing van bouwregels

Alvorens ontheffing te verlenen van de bouwregels van dit bestemmingsplan, stellen burgemeester en wethouders belanghebbenden in de gelegenheid hun zienswijzen schriftelijk kenbaar te maken. De stukken welke betrekking hebben op het voornemen om ontheffing te verlenen, worden gedurende 2 weken ter inzage gelegd, na voorafgaande bekendmaking.

Artikel 25 Overige regels

25.1 Geluidhinder

25.1.1 Realisatie van geluidsgevoelige objecten

Bij nieuwe situaties in de zin van de Wet geluidhinder is de realisatie van geluidsgevoelige objecten voorzover gelegen binnen een geluidzone, alleen mogelijk indien voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder, dan wel aan het besluit hogere grenswaarden dat aan dit bestemmingsplan is toegevoegd.

25.2 Veiligheidszone lpg

25.2.1 Verbod

Ter plaatse van de aanduiding "veiligheidszone lpg", mogen in afwijking van hetgeen elders in deze regels is bepaald ten aanzien van het bouwen op en gebruik van de betreffende gronden, binnen bedoelde zone geen 'beperkt kwetsbare objecten' en 'kwetsbare objecten' gerealiseerd worden.

25.2.2 Ontheffing

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in 25.2.1 indien uit nader onderzoek is gebleken dat door het nemen van maatregelen of anderszins voldaan kan worden aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen en de daarop gebaseerde regelingen terzake van lpg.

Hoofdstuk 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 26 Overgangsrecht

26.1 Overgangsrecht bouwwerken

26.1.1 Aanwezige bouwwerken

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

26.1.2 Ontheffing

Eenmalig kan ontheffing worden verleend van lid 26.1.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 26.1.1 met maximaal 10 %.

26.1.3 Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken

Lid 26.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

26.2 Overgangsrecht gebruik

26.2.1 Bestaand gebruik

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

26.2.2 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 26.2.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

26.2.3 Verboden gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in het lid 26.2.1, na de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

26.2.4 Uitzonderingen op het overgangsrecht gebruik

Lid 26.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

26.3 Hardheidsclausule

Voor zover van toepassing van het overgangsrecht bouwwerken of gebruik leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard jegens een of meer personen kunnen burgemeester en wethouders ten behoeve van die persoon of personen dat overgangsrecht buiten toepassing laten.

Artikel 27 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan "Beneluxster-Oostzijde", gemeente Rotterdam.

Bijlagen

Toelichting

De Lijst van Bedrijfsactiviteiten geeft aan welke bedrijven binnen het plangebied in beginsel zijn toegestaan. Alle bedrijfsactiviteiten zijn ingedeeld in milieucategorieën, waarbij milieucategorie 1 betekent dat een bedrijfstype weinig potentiële milieuhinder veroorzaakt en milieucategorie 5 of 6 veel milieuhinder veroorzaakt.

De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft de lijst van bedrijfstypen ingedeeld aan de hand van de Standaard Bedrijfsindeling uit 1993 (SBI'93) van het CBS. Voor de zonering en de bij de zones behorende bedrijfscategorieën is uitgegaan van de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering - 2007". Per type bedrijf zijn afstanden gegeven met betrekking tot de milieuhinderaspecten geur, stof, geluid en gevaar. Voor geluid is aangegeven of sprake is van continu geluid en van activiteiten die op een gezonde terrein thuishoren. Voor wat betreft verkeersaantrekkende werking en visuele hinder zijn indices gegeven.

De lijst van bedrijfsactiviteiten volgt de publicatie van de VNG, maar met een algemeen verschil. De lijst gaat alleen over activiteiten die in een bedrijfsbestemming zijn toegestaan. Zo zijn bijvoorbeeld sport- en recreatieve voorzieningen niet opgenomen, omdat die in Rotterdam een aparte bestemming zijn. Voor een uitsplitsing naar afstanden per categorie wordt verwezen naar de VNG-publicatie. In de tabel behorend bij het bestemmingsplan bepaalt de grootste indicatieve afstand de milieucategorie.

De aanbevolen indicatieve afstand tussen een bedrijf en woningen:

categorie 1:	afstand tot woningen 0 of 10 meter
categorie 2:	afstand tot woningen 30 meter
categorie 3.1:	afstand tot woningen 50 meter
categorie 3.2:	afstand tot woningen 100 meter
categorie 4.1:	afstand tot woningen 200 meter
categorie 4.2:	afstand tot woningen 300 meter
categorie 5.1:	afstand tot woningen 500 meter
categorie 5.2:	afstand tot woningen 700 meter
categorie 5.3:	afstand tot woningen 1000 meter
categorie 6:	afstand tot woningen 1500 meter

Plangebied

Voor dit plangebied worden twee lijsten met bedrijfsactiviteiten gehanteerd. Voor het Goederendistributiecentrum geldt de gegeven lijst 1 tot en met 3.2 (Bijlage 1).

Voor het Haven- en Industriegebied geldt de gegeven lijst 1 tot en met 5.3 (Bijlage 2).

Bijlage 1 Lijst van bedrijfsactiviteiten t/m 3.2

SBI-code	-	omschrijving	cat.
51	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
5121	0	Groothandel in akkerbouwproducten en veevoeders	3.1
5122		Groothandel in bloemen en planten	2
5123		Groothandel in levende dieren	3.2
5124		Groothandel in huiden, vellen en leder	3.1
5125, 5131		Groothandel in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen	3.1
5132, 5133		Groothandel in vlees, vleeswaren, zuivelproducten, eieren, spijsoliën	3.1
5134		Groothandel in dranken	2
5135		Groothandel in tabaksproducten	2
5136		Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk	2
5137		Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	2
5138, 5139		Groothandel in overige voedings- en genotmiddelen	2
514		Groothandel in overige consumentenartikelen	2
5151.1	0	Groothandel in vaste brandstoffen:	
5151.1	1	- klein, lokaal verzorgingsgebied	3.1
5151.2	0	Groothandel in vloeibare en gasvormige brandstoffen:	
5151.3		Groothandel minerale olieproducten (excl. brandstoffen)	3.2
5152.2 / 3		Groothandel in metalen en -halfabrikaten	3.2
5153	0	Groothandel in hout en bouwmaterialen:	
5153	1	- algemeen, bedrijfsoppervlak > 2.000 m²	3.1
5153	2	- algemeen, bedrijfsoppervlak ≤ 2.000 m²	2
5153.4	4	zand en grind:	
5153.4	5	- algemeen, bedrijfsoppervlak > 200 m²	3.2
5153.4	6	- algemeen, bedrijfsoppervlak ≤ 200 m²	2
5154	0	Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:	
5154	1	- algemeen: bedrijfsoppervlak > 2.000 m²	3.1
5154	2	- algemeen: bedrijfsoppervlak ≤ 2.000 m²	2
5155.1		Groothandel in chemische producten	3.2
5155.2		Groothandel in kunstmeststoffen	2
5156		Groothandel in overige intermediaire goederen	2
5162	0	Groothandel in machines en apparaten:	
5162	1	- machines voor de bouwnijverheid	3.2
5162	2	- overige	3.1
517		Overige Groothandel (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.)	2
55	-	LOGIES-, MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING	

5551		Kantines	1
5552		Cateringbedrijven	2
60	-	VERVOER OVER LAND	
6022		Taxibedrijven	2
6024	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks): bedrijfsoppervlak > 1.000 m ²	3.2
6024	1	- Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks) bedrijfsoppervlak <= 1.000 m ²	3.1
603		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	2
63	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER	
6311.2	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart:	
6311.2	2 a	- stukgoederen, oppervlakte bedrijf < 20 hectare	3.2
6312		Veem- en pakhuisbedrijven, koelhuizen	3.1
6321	2	Stalling van vrachtwagens (met koelinstallaties)	3.2
64	-	POST EN TELECOMMUNICATIE	
641		Post- en koeriersdiensten	2
642	A	Telecommunicatiebedrijven	1
642	B 0	zendinstallaties:	
642	B 1	- LG en MG, zendervermogen < 100 kW (bij groter vermogen: onderzoek!)	3.2
642	B 2	- FM en TV	1
642	B 3	- GSM- en UMTS-steunzenders	1
71	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN	
711		Personenautoverhuurbedrijven	2
712		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (excl. personenauto's)	3.1
713		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	3.1
714		Verhuurbedrijven voor roerende goederen niet elders genoemd	2
72	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureaus e.d.	1
72	B	Switchhouses	2
74	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
747		Reinigingsbedrijven voor gebouwen	3.1
93	-	OVERIGE DIENSTVERLENING	
9305		Persoonlijke dienstverlening t.b.v. het goederendistributiecentrum	1

Bijlage 2 Lijst van bedrijfsactiviteiten 1 t/m 5.3

SBI-code	-	omschrijving	cat.
28	-	VERVAARDIGEN VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCL. MACHINES/TRANSPORTMIDDELEN)	
281	0	Constructiewerkplaatsen:	
281	1	- gesloten gebouw	3.2
281	1a	- gesloten gebouw, productieoppervlak < 200 m²	3.1
281	2	- in open lucht, productieoppervlak < 2.000 m²	4.1
281	3	- in open lucht, productieoppervlak >= 2.000 m²	4.2
2821	0	Tank- en reservoirbouwbedrijven:	
2821	1	- productieoppervlak < 2.000 m²	4.2
2821	2	- productieoppervlak >= 2.000 m²	5.1
2822, 2830	a	Vervaardiging van verwarmingsketels, radiatoren en stoomketels, productieoppervlak < 8.000 m²	4.1
2822, 2830	p	Vervaardiging van verwarmingsketels, radiatoren en stoomketels	4.1
284	A a	Stamp-, pers-, dieptrek- en forceerbedrijven, productieoppervlak < 8.000 m²	4.1
284	A p	Stamp-, pers-, dieptrek- en forceerbedrijven	4.1
284	B a	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d., productieoppervlak < 8.000 m²	3.2
284	B p	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d.	3.2
284	B 1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d., productieoppervlak < 200 m²	3.1
2851	0	Metaaloppervlaktebehandelingsbedrijven:	
2851	1 a	- algemeen, productieoppervlak < 4.000 m²	3.2
2851	1 p	- algemeen	3.2
2851	10 a	- stralen, productieoppervlak < 4.000 m²	4.1
2851	10 p	- stralen	4.1
2851	11 a	- metaalharderen, productieoppervlak < 4.000 m²	3.2
2851	11 p	- metaalharderen	3.2
2851	12 a	- lakspuiten en moffelen, productieoppervlak < 4.000 m²	3.2
2851	12 p	- lakspuiten en moffelen	3.2
2851	2 a	- scoperen (opsprengen van zink), productieoppervlak < 4.000 m²	3.2
2851	2 p	- scoperen (opsprengen van zink)	3.2
2851	3 a	- thermisch verzinken, productieoppervlak < 4.000 m²	3.2
2851	3 p	- thermisch verzinken	3.2
2851	4 a	- thermisch vertinnen, productieoppervlak < 4.000 m²	3.2
2851	4 p	- thermisch vertinnen	3.2

2851	5	a - mechanische oppervlaktebehandeling (slijpen, polijsten), productieoppervlak < 4.000 m ²	3.2
2851	5	p - mechanische oppervlaktebehandeling (slijpen, polijsten)	3.2
2851	6	a - anodiseren, eloxeren, productieoppervlak < 4.000 m ²	3.2
2851	6	p - anodiseren, eloxeren	3.2
2851	7	a - chemische oppervlaktebehandeling, productieoppervlak < 4.000 m ²	3.2
2851	7	p - chemische oppervlaktebehandeling	3.2
2851	8	a - emaileren, productieoppervlak < 4.000 m ²	3.2
2851	8	p - emaileren	3.2
2851	9	a - galvaniseren (vernikkelen, verchromen, verzinken, verkoperen ed), productieoppervlak < 4.000 m ²	3.2
2851	9	p - galvaniseren (vernikkelen, verchromen, verzinken, verkoperen ed)	3.2
2852	1	Overige metaalbewerkende industrie	3.2
2852	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, productieoppervlak < 200 m ²	3.1
287	A 0	Grofsmederijen, anker- en kettingfabrieken:	
287	A 1	- productieoppervlak < 2.000 m ²	4.1
287	A 2	- productieoppervlak >= 2.000 m ²	5.1
287	B a	Overige metaalwarenfabrieken niet elders genoemd, productieoppervlak < 4.000 m ²	3.2
287	B p	Overige metaalwarenfabrieken niet elders genoemd, productieoppervlak => 4.000 m ²	3.2
287	B	Overige metaalwarenfabrieken niet elders genoemd; inpandig, productieoppervlak < 200 m ²	3.1
29	-	VERVAARDIGING VAN MACHINES EN APPARATEN	
29	0	Machine- en apparatenfabrieken:	
29	1	- productieoppervlak < 2.000 m ²	3.2
29	2	- productieoppervlak >= 2.000 m ²	4.1
29	3	- met proefdraaien verbrandingsmotoren >= 1 MW	4.2
30	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS	
30	A	Kantoormachines- en computerfabrieken	2
31	-	VERVAARDIGING VAN OVER. ELEKTRISCHE MACHINES, APPARATEN EN BENODIGDHEDEN	
311		Elektromotoren- en generatorenfabrieken	4.1
312		Schakel- en installatiemateriaalfabrieken	4.1
313		Elektrische draad- en kabelfabrieken	4.1
314		Accumulatoren- en batterijenfabrieken	3.2
315		Lampenfabrieken	4.2
316		Elektrotechnische industrie niet elders genoemd	2

32	-	VERVAARDIGING VAN AUDIO-, VIDEO-, TELECOM-APPARATEN EN -BENODIGDHEDEN	
321 t/m 323		Vervaardiging van audio-, video- en telecom-apparatuur e.d.	3.1
3210		Fabrieken voor gedrukte bedrading	3.1
33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN	
33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d.	2
34		VERVAARDIGING VAN AUTO'S, AANHANGWAGENS EN OPLEGGERS	
341	0	Autofabrieken en assemblagebedrijven	
341	1	- productieoppervlak < 10.000 m²	4.1
341	2	- productieoppervlak >= 10.000 m²	4.2
3420.1	a	Carrosseriefabrieken, productieoppervlak < 8.000 m²	4.1
3420.1	p	Carrosseriefabrieken	4.1
3420.2	a	Aanhangwagen- en opleggerfabrieken, productieoppervlak < 8.000 m²	4.1
3420.2	p	Aanhangwagen- en opleggerfabrieken	4.1
343	a	Auto-onderdelenfabrieken, productieoppervlak < 8.000 m²	3.2
343	p	Auto-onderdelenfabrieken	3.2
45	-	BOUWNIJVERHEID	
45	0	Bouwbedrijven algemeen: bedrijfsoppervlak > 2.000 m²	3.2
45	1	- bouwbedrijven algemeen: bedrijfsoppervlak <= 2.000 m²	3.1
45	2	Aannemersbedrijven met werkplaats: bedrijfsoppervlak > 1.000 m²	3.1
45	3	- aannemersbedrijven met werkplaats: bedrijfsoppervlak < 1.000 m²	2
51	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
5121	0	Groothandel in akkerbouwproducten en veevoeders	3.1
5121	1	Groothandel in akkerbouwproducten en veevoeders: verwerkingscapaciteit => 500 ton/uur	4.2
5122		Groothandel in bloemen en planten	2
5123		Groothandel in levende dieren	3.2
5124		Groothandel in huiden, vellen en leder	3.1
5125, 5131		Groothandel in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen	3.1
5132, 5133		Groothandel in vlees, vleeswaren, zuivelproducten, eieren, spijsoliën	3.1
5134		Groothandel in dranken	2
5135		Groothandel in tabaksproducten	2
5136		Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk	2
5137		Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	2
5138, 5139		Groothandel in overige voedings- en genotmiddelen	2
514		Groothandel in overige consumentenartikelen	2
5148.7	0	Groothandel in vuurwerk en munitie:	

5148.7	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	2
5148.7	2	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag 10 tot 50 ton	3.1
5148.7	3	- professioneel vuurwerk, netto explosieve massa per bewaarplaats < 750 kg (en > 25 kg theatervuurwerk)	5.1
5148.7	4	- professioneel vuurwerk, netto explosieve massa per bewaarplaats 750 kg tot 6 ton	5.3
5148.7	5	- munitie	2
5151.1	0	Groothandel in vaste brandstoffen:	
5151.1	1	- klein, lokaal verzorgingsgebied	3.1
5151.1	2	- kolenterminal, opslagoppervlak $\geq 2.000 \text{ m}^2$	5.1
5151.2	0	Groothandel in vloeibare en gasvormige brandstoffen:	
5151.2	1 a	- vloeistoffen, opslagcapaciteit < 80.000 m^3	4.1
5151.2	1 p	- vloeistoffen, opslagcapaciteit < 100.000 m^3	4.1
5151.2	2	- vloeistoffen, opslagcapaciteit $\geq 100.000 \text{ m}^3$	5.1
5151.2	3 a	- tot vloeistof verdichte gassen, opslagcapaciteit < 80.000 m^3	4.2
5151.2	3 p	- tot vloeistof verdichte gassen	4.2
5151.3		Groothandel minerale olieproducten (excl. brandstoffen)	3.2
5152.1	0	Groothandel in metaalertsen:	
5152.1	1	- opslagoppervlak < 2.000 m^2	4.2
5152.1	2	- opslagoppervlak $\geq 2.000 \text{ m}^2$	5.2
5152.2 / .3		Groothandel in metalen en -halfabrikaten	3.2
5153	0	Groothandel in hout en bouwmaterialen:	
5153	1	- algemeen, bedrijfsoppervlak > 2.000 m^2	3.1
5153	2	- algemeen, bedrijfsoppervlak $\leq 2.000 \text{ m}^2$	2
5153.4	4	zand en grind:	
5153.4	5	- algemeen, bedrijfsoppervlak > 200 m^2	3.2
5153.4	6	- algemeen, bedrijfsoppervlak $\leq 200 \text{ m}^2$	2
5154	0	Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:	
5154	1	- algemeen: bedrijfsoppervlak > 2.000 m^2	3.1
5154	2	- algemeen: bedrijfsoppervlak $\leq 2.000 \text{ m}^2$	2
5155.1		Groothandel in chemische producten	3.2
5155.2		Groothandel in kunstmeststoffen	2
5156		Groothandel in overige intermediaire goederen	2
5157	0	Autosloperijen: bedrijfsoppervlak > 1.000 m^2	3.2
5157	1	- autosloperijen: bedrijfsoppervlak $\leq 1.000 \text{ m}^2$	3.1
5157.2/3	0	Overige groothandel in afval en schroot: bedrijfsoppervlak > 1.000 m^2	3.2
5157.2/3	1	- overige groothandel in afval en schroot: bedrijfsoppervlak $\leq 1.000 \text{ m}^2$	3.1
5162	0	Groothandel in machines en apparaten:	

5162	1	- machines voor de bouwnijverheid	3.2
5162	2	- overige	3.1
517		Overige Groothandel (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.	2
55	-	LOGIES-, MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING	
5551		Kantines	1
5552		Cateringbedrijven	2
60	-	VERVOER OVER LAND	
6024	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks): bedrijfsoppervlak > 1.000 m²	3.2
6024	1	- Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks) bedrijfsoppervlak ≤ 1.000 m²	3.1
603		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	2
63	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER	
6311.2	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart:	
6311.2	10 a	- tankercleaning, oppervlakte bedrijf < 20 hectare	4.2
6311.2	10 p	- tankercleaning	4.2
6312		Veem- en pakhuisbedrijven, koelhuizen	3.1
6321	2	Stalling van vrachtwagens (met koelinstallaties)	3.2
64	-	POST EN TELECOMMUNICATIE	
641		Post- en koeriersdiensten	2
642	A	Telecommunicatiebedrijven	1
642	B 0	zendinstallaties:	
642	B 1	- LG en MG, zendervermogen < 100 kW (bij groter vermogen: onderzoek!)	3.2
642	B 2	- FM en TV	1
642	B 3	- GSM- en UMTS-steunzenders	1
71	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN	
711		Personenautoverhuurbedrijven	2
712		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (excl. personenauto's)	3.1
713		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	3.1
714		Verhuurbedrijven voor roerende goederen niet elders genoemd	2
72	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureaus e.d.	1
72	B	Switchhouses	2
74	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
747		Reinigingsbedrijven voor gebouwen	3.1

75		OPENBAAR BESTUUR, OVERHEIDSDIENSTEN, SOCIALE VERZEKERINGEN	
7525		Brandweerkazernes	3.1

KENNISGEVING BESTEMMINGSPLAN "Beneluxster-Oostzijde"

Burgemeester en wethouders van Rotterdam maken bekend dat tegen het besluit van de Gemeenteraad van Rotterdam tot vaststelling van het bestemmingsplan "Beneluxster-Oostzijde" geen beroep c.q. een verzoek om voorlopige voorziening is ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, zodat dit bestemmingsplan met ingang van 11 februari 2011 onherroepelijk is geworden.

Rotterdam, 9 maart 2011,
Burgemeester en wethouders voornoemd,
namens dezen:

H.Goedhart,
algemeen directeur dS+V

106R1078

16c

Rotterdam, 6 juli 2010.

Onderwerp:

Bestemmingsplan "Beneluxster-Oostzijde".

ONTVANGEN
- 8 JULI 2010
GEMEENTERAAD Vergadering van
9 SEP. 2010
Conform Besloten

Aan de Gemeenteraad.

Het door uw raad op 17 december 2009 vastgestelde bestemmingsplan 'Beneluxster-Oostzijde' heeft van 29 januari t/m 11 maart 2010 ter inzage gelegen.

De VROM-Inspectie vond dat onvoldoende tegemoet was gekomen aan de door de inspectie ingediende zienswijze met betrekking tot het aspect 'Externe Veiligheid' en zag hierin aanleiding om tegen het vastgestelde bestemmingsplan beroep in te stellen. Geconstateerd werd dat het Groepsrisico (GR) in het kader van Externe Veiligheid niet was berekend en dat uw raad zich ook niet had kunnen uitspreken over de aanvaardbaarheid van een eventuele toename.

Omdat dit beroep ontegenzeggelijk gegrond verklaard zou worden, hebben wij, in overleg met de VROM-Inspectie, besloten om deze omissie op de meest eenvoudige wijze te herstellen door u voor te stellen het oude besluit in te trekken en een nieuw besluit te nemen.

Het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan "Beneluxster-Oostzijde" is opgesteld in het kader van het project inhaalslag bestemmingsplannen. Op 1 april 2003 is het toenmalige college akkoord gegaan met het in procedure brengen van een aantal bestemmingsplannen in het kader van de inhaalslag. Het bestemmingsplan "Beneluxster-Oostzijde" maakt daar deel van uit.

Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan is gesitueerd aan de zuidwestzijde van de gemeente Rotterdam. Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Eemhaven. Het oostelijk deel van het plangebied wordt begrensd door de Groene Kruisweg. De zuidelijke plangrens wordt gevormd door de gemeentegrens van Rotterdam en Albrandswaard tussen de Groene Kruisweg en de deelgemeente Hoogvliet. Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door het sneltramtracé van de Calandlijn nabij de Beneluxster, de kruising van de autosnelwegen A4 en A15.

Voor het plangebied wordt een globale regeling voorgestaan waarin de nodige flexibiliteit is ingebouwd. Er wordt hierbij geen afbreuk gedaan aan de rechtszekerheid voor burgers en bedrijven.

In het plangebied is een kleine verscheidenheid aan functies aanwezig. Rond de Seattleweg bevinden zich diverse havengebonden kantoren, het distributiecentrum DCA15 en een containeropslagbedrijf. Slechts een klein deel van het Distripark Eemhaven valt binnen het plangebied, daar het grootste gedeelte van het Distripark onder de gemeente Albrandswaard valt.

Naast "gewone" leidingen voert de nationale leidingstraat door het plangebied. Tevens maken zowel delen van de Calandlijn als de Erasmuslijn onderdeel uit van het plangebied. Tegen de grens met de buurgemeente Albrandswaard ligt een strook natuurgebied dat onderdeel is van het bos Valckesteijn.

KOPIE



Registratienummer dienst: 10/3963
Behandelaar: W. Schaap, 010-267 3395

raadsvergadering van:
raadsstuk 0000

dd-mm-jjjj
pagina 1

Het bestemmingsplan biedt ruimte voor de vestiging van bedrijven die mogelijk m.e.r.- (beoordelings)plichtig zijn. Het bestemmingsplan is hierdoor plan-m.e.r.-plichtig. Het planMER is opgesteld om het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven.

Bij besluit van 19 maart 2009 heeft ons college besloten tot terinzagelegging van het bestemmingsplan en het planMER.

Het ontwerpbestemmingsplan "Beneluxster-oostzijde" en het planMER hebben met ingang van vrijdag 3 april t/m 14 mei 2009 voor een ieder ter inzage gelegen. Dit leidde tot de (tijdige) indiening van een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan door de VROM-inspectie, regioafdeling Zuid-West.

Samenvatting zienswijze en voorstel

Aanpassing ontwerptracé van de A15 Maasvlakte-Vaanplein

De VROM-inspectie constateert dat de bestemming "Verkeer- spoor- en wegverkeer" op de plankaart van het bestemmingsplan uitsluitend is toegesneden op de spoorlijn en het huidige weglichaam van de A15. De begrenzing van het concept-Ontwerp Tracébesluit (OTB) voor de aanpassing A15 Maasvlakte-Vaanplein bestrijkt een groter gebied dan de bestemming "Verkeer - spoor- en wegverkeer" op uw plankaart. In het bestemmingsplan is met de begrenzing van het concept-OTB geen rekening gehouden. De bestemmingsregels in het plan maken nieuwe bebouwing mogelijk binnen het gebied van het concept-OTB. VROM dringt er op aan om de scope van het concept-OTB in acht te nemen en op de gronden binnen de concept-OTB nieuwe bebouwing (behalve t.b.v. verkeer) onmogelijk te maken, de bestemming "Verkeer – Spoor- en wegverkeer" uit te breiden tot de concept-OTB-grenzen en de regels en de plankaart daarop aan te passen.

Commentaar

Wij stellen voor om de gronden gelegen buiten het huidige weglichaam tot aan de grenzen van het concept-OTB te bestemmen als "Verkeer – Spoor- en wegverkeer". Op een drietal locaties is hiervan afgeweken.

Ten eerste op de locatie welke is gelegen ten oosten van de leidingstraat en ten noorden van de A15. Voor een klein deel is het concept-OTB gepland op uitgegeven bedrijventerrein. Wij stellen voor om voor deze locatie een wijzigingsbevoegdheid op te nemen van "Bedrijf – Haven" naar "Verkeer – Spoor- en Wegverkeer".

De tweede locatie is gelegen ten zuiden van de A15 en ten oosten van het Groenedijkviaduct. Hier loopt het tracé van het concept-OTB door een deel van het bedrijfspand (Marco Polostraat). Voor deze locatie stellen wij voor om een wijzigingsbevoegdheid op te nemen van "Bedrijf – IJl" naar "Verkeer – Spoor- en Wegverkeer".

De derde locatie is gelegen ten westen van de Slotsedijk en heeft de bestemmingen "natuur-natuurgebied" en "agrarisch". In het concept-OTB is gepland dat op deze locatie groenaanleg komt. Ook voor deze locatie stellen wij voor een wijzigingsbevoegdheid op te nemen om, indien nodig, de wijziging naar de bestemming "Verkeer – Spoor- en Wegverkeer" mogelijk te maken.

Gelet op bovenstaande is de ruimtelijke claim van het concept-OTB voor dit plangebied afdoende geborgd in het bestemmingsplan.



Veiligheidszones

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt in het onderdeel transport gevaarlijke stoffen over de weg verwezen naar het komende Basisnet Weg VGS, waarin Kwetsbaar Objecten-Vrije zones (KOV-zones) zullen worden opgenomen. Dit begrip is niet langer gangbaar. Inmiddels spreekt het Basisnet Weg VGS van veiligheidszones waarbinnen geen nieuwe kwetsbare bestemmingen zijn toegestaan. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn hier alleen in uitzonderingsgevallen toegestaan.

Op grond van het voorgaande adviseert VROM de risicoberekening opnieuw uit te voeren met gebruikmaking van de juiste, recente gegevens en rekenmethode. Daarnaast adviseert VROM te anticiperen op de komst van het Basisnet Weg VGS en in het plan geen nieuwe (beperkt) kwetsbare bestemmingen toe te staan binnen de veiligheidszone tenzij het daarbij gaat om uitzonderingsgevallen zoals beschreven in het concept van het Besluit transportroutes externe veiligheid (BTEV).

Commentaar

Door Gemeentewerken is aanvullende onderzoek uitgevoerd (kenmerk 2005-1162, opgenomen als bijlage 4 bij de toelichting van het bestemmingsplan). Uit dit onderzoek blijkt dat de veiligheidszone gelegen is op 83 meter vanuit het hart van de snelweg. Wij stellen voor de toelichting en de plankaart hierop aan te passen. Voorts stellen wij voor om de regels zodanig aan te passen dat binnen de veiligheidszone van de A15 nieuwe beperkt kwetsbare objecten alleen mogelijk zijn in uitzonderingsgevallen.

Behalve het plaatsgebonden risico is nu ook het groepsrisico berekend. Het groepsrisico blijft ruim onder de oriënterende waarde en is daardoor geen belemmering voor de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt. Door de nieuwe ontwikkelingen neemt het groepsrisico wel toe, zij het in geringe mate. Wij stellen voor dit risico aanvaardbaar te achten.

Advies veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

In bijlage 3 bij de toelichting van het plan is een advies van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond opgenomen. Hierin wordt aangegeven dat de Veiligheidsregio dit met Rijkswaterstaat is overeengekomen. Dit is niet juist, omdat de versie die in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen, gedateerd is. VROM verzoekt de nieuwe afspraken tussen de Veiligheidsregio en Rijkswaterstaat op te nemen.

Commentaar

Wij stellen voor om de meest recente overeenkomst d.d. 30 juni 2009 tussen de Veiligheidsregio en Rijkswaterstaat in bijlage 3 van het bestemmingsplan op te nemen.

Buisleidingen

In het plangebied, buiten de leidingstraat, zijn twee ondergrondse olieproductenleidingen aanwezig. In paragraaf 6.7.3 van de toelichting is aangegeven wat de toetsingsafstand en de bebouwingsafstand van deze leidingen zijn. De afstanden uit de toelichting zijn afkomstig uit de circulaire "Zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1, K2 en K3-categorie (1991)". Momenteel wordt een AmvB Buisleidingen (Besluit externe veiligheid buisleidingen) ontwikkeld. Zodra deze in werking treedt wordt de bestaande circulaire ingetrokken. Als onderdeel van het lopende consequentieonderzoek voor de AmvB Buisleidingen heeft RIVM een nieuwe leidingdruk- en leidingdiameter afhankelijke afstandentabel (ref. 088/09 CEV Vlie/sij d.d. 4 april 2008) voor leidingen met een K1-vloeistof ontwikkeld. In deze tabel is aangegeven waar de PR-contour van de 10^{-6} van een bepaalde leiding ligt, op basis van



genoemde generieke parameters. De brief van het RIVM is als bijlage bijgevoegd.
VROM verzoekt deze brief en bij de vaststelling van het bestemmingsplan te betrekken.

Commentaar

Voor de genoemde olieproductenleidingen zijn de betreffende 10^e Contouren bekend, die zijn 10, respectievelijk 25,4 meter. Wij stellen voor om de gewijzigde afstanden op te nemen op de plankaart.

Een raadsbesluit tot vaststelling van een bestemmingsplan kan onderwerp van een referendum zijn op grond van artikel 3 van de Referendumverordening Rotterdam 2007.

Voorstel:

Samenvattend stellen wij u voor door vaststelling van het in ontwerp bijgevoegde besluit de ingekomen zienswijze gegrond te verklaren, het bestemmingsplan "Beneluxster-Oostzijde" gewijzigd vast te stellen en te besluiten om geen exploitatieplan vast te stellen.

Het bijbehorende ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

A.H.P. van Gils

De burgemeester,

D.J. Schrijer, i.b.

l.b.



Ontwerpbesluit

De Raad van de gemeente Rotterdam,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 6 juli 2010;
(raadsvoorstel nr. 10/3963) onder meer inhoudende het voorstel om ons besluit van
17 december 2009 (raadsstuk 2009-3592) in te trekken;

Overwegende,

dat het ontwerpbestemmingsplan "Beneluxster-Oostzijde" met ingang van 3 april tot en met 15 mei 2009 voor een ieder ter inzage heeft gelegen;

dat naar aanleiding hiervan één zienswijze kenbaar gemaakt is door de VROM-inspectie, Regioafdeling Zuid-West;

dat reclamant zijn zienswijze binnen de wettelijke termijn heeft ingediend;

dat de zienswijze van genoemde reclamant samengevat is weergegeven in het voorstel van burgemeester en wethouders;

dat hij de motivering van het college, vermeld in het voorstel, welke dient te leiden tot het gegrond verklaren van de zienswijze tot de zijne maakt;

dat dit leidt tot het aanbrengen van de volgende wijzigingen in het ontwerpbestemmingsplan:

Naar aanleiding van de zienswijze:

- de gronden gelegen buiten het huidige weglichaam en tussen de grenzen van het concept-Ontwerp Tracébesluit van de A15 Maasvlakte-Vaanplein te bestemmen als "Verkeer – Spoor- en wegverkeer", m.u.v. van 3 locaties:
 - voor de locatie welke is gelegen ten oosten van de leidingstraat en ten noorden van de A15 is wijzigingsbevoegdheid opgenomen van "Bedrijf – Haven" naar "Verkeer – Spoor- en wegverkeer";
 - voor de locatie gelegen ten zuiden van de A15 en ten oosten van het Groenedijkviaduct is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen van "Bedrijf – III" naar "Verkeer – Spoor- en wegverkeer";
 - voor de locatie gelegen ten westen van de Slotsedijk is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen van "natuur-natuurgebied" en "agrarisch" naar "Verkeer – Spoor- en wegverkeer";
- op de plankaart is de plaatsgebonden risicocontour voor de weg verwijderd en vervangen door de veiligheidszone. Deze is gelegen op 83 meter vanuit het hart van de snelweg. In de regel (artikel 21.1) is opgenomen dat nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten alleen mogelijk zijn in uitzonderingsgevallen;
- van de genoemde olieproductenleidingen in artikel 12.1b en artikel 12.1c zijn de betreffende 10^{-6} Contour herberekend op 10 respectievelijk 25,4 meter. In artikel 21.2 a en 21.2b zijn deze afstanden opgenomen. Op de plankaart zijn deze afstanden opgenomen;
- met betrekking tot de overeenkomst tussen de Veiligheidsregio en Rijkswaterstaat in is het verslag van de meest recente overeenkomst van 30 juni 2009 bijlage 3 van het bestemmingsplan opgenomen.



Ambtelijke wijzigingen:

- de bestemming 'bedrijf – 3' is gewijzigd in 'Bedrijf'. Dit is in toelichting, de regels en op de plankaart aangepast;
- de nummering van een tweetal bestemmingen is aangepast op de legenda van de plankaart. De bestemming 'Bedrijf – Nutsvoorziening' is nu artikel 6 en 'bedrijf – Haven' is artikel 5;
- aan artikel 23 is een extra lid toegevoegd waarin de wijzigingsbevoegdheid is opgenomen om verbreding van de A15 mogelijk te maken;
- in artikel 5 lid b, stond in het ontwerp een maximum van 1.500 m² dit wordt aangepast naar 1.800 m² omdat er reeds op basis van het vigerende plan een bouwvergunning is afgegeven voor een viertal kantoren van 1.800 m².

Besluit:

1. het raadsbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde van 17 december 2009 (raadsstuk 2009-3592) in te trekken;
2. reclamant in zijn zienswijze te ontvangen;
3. de zienswijze gegrond te verklaren;
4. het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan "Beneluxster-Oostzijde" gewijzigd vast te stellen conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
5. de geringe toename van het groepsrisico aanvaardbaar te achten;
6. geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van dd-mm-jjjj

De griffier,

De voorzitter,

J.G.A. Paans

A. Aboutaleb



De Raad van de gemeente Rotterdam,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 6 juli 2010;
(raadsvoorstel nr. 10/3963) onder meer inhoudende het voorstel om ons besluit van
17 december 2009 (raadsstuk 2009-3592) in te trekken;

overwegende,

dat het ontwerpbestemmingsplan "Beneluxster-Oostzijde" met ingang van 3 april tot en met 15 mei 2009 voor een ieder ter inzage heeft gelegen;

dat naar aanleiding hiervan één zienswijze kenbaar gemaakt is door de VROM-inspectie, Regioafdeling Zuid-West;

dat reclamant zijn zienswijze binnen de wettelijke termijn heeft ingediend;

dat de zienswijze van genoemde reclamant samengevat is weergegeven in het voorstel van burgemeester en wethouders;

dat hij de motivering van het college, vermeld in het voorstel, welke dient te leiden tot het gegrond verklaren van de zienswijze tot de zijne maakt;

dat dit leidt tot het aanbrengen van de volgende wijzigingen in het ontwerpbestemmingsplan:

Naar aanleiding van de zienswijze:

- de gronden gelegen buiten het huidige weglichaam en tussen de grenzen van het concept-Ontwerp Tracébesluit van de A15 Maasvlakte-Vaanplein te bestemmen als "Verkeer – Spoor- en wegverkeer", m.u.v. van 3 locaties:
 - voor de locatie welke is gelegen ten oosten van de leidingstraat en ten noorden van de A15 is wijzigingsbevoegdheid opgenomen van "Bedrijf – Haven" naar "Verkeer – Spoor- en wegverkeer";
 - voor de locatie gelegen ten zuiden van de A15 en ten oosten van het Groenedijkviaduct is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen van "Bedrijf – III" naar "Verkeer – Spoor- en wegverkeer";
 - voor de locatie gelegen ten westen van de Slotsedijk is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen van "natuur-natuurgebied" en "agrarisch" naar "Verkeer – Spoor- en wegverkeer";
- op de plankaart is de plaatsgebonden risicocontour voor de weg verwijderd en vervangen door de veiligheidszone. Deze is gelegen op 83 meter vanuit het hart van de snelweg. In de regel (artikel 21.1) is opgenomen dat nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten alleen mogelijk zijn in uitzonderingsgevallen;
- van de genoemde olieproductenleidingen in artikel 12.1b en artikel 12.1c zijn de betreffende 10⁻⁶ Contour herberekend op 10 respectievelijk 25,4 meter. In artikel 21.2 a en 21.2b zijn deze afstanden opgenomen. Op de plankaart zijn deze afstanden opgenomen;
- met betrekking tot de overeenkomst tussen de Veiligheidsregio en Rijkswaterstaat in is het verslag van de meest recente overeenkomst van 30 juni 2009 bijlage 3 van het bestemmingsplan opgenomen.



Ambtelijke wijzigingen:

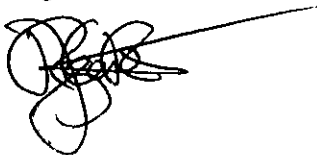
- de bestemming 'bedrijf – 3' is gewijzigd in 'Bedrijf'. Dit is in toelichting, de regels en op de plankaart aangepast;
- de nummering van een tweetal bestemmingen is aangepast op de legenda van de plankaart. De bestemming 'Bedrijf – Nutsvoorziening' is nu artikel 6 en 'bedrijf – Haven' is artikel 5;
- aan artikel 23 is een extra lid toegevoegd waarin de wijzigingsbevoegdheid is opgenomen om verbreding van de A15 mogelijk te maken;
- in artikel 5 lid b, stond in het ontwerp een maximum van 1.500 m² dit wordt aangepast naar 1.800 m² omdat er reeds op basis van het vigerende plan een bouwvergunning is afgegeven voor een viertal kantoren van 1.800 m².

Besluit:

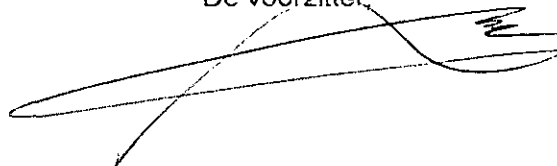
1. het raadsbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde van 17 december 2009 (raadsstuk 2009-3592) in te trekken;
2. reclamant in zijn zienswijze te ontvangen;
3. de zienswijze gegrond te verklaren;
4. het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan "Beneluxster-Oostzijde" gewijzigd vast te stellen conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
5. de geringe toename van het groepsrisico aanvaardbaar te achten;
6. geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 9 september 2010.

De griffier,



De voorzitter,




**PLAN-MER
BESTEMMINGSPLAN BENELUXSTER-
OOSTZIJDE**

DS+V GEMEENTE ROTTERDAM

5 juli 2007
110623/CE7/1F9/000549

Inhoud

Samenvatting	5
1 Inleiding	15
1.1 Aanleiding: Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde	15
1.2 Waarom een Strategische Milieubeoordeling?	16
1.3 De procedure	17
1.4 Leeswijzer	17
2 Planbeschrijving	19
2.1 Planbeschrijving	19
2.2 Huidige functies en bestemmingen	19
2.3 Nieuwe functies en bestemmingen	22
2.4 Relatie met andere plannen en projecten	24
2.4.1 Omliggende bestemmingsplannen	24
2.4.2 Ruimtelijke ontwikkelingen met gevolgen voor plangebied	26
3 Beoordelingskader	31
3.1 Inleiding	31
3.2 Beleid en regelgeving	31
3.3 Beoordelingscriteria	31
3.4 Methodiek effectbeoordeling	32
4 Huidige situatie en autonome ontwikkeling	37
4.1 Ligging en begrenzing plan- en studiegebied	37
4.2 Ruimtegebruik	38
4.3 Verkeer en vervoer	42
4.4 Geluid	43
4.5 Luchtkwaliteit	49
4.6 Externe veiligheid	56
4.7 Bodem en water	60
4.8 Natuur	63
4.9 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	65
5 Milieubeoordeling	69
5.1 Inleiding	69
5.2 Effecten	69
5.2.1 Ruimtegebruik	69
5.2.2 Verkeer en vervoer	70
5.2.3 Geluidhinder	71
5.2.4 Luchtkwaliteit	72
5.2.5 Externe veiligheid	75
5.2.6 Bodem en water	76
5.2.7 Natuur	78

5.2.8	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	78
5.3	Maatregelen / randvoorwaarden	79
6	Integrale beschouwing milieubeoordeling	81
6.1	Beschouwing effecten	81
6.2	Consequenties voor intensivering Beneluxster-oostzijde	85
7	Doorkijkscenario	87
7.1	Inleiding	87
7.2	Consequenties thema geluid	87
7.3	Consequenties thema luchtkwaliteit	87
7.4	Consequenties thema externe veiligheid	87
7.5	Conclusies	88
8	Leemten in kennis en monitoring	89
8.1	Leemten in kennis	89
8.2	Monitoring	90
Bijlage 1	Verklarende woordenlijst	91
Bijlage 2	Beleidskader	93
Bijlage 3	De plan m.e.r. Procedure toegelicht	103
Bijlage 4	Lijst met bedrijfsactiviteiten	105
Bijlage 5	Literatuurlijst	107
Colofon		109

Samenvatting

Dit Plan-MER is het resultaat van de milieueffectrapportage voor plannen (plan m.e.r.) die de besluitvorming rond het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde moet ondersteunen. De resultaten van de beoordeling zijn opgenomen in voorliggend Plan-MER.

In het Ontwerp Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde wordt in een aparte paragraaf ingegaan op de doorwerking van de plan m.e.r. in het plan. Het Plan-MER wordt samen met het Ontwerp Bestemmingsplan ter inzage gelegd. Op beide documenten kunnen zienswijzen worden ingediend. De uitkomsten hieruit worden meegenomen bij het vaststellen van het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde.

Aanleiding milieubeoordeling

In 2002 is de gemeente Rotterdam gestart met het actualiseren van verouderde bestemmingsplannen. Het doel is om voor die gebieden waar weinig dynamiek voorkomt en er dus geen impuls is om bestemmingsplannen te herzien, het fysieke voorkomen en het gebruik van de stad en haven opnieuw vast te leggen. De gemeente wil vroegtijdig milieu-informatie betrekken bij keuzes in het kader van de te actualiseren bestemmingsplannen. Plan m.e.r. is een geschikt instrument om milieu op een volwaardige wijze te laten meewegen in de besluitvorming en de ruimtelijke keuzes te onderbouwen en af te wegen. Voorliggend Plan-MER is opgesteld voor het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde. Door een plan m.e.r.-procedure uit te voeren, voldoet de gemeente aan de milieuwet- en regelgeving voor bepaalde plannen en programma's (zie onderstaand kader).

Milieueffectrapportage voor plannen

Sinds september 2006 is de Europese richtlijn nummer 2001/42/EG 'Betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's' geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. Op 28 september 2006 is namelijk de Wet milieubeheer herzien en het Besluit m.e.r. 1994 aangepast. In de gewijzigde Wet milieubeheer is de 'milieueffectrapportage voor plannen', kortweg plan m.e.r., geïntroduceerd (voor de wetswijziging bekend als strategische milieubeoordeling (SMB)). Het Milieueffectrapport voor plannen wordt 'Plan-MER' genoemd. Het doel van plan m.e.r. is om bij de besluitvorming over plannen en programma's het milieu een volwaardige plaats te geven, met het oog op de bevordering van een duurzame ontwikkeling. Plan m.e.r. is verplicht bij wettelijke of bestuursrechtelijke plannen die:

1. Een kader scheppen voor concrete m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten of
2. Waarvoor een passende beoordeling nodig is in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn.

Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde

Het plangebied Beneluxster-oostzijde ligt aan de rand van het Rotterdams Havengebied en heeft een oppervlak van circa 125 hectare. Voor het plangebied Beneluxster-oostzijde (zie afbeelding S1) wordt een globaal bestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan legt de bestaande situatie vast en biedt enige ruimte voor uitbreiding van bedrijfsactiviteiten waarbij de concrete inrichting niet wordt ingevuld. Het gaat hierbij om bedrijfsactiviteiten met een milieucategorie variërend van 1 tot en met 5.

PLANGEBIED

Afbeelding S1

Begrenzing plangebied
bestemmingsplan
Beneluxster-oostzijde

Bron: voorontwerp bestemmingsplan

Beneluxster-oostzijde

**PLAN M.E.R.-PLICHT**

Het plangebied bestaat in de huidige situatie grotendeels uit verkeersinfrastructuur en bebouwing. In de toekomst zijn echter initiatieven zoals de oprichting van m.e.r.- (beoordelings)plichtige bedrijven binnen de bestemming haven- en industriegebied niet uit te sluiten. Omdat het bestemmingsplan daardoor een kader kan vormen voor toekomstige m.e.r.- (beoordelings)plichtige besluiten, is het bestemmingsplan plan m.e.r.-plichtig. Het plangebied ligt niet nabij een Vogel- en/of Habitatrichtlijngebied waardoor de (te ontplooiën) activiteiten geen nadelige gevolgen voor dergelijke gebieden hebben. Het tweede criterium voor de bepaling van plan m.e.r.-plicht (passende beoordeling) is daarom niet van toepassing voor het bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde.

**DOEL VAN HET PLAN-MER
EN AANPAK
MILIEUBEOORDELING**

Het doel van de plan m.e.r.-procedure voor de Beneluxster-oostzijde is om de aanwezige milieugebruiksruimte (kansen, beperkingen) in het plangebied inzichtelijk te maken. Het accent ligt daarbij op de aspecten geluid, lucht en externe veiligheid. De bepaling van de milieueffecten van het bestemmingsplan (de uitvoering van de milieubeoordeling) is benaderd vanuit de kwetsbaarheden in de omgeving en de aanwezige omgevingswaarden en milieuwaarden (de aanwezige milieugebruiksruimte). Bij de effectbeoordeling is op basis van het type bedrijven dat in het bestemmingsplan maximaal wordt toegelaten (in combinatie met een reële inschatting van bedrijven die zich zullen/kunnen vestigen) beschouwd welke milieugebruiksruimte er (nog) is en of de vestiging van dit type bedrijven tot knelpunten of zelfs onmogelijkheden/beperkingen leiden.

De procedure

De plan m.e.r. procedure voor het bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde doorloopt de volgende stappen:

1. Openbare kennisgeving.
2. Raadplegen bestuursorganen die bij de voorbereiding van het plan moeten worden betrokken over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen Plan-MER.
3. Opstellen Plan-MER.
4. Terinzagelegging Plan-MER en Ontwerp Bestemmingsplan.
5. Motiveren van de gevolgen van de Plan-MER en de inspraak in het definitieve bestemmingsplan.
6. Bekendmaking en mededeling van het plan.
7. Evaluatie van de effecten na realisatie.

Ten behoeve van de begrenzing/afbakening van de plan m.e.r.-plicht heeft de gemeente een Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld. In deze Notitie heeft de gemeente aangegeven op welke onderwerpen de milieubeoordeling zich zal richten en op welke wijze de beoordeling plaatsvindt. De concept Notitie is toegezonden aan de aan de betrokken bestuursorganen. De door de bestuursorganen ingebrachte reacties zijn betrokken bij de vaststelling van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Omdat er voor het bestemmingsplan geen passende beoordeling moet plaatsvinden en er geen toekomstige m.e.r.- (beoordelings)plichtige activiteiten in de ecologische hoofdstructuur (EHS) zijn voorzien, is de Commissie m.e.r. niet in deze plan m.e.r.-procedure betrokken. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft het vertrekpunt gevormd voor het voorliggende Plan-MER.

Plan m.e.r.-plichtige activiteiten bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde

Plan m.e.r.-plichtige activiteiten zijn de activiteiten die een kader scheppen voor concrete m.e.r.- (beoordelings)plichtige activiteiten. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk dat een aantal bestaande functies mogen worden uitgebreid:

- Het haven- en industriegebied wordt in het nieuwe bestemmingsplan verkleind en geïntensiveerd. Aan de westzijde vervalt een stuk haven- en industriegebied (ter plaatse van de oprit naar de A4). Voor de bestemming Haven- en Industriegebied wordt een speciale lijst van bedrijfsactiviteiten gehanteerd waarbij bedrijven behorende tot milieucategorie 5 in principe zijn toegestaan. Inrichtingen die in een belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder zijn uitgesloten, de zogenaamde grote lawaaimakers.
- Het is mogelijk om op bedrijfsterreinen windturbines te plaatsen. Deze turbines dienen zodanig te worden opgesteld dat zij het primaire bedrijfsproces of de ontwikkeling daarvan op dat terrein niet nadelig beïnvloeden. Ook mogen deze turbines niet de primaire functie vormen van het terrein of delen daarvan. De windturbines dienen zodanig geplaatst te worden, dat deze ook de activiteiten van naburige bedrijven of de ontwikkeling van naburige terreinen niet nadelig beïnvloeden. De turbines dienen daartoe minstens 150 meter verwijderd te zijn van de terreingrens. Het opgestelde vermogen in Megawatt (MW) blijft onder de drempelwaarde van de m.e.r.- (beoordelings)plicht.

Vanwege de flexibiliteit en omdat er geen stedenbouwkundige redenen zijn, zijn binnen de bestemming Haven- en industriegebied de ligging en omvang van de bedrijfsactiviteiten niet vastgelegd.

Relatie met andere plannen en projecten

Om de relatie met andere plannen en projecten in beeld te brengen, is gekeken naar de bestemmingsplannen in de directe omgeving van de Beneluxster-oostzijde. Hieruit blijkt het volgende:

- Uit het bestemmingsplan Eemhaven blijkt dat de verwachting is dat de industriële bedrijvigheid van de nabijgelegen Eemhaven in 2010 volledig ontwikkeld is.
- In de structuurvisie Pernis is het realiseren van nieuwe woningbouw voorzien onder strikte voorwaarden om het bestaande voorzieningenniveau op peil te houden.
- In het voorontwerp bestemmingsplan Gadering Tussenwater is de herstructurering en uitbreiding van het bedrijventerrein voorzien.
- In het bestemmingsplan Albrandswaard Noord-West is direct grenzend aan het plangebied Beneluxster-oostzijde (zuidoostkant) de realisatie van het bosplan Valckesteijn voorzien. Dit bosplan maakt onderdeel uit van het landinrichtingsplan 'IJsselmonde'.

Daarnaast zijn actuele ruimtelijke ontwikkelingen in het studiegebied geïnventariseerd die mogelijk van invloed zijn op de milieukwaliteit in het plangebied Beneluxster-oostzijde. Hieruit blijkt het volgende:

- Uit het Voorontwerp Bestemmingsplan Gadering Tussenwater blijkt dat op dit moment een nieuwe op- en afrit aan de A15 wordt gerealiseerd. De nieuwe op- en afrit heeft binnen het plangebied Beneluxster-oostzijde mogelijk invloed op de milieuthema's geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Omdat de verwachting is dat het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde eerder wordt vastgesteld dan het Bestemmingsplan Gadering Tussenwater zijn de ontwikkelingen in Gadering Tussenwater geen autonome ontwikkelingen waarmee rekening moet worden gehouden.
- In de Noordzee wordt Maasvlakte 2 gecreëerd, een nieuwe Europese toplocatie voor havenactiviteiten en industrie. Maasvlakte 2 omvat straks netto 1.000 hectare bedrijfsterrein. De ontwikkeling van Maasvlakte 2 is op dit moment nog geen vastgesteld beleid. De ontwikkeling van Maasvlakte 2 kan bij doorgang invloed hebben op de aspecten geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.
- Uit de Trajectnota/MER voor het traject A15 Maasvlakte-Vaanplein blijkt dat de autonome groei van het verkeer en de groei van de mainport Rotterdam in de toekomst tot problemen leiden met de verkeersafwikkeling. Begin 2007 zal het Ontwerp Tracébesluit voor de aanpassing van de A15 gereed zijn en medio 2007 ter visie worden gelegd. Voor het traject A15 Beneluxplein-Vaanplein is een verbreding voorzien van 2x3 rijstroken naar 2x3 + 2x2 rijstroken, inclusief aanpassingen van het Vaanplein en het Beneluxplein. Hiermee kan een scheiding in verkeerssoorten worden aangebracht: per richting een baan met 3 rijstroken voor doorgaand verkeer en verkeer van/naar de havengebieden, alsmede een baan met 2 rijstroken voor overig (lokaal) verkeer. De aanpassing van de A15 is op dit moment nog geen vastgesteld beleid. De verbreding van de A15 van 2x3 naar 2x5 rijbanen heeft mogelijk extra ruimtebeslag op het plangebied Beneluxster-oostzijde tot gevolg. Daarnaast kan ook sprake zijn van invloed op de milieuthema's geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.
- In het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020) zijn een aantal ontwikkelingen aangegeven: Stadshavens, PMR 750 hectare groen, Bedrijventerrein Hoeksche Waard, Bedrijventerrein Zuidflank, landelijk wonen en doortrekking A4. De genoemde ontwikkelingen hebben geen directe consequenties voor het plangebied Beneluxster-oostzijde.

Milieubeoordeling

Van de mogelijke activiteiten in het plangebied zijn de milieueffecten in beeld gebracht. Door de bestaande en autonome milieugebruiksruimte in het plangebied te inventariseren, zijn mogelijke ruimtelijke kansen en beperkingen zichtbaar gemaakt. Vervolgens zijn met behulp van een beoordelingskader de effecten van het plan beoordeeld. Nadat de mogelijke activiteiten zijn beoordeeld, heeft een integrale analyse plaatsgevonden. In tabel S1 is het resultaat van de milieubeoordeling weergegeven. Na de tabel is per aspect een beknopte samenvatting van de belangrijkste (mogelijke) effecten gegeven. Tot slot wordt ingegaan op de mogelijke ruimtelijke kansen en beperkingen van het plan.

Tabel S1

Totaaloverzicht effecten

Beoordelingskader met criteria per aspect	Referentiesituatie	Beneluxster-oostzijde
Aspect Ruimtegebruik		
Invloed op werkfuncties	0	+
Invloed op woonfuncties	0	0
Ruimtebeslag op recreatieve functies	0	0
Aspect Geluid		
Effect op geluidsgevoelige bestemmingen	0	0
Luchtkwaliteit		
Effect jaargemiddelde concentratie NO ₂	0	0
Effect uurnorm NO ₂	0	0
Effect jaargemiddelde concentratie PM ₁₀	0	0
Effect dagnorm PM ₁₀	0	0
Aspect Externe veiligheid		
Effect op gevoelige bestemmingen (PR)	0	-
Invloed op Groepsrisico	0	0
Aspect Verkeer en vervoer		
Beïnvloeding van verkeer en vervoer	0	0/-
Aspect Bodem en water		
Beïnvloeding bodemkwaliteit	0	0/-
Beïnvloeding waterkwantiteit	0	-
Beïnvloeding waterkwaliteit	0	0
Beïnvloeding waterveiligheid	0	0
Inundatierisico's	0	0
Aspect Natuur		
Ruimtebeslag natuur	0	0
Verstoring van flora en fauna	0	0/-
Aspect Landschap, cultuurhistorie en archeologie		
Aantasting landschappelijke kenmerken	0	0
Aantasting archeologische waarden	0	0

Ruimtegebruik

Door de ontwikkeling van het plangebied ontstaan er kansen voor werkfuncties, dit is positief beoordeeld. Ontwikkelingen in het plangebied leiden niet tot ruimtebeslag op woon- en recreatieve functies. Effecten zijn daarom niet te verwachten.

Geluidhinder

Ten opzichte van de autonome ontwikkeling doen zich in de plansituatie twee wijzigingen voor die akoestisch relevant zijn. Dit betreft de komst van nieuwe bedrijfsactiviteiten op de uitbreidingslocatie en de toename van verkeersbewegingen van met name vrachtverkeer op de Vondelingenweg en de Seattleweg:

- Voor het aspect geluid geldt dat bedrijven tot maximaal categorie 4 worden toegelaten. Volgens de VNG- publicatie "Bedrijven en milieuzonering" geldt voor dergelijke bedrijven een milieuaafstand van maximaal 300 m. In praktische zin betekent dit dat verwacht kan worden dat op 300 m vanaf de inrichting aan de grenswaarde van 50 dB(A) kan worden voldaan. De afstand tot de meest nabij gelegen woningen aan de Slotsedijk en de Groenedijk bedraagt circa 220 m. Uitgaande van een kavelgrootte van 0,75 ha betekent dit dat hier bedrijvigheid kan worden gevestigd met een geluidsemissie van maximaal 65 dB(A)/m². Volgens de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening kunnen voor bedrijven op een niet-gezoneerd industrieterrein geluidsbelastingen tot 55 dB(A) worden toegestaan. Aan deze waarde kan worden voldaan, als de geluidsemissie niet hoger is dan 69 dB(A)/m².

- De toename van het (vracht)verkeer op de Vondelingenweg en de Seattleweg heeft een beperkte verschuiving van de 48 dB(A)-contour tot gevolg. De bijdrage ter plaatse van geluidsgevoelige bestemmingen blijft verwaarloosbaar.

De ontwikkelingen als gevolg van het plan hebben geen significante invloed op de geluidsniveaus ter plaatse van de woningen. Deze worden ook in de plansituatie bepaald door de rijksweg A15/A4 en het bestaande industrieterrein Waal-/Eemhaven.

Het criterium effect op geluidgevoelige bestemmingen is vanwege bovenstaande beoordeeld als neutraal (0).

Luchtkwaliteit

Ten opzichte van de autonome situatie zijn de verkeersontwikkelingen op de Vondelingenweg en de Seattleweg en de bijdrage van de bedrijvigheid op de uitbreidingslocatie van belang:

- Het plan leidt tot een toename van vooral vrachtverkeer op de Vondelingenweg en de Seattleweg waardoor er sprake is van een geringe toename van de concentraties fijn stof (maximaal $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Voor de Vondelingenweg blijft de invloed van het plan op de concentratie NO_2 beperkt tot $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$, terwijl voor de Seattleweg de concentratie van deze stof toeneemt met $1,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De concentraties voor beide stoffen blijft wel onder de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit 2005.
- Voor de mogelijke uitbreidingslocatie (onbebouwde delen aan de westkant van het plangebied: sportveld en parkeerterrein) geldt dat de jaargemiddelde concentraties NO_2 en PM_{10} voldoen aan de grenswaarde. Buiten de inrichting wordt de grenswaarde van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ niet meer dan 35 dagen overschreden.
-
- Samenvattend kan worden gesteld dat de gevolgen voor luchtkwaliteit als neutraal kunnen worden gewaardeerd.

Externe veiligheid

Op basis van de reeds aanwezige plaatgebonden risicocontouren en de groepsrisicocurve is bepaald waar binnen het plangebied mogelijkheden zijn voor het ontwikkelen van bedrijvigheid en/of kantoren. De risicocontouren afkomstig van de diverse risicobronnen zijn onder te verdelen in de minimale bebouwingsafstand en de $\text{PR}10^6$ contour. Binnen de minimale bebouwingsafstand mag niet gebouwd worden. De $\text{PR}10^6$ contour is een *grenswaarde* voor kwetsbare bestemmingen. Voor beperkt kwetsbare bestemmingen geldt deze als een *richtwaarde*. Van de richtwaarde mag het bevoegd gezag slechts afwijken indien gewichtige redenen daartoe aanleiding geven. Voor een verhoging van het groepsrisico dient de zogenaamde Verantwoordingsplicht Groepsrisico te worden doorlopen.

Een groot deel van het plangebied wordt in de huidige situatie overlapt door risicocontouren. Door de $\text{PR}10^6$ -contour vanuit de A15 en het toetsingsgebied vanuit de landelijke leidingenstraat komt slechts een klein deel langs de zuidzijde van de Vondelingenweg in aanmerking voor nieuwe bedrijvigheid. Dit is als negatief beoordeeld. Voor het gebied dat niet door risicocontouren wordt overlapt, is bebouwing mogelijk. Voor het gedeelte dat binnen de risicoafstanden valt, zou voor beperkt kwetsbare objecten onder verantwoording uitbreiding van bebouwing mogelijk zijn.

Bij verdere invulling van het plangebied neemt de dichtheid door de nieuwe functies toe (en daarmee aantal mensen) waardoor het groepsrisico toeneemt.

Als de invulling voornamelijk bedrijvigheid betreft, dan is de inschatting dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden. Dit is als neutraal beoordeeld.

Bij het toelaten van nieuwe bedrijvigheid dient de Verantwoordingsplicht Groepsrisico doorlopen te worden. Daarbij dient ook onderzocht te worden in hoeverre de nieuwe bedrijvigheid risico's met zich meebrengt voor de omgeving.

Verkeer en vervoer

Er is in het plangebied weinig beschikbare ruimte voor nieuwe bedrijvigheid (inschatting: één kantoorpand bij Vondelingenweg en eventueel distributieloodsen op de onbebouwde delen zijnde sportveld en parkeerterrein). Bij maximale opvulling van deze ruimte (worstcase situatie voor verkeersproductie) wijzigen de verkeersintensiteiten door de extra verkeersproductie en verkeersaantrekkende werking als volgt:

- Op de Vondelingenweg stijgt de etmaalintensiteit met circa 8%. De Vondelingenweg bestaat op dit gedeelte uit 2x2 rijstroken en heeft voldoende capaciteit om deze verkeerstoename te verwerken.
- Op de westelijke aansluiting Seattleweg/ Vondelingenweg neemt de intensiteit toe met 1.450 voertuigen per etmaal door uitbreiding van bedrijfsactiviteiten en afsluiting van de oostelijke aansluiting. Dit is een stijging van circa 61%. Verwacht wordt dat door deze intensiteiten de capaciteit van de aansluiting onvoldoende is om het verkeer te kunnen afwikkelen.
- Ten aanzien van de verkeersafwikkeling van en naar de A4 en A15 is de verwachting dat de relatieve bijdrage van de intensiteitstoename op de Vondelingenweg gering is en niet tot knelpunten leidt.

De beïnvloeding van verkeer en vervoer is vanwege bovenstaande licht negatief beoordeeld. De aansluiting Seattleweg/ Vondelingenweg dient in de verdere planvorming te worden onderzocht.

Bodem en water

Het bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde moet ruimte bieden voor diverse bedrijfsactiviteiten. Dit kunnen ook bedrijven zijn met risico's op bodemverontreiniging. Hiertoe wordt in het uitgiftecontract de voorwaarde opgenomen, dat bij bedrijfsbeëindiging bij oplevering van het terrein dit 'schoon' opgeleverd moet worden. Het criterium 'beïnvloeding bodemkwaliteit' is om die reden licht negatief (0/-) beoordeeld. Voor het verkrijgen van een bouwvergunning, moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit goed genoeg is om te bebouwen ten behoeve van de toegekende bestemming (bodemgeschiktheidsverklaring). In het kader van bouwplannen zal de bodem ter plaatse nader worden onderzocht.

Ten opzichte van de referentiesituatie neemt, door de ontwikkelingen binnen het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde, het verharde oppervlak toe door het bouwen van bedrijfspanden. Het minimale wateroppervlak wordt binnen het plangebied niet gehaald. Dit wordt negatief (-) beoordeeld. De hoeveelheid oppervlaktewater in het plangebied is in het kader van het bestemmingsplan afgestemd met het Waterschap Hollandse Delta. Bij een toename van de gesloten oppervlakte dient extra waterbergend vermogen gerealiseerd te worden. Dit kan ook buiten het plangebied gezocht worden.

De waterkwaliteit van dit water in het plangebied is over het algemeen slecht tot matig. Het bestemmingsplan biedt vanwege het beheer karakter geen kansen of beperkingen voor het verbeteren van de waterhuishouding. De planontwikkeling is neutraal (0) beoordeeld. Ter plaatse van de Vondelingenweg ligt een hoofdwaterkering op deltahoogte. Hier mag alleen gebouwd worden met toestemming van de beheerder. Uitgangspunt is dat er niet binnen deze waterkering gebouwd wordt. Het aspect waterveiligheid is daarom neutraal (0) beoordeeld.

Voor het plangebied Beneluxster-oostzijde wordt uitgegaan dat de wijziging in gebruiksfunctie niet leidt tot een hoger risico op wateroverlast, wat hogere/zwaardere dijken noodzakelijk maakt. De inundatierisico's worden neutraal (0) beoordeeld.

Natuur

Het plangebied zelf maakt geen onderdeel uit van de EHS, noch van Natura 2000-gebieden. De ontwikkeling van het plangebied heeft daardoor geen ruimtebeslag op natuurgebied tot gevolg en is daarom voor het criterium 'ruimtebeslag natuur' neutraal (0) beoordeeld.

De bedrijven die zich in het plangebied Beneluxster-oostzijde willen vestigen kunnen licht- of geluidhinder voor de omgeving veroorzaken. Hierdoor kan verstoring van flora en fauna plaatsvinden in de nabijgelegen Valckesteijnse bos, maar ook op jagende en/of gebouwde bewonende vleermuizen en broedvogels. Het criterium Verstoring flora en fauna is daarom licht negatief (0/-) beoordeeld.

In het kader van het provinciaal compensatiebeginsel van de provincie Zuid-Holland is verlies van habitats, groeiplaatsen van Rode Lijstsoorten compensatieplichtig. Dit kan het geval zijn in het plangebied, bij het bouwrijp maken van bouwkvavels, maar ook bij het renoveren of afbreken van gebouwen.

Landschap en cultuurhistorie

De bestaande rivierdijk aan de noordkant van het plangebied, net onder de Havenspoorlijn, wordt door de ontwikkeling van Beneluxster-oostzijde niet aangetast. Het criterium 'aantasting landschap en cultuurhistorie' is derhalve neutraal (0) beoordeeld.

Archeologie

In het bestemmingsplan zijn twee archeologisch waardevolle gebieden bestemd (A en B). Deze gebieden zijn bestemd voor het behoud van de aan de grond eigen zijnde archeologische waarden. Ten aanzien van deze gebieden is in de voorschriften een bepaling opgenomen dat bebouwing op deze gronden uitsluitend is toegestaan voor zover geen bouwwerkzaamheden (waaronder inbegrepen: heien, en het slaan van damwanden) dienen te worden verricht die dieper reiken dan 2.20 meter beneden NAP. Daarnaast is voor graafwerkzaamheden een aanlegvergunning vereist. Gezien de bij het bestemmingsplan behorende voorschriften is de ontwikkeling van Beneluxster-oostzijde voor het criterium 'aantasting archeologische waarden' neutraal (0) beoordeeld.

Ruimtelijke kansen en beperkingen voor het bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde

Hieronder zijn naar aanleiding van de milieubeoordeling de voor het bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde reële bebouwingsmogelijkheden voor het terrein Seattleweg en omgeving aangegeven waarbij rekening is gehouden met de milieubelasting.

Mogelijkheid realiseren kantoren

Het terrein Seattleweg en omgeving bestaat momenteel voornamelijk uit havengebonden kantoren. Voor de hand ligt, dat op de nog onbebouwde delen van dit terrein ook kantoren komen. Echter ten gevolge van de 10^e-contour vanuit de A15 en toetsingsgebied vanuit de landelijke leidingenstraat komt slecht een klein deel langs de zuidzijde van de Vondelingenweg in aanmerking voor kantoren. Gezien de beschikbare ruimte daar is hier slechts één kantoorpand mogelijk. Om stedenbouwkundige redenen zal dit kantoor van maximaal gelijke omvang als de bestaande kantoren kunnen worden en dat gaat dan om 4.500 m² kantoorvloeroppervlak. Voor de resterende onbebouwde delen van het terrein is, gezien de grote containerterminals in de directe omgeving en het feit dat het tegenoverliggende Distripark Eemhaven geheel vol is, de komst van distributieloodsen een reële mogelijkheid.

Mogelijkheid realiseren distributieloodsen

Als van de maximale onbebouwde delen wordt uitgegaan (sportveld en parkeerterrein) is 46.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) distributieloods mogelijk.

Leemten in kennis

Bij de uitvoering van de milieubeoordeling van het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde is een beperkt aantal leemten in kennis opgetreden. Het betreft geen informatie die nodig is om goede keuzes te maken in het kader van het bestemmingsplan. Het zijn leemten die bij de verdere planuitwerking aandacht moeten krijgen.

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1

AANLEIDING: BESTEMMINGSPAN BENELUXSTER-OOSTZIJDE

De toekomst van de Rotterdamse haven op middellange termijn is door de gemeente Rotterdam verwoord in de beleidsnota 'Havenplan 2020' (vastgesteld door de gemeenteraad 16 september 2004). Dit is een plan op hoofdlijnen dat het kader vormt voor gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen van de haven. Het Havenplan wordt doorvertaald in de bestemmingsplannen van de gemeente, de bedrijfsplannen van het verzelfstandigde Havenbedrijf Rotterdam en de ontwikkelingsstrategie van de Ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens Rotterdam (OMSR). Doelstellingen voor de toekomst van de Rotterdamse haven zijn het versterken van de internationale concurrentiepositie van het haven- en industriecomplex (HIC), het versterken van de economische positie van stad en regio en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en woon- en leefmilieu van de regio.

In 2002 is de gemeente Rotterdam gestart met het actualiseren van verouderde bestemmingsplannen. Het doel is om voor die gebieden waar weinig dynamiek voorkomt en er dus geen impuls is om bestemmingsplannen te herzien, het fysieke voorkomen en het gebruik van de stad en haven opnieuw vast te leggen. Voor de actualisatie van diverse bestemmingsplannen in het Rotterdams Havengebied voert de gemeente afzonderlijke milieueffectrapportages voor plannen (plan m.e.r.) uit. Voorliggend Plan-MER is opgesteld voor het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde. Het plangebied Beneluxster-oostzijde ligt aan de rand van het Rotterdams Havengebied en heeft een oppervlak van circa 125 hectare. In afbeelding 1.1 is het plangebied weergegeven.

Afbeelding 1.1

Begrenzing plangebied
bestemmingsplan
Beneluxster-oostzijde

Bron: voorontwerp bestemmingsplan
Beneluxster-oostzijde



Binnen het plangebied Beneluxster-oostzijde vigeren op dit moment drie bestemmingsplannen. Met de vaststelling van het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde komen deze bestemmingsplannen gedeeltelijk te vervallen. Het gaat om de volgende bestemmingsplannen:

- Albert Plesmanweg (1968).
- Albrandswaard-Noord (1990).
- Metro Benelux L.M.O. (1996).
-

Voor het plangebied Beneluxster-oostzijde wordt een globaal bestemmingsplan opgesteld waarin de nodige flexibiliteit wordt ingebouwd, maar waarbij geen afbreuk wordt gedaan aan de rechtszekerheid voor burgers en bedrijven. In het bestemmingsplan worden gebieden vastgelegd met een industriële bestemming, gebieden met functies als haven- en industriegebied, goederendistributiecentrum, spoor- en verkeersweg, leiding en dergelijke. Daarnaast worden in mindere mate functies als groen, natuurgebied en water in het bestemmingsplan vastgelegd. De concrete inrichting van de industriële bestemming wordt niet ingevuld, wel wordt ten aanzien van bedrijvigheid ingegaan op het toegestane type op basis van de VNG-methodiek 'Bedrijven en Milieuzonering' en de hoeveelheid bedrijvigheid dat het bestemmingsplan maximaal mogelijk maakt.

1.2

WAAROM EEN STRATEGISCHE MILIEUBEOORDELING?

Op 28 september 2006 is de Wet milieubeheer herzien en het Besluit m.e.r. 1994 aangepast. De implementatie van de Europese SMB-richtlijn is hiermee doorgevoerd in de Nederlandse wetgeving. Tot 28 september jl. werd op basis van deze richtlijn een Strategische Milieubeoordeling, afgekort SMB, uitgevoerd. In de recent gewijzigde Wet milieubeheer wordt dit 'milieueffectrapportage voor plannen', kortweg plan m.e.r., genoemd. Het Milieueffectrapport voor plannen wordt 'Plan-MER' genoemd.

Het doel van de milieueffectrapportage voor plannen is om bij de besluitvorming over plannen en programma's het milieu een volwaardige plaats te geven, met het oog op de bevordering van een duurzame ontwikkeling. De milieueffectrapportage is daarbij gekoppeld aan plannen die (uiteindelijk) kunnen leiden tot concrete projecten of activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Meer concreet geldt de plan m.e.r.-plicht in geval van wettelijk of bestuursrechtelijk verplichte plannen:

- Die het kader vormen voor toekomstige m.e.r.-(beoordelings)plichtige besluiten of
- Waarvoor een passende beoordeling nodig is op grond van de Europese Habitatrichtlijn¹.

Het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde moet ruimte bieden voor diverse bedrijfsactiviteiten (zie paragraaf 2.1). Het gaat hierbij om bedrijfsactiviteiten met een milieucategorie variërend van 1 tot en met 5. Mogelijk is de oprichting van één of meerdere van deze bedrijven m.e.r.-(beoordelings)plichtig. Om die reden vormt het bestemmingsplan een kader voor toekomstige m.e.r.-(beoordelings)plichtige besluiten en is het daardoor plan m.e.r.-plichtig.

¹ Artikelen 6 of 7 van de Richtlijn nummer 92/43 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Raad van de Europese Gemeenschappen, 21 mei 1992).

Het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde ligt niet nabij een Vogel- en/of Habitatrictlijngebied waardoor de (te ontplooiën) activiteiten geen nadelige gevolgen voor een Vogel- en/of Habitatrictlijngebied (dit wordt Natura 2000-gebied genoemd) zullen hebben. Het tweede criterium voor de bepaling van plan m.e.r.-plicht is om deze reden niet van toepassing voor het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde.

Plan m.e.r.-plicht niet opgenomen in voorontwerp bestemmingsplan

Bij de publicatie van het Voorontwerp Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde is niet aangegeven dat voor het onderhavige bestemmingsplan een plan m.e.r.-plicht geldt. Tijdens de periode van inspraak op het voorontwerp bestemmingsplan is echter ambtshalve geconstateerd dat deze plan m.e.r.-plicht geldt. Dit is de reden waarom u bij het Ontwerp Bestemmingsplan wel informatie aantreft over de plan m.e.r.-plicht.

1.3

DE PROCEDURE

De milieueffectrapportage voor plannen staat niet op zich zelf, maar is een hulpmiddel bij de besluitvorming van in dit geval de gemeente Rotterdam over het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde. De plan m.e.r.-procedure is daarom gekoppeld aan de procedure die voor het bestemmingsplan moet worden doorlopen. De plan m.e.r.-procedure voor het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde bestaat uit de volgende stappen:

1. Openbare kennisgeving.
2. Raadplegen bestuursorganen die bij de voorbereiding van het plan moeten worden betrokken over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen Plan-MER.
3. Opstellen Plan-MER.
4. Terinzagelegging Plan-MER en Ontwerp Bestemmingsplan.
5. Motiveren van de gevolgen van de Plan-MER en de inspraak in het definitieve Bestemmingsplan.
6. Bekendmaking en mededeling van het plan.
7. Evaluatie van de effecten na realisatie.

1.

In bijlage 3 zijn deze stappen nader toegelicht voor wat betreft het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde.

1.4

LEESWIJZER

De inhoud van dit Plan-MER voldoet aan de inhoudelijke vereisten uit de Wet milieubeheer en de Europese richtlijn.

In hoofdstuk 2 'Planbeschrijving' wordt een toelichting gegeven op de inhoud van het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde en de relatie met andere plannen.

In hoofdstuk 3 'Beoordelingskader' wordt ingegaan op het beoordelingskader. Het beoordelingskader is afgeleid uit relevante beleidsdoelstellingen. Tevens wordt aangegeven op welke wijze met de relevante beleidsdoelstellingen in het plan rekening is gehouden.

In hoofdstuk 4 'Huidige situatie en autonome ontwikkeling' wordt ingegaan op de bestaande toestand van het milieu en de te verwachten ontwikkelingen als het plan niet zou worden uitgevoerd.

In hoofdstuk 5 'Milieubeoordeling' wordt een beschrijving van de mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen van het plan weergegeven. In dit hoofdstuk wordt tevens een motivering gegeven van de wijze waarop deze gevolgen bepaald zijn. Daarnaast wordt een beschrijving gegeven van maatregelen die redelijkerwijs kunnen worden genomen om mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen, dan wel te beperken of ongedaan te maken.

In hoofdstuk 6 'Integrale beschouwing milieubeoordeling' wordt een beschouwing gegeven op de milieubeoordeling zoals opgenomen in hoofdstuk 5.

In hoofdstuk 7 'Doorkijkscenario' worden de milieuconsequenties voor het plangebied geschetst voor een tweetal ruimtelijke plannen die vooralsnog geen vastgesteld beleid zijn. Het betreft de aanleg van Maasvlakte 2 en de verbreding van de A15.

In hoofdstuk 8 'Leemten in kennis en monitoring' wordt een overzicht gegeven van de leemten als gevolg van het ontbreken van kennis of informatie. Daarnaast bevat dit hoofdstuk een aanzet tot een monitoringsprogramma.

In dit document zijn de volgende bijlagen opgenomen:

- Bijlage 1 Verklarende woordenlijst.
- Bijlage 2 Beleidskader.
- Bijlage 3 De plan m.e.r. procedure toegelicht.
- Bijlage 4 Lijst met bedrijfsactiviteiten.
- Bijlage 5 Literatuurlijst.

Literatuur

Literatuurverwijzingen worden in het Plan-MER met behulp van een nummer weergegeven: [1], [2], [3] et cetera. Dit nummer correspondeert met de nummers in de literatuurlijst die is opgenomen in bijlage 5.

HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving

2.1 PLANBESCHRIJVING

In paragraaf 1.1 is aangegeven dat binnen het plangebied Beneluxster-oostzijde op dit moment drie bestemmingsplannen vigeren. Deze komen met de vaststelling van het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde gedeeltelijk te vervallen. In de huidige situatie zijn echter wel functies en bestemmingen aanwezig. In paragraaf 2.2 zijn deze bestemmingen toegelicht. In paragraaf 2.3 is ingegaan op de nieuwe functies en bestemmingen en uitbreiding van functies die het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde mogelijk maakt [1].

In onderstaande tabel is weergegeven welke bestemmingen het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde mogelijk maakt.

Tabel 2.1

Bestemmingen en
aanduidingen binnen
bestemmingsplan
Beneluxster-oostzijde

Bestemmingen en aanduidingen Beneluxster-oostzijde	
Haven- en industriegebied [H]	Leidingenstraat
Goederendistributiecentrum [Gc]	Leidingenstrook
Spoor- en wegverkeer	Leidingen: Olieleiding (O), Gasleiding (G), Rioolwaterleiding (R)
Sneltram	Waterkering
Groen	Archeologisch waardevol gebied A
Natuurgebied [N]	Archeologisch waardevol gebied B
Agrarisch gebied [A]	Hoofdwatergang
Water	Voorziening van openbaar nut [ON]
Hoogspanningsverbinding (bovengronds)	Dienstwoning toegestaan [*], Opstal toegestaan [O]
Straalpad, nummer 3	Milieucategorie bedrijven [V]

2.2 HUIDIGE FUNCTIES EN BESTEMMINGEN

Haven- en industriegebied

In de huidige situatie bedraagt de omvang van het Haven- en Industriegebied 22 hectare. Binnen het haven- en industriegebied kunnen de volgende functies onderscheiden worden:

- Havengebonden kantoren.
- Containeropslaglocatie (empty-depot).
- Nationale leidingenstraat.

Havengebonden kantoren

Het gebied tussen de Seattleweg en Vondelingenweg heeft de functie Haven- en Industriegebied. Het betreft het kantorenpark Eemhaven. Dit complex is bestemd en gevuld met diverse havengebonden kantoren. Op foto 2.1 is een overzicht gegeven van de havengebonden kantoren.

Foto 2.1

Havengebonden kantoren in
kantorenpark Eemhaven

Bron: Google Earth

Uitsnede plangebied:

***Containeropslag locatie***

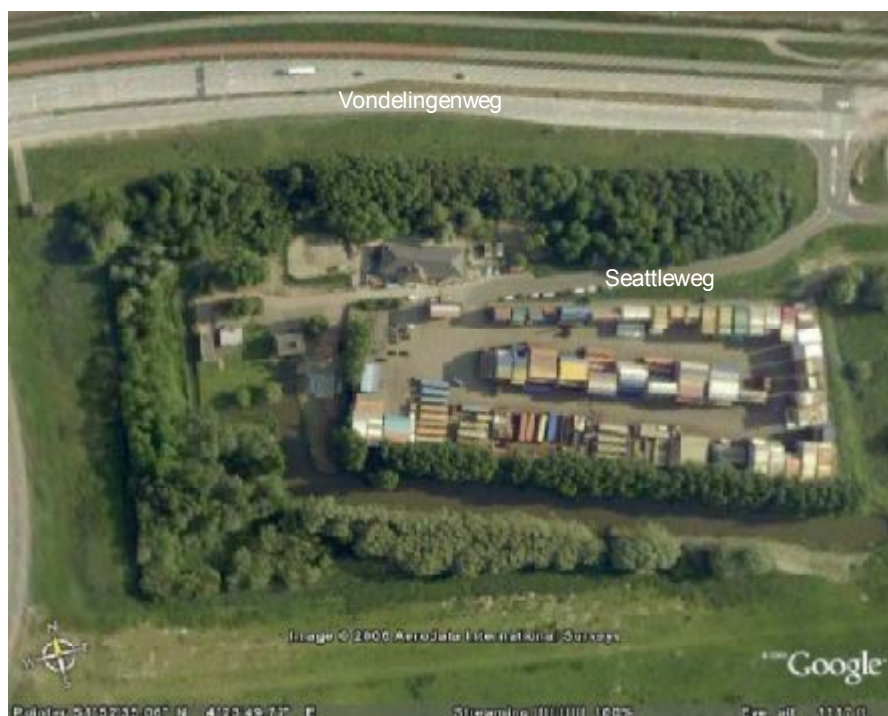
Langs de Seattleweg in het Haven- en industriegebied is een containeropslaglocatie (empty-depot) gelegen. Op foto 2.2 is deze containeropslaglocatie weergegeven.

Foto 2.2

Containeropslag locatie

Bron: Google Earth

Uitsnede plangebied:

***Nationale leidingenstraat***

In het Haven- en Industriegebied ligt een nationale leidingstraat. Voor deze leidingstraat gelden enerzijds beperkingen (risicoafstanden) en anderzijds reserveringen (toekomstige leidingen) waarmee rekening moet worden gehouden.

Goederendistributiecentrum

In de huidige situatie is een klein deel van het goederendistributiecentrum Eemhaven (Distripark Eemhaven) opgenomen in het plangebied. Het oppervlakte van het gebied dat binnen het bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde valt, bedraagt 2 hectare. Het betreft het gedeelte dat binnen de gemeentegrens van Rotterdam valt.

Op het goederendistributiecentrum Eemhaven zijn distributiebedrijven gesitueerd. Ook voor de bijbehorende voorzieningen is ruimte gereserveerd. Voor het goederendistributiecentrum wordt een zogenaamd positieve lijst van bedrijfsactiviteiten gehanteerd, omdat dit overeenkomt met de systematiek van de rest van het Distripark Eemhaven. De hierop vermelde bedrijven tot en met categorie 3 passen op dit goederendistributiecentrum. Bedrijven in de zwaardere categorieën hoger dan 3 zijn niet toegestaan. Een vrijstelling is eventueel wel mogelijk voor bedrijven in hogere categorieën als de indicatie voor hinder gelijk is aan die van categorie 3 bedrijven. Op foto 2.3 is het deel van het goederendistributiecentrum dat binnen het plangebied valt weergegeven.

Foto 2.3

Deel goederendistributie-
centrum plangebied
Beneluxster-oostzijde

Bron: Google earth

Uitsnede plangebied:



Infrastructuur

In het huidige plangebied is diverse infrastructuur aanwezig. Het betreft de Seattleweg, de Vondelingenweg, rijksweg A15, de Havenspoorlijn en de metrolijnen Calandlijn en Erasmuslijn. De metrolijnen zijn via een dubbelbestemming aangegeven.

Groen

Het westelijke deel van het plangebied is in de huidige situatie niet bebouwd en heeft een agrarische bestemming. Het betreft een gebied van 5 hectare.

Natuurgebied

Het zuid-westelijk randje van het plangebied is onderdeel van het Valckesteijnse bos. Het gebied rondom Slotsedijk 81 is voor een deel agrarisch en voor een deel bos. Het deel bos is onderdeel van het Valckesteijnse bos.

Agrarisch gebied

Het gebied ten zuiden van de A15, bij de Slotsedijk en het Groenedijkviaduct, is deels aangeduid als bos en deels als agrarisch gebied. In dit gebied staan een bedrijfswoning (benaming Vastgoed Informatie Centrum van de gemeente Rotterdam) en enkele opstallen.

Archeologisch waardevol gebied

Nabij de Slotsedijk bevindt zich een archeologisch waardevol gebied.

Hoofdwaterring

Het water dat de functie heeft als hoofdwaterring is op de plankaart aangeduid.

Waterkering

Parallel aan de Vondelingenweg en in het westelijke deel van het plangebied ligt een waterkering.

Hoogspanningsverbinding (bovengrond)

Ten oosten van het Reewegviaduct kruist een bovengrondse hoogspanningsleiding de A15; dezelfde hoogspanningsleiding kruist de Groene Kruisweg in het oostelijk deel van het plangebied.

Leidingstraat

De leidingstraat komt vanaf de Beneluxster het plangebied binnen, gaat onder de A15 naar het Valckesteijnse Bos en verlaat daar het plangebied (Nationale leidingstraat).

Leidingstroom

Langs de Vondelingenweg liggen twee leidingstroken (Havenleidingstroom).

Leidingen

In de buurt van de Reewegviaduct onder de A15 is een singuliere gasleiding gelegen. In het westen van het plangebied ligt onder de Vondelingenweg een rioolpersleiding.

In het westelijke deel van het plangebied ligt een (olie)productenleiding Pernis-Venlo van de Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij. Een tweede (olie)productenleiding is bestemd.

Voorzieningen van openbaar nut

Aan de Seattleweg ligt een gemaal welke door het waterschap Hollandse Delta gebruikt wordt voor de waterhuishouding van het bemalingsgebied IJsselmonde-West. Het gemaal slaat het overtollige neerslagwater direct uit op het buitenwater, de Eemhaven aan de Nieuwe Maas. De bemaling is volledig geautomatiseerd en wordt telemetrisch bewaakt.

2.3**NIEUWE FUNCTIES EN BESTEMMINGEN**

In deze paragraaf is een overzicht gegeven van de nieuwe bestemmingen die binnen het bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde mogelijk worden gemaakt. Het betreffen nieuwe bestemmingen die in de huidige situatie niet aanwezig zijn en bestemmingen die worden uitgebreid.

Haven- en industriegebied

Het haven- en industriegebied wordt in het nieuwe bestemmingsplan verkleind en geïntensiveerd. Op foto 2.4 is het gebied weergegeven waar de intensivering is voorzien. Aan de westzijde vervalt een stuk haven- en industriegebied (ter plaatse van de oprit naar de A4).

**INTENSIVERING
BESTAAND HAVEN- EN
INDUSTRIEGEBIED**

Daarnaast is in het oude bestemmingsplan opgenomen dat slechts 50% van het haven- en industriegebied bebouwd mag worden en dat de maximale bebouwingshoogte 12 meter bedraagt. Dit bestemmingsplanvoorschrift wordt los gelaten, waardoor er extra ruimte ontstaat binnen hetzelfde gebied voor bedrijfsactiviteiten.

Foto 2.4

Uitbreidingslocatie Haven- en industriegebied

Bron: Google earth

Uitsnede plangebied:



BEDRIJFSACTIVITEITEN: MILIEUCATEGORIE 1 T/M 5

Voor de bestemming Haven- en Industriegebied wordt een speciale lijst van bedrijfsactiviteiten gehanteerd. Het betreft een de VNG-lijst van bedrijfsactiviteiten die is opgesteld als een zogenaamde negatieve lijst. Dit betekent dat, gezien de afstand tot de meest nabijgelegen aaneengesloten woonbebouwing, bedrijven in milieucategorie 6 niet zijn toegestaan. Dit betekent dat alle bedrijfsactiviteiten in de milieucategorieën 1 tot en met 5 mogen plaatsvinden, zoals:

- Vervaardiging van producten van metaal (exclusief machine/transportmiddelen).
- Machine- en apparatenfabrieken.
- Vervaardiging van kantoormachines en computers.
- Vervaardiging van overige elektrische machines, apparaten en benodigdheden.
- Vervaardiging van audio-, video- en telecom-apparatuur e.d.
- Vervaardiging van medische en optische apparaten en instrumenten.
- Vervaardiging van auto's, aanhangwagens en opleggers.
- Bouwbedrijven en aannemersbedrijven met werkplaats.
- Groothandel en handelsbemiddeling.
- Groothandel in vuurwerk.
- Logies-, maaltijden en drankenverstrekking.
- Vervoer over land (goederenwegvervoerbedrijven).
- Post en telecommunicatie.
- Verhuur van transportmiddelen, machines, andere roerende goederen.
- Computerservice- en informatietechnologie bureaus e.d.
- Reinigingsbedrijven voor gebouwen.
- Brandweerkazernes.

Inrichtingen die in een belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder zijn uitgesloten, de zogenaamde grote lawaaimakers. Om deze inrichtingen toe te staan zou het bedrijventerrein gezoneerd moeten worden. Het bedrijventerrein Beneluxster-oostzijde wordt een niet-gezoneerd industrieterrein.

Vanwege de flexibiliteit en omdat er geen stedenbouwkundige redenen zijn, zijn binnen de bestemming Haven- en industriegebied de ligging en omvang van de bedrijfsactiviteiten niet vastgelegd.

UITGESLOTEN BEDRIJFSACTIVITEITEN

Binnen het plangebied zijn gezien aard, ligging en omvang een aantal bedrijfsactiviteiten uitgesloten:

- Categorieën, die niet in stad noch in de haven thuishoren, zoals landbouw.
- Stedelijke (droge) bedrijvigheid zoals het vervaardigen van voedingsmiddelen en tabak.
- Havengebonden bedrijvigheid die binnen het plangebied niet mogelijk zijn (watergebonden bedrijvigheid) omdat het binnendijs ligt.
- Grootschalige bedrijvigheid, daar het gebied maar klein is, zoals raffinaderijen.
- Zware industrie, welke alleen zijn toegestaan op een gezoneerd industrieterrein, hetgeen binnen het plangebied niet het geval is.
- Bedrijven in milieucategorie 6 zijn niet toegestaan.

Windturbines

Het is mogelijk om op bedrijfsterreinen windturbines te plaatsen. Deze turbines dienen zodanig te worden opgesteld dat zij het primaire bedrijfsproces of de ontwikkeling daarvan op dat terrein niet nadelig beïnvloeden. Ook mogen deze turbines niet de primaire functie vormen van het terrein of delen daarvan. De windturbines dienen zodanig geplaatst te worden, dat deze ook de activiteiten van naburige bedrijven of de ontwikkeling van naburige terreinen niet nadelig beïnvloeden. De turbines dienen daartoe minstens 150 meter verwijderd te zijn van de terreingrens. Van deze afstand kan afgeweken worden, indien van deze beïnvloeding aantoonbaar geen sprake is, dit in overleg met de beheerder van dat aangrenzende terrein. Het bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde maakt de plaatsing van een enkele windturbines mogelijk. Het opgestelde vermogen in Megawatt (MW) blijft onder de drempelwaarde van de m.e.r.-(beoordelings)plicht.

2.4

RELATIE MET ANDERE PLANNEN EN PROJECTEN

Om de relatie met andere plannen en projecten in beeld te brengen is gekeken naar de bestemmingsplannen en structuurvisies in de directe omgeving van de Beneluxster-oostzijde (direct grenzend aan het plangebied). Daarnaast zijn actuele ruimtelijke ontwikkelingen in het studiegebied geïnventariseerd die mogelijk van invloed zijn op de milieukwaliteit in het plangebied Beneluxster-oostzijde.

2.4.1

OMLIGGENDE BESTEMMINGSPANNEN

De volgende bestemmingsplannen zijn van toepassing op de gebieden grenzend aan het plangebied Beneluxster-oostzijde:

- Bestemmingsplan Eemhaven.
- Structuurvisie Pernis (ter voorbereiding voor nieuw bestemmingsplan Pernis).
- Voorontwerp bestemmingsplan Gadering Tussenwater.
- Bestemmingsplan Albrandswaard Noord-West.

Bestemmingsplan Eemhaven

- De belangrijkste bestemming binnen het bestemmingsplan Eemhaven betreft “industriedoeleinden”. Bij de herinrichting van het gebied kan ‘water’ land worden en kan ‘land’ water worden. Vanwege waterstaatskundige eisen zal de monding van de haven open blijven. Door middel van interne zonering wordt ernaar gestreefd de situering van meer en minder hinderlijke bedrijven, vooral met het oog op de aanwezigheid van de woongebieden Pernis en Heijplaat, in overeenstemming te brengen met de wettelijke afstandseisen. De verwachting is dat de industriële bedrijvigheid van de Eemhaven in 2010 volledig ontwikkeld is [2].

Structuurvisie Pernis

Ten behoeve van de voorbereiding op een nieuw bestemmingsplan Pernis is een structuurvisie opgesteld [3]. In Pernis is in de huidige situatie sprake van een hoge milieudruk. Voorbeelden van deze milieudruk zijn:

- Verkeer- en raillawaai als gevolg van verkeer op de A4 en A15, de havenspoorlijn en de metro.
- Industrielawaai afkomstig van diverse gezoneerde industriegebieden (Vulcaanhaven-Koningin Wilhelminahaven-Vettenoor, Schiedam-Zuid, Botlek-Pernis en Waalhaven en Eemhaven).
- Luchtverontreiniging als gevolg van verkeer.
- Externe veiligheidscontouren van industriële activiteiten, vervoer gevaarlijke stoffen over wegen, vaarwegen (Nieuwe Maas), Havenspoorlijn en transport door buisleidingen.

De structuurvisie Pernis schetst de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de woonkern Pernis. De belangrijkste thema's voor de toekomst zijn het handhaven van de bestaande voorzieningen door het inwonertal op peil te houden, de kwaliteit van de buitenruimte, zowel binnen als rondom het dorp en het beter benutten van de kwaliteiten van de Nieuwe Maas, waardoor Pernis weer een dorp aan de rivier wordt.

In de visie is het realiseren van nieuwe woningbouw voorzien onder strikte voorwaarden om het bestaande voorzieningenniveau op peil te houden.

Voorontwerp bestemmingsplan Gadering Tussenwater

Ten zuidwesten van het plangebied Beneluxster-oostzijde ligt aan de zuidkant van de A15 dicht bij het knooppunt Benelux het plangebied Gadering Tussenwater. Het voorontwerp bestemmingsplan dient ter vervanging van de acht vigerende planologische regelingen binnen het plangebied. In het voorontwerp bestemmingsplan Gadering Tussenwater is de herstructurering en uitbreiding van het bedrijventerrein voorzien [4]. In paragraaf 2.4.2 wordt een nadere toelichting gegeven.

Bestemmingsplan Albrandswaard Noord-West

Het plangebied van bestemmingsplan Albrandswaard Noord-West ligt ten zuidoosten van het plangebied Beneluxster-oostzijde. In dit bestemmingsplan wordt onderscheid gemaakt in de volgende functies: woongebieden, bedrijfsgebied (distripark), recreatieve voorzieningen (Valckesteijnse bos) en agrarische functies. Direct grenzend aan het plangebied Beneluxster-oostzijde is de realisatie van het bosplan Valckesteijn voorzien. Dit bosplan maakt onderdeel uit van het landinrichtingsplan ‘Ijsselmonde’. De maatregelen die in dit landinrichtingsplan zijn opgenomen, zijn gericht om het landschap aan te passen aan de stedelijke ontwikkelingen, die in de loop der jaren in Ijsselmonde hebben plaatsgevonden.

Door de maatregelen ontstaat er in ruimtelijk opzicht een nieuwe samenhang tussen het stedelijke en het landelijke gebied van IJsselmonde. Door het bos ontstaat een landschappelijke geleding tussen het haven- en industriegebied en het woongebied van de gemeente Albrandswaard. Het bos zal een functie voor de recreatie en natuur vervullen. Vooruitlopend op het landinrichtingsplan is in 1990 gestart met de realisering van 147 hectare bosgebied. Naast een oppervlakte van ongeveer 11 hectare wat oorspronkelijk aanwezig was, is inmiddels 72 hectare aangeplant. De uiteindelijke omvang van dit bos zal daarmee in totaal 158 hectare bedragen [5].

2.4.2

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN MET GEVOLGEN VOOR PLANGEBIED

In deze paragraaf wordt ingegaan op ruimtelijke ontwikkelingen met (mogelijk) consequenties voor het plangebied Beneluxster-oostzijde.

Voorontwerp Bestemmingsplan Gadering Tussenwater

Het plangebied Gadering Tussenwater ligt in de deelgemeente Hoogvliet. In afbeelding 2.1. is het plangebied Gadering Tussenwater weergegeven. Dit plangebied is circa 126 hectare groot en ligt dicht bij het knooppunt Benelux. Het plangebied kent een heldere ruimtelijke opbouw en scheiding naar functies. Door de clustering van verschillende functies is een indeling naar verschillende deelgebieden vrij helder. Binnen het plangebied is een onderscheid te maken naar vijf verschillende deelgebieden. Van noord naar zuid zijn dit: Ecologische zone, Bedrijventerrein (Hoogvliet en Gadering), Wonen (Tussenwater), Kantoren en een Gevangenis.

Afbeelding 2.1

Plangebied

Gadering Tussenwater

Bron: Voorontwerp Bestemmingsplan

Gadering Tussenwater



Op dit moment wordt een nieuwe op- en afrit aan de A15 gerealiseerd waardoor het plangebied een snellere verbinding krijgt met het rijkswegennet en bovendien een deel van de deelgemeente verkeerskundig zal worden ontlast.

Ten aanzien van bedrijfsbebouwing is in het bestemmingsplan opgenomen dat in het collegeprogramma 2002-2006 bestuurlijk is aangegeven dat het noordelijk deel van het bedrijventerrein voor herstructurering en verbetering in aanmerking zal komen.

In het uitvoeringsplan stedelijke projecten is dit nogmaals bestuurlijk bevestigd: voor 2006 zal ondermeer het noordelijk deel van het bedrijventerrein in aanmerking komen voor herstructurering [4].

Consequenties plangebied Beneluxster-oostzijde

De nieuwe op- en afrit heeft binnen het plangebied invloed op de milieuthema's geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

Consequenties voor het Plan-MER

Zoals aangegeven zijn de ontwikkelingen in Gadering Tussenwater weergegeven in een voorontwerp Bestemmingsplan Gadering Tussenwater. De verwachting is dat Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde eerder wordt vastgesteld. De ontwikkelingen in Gadering Tussenwater zijn derhalve geen autonome ontwikkelingen waarmee rekening moet worden gehouden.



Maasvlakte 2

Direct ten westen van het huidige haven- en industriegebied wordt in de Noordzee een nieuwe Europese toplocatie voor havenactiviteiten en industrie gecreëerd. Maasvlakte 2 omvat straks netto 1.000 hectare bedrijfsterrein, direct gelegen aan diep vaarwater. De landaanwinning ontstaat door de aanleg van een deels harde, deels zachte zeewering in de Noordzee. Met Maasvlakte 2 biedt de haven van Rotterdam bedrijven een nieuwe toplocatie in het hart van de Europese markt. De 1.000 hectare terrein komt beschikbaar voor diepzeegerelateerde containeroverslag, distributie, chemie en nieuwe industrie. Maatwerk en flexibiliteit op basis van de wensen van de klant staan bij de invulling van Maasvlakte 2 voorop. Om zich op Maasvlakte 2 te kunnen vestigen, moeten bedrijven duurzame plannen indienen.

BESLUITVORMING MAASVLAKTE 2

Om de aanleg van Maasvlakte 2 ruimtelijk mogelijk te maken, heeft het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) de procedure voor een Planologische Kernbeslissing-plus (PKB-plus) doorlopen. Op 26 januari 2005 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) zich uitgesproken over de PKB-plus. De ABRvS oordeelde dat een aantal bezwaren tegen concrete beleidsbeslissing (cbb) uit de PKB+ gegrond waren. Vanwege de samenhang tussen deze en andere beslissingen, verklaarde de ABRvS alle concrete beleidsbeslissingen uit de PKB-plus nietig. Het regeringsbesluit over de ontwikkeling van het Rotterdamse havengebied wordt door de ABRvS wel onderschreven. Naar aanleiding van de uitspraak van de ABRvS startte het kabinet een hersteltraject voor de PKB PMR. Hierbij is gekozen voor een herstel zonder cbb's (zie kamerbrief mei 2006). Doordat de PKB hersteld moest worden, moest er op grond van de Europese SMB-richtlijn ook een Strategische Milieubeoordeling (SMB) opgesteld worden. Op 10 oktober 2006 heeft de eindstemming in de Tweede Kamer plaatsgevonden over de PKB PMR deel 3.

Bij deze instemming zijn ook direct het Bestuursakkoord en de uitwerkingsovereenkomsten voor de drie PMR deelprojecten (landaanwinning, 750 hectare natuur- en recreatie en de leefbaarheids- en intensiveringsprojecten in Bestaand Rotterdams Gebied) bekrachtigd. Na instemming van de Tweede en Eerste Kamer wordt een regeringsbesluit PKB deel 4 genomen en gaat de uitvoering PMR van start.

Consequenties plangebied Beneluxster-oostzijde

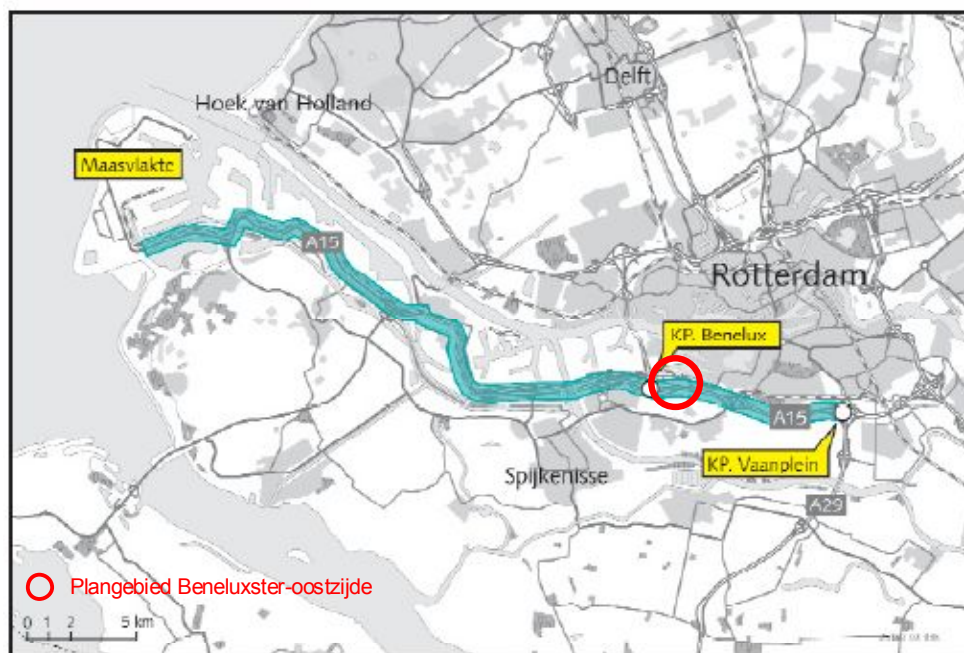
De ontwikkeling van Maasvlakte 2 is op dit moment nog geen vastgesteld beleid. De ontwikkeling van Maasvlakte 2 kan bij doorgang invloed hebben op de aspecten geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

Verbreiding A15

De autonome groei van het verkeer en de groei van de mainport Rotterdam leiden in de toekomst tot problemen met de verkeersafwikkeling. In onderstaande afbeelding is het tracé van de Maasvlakte naar knooppunt Vaanplein weergegeven.

Afbeelding 2.2

Het tracé Maasvlakte –
Knooppunt Vaanplein



In 2000 is de Tracé/MER-studie afgerond. Dit resulteerde in een Trajectnota/MER, waarin een aantal varianten zijn gepresenteerd [8]. Het Kabinet heeft in 2001 uit deze varianten het zogenaamde benuttingsalternatief gekozen. In de zomer van 2005 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat besloten om, naast de bestaande Botlektunnel, een nieuwe Botlekbrug aan te leggen om de capaciteit van de kruising van de A15 met de Oude Maas te vergroten.

Begin 2007 zal het Ontwerp Tracébesluit gereed zijn en medio 2007 ter visie worden gelegd. De uitvoering kan naar verwachting in 2008 starten. De oplossing voor dit probleem is op het traject A15 Maasvlakte-Vaanplein het gedeelte Beneluxplein-Vaanplein uit te breiden van 2x3 rijstroken naar 2x3 + 2x2 rijstroken, inclusief aanpassingen van het Vaanplein en het Beneluxplein. Hiermee kan een scheiding in verkeerssoorten worden aangebracht: per richting een baan met 3 rijstroken voor doorgaand verkeer en verkeer van/naar de havengebieden, alsmede een baan met 2 rijstroken voor overig (lokaal) verkeer.

Consequenties plangebied Beneluxster-oostzijde

De aanpassing van de A15 is op dit moment nog geen vastgesteld beleid. De verbreding van de A15 van 2x3 naar 2x5 rijbanen heeft mogelijk extra ruimtebeslag op het plangebied Beneluxster-oostzijde tot gevolg. Daarnaast kan ook sprake zijn van invloed op de milieuthema's geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

Consequenties Maasvlakte 2 en verbreding A15 voor het Plan-MER

De verwachting is dat het besluit over de Trajectnota MER RW15 en Maasvlakte 2 worden genomen nadat het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde is vastgesteld. Doordat het geen vastgesteld beleid betreft, wordt het niet meegenomen in de autonome ontwikkeling.

In voorliggend Plan-MER worden in hoofdstuk 7 de gevolgen van de verbreding van de A15 en de aanleg van Maasvlakte 2 in een zogenaamd “doorkijkscenario” globaal inzichtelijk gemaakt, waarbij de consequenties van deze ontwikkelingen voor het plangebied zijn aangegeven.

Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020

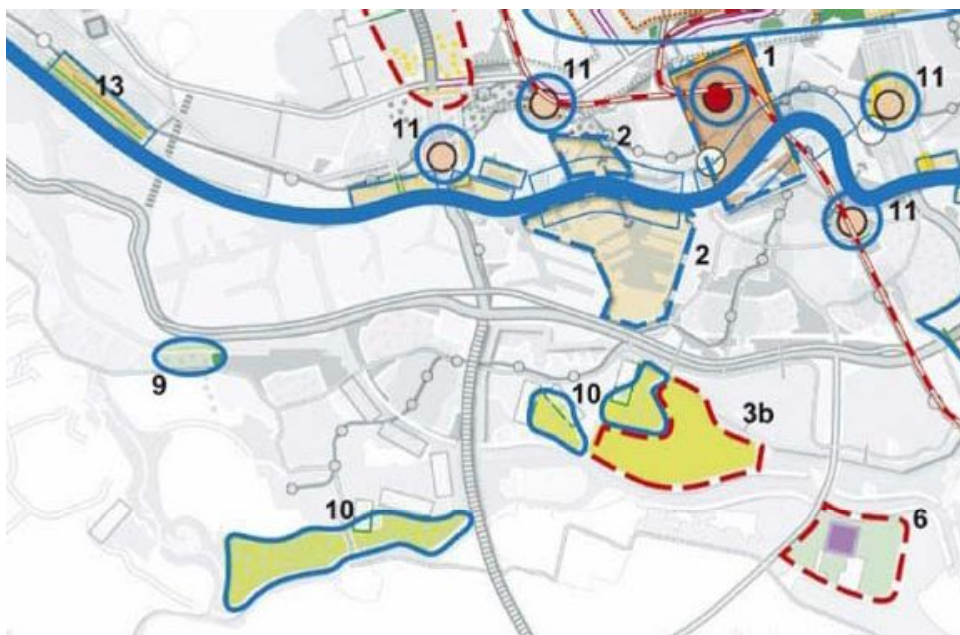
Het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020, kortweg RR2020, bestrijkt het grondgebied van alle bij de Stadsregio Rotterdam aangesloten gemeenten en geldt voor een periode van vijftien jaar (2005-2020). Met het RR2020 willen de provincie Zuid-Holland en de stadsregio Rotterdam meer kwaliteit, meer variatie en meer tempo brengen in de regionale ontwikkeling. Dat is hard nodig om de doelstellingen van het plan te verwezenlijken: het verbeteren van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving, het versterken en diversifiëren van het ruimtelijk-economisch ontwikkelingsperspectief en het inspelen op de sociaal-culturele diversiteit, zodanig dat de sociale samenhang toeneemt.

De regio moet voor grotere groepen mensen en meer soorten bedrijven een goede woon- of vestigingsplaats zijn, die voldoet aan de hoge eisen die mensen en ondernemingen in de 21e eeuw stellen. Dat is een voorwaarde voor de leefbaarheid, duurzaamheid en vitaliteit van de regio. Deze doelstellingen zijn uitgewerkt in ‘tien punten voor de regio Rotterdam’: vijf gebiedsgerichte opgaven en vijf thematische opgaven die samen de kern vormen van de regionale ontwikkelingsstrategie. Dit tienpuntenplan leidt in RR2020 tot een uitvoeringsagenda van ruim twintig projecten en programma’s met regionale betekenis. In afbeelding 2.3 worden de ontwikkelingen weergegeven in de omgeving van het plangebied Beneluxster-oostzijde.

Afbeelding 2.3

Ontwikkelingen RR2020
omgeving plangebied
Beneluxster-oostzijde
(knooppunt Benelux ligt in het
midden van de afbeelding)

Bron: uitvoeringsprogramma
RR2020



De volgende ontwikkelingen spelen in de directe omgeving van Beneluxster-oostzijde:

- Stadshavens (2).
- PMR 750 hectare groen (3b).
- Bedrijventerrein Hoeksche Waard (6).
- Bedrijventerrein Zuidflank (9).
- Landelijk wonen (10).
- Knooppunten: doortrekking A4 (11). Als startdatum van de doortrekking van de A4 wordt 2020 aangegeven.

Consequenties voor het Plan-MER

De genoemde ontwikkelingen 2, 3b, 6, 9, 10 en 11 hebben geen directe consequenties voor het plangebied Beneluxster-oostzijde. Het doortrekken van de A4 wordt in dit Plan-MER niet meegenomen als autonome ontwikkeling gezien de realisatiedatum van 2020.

HOOFDSTUK 3 Beoordelingskader

3.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk is het beoordelingskader gepresenteerd dat tot stand is gekomen op basis van de vanuit beleid gestelde doelen, beleidsuitgangspunten, wet- en regelgeving. Hierbij is onderscheid gemaakt in rijksbeleid, provinciaal beleid, gemeentelijk beleid en het beleid van het waterschap. Daarnaast is per milieuaspect ingegaan op de normstelling zoals deze is vastgelegd in de relevante regelgeving. In paragraaf 3.2 is een overzicht gegeven van het beleidskader. Het beoordelingskader voor het plan is weergegeven in paragraaf 3.3. In paragraaf 3.4 is toegelicht op welke wijze de milieubeoordeling is gedaan.

3.2 BELEID EN REGELGEVING

In onderstaande tabel is het voor dit project relevante beleidskader weergegeven. Een toelichting op het genoemde beleid en regelgeving wordt gegeven in bijlage 2.

Tabel 3.1
Beleidskader

Beleid	
Europees beleid	Europese richtlijn nummer 2001/42/EG (SMB-richtlijn) (2004)
	Verdrag van Malta (1998)
Rijksbeleid	Nota Ruimte (2006)
	Vierde Nota Waterhuishouding (1997)
	Wet geluidhinder (1979)
	Besluit luchtkwaliteit (2005)
	Circulaire Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen (2004)
	Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen, BEVI (2004)
Provinciaal beleid	Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (2005)
	Beleidsplan Groen Water en Milieu (2006)
Gemeentelijk beleid	Havenplan 2020 (2004)
	Structuurplan Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010, RPR 2010,
	Waterplan Rotterdam 2000-2005 (2000)
	Rotterdams Milieuperspectief 2002-2007
Beleid waterschap	Waterstructuurplan IJsselmonde (2004)
	Ontwerp Beleidsplan Waterkeringen (2006)

3.3 BEOORDELINGSCRITERIA

De beoordelingscriteria die voor de milieubeoordeling worden gebruikt, zijn afgeleid van de doelstelling en de ambities van het bestemmingsplan en de kader- en randvoorwaarden stellende uitspraken uit beleid en regelgeving.

Onderstaand is het beoordelingskader gegeven.

Tabel 3.2

Beoordelingskader

Aspect	Type effect
Ruimtegebruik (recreatie, wonen en werken)	Invloed op werkfuncties
	Invloed op woonfuncties
	Ruimtebeslag op recreatieve functies
Verkeer en vervoer	Beïnvloeding van verkeer en vervoer (invloed op belasting wegnnet, bereikbaarheid).
Geluid	Effect op geluidsgevoelige bestemmingen
Luchtkwaliteit	Effect op luchtkwaliteit
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico
	Groepsrisico
Bodem en water	Beïnvloeding bodemkwaliteit.
	Beïnvloeding waterkwantiteit
	Beïnvloeding waterkwaliteit
	Waterveiligheid
	Inundatierisico
Natuur	Ruimtebeslag natuur
	Verstoring flora en fauna
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Aantasting landschap en cultuurhistorie
	Aantasting archeologische waarden

3.4

METHODIEK EFFECTBEOORDELING

Algemeen

De milieubeoordeling is uitgevoerd voor een bestemmingsplan. Om deze reden zijn geen locatie-alternatieven ontwikkeld en onderzocht. Omdat het een herziening betreft van een bestemmingsplan, is er reeds sprake van een groot aantal bestaande bestemmingen. Het bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde is daarbij een globaal bestemmingsplan waarin de exacte ligging van de toekomstige bedrijven en het type niet is vastgelegd. Het betreft een bestemmingsplan waarin de nodige flexibiliteit wordt ingebouwd. Er zijn geen alternatieven binnen het plangebied ontwikkeld.

Voor de milieubeoordeling geldt vanwege het bovenstaande dat de exacte effecten van de bedrijfsmatige activiteiten niet bepaald kunnen worden. De bepaling van de mogelijke milieueffecten van het bestemmingsplan is daarom benaderd vanuit de kwetsbaarheden in de omgeving en de aanwezige omgevings- en milieuwaarden. Door de bestaande milieugebruiksruimte in het plangebied te inventariseren, zijn mogelijke ruimtelijke kansen en beperkingen zichtbaar gemaakt. Bij de effectbeoordeling is op basis van het type bedrijven dat in het bestemmingsplan maximaal wordt toegelaten (in combinatie met een reële inschatting van bedrijven die zich zullen vestigen) beschouwd welke milieugebruiksruimte er is en of de vestiging van dit type bedrijven tot knelpunten of zelfs onmogelijkheden/beperkingen leidt.

Autonome ontwikkeling

De ontwikkelingen zoals genoemd in paragraaf 2.4.2 hebben mogelijk consequenties voor de ontwikkeling van het plangebied Beneluxster-oostzijde, maar zijn nog geen vastgesteld beleid. De vaststelling van het bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde vindt plaats voordat deze ontwikkelingen worden vastgelegd in beleid. De ontwikkelingen zijn derhalve niet meegenomen in de referentiesituatie. Wel is de autonome groei van verkeersstromen in beeld gebracht. Het referentiejaar hierbij betreft 2016.

DOORKIJKSCENARIO

Invloed Maasvlakte 2 en
verbreding A15 op
plangebied

Om toch een doorkijk te geven in de consequenties van de aanleg van Maasvlakte 2 en de verbreding van de rijksweg A15 op het plangebied, zijn in een zogenaamd doorkijkscenario de consequenties voor het plangebied aangegeven.

Voor wat betreft de aspecten geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid zijn de volgende stappen doorlopen:

- Stap 1: Inventariseren ruimtelijke beperkingen voor de ontwikkeling van het plangebied als gevolg van invloeden vanuit de omgeving (geluidscontouren, externe veiligheidscontouren, luchtkwaliteit).
- Stap 2: Gevolgen bepalen van het bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde (planbijdrage).
- Stap 3: Toetsing aan wettelijke normen en bepalen of er knelpunten ontstaan (normoverschrijding).
- Stap 4: Indien uit stap 3 blijkt dat er knelpunten ontstaan worden maatregelen geïnventariseerd die getroffen kunnen worden zodat wel aan de wettelijke normen kan worden voldaan.
- Stap 5: Bepalen welke consequenties de aanleg van Maasvlakte 2 en de verbreding van de A15 hebben op het plangebied.

Effectbeschrijving

Zowel de positieve als negatieve effecten zijn in beeld gebracht. Ook is gelet op de wisselwerking tussen aspecten en eventuele cumulatieve effecten met ontwikkelingen nabij het bestemmingsplangebied. De effecten zijn kwalitatief (en indien nodig en mogelijk kwantitatief) beoordeeld en onderbouwd. Tevens is aangegeven of en zo ja welk type mitigerende maatregelen nodig en/of mogelijk zijn om optredende effecten te verzachten of te voorkomen.

Geluid

De geluidsberekeningen hebben zich gericht op 2016/2020, afhankelijk van de beschikbaarheid van informatie. Voor de rijkswegen A15/A4 en de Havenspoorlijn zijn resultaten van berekeningen beschikbaar gesteld voor de huidige situatie en voor de autonome situatie 2020. Voor deze bronnen zijn deze gegevens aan gehouden. Voor de conclusies van het onderzoek heeft het onderscheid in gehanteerde peiljaren geen gevolgen.

Er is in het Plan-MER een indicatie gegeven van de geluidsniveaus ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten in en rond het plangebied. Met behulp van deze geluidsniveaus is beschouwd of en waar er mogelijk knelpunten optreden. Hiernaast zijn eventuele cumulatieve effecten kwalitatief beschreven. Om de gevolgen van het plan te bepalen, zijn indicatieve berekeningen van de bijdrage van de nieuwe activiteiten uitgevoerd. Deze bijdrage is kwalitatief beoordeeld rekening houdend met de overige geluidsniveaus die reeds in de autonome situatie optreden.

Luchtkwaliteit

Voor de peiljaren is overeenkomstig de geluidsberekening gekozen voor 2016 (einde planperiode) en 2020 voor de rijkswegen A15/A4 en de Havenspoorlijn. Ook voor de bedrijven die het bestemmingsplan mogelijk maakt, zijn indicatieve berekeningen uitgevoerd. Hiervoor is gebruik gemaakt van het model KEMA-Stacks.

Voor de emissie van verontreinigende stoffen is gebruik gemaakt van een inschatting op basis van type bedrijven.

Op basis hiervan is de relatieve bijdrage van de nieuwe bedrijven aan de luchtkwaliteit bepaald.

Deze effectbeoordeling leidt tot de inschatting of er als gevolg van deze bestemmingsplanontwikkeling knelpunten te verwachten zijn vanuit het oogpunt van de luchtkwaliteit. Op basis van de effectbeoordeling kan worden bepaald of luchtkwaliteit aanleiding geeft voor nader (maatregelen) onderzoek.

Externe veiligheid

Op basis van type bedrijven die het bestemmingsplan mogelijk maakt, is indicatief en kwalitatief een effectbeoordeling uitgevoerd op basis van risicoafstanden. Zonder gebruik te maken van een rekenmodel is beschouwd in hoeverre mogelijke knelpunten/ risicosituaties kunnen ontstaan. Onderzocht is in hoeverre het transport van gevaarlijke stoffen op de transportassen en de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen en leidingen risico's voor het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) met zich meebrengen.

Voor zowel de weg- als het railtransport is reeds een risicoanalyse uitgevoerd, het betreft het document "Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde, risicoanalyse weg- en railtransport" [6]. In dit document is gebruik gemaakt van de transportgegevens uit het jaar 2003. Deze cijfers zijn geïnterpoleerd naar 2006 (huidige situatie) en 2016 (autonome ontwikkeling). Hiervoor is een groeipercentage van 2% per jaar gehanteerd. In het rapport is zowel het PR als het GR bepaald.

Voor de effectbeoordeling is daarnaast gebruik gemaakt van het rapport van DCMR, "gebiedsgerichte inventarisatie (beperkt) kwetsbare objecten" [7]. In dit rapport is onderzoek gedaan naar de plaatsgebonden risico's van risicovolle inrichtingen. Hiermee zijn ook de risicovolle bedrijven in en rond het plangebied in kaart gebracht.

Verkeer en vervoer

Op basis van omvang bedrijvigheid, type bedrijven die het bestemmingsplan mogelijk maakt en de te verwachten verkeersaantrekkende werking, is kwalitatief een effectbeoordeling uitgevoerd van de beïnvloeding van verkeer en vervoer (invloed op belasting wegnnet, bereikbaarheid).

Voor de verkeersgegevens binnen het plangebied is voor de relevante wegvakken gebruik gemaakt van prognoses in de autonome situatie (2016). Deze prognoses zijn gebaseerd op tellingen en mogelijke toekomstige ontwikkeling op het voormalige sportveld en een deel van het parkeerterrein langs de Seattleweg. Daarnaast is gebruik gemaakt van de Trajectnota MER RW 15 (Maasvlakte-Vaanplein) waarin de autonome ontwikkeling van de verbreding van de A15 (Benuttingsvariant) is opgenomen [8].

Ruimtegebruik

Op basis van de functiewijzigingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt, wordt kwalitatief een effectbeoordeling uitgevoerd van de beïnvloeding van het huidige ruimtegebruik (woon- en werkfuncties en recreatieve functies).

Bodem en water

Er is kwalitatief een effectbeoordeling uitgevoerd van de beïnvloeding van de bodem en waterkwaliteit in het plangebied. Hierbij is ingegaan op doorsnijding van of aanwezigheid van eventueel vervuilde bodems of watergangen. Ook is aandacht besteed aan de benodigde waterkwantiteit (waterbergend vermogen) in het plangebied en waterveiligheid.

Natuur

Op basis van bekende natuurwaarden is een effectbeoordeling uitgevoerd voor beïnvloeding natuur. Hierbij is rekening gehouden met wettelijk beschermde natuurgebieden op grond van de Natuurbeschermingswet (Natura 2000), op basis van ruimtelijke ordening-wetgeving beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur), robuuste verbindingen en ecologische verbindingzones en leefgebieden van beschermde soorten.

Landschap en cultuurhistorie

Kwalitatief is een effectbeoordeling uitgevoerd voor de beïnvloeding van landschap en cultuurhistorie. Hierbij is ingegaan op landschappelijke inpassing, invloed op openheid, visuele hinder en de beïnvloeding van cultuurhistorische waarden.

Archeologie

Op basis van de archeologische verwachtingswaarden (trefkans) is kwalitatief een effectbeoordeling uitgevoerd. Hierbij is gebruik gemaakt van de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) en de Archeologische Monumenten Kaart (AMK).

Ernst van de effecten

De effecten zijn uitgedrukt in randvoorwaarden stellende effecten en uitsluitende effecten.

**RANDVOORWAARDEN
STELLEDE EFFECTEN**

Het kan zijn dat bepaalde bedrijfsactiviteiten gerealiseerd kunnen worden, maar dat voor de nadere uitwerking van bepaalde (bedrijfsmatige) onderdelen randvoorwaarden gelden. Hierbij kan worden gedacht aan het zodanig inpassen van de activiteit dat effecten worden geminimaliseerd of het treffen van mitigerende maatregelen om negatieve effecten zoveel mogelijk te beperken. Dit zijn randvoorwaarden stellende effecten.

UITSLUITENDE EFFECTEN

Ook kan het zijn dat binnen het plangebied delen aanwezig zijn waar de milieugebruiksruimte beperkt is vanwege bijvoorbeeld een hoge geluidsbelasting in de bestaande situatie. Hierdoor kan het zijn dat een ontheffing en/of mitigerende maatregelen voor nieuwe (bedrijfsmatige) activiteiten niet mogelijk is. Afhankelijk van het type effect en de omvang van het effect dat optreedt, kan deze activiteit eventueel geen doorgang vinden of dient een aanpassing van de (omvang of ligging van) de activiteit plaats te vinden. In dit geval wordt gesproken van een uitsluitend effect.

HOOFDSTUK

4 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

4.1

LIGGING EN BEGRENZING PLAN- EN STUDIEGEBIED

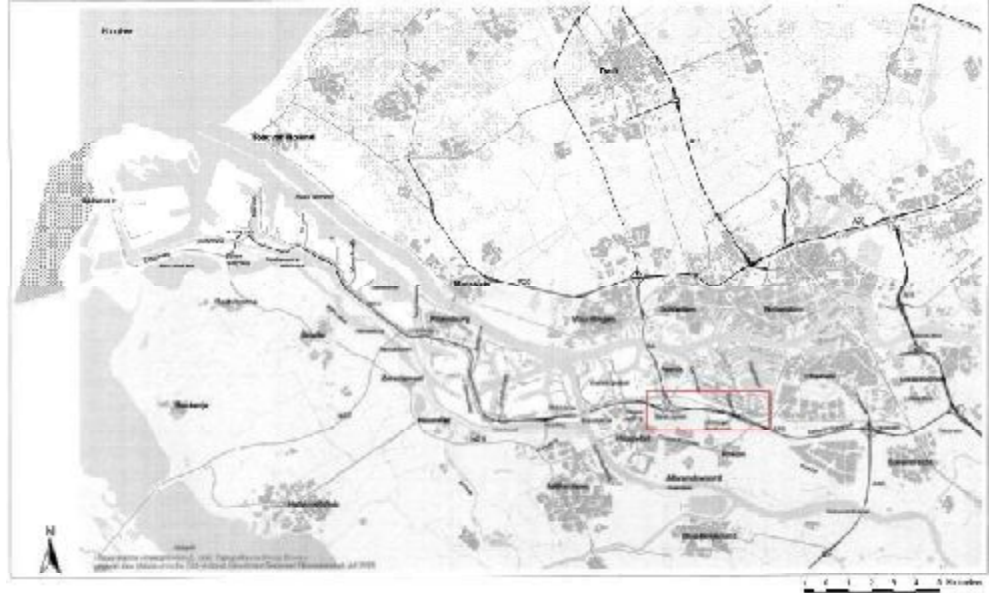
Het plangebied ligt in het zuiden van de gemeente Rotterdam. Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Eemhaven. Het oostelijk deel van het plangebied wordt begrensd door de Groene Kruisweg. De zuidelijke plangrens wordt gevormd door de gemeentegrens van Rotterdam en Albrandswaard. Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door het metrotracé van de Calandlijn nabij de Beneluxster, de kruising van de autosnelwegen A4 en A15.

In afbeelding 4.1 is de globaal de ligging van het plangebied aangegeven in het havengebied van Rotterdam. Vervolgens geeft afbeelding 4.2 het plangebied weer.

Afbeelding 4.1

Globale aanduiding plangebied (rood kader) in de gemeente Rotterdam

Bron TN/MER A15



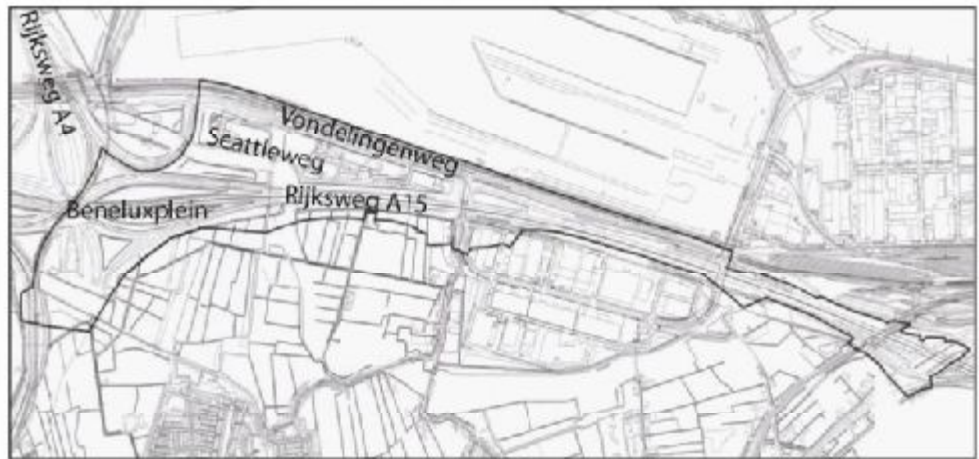
In het Plan-MER is onderscheid gemaakt tussen plangebied en de directe omgeving van het plangebied (studiegebied). Het studiegebied is groter dan het plangebied. Het omvat namelijk de omgeving van het plangebied waarbinnen effecten kunnen optreden.

De grootte van het studiegebied verschilt per aspect en hangt samen met de reikwijdte van dat aspect. Een duidelijk voorbeeld van een dergelijk effect is geluidhinder, omdat geluid verder kan dragen dan de grenzen van het plangebied.

Afbeelding 4.2**Plangebied**

Bron: voorontwerp bestemmingsplan

Beneluxster-oostzijde

**Afbeelding 4.3****Studiegebied****4.2****RUIMTEGEBRUIK****HUDIGE SITUATIE****Werken**

Er zijn in het plangebied drie werkgebieden aanwezig:

- Kantorenpark Eemhaven rond de Seattleweg. Dit complex is gevuld met diverse havengebonden kantoren.
- Een klein deel van het Distripark Eemhaven ligt binnen het plangebied, het betreft een goederendistributiecentrum.
- Containerreparatie & recycling waar opslag van containers plaatsvindt aan de westzijde van de Seattleweg.

Foto 4.1

Kantorenpark Eemhaven



Aan de zuidkant van het plangebied ligt nabij de Rijksweg A15 het Distripark Eemhaven. Een klein deel van het Distripark (circa 2 ha) behoort tot het plangebied Beneluxster-oostzijde. Het grootste deel van het Distripark valt onder de gemeente Albrandswaard (betreft studiegebied).

Distripark Eemhaven

Circa 2 hectare van het Distripark Eemhaven ligt in het plangebied Beneluxster-oostzijde. Het Distripark Eemhaven heeft totaal 35 hectare aan uitgeefbaar terrein en is inmiddels geheel uitgegeven. De in het Distripark Eemhaven gevestigde bedrijvigheid betreft overwegend distributie bedrijven. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (GHR) heeft in de jaren '80 met de opzet van Distriparken de werkgelegenheid en de behandeling van containers (het groeperen en assembleren van de inhoud) in het havengebied bevorderd. Het gaat daarbij om containers die afkomstig zijn van nabijgelegen containerterminals, in dit geval de terminals aan de Waal-/Eemhaven. Bij de activiteiten horen ook kwaliteitscontrole, etikettering, verpakken, ompakken etc. Verder zijn er in het distripark dienstverlenende activiteiten als douane, garages, tankstation en een restaurant. Het tankstation en restaurant bevinden zich aan de oostzijde van het terrein nabij het Reewegviaduct.

Waal- en Eemhavengebied

In het Waal- en Eemhavengebied dat ten noordoosten van het plangebied liggen diverse containerterminals. Jaarlijks worden hier circa 1,6 miljoen containers overgeslagen. Dit zorgt voor een massale aan- en afvoer van goederen via spoor-, weg- en waterverbindingen. Daarnaast bevinden zich hier diverse zowel natte als droge functies zoals stukgoed, massagoed en maritieme industrie en zakelijke dienstverlening.

Foto 4.2

Distripark Eemhaven met het Groenedijk viaduct op de voorgrond in oostelijke richting
Linksonder betreft het plangebied

***Wonen***

In het plangebied is aan de Seattleweg 40 een dienstwoning gesitueerd en aan de Slotsedijk 81 een dienstwoning met twee opstallen.

Ten noorden van het plangebied ligt op circa 850 meter de wijk Pernis. Ten zuiden van het plangebied liggen op circa 1,5 km de woonkernen Rhoon, Portugaal en Hoogvliet. Op korte afstand ten zuiden het plangebied liggen aan de Portugaalseweg en de Groenedijk enkele woningen

Infrastructuur***Wegen***

Aan de zuidzijde in het plangebied liggen rijksweg A15, het knooppunt Beneluxplein (A15/A4) en de taluds voor de toekomstige A4-zuid nabij de Beneluxster.

Aan de noordkant van het plangebied ligt de Vondelingenweg. In het Kantorenpark Eemhaven ligt de Seattleweg.

Het Reewegviaduct in het oostelijk deel van het plangebied verbindt het Distripark Eemhaven met zowel de A15 als de containerterminals in het nabijgelegen Waal-en Eemhavengebied. Het Groenedijkviaduct in het midden van het plangebied verbindt de Vondelingenweg met het Distripark Eemhaven en de rijksweegaansluiting op de Reeweg.

Spoor

In het plangebied ligt de Havenspoorlijn. De Havenspoorlijn ligt parallel aan de Vondelingenweg en vormt de achterlandverbinding voor het spoorvervoer uit de haven. Deze achterlandverbinding gaat nog over bestaand spoor, maar zal in de toekomst over de in uitvoering zijnde Betuweroute voeren. Gelijktijdig met de Betuweroute worden ook de knelpunten van de Havenspoorlijn opgelost. Binnen het plangebied gaat het daarbij alleen om elektrificatie van de bestaande sporen.

Het plangebied wordt gebruikt door twee openbaarvervoerverbindingen (metro): de Calandlijn (westzijde) en Erasmuslijn (oostzijde). De Calandlijn ligt aan de westkant van het

plangebied hoog boven maaiveld. De Erasmuslijn ligt nabij de Groen Kruisweg op maaiveld en hier gaat rijksweg A15 over het metrotracé heen.

Foto 4.3

Zicht op de Calandlijn vanuit het Valckesteijnse bos



Leidingen

Langs de A15 ligt de havenleidingstrook welke opgenomen is in het streekplan. De strook is apart bestemd als leidingstrook en op de plankaart als zodanig aangegeven. Deze leidingstrook zorgt voor de leidingverbindingen tussen de bedrijven onderling en voor de verbindingen naar buiten het havengebied met bedrijven buiten het havengebied. Voor de verbindingen is een koppeling met de landelijke leidingstraat aan de oostzijde van de Beneluxster, ten behoeve van de verbindingen naar onder andere Vlissingen, Antwerpen en Duitsland. Vanaf de havenleidingstrook gaan vele leidingaansluitingen verder het havengebied in naar de diverse bedrijven.

Door het plangebied gaat de *nationale leidingstraat*, die zorgt voor de leidingverbinding tussen de belangrijke industriegebieden in Nederland en België. De buisleidingstraat gaat van Rotterdam (Pernis) naar Antwerpen en doorkruist verschillende gemeenten. Het totale traject is 73 km lang en de leidingen binnen de straat transporteren o.a. aardgas, olie en olieproducten, gasvormige en vloeibare chemische producten, maar ook water of afvalwater.

Hoogspanningsverbindingen

Pal ten oosten van het Reewegviaduct kruist een bovengrondse hoogspanningsleiding de A15; dezelfde hoogspanningsleiding kruist de Groene Kruisweg in het oostelijk deel van het plangebied.

Recreatie

In navolgende afbeelding zijn de huidige en geplande recreatiegebieden in de omgeving van het plan- en studiegebied weergegeven. Het plangebied Beneluxster-oostzijde heeft geen recreatieve functie. Wel ligt in het plangebied een voormalig bedrijfssportveld van circa 0,7 hectare.

Afbeelding 4.4

Bestaande en geplande recreatiegebieden in de omgeving van plangebied Beneluxster-oostzijde

Bron: Provincie Zuid-Holland

**AUTONOME ONTWIKKELINGEN****INFRASTRUCTUUR**

Ten aanzien van infrastructuur zijn geen andere autonome ontwikkelingen voorzien. De mogelijke verbreding van de A15 (nog geen vastgesteld beleid) wordt in dit Plan-MER meegenomen in een doorkijkscenario voor autonome ontwikkeling waarbij de consequenties voor het plangebied worden beschouwd (zie hoofdstuk 7).

RECREATIE

In het noorden van de gemeente Albrandswaard is een nieuw recreatiegebied gepland. Het gebied betreft 'Polder het buitenland van Rhoon' wat onderdeel uitmaakt van het project Ijsselmonde-Midden.

4.3**VERKEER EN VERVOER****HUIDIGE SITUATIE**

Het plangebied bestaat voor een groot deel uit wegen (zie paragraaf 4.2.3), de Seattleweg en delen van de Vondelingenweg, de A15 en knooppunt Beneluxplein (A15/A4). De bedrijven aan de Seattleweg zijn via de Vondelingenweg aangesloten op het landelijke wegennet. Het Distripark Eemhaven is via het Reewegviaduct aangesloten op de A15 en de containerterminals in het Waal- en Eemhavengebied. De Seattleweg heeft twee aansluitingen op de Vondelingenweg, een oostelijke en een westelijke aansluiting. Via de oostelijke aansluiting kan met het bedrijventerrein alleen verlaten en via de westelijke ontsluiting kan met het terrein zowel op- als afrijden. Het betreft beide kruispunten zonder verkeerslichten. In tabel 4.4 zijn de etmaalintensiteiten en de intensiteiten naar vervoersklasse (licht vervoer, middel vervoer en zwaar vervoer) van de drie belangrijkste wegen in het plan- en studiegebied samengevat.

Tabel 4.4

Intensiteitgegevens
belangrijkste wegen
huidige situatie

Bron: prognoses dS+V, 2006

Straatnaam	Tussen / en	Etmaal- intensiteit	Intensiteiten gemiddelde weekdag								
			gemiddeld daguur			gemiddeld avonduur			gemiddeld nachtuur		
			lv	mv	zv	lv	mv	zv	lv	mv	zv
Vondelingenweg (2006)	A4 - Seattleweg kruispunt west	9.550	507	63	42	309	30	19	80	10	7
Vondelingenweg (2006)	kruispunt oost t.h.v. Vondelingenweg	7.650	452	23	15	269	11	7	71	4	2
Seattleweg (2006)	Kruispunt west t.h.v. Vondelingenweg - Kantoorlocatie ECT	1.200	68	8	7	23	2	2	9	1	1
Seattleweg (2006)	Kantoorlocatie ECT - Kruispunt oost t.h.v.	950	54	6	6	19	2	1	7	1	1

Straatnaam	Tussen / en	Etmaal- intensiteit	Intensiteiten gemiddelde weekdag								
			gemiddeld daguur			gemiddeld avonduur			gemiddeld nachtuur		
			lv	mv	zv	lv	mv	zv	lv	mv	zv
	Vondelingenweg										
A15	Beneluxplein - Reeweg	112.500	20.250 vrachtwagens/etmaal								
A4	Beneluxtunnel	104.200	15.630 vrachtwagens/etmaal								

Lv: licht vervoer / Mv: middel vervoer / Zv: zwaar vervoer.

AUTONOME ONTWIKKELINGEN

Door de groei van de bedrijvigheid in de haven en de nieuwbouw van woningen en bedrijven in de omgeving van de A15 zal het verkeer op de A15 toenemen. Ook het verkeer op de Vondelingenweg zal hierdoor, zij het in mindere mate, toenemen. Door het vervallen van de oostelijke aansluiting Seattleweg op de Vondelingenweg neemt het verkeer op de westelijke aansluiting verhoudingsgewijs fors toe. In onderstaande tabel zijn de etmaalintensiteiten en de intensiteiten naar vervoersklasse (licht vervoer, middel vervoer en zwaar vervoer) van de drie belangrijkste wegen in het plan- en studiegebied samengevat.

Tabel 4.5

Intensiteitgegevens
belangrijkste wegen autonome
ontwikkeling

Bron: prognoses d5+V, 2006

Straatnaam	Tussen / en	Etmaal- intensiteit	Intensiteiten gemiddelde weekdag								
			gemiddeld daguur			gemiddeld avonduur			gemiddeld nachtuur		
			lv	mv	zv	lv	mv	zv	lv	mv	zv
Vondelingenweg (2016)	A4 - Seattleweg kruispunt west	10.525	560	70	46	341	33	22	88	11	7
Vondelingenweg (2016)	kruispunt oost t.h.v. Vondelingenweg	8.450	499	26	17	297	12	8	79	4	3
Seattleweg (2016)	Kruispunt west t.h.v. Vondelingenweg - Kantoorlocatie ECT	2.250	129	14	13	44	4	3	17	2	2
A15	Beneluxplein - Reeweg	185.800	39.100 vrachtwagens/etmaal								
A4	Beneluxtunnel	188.200	36.000 vrachtwagens/etmaal								

Lv: licht vervoer / Mv: middel vervoer / Zv: zwaar vervoer.

4.4

GELUID

Bij de beoordeling van het aspect geluid wordt onderscheid gemaakt naar de bronnen industrie, wegverkeer en railverkeer. Al deze bronnen zijn in en rond het plangebied aanwezig. In deze paragraaf wordt de geluidssituatie beschreven, waarbij alle relevante bronnen worden beschouwd. Dit gebeurt deels op kwantitatieve en deels op kwalitatieve basis. Conform de Wet geluidhinder worden de geluidsniveaus in eerste instantie sectoraal beoordeeld. Vervolgens wordt aandacht besteed aan de cumulatie.

Begin 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder (Wgh) van kracht geworden. Daarin is voor wegverkeerslawaai en voor railverkeerslawaai en nieuwe dosismaat, de L_{den} , opgenomen. In dit Plan-MER zijn de resultaten gepresenteerd in deze nieuwe dosismaat. Voor industrielawaai wordt in de nieuwe Wgh vastgehouden aan de oude dosismaat, L_{eqn} .

HUIDIGE SITUATIE

Rijksweg A15/A4

Aan de westzijde van het plangebied ligt het verkeersknooppunt Beneluxster. Hier sluit de rijksweg A4 vanuit noordelijke richting aan op de A15. De rijksweg A15 loopt vanaf dit punt in oostelijke richting door het plangebied. Voor de rijksweg is in 2000 een Tracéwet/MER-studie afgerond en zal begin 2007 een Ontwerp Tracébesluit gereed zijn.

Deze laatste ontwikkeling betreft nog geen vastgesteld beleid. Om deze reden zijn de geluidsniveaus ten gevolge van de rijksweg beschouwd op basis van de gegevens uit de studie uit 2000. Door Rijkswaterstaat is het akoestische model, dat in het kader van die studie is opgesteld, beschikbaar gesteld. Dit model is geactualiseerd naar de huidige situatie. Uitgegaan is van een wegdekverharding bestaande uit enkellaags ZOAB.

Vervolgens zijn de geluidsbelastingen in de omgeving bepaald. De resultaten, uitgedrukt in L_{den} , zijn weergegeven in afbeelding 4.5². Ter plaatse van de woningen buiten het plangebied ten zuiden van de rijksweg A15 (Poortugaalseweg nr. 86, Slotsedijk en Groenedijk) zullen de geluidsbelastingen (ruim) boven de 60 dB(A) liggen.

Afbeelding 4.5

Geluidsbelastingen ten gevolge van de rijkswegen A15/A4 volgens de situatie 2003



Vondelingenweg en Seattleweg

De bijdrage van het verkeer op de Vondelingenweg en de Seattleweg is ten opzichte van de rijksweg A15 gering. De snelheden zijn ontleend aan de internetpagina van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, www.maximumsnelheden.nl.

² De situatie rond de mogelijke ontwikkelingslocatie is in beeld gebracht in afbeelding 4.5 t/m 4.8, om die reden is niet het volledige plangebied van contouren voorzien.

Uitgaande van de huidige verkeersintensiteiten, rijsnelheden en een referentie wegdekverharding (worst-case) liggen de 50 dB(A)-contouren (voorkeurswaarde volgens de Wet geluidhinder) voor de afzonderlijke wegdelen op de volgende afstanden vanaf de wegas:

- Vondelingenweg: 140 m.
- Groenedijk: 98 m.
- Seattleweg: 6 m.

De woningen aan de Slotsedijk en de Groenedijk liggen binnen de genoemde contourafstand van de Groenedijk. Binnen de contouren van de overige wegen bevinden zich geen woningen.

Spoortraject Pernis-Waalhaven Zuid

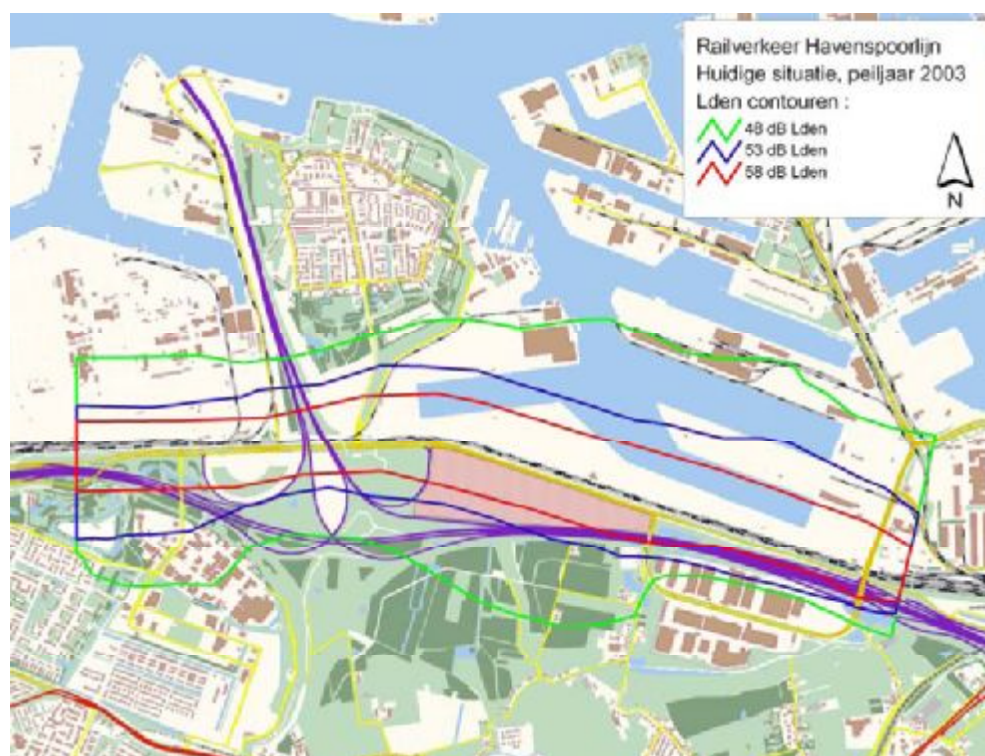
Ten behoeve van de aanpassingen aan de Havenspoorlijn is door ProRail een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De akoestische modellen die in het kader hiervan zijn opgesteld, zijn beschikbaar gesteld.

Er heeft een actualisatie plaats gevonden van wijzigingen die zich sinds het onderzoek hebben voorgedaan. Het betreft bijvoorbeeld aanpassingen met betrekking tot schermen die wel aanwezig zijn, maar die nog niet in de modellen waren opgenomen.

Er is uitgegaan van 82 treinbewegingen per dag, waarbij voor elke trein 23 wagons zijn aangehouden. De geluidsniveaus in L_{den} , die met de geactualiseerde modellen zijn berekend, zijn weergegeven in afbeelding 4.6. De contour van de voorkeursgrenswaarde ligt ruwweg ter plaatse van de woningen Poortugaalseweg, Slotsedijk en Groenedijk.

Afbeelding 4.6

Geluidsbelastingen ten gevolge van de Havenspoorlijn volgens de situatie 2003.



Containeropslaglocatie

Voor de bedrijvigheid binnen het plangebied in de huidige situatie is uitsluitend de containeropslaglocatie (empty-depot) relevant. Dit betreft een kavel met een oppervlak van 1,5 ha.

Voor deze bedrijfscategorie kan een kental voor de geluidsemissie van 68 dB(A)/m² worden aangehouden. Op basis van de gegevens zal de 50 dB(A)-contour op circa 325 m afstand van het betreffende kavel liggen. Ter plaatse van de woningen kan een geluidsbelasting van maximaal 53 dB(A) worden verwacht.

Distripark Eemhaven

Het westelijke deel van het goederendistributiecentrum Eemhaven (Distripark Eemhaven) maakt deel uit van het plangebied. Het betreft een deel met een oppervlak van 2 ha. De rest van het terrein valt buiten het plangebied. Het Distripark is een industrieterrein dat niet is gezoneerd in het kader van de Wet geluidhinder. Wel zijn geluidafspraken vastgelegd door de gemeenteraad van Albrandswaard. Uitgangspunt van het onderzoek is dat deze uitgangspunten gerespecteerd worden. Door de DCMR Milieudienst Rijnmond wordt een geluidsbeheersprogramma bijgehouden. Met behulp van dit programma worden van alle wijzigingen die zich op het bedrijventerrein voordoen de akoestisch gevolgen bijgehouden en getoetst aan de afspraken. Volgens dit programma bedraagt de geluidsbelasting bij de meest nabijgelegen bedrijfswoning 42 dB(A). De betreffende woning ligt aan de Slotsedijk. Bij de bedrijfswoning die bij dit centrum ligt, is de geluidsbelasting van het bedrijventerrein 38 dB(A).

Industrieterrein Waal-/Eemhaven

Ten noorden van het plangebied ligt het industrieterrein Waal-/Eemhaven. Dit industrieterrein is gezoneerd in het kader van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat er rond het industrieterrein een zone is vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting de waarde van 50 dB(A) niet mag overschrijden. Voor woningen binnen deze zone zijn door de Minister van VROM Maximaal Toelaatbare Geluidsbelastingen (MTG) vastgesteld. Deze MTG's mogen evenmin worden overschreden.

Voor de woning aan de Portugaalseweg en de Slotsedijk geldt een MTG van 65 dB(A). De geluidsbelasting in de huidige situatie voldoet met 62 dB(A) aan de MTG.

Cumulatie van geluidsbronnen

Bij de cumulatie van verschillende geluidssoorten dient rekening te worden gehouden met de hinderlijkheid van de verschillende geluidsbronnen. Het is gebruikelijk om hiervoor de MKM-methode volgens Miedema te gebruiken. Volgens deze methode worden wegverkeerslawaai en industriellawaai als even hinderlijk ervaren en is spoorweglawaai minder hinderlijk.

Als met dit aspect rekening wordt gehouden kan aan de hand van de bovenstaande resultaten van de afzonderlijke bronnen worden geconcludeerd dat de geluidsniveaus ter plaatse van de woningen aan de Portugaalseweg, de Slotsedijk en de Groenedijk worden bepaald door de bijdrage van het verkeer op de rijksweg A15 en de industrie op het industrieterrein Waal-/Eemhaven.

AUTONOME ONTWIKKELINGEN

Rijksweg A15/A4

In de autonome situatie zullen de verkeersintensiteiten op de rijksweg A15/A4 toenemen. Als gevolg daarvan zullen ook de geluidsniveaus hoger worden. In afbeelding 4.7 zijn de geluidscontouren op basis van verkeersgegevens voor 2020 weergegeven, zoals bepaald met behulp van een model dat is gebruikt ten behoeve van Tracé/MER-studie uit 2000.

Wel is rekening gehouden met een te verwachten ontwikkeling van de geluidsemissie, zoals het gebruik van stillere wegdekken en een significante verbetering van de geluidsemissie door verdere ontwikkelingen op het gebied van banden lawaai.

Ingeschat is dat al deze effecten samen leiden tot een verbetering met 6 dB(A) ten opzichte van de huidige emissie. Er kan worden geconstateerd dat de geluidsbelasting ter plaatse van de woningen de waarde van 60 dB(A) ruim overschrijdt.

Afbeelding 4.7

Geluidsbelastingen ten gevolge van de rijkswegen A15/A4 volgens de autonome situatie



Spoortraject Pernis-Waalfhaven Zuid

Ook voor de autonome situatie 2020 is een model gemaakt dat gebaseerd is op het model voor de Havenspoorlijn dat door ProRail beschikbaar is gesteld. In dit model zijn de intensiteiten voor 2020 (164 treinbewegingen per dag met per trein 23 wagons) opgenomen, waarna de geluidsniveaus langs de spoorbaan zijn bepaald. De geluidsniveaus in L_{den} voor de situatie bij een autonome ontwikkeling zijn weergegeven in afbeelding 4.8.

Afbeelding 4.8

Geluidsbelastingen ten gevolge van de Havenspoorlijn volgens de autonome situatie.

***Vondelingenweg en Seattleweg***

Door de hogere verkeersintensiteit zal de 48 dB(A)-contour ten gevolge van de Vondelingenweg en de Seattleweg eveneens toenemen (basisjaar). De bijdrage van het verkeer op de Vondelingenweg en de Seattleweg is ten opzichte van de rijksweg gering. Voor de rijnsnelheden worden de huidige waarden gehanteerd. Uitgaande van de toekomstige verkeersintensiteiten en een referentie wegdekverharding (worst-case) liggen de 48 dB-contouren (voorkeurswaarde) op:

- Vondelingenweg: 154 m.
- Groenedijk: 109 m.
- Seattleweg: 34 m.

Distripark Eemhaven

Het is niet exact te voorspellen hoe de geluidsemissie van het goederendistributiecentrum Eemhaven (Distripark Eemhaven) zich zal ontwikkelen. Op dit moment kan geconstateerd worden dat alle kavels op het terrein ingevuld zijn. Bedrijven die zich hebben gevestigd, zijn onder andere Maersk (binnen het plangebied), Nippon en Vitesse. Verwacht kan worden dat deze bedrijven voor langere tijd op deze locatie zullen blijven. Als bedrijven zullen vertrekken zal de vrijkomende kavel, gelet op de aard van het bedrijventerrein, een akoestisch gezien vergelijkbare invulling krijgen. Er zullen zich dus geen grote wijzigingen op het bedrijventerrein voordoen en er worden om deze reden geen grote wijzigingen in de geluidsniveaus in de omgeving van het bedrijventerrein verwacht.

Cumulatie van geluidsbronnen

Ten opzichte van de huidige situatie zal de relatieve bijdrage van de rijksweg A15/A4 toenemen. Ook de bijdragen van de Vondelingenweg en de Groenedijk nemen toe, maar de bijdrage is nog steeds significant lager dan het totale geluidsniveau van de rijksweg en het industrieterrein Waal-/Eemhaven.

4.5

LUCHTKWALITEIT

De eisen waaraan met betrekking tot luchtkwaliteit dient te worden voldaan, zijn vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. In dit besluit zijn grenswaarden opgenomen voor meerdere schadelijke stoffen. Voor de meeste stoffen worden de grenswaarden in Nederland gehaald. Veelal zijn alleen stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) relevant. Dit geldt ook voor het plangebied en de omgeving. Het onderzoek heeft zich dan ook gericht op deze twee stoffen. Voor stikstofdioxide is een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ opgenomen. Deze grenswaarde geldt ook voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof. Daarnaast is de grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie fijn stof van belang. Deze bedraagt $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en deze waarde mag maximaal 35 keer per jaar worden overschreden.

Enkele toetsingwaarden zijn weergegeven in de vorm van x-uurgemiddelde of waarden, die soms een bepaald aantal keren overschreden mogen worden. Om te toetsen aan deze waarden, wordt gebruik gemaakt van percentielwaarden. Een percentielwaarde geeft een bepaalde overschrijdingsfrequentie weer. De contour van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als 99.8 percentiel vormt de begrenzing van het gebied waarbinnen een concentratie van stikstofdioxide van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ méér dan 0.2% van de tijd (18 uur/jaar) wordt overschreden. De toetsingwaarde '200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als 1-uurgemiddeld dat maximaal 18 keer per jaar mag worden overschreden' komt dus overeen met een 99.8 percentielwaarde.

Het 35 maal overschrijding van het 24-uurgemiddelde concentratie van fijn stof komt overeen met 90.4 als percentielwaarde. Omdat deze percentielwaarde niet kan worden weergegeven, is ervoor gekozen om de 91.0 percentielwaarde weer te geven. Dit komt overeen met ongeveer 33 maal overschrijding van het 24-uurgemiddelde en is dus een strengere norm.

HUIDIGE SITUATIE***Rijksweg A15/A4***

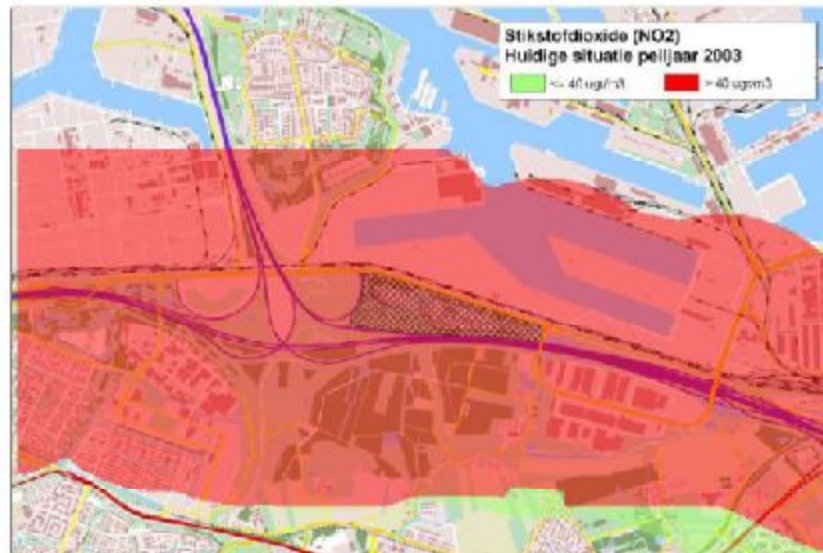
In het kader van de Tracé/MER-studie uit 2000 is niet uitgebreid ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Recent heeft TNO de concentraties NO_2 en PM_{10} berekend. De resultaten zijn weergegeven in de afbeelding 4.9 – 4.12.

Afbeelding 4.9

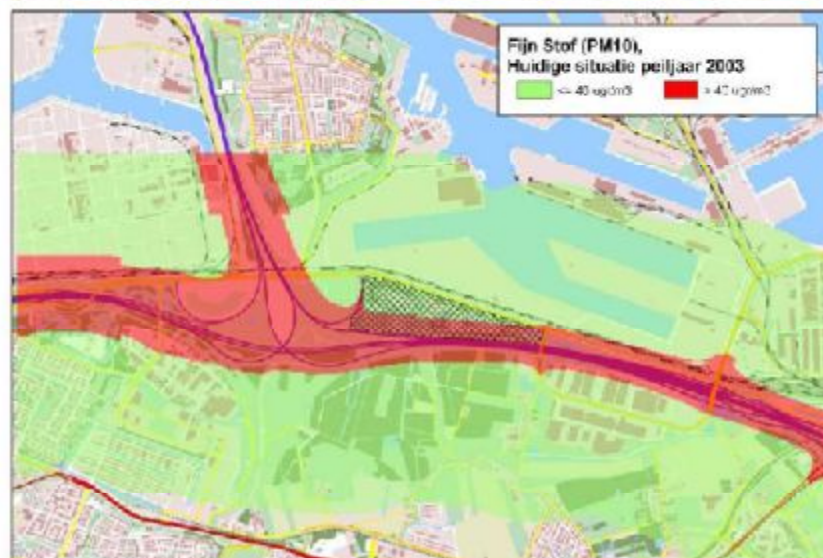
Concentratie NO₂ ten gevolge van de rijkswegen A15/A4 volgens de situatie 2003 getoetst aan de plandirempel

**Afbeelding 4.10**

Concentratie NO₂ ten gevolge van de rijkswegen A15/A4 volgens de situatie 2003 getoetst aan de grenswaarde

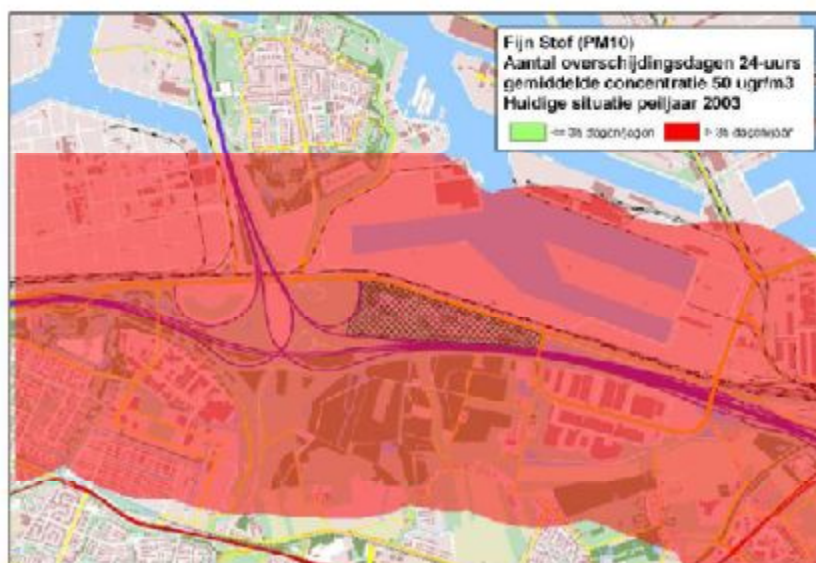
**Afbeelding 4.11**

Concentratie PM₁₀ ten gevolge van de rijkswegen A15/A4 volgens de situatie 2003



Afbeelding 4.12

Aantal dagen met een concentratie PM_{10} hoger dan $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ten gevolge van de rijkswegen A15/A4 volgens de situatie 2003.



In een brede strook rond de rijksweg wordt de grenswaarde NO_2 van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ overschreden. Deze grenswaarde is echter pas in 2010 van toepassing. Tot die tijd gelden, afhankelijk van het jaar van onderzoek, drempelwaarden. Overschrijding van een drempelwaarde kan er toe leiden dat maatregelen moeten worden getroffen om in 2010 aan de grenswaarde te voldoen. Voor 2003 geldt een drempelwaarde van $54 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze waarde wordt slechts in een smalle strook overschreden. De uurgemiddelde concentratie NO_2 van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt nul keer overschreden. Dit is niet in een afbeelding weergegeven.

Ten aanzien van PM_{10} kan worden gesteld dat in een brede strook langs de rijksweg sprake is van een overschrijding van de dagnorm. Ook de jaargemiddelde concentratie wordt, zij het in een smalle strook, overschreden.

Vondelingenweg en Seattleweg

Voor de Vondelingenweg en de Seattleweg zijn berekeningen uitgevoerd op 5 m afstand van de rand van de weg met behulp van het programma Car II, versie 5.1. In deze versie zijn de achtergrondconcentraties en emissiefactoren opgenomen volgens gegevens van het RIVM van maart 2006.

Dit programma voldoet niet aan de voorwaarde voor de rekenmethode in het buitengebied, zoals opgenomen in het Meet en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit, dat per 24 november 2006 van kracht is. Het gebruik van het programma leidt tot enigszins ongunstiger resultaten. Dit geldt zowel voor de berekeningen voor de huidige situatie, autonome situatie en plansituatie. Bij een onderlinge vergelijking van de resultaten zal dit niet tot andere conclusies leiden. Om deze reden wordt het gebruik van dit snelle en eenvoudig te gebruiken rekeninstrument toelaatbaar geacht.

Tabel 4.1

Concentraties NO_2 en PM_{10} langs de Vondelingenweg en de Seattleweg in de huidige situatie

Weg	NO_2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] Jaargemiddelde	PM_{10} [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] Jaargemiddelde	PM_{10} # overschrijdingen
Vondelingenweg (West)	41	30	33
Vondelingenweg (Oost)	38	30	31
Seattleweg	36	29	30

De jaargemiddelde concentratie NO_2 ligt boven de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze grenswaarde geldt echter pas in 2010. De berekende waarde voldoet wel aan de plandrempeel. Hieruit kan de verwachting worden gebaseerd dat zonder aanvullende maatregelen in 2010 aan de grenswaarde wordt voldaan.

Fijn stof voldoet zowel voor wat betreft de jaargemiddelde concentratie als voor het aantal overschrijdingen van de dagnorm aan de grenswaarde, die vanaf 2005 van kracht is.

Containeropslaglocatie

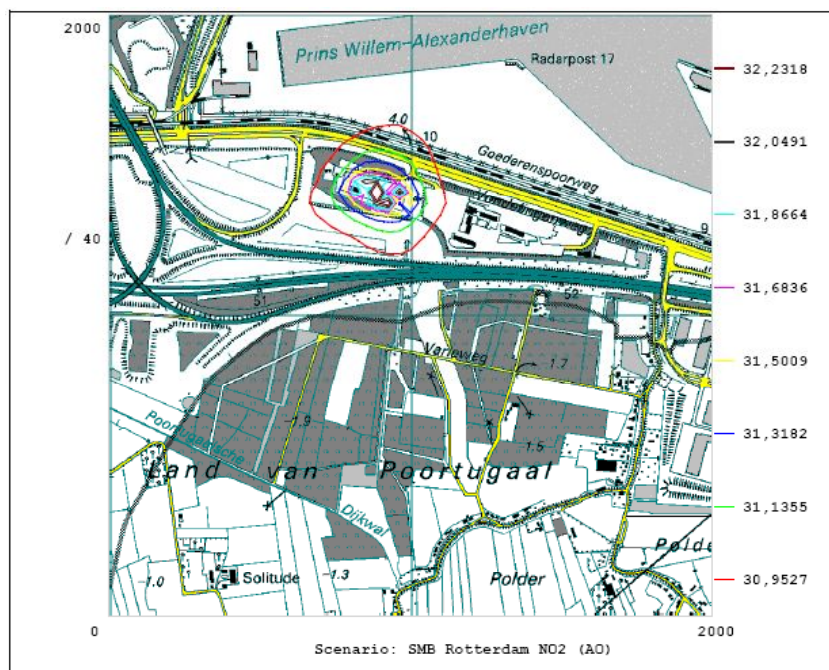
Voor de containeropslaglocatie zijn berekeningen uitgevoerd met behulp van het programma KEMA-Stacks. Uitgegaan is van een kavelgrootte van 1,5 ha en van de volgende emissies:

- $\text{NO}_2 = 635 \text{ kg/ha/jaar}$.
- $\text{PM}_{10} = 205 \text{ kg/ha/jaar}$.

Deze emissiefactoren komen overeen met een bedrijf uit categorie 4 uit de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering". De resultaten van de berekeningen zijn weergegeven in de volgende afbeeldingen 4.13 – 4.16.

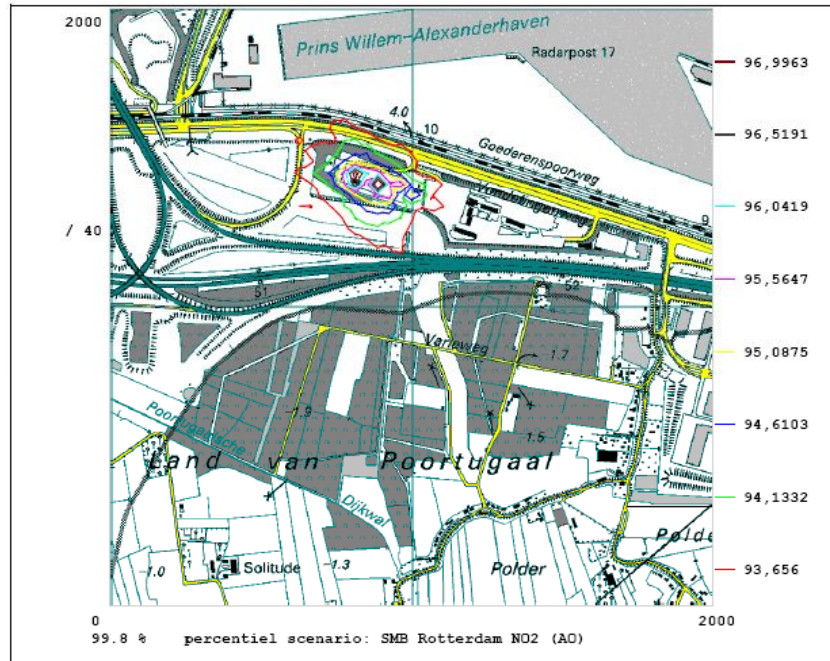
Afbeelding 4.13

Concentratie NO_2 ten gevolge van de containeropslag volgens de huidige situatie



Afbeelding 4.14

Concentratie NO_2 overeenkomend met 18 overschrijdingen van de uurnorm. De waarden betreffen de containeropslag volgens de huidige situatie.

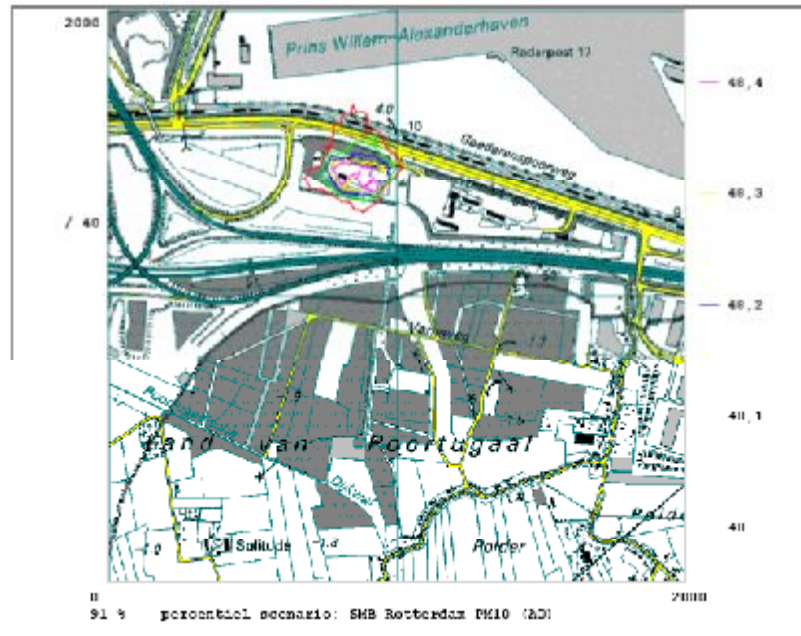
**Afbeelding 4.15**

Concentratie PM_{10} ten gevolge van de containeropslag volgens de huidige situatie



Afbeelding 4.16

Concentratie PM_{10} overeenkomend met 35 overschrijdingen van de dagnorm. De waarden betreffen de containeropslag volgens de huidige situatie



Uit afbeelding 4.13 blijkt dat buiten de grens van de inrichting de concentratie NO_2 lager is dan $33 \mu g/m^3$. Afbeelding 4.15 toont aan dat de concentratie PM_{10} buiten de grens van de inrichting lager is dan $22 \mu g/m^3$ en buiten de grens van de inrichting wordt een concentratie van $48 \mu g/m^3$ 35 dagen per jaar overschreden. Dit betekent dat het gebied waar de concentratiewaarde 35 dagen per jaar hoger is dan $50 \mu g/m^3$ op het bedrijfskavel ligt. Ook in dit opzicht wordt aan de grenswaarde voldaan.

AUTONOME ONTWIKKELINGEN**Rijksweg A15/A4**

In de autonome situatie is geen drempelwaarde NO_2 van toepassing, maar dient aan de grenswaarde te worden voldaan. TNO heeft tevens de concentraties ten gevolge van de A15/A4 bepaald voor de autonome situatie 2020. De resultaten zijn weergegeven in de afbeelding 4.17 – 4.19.

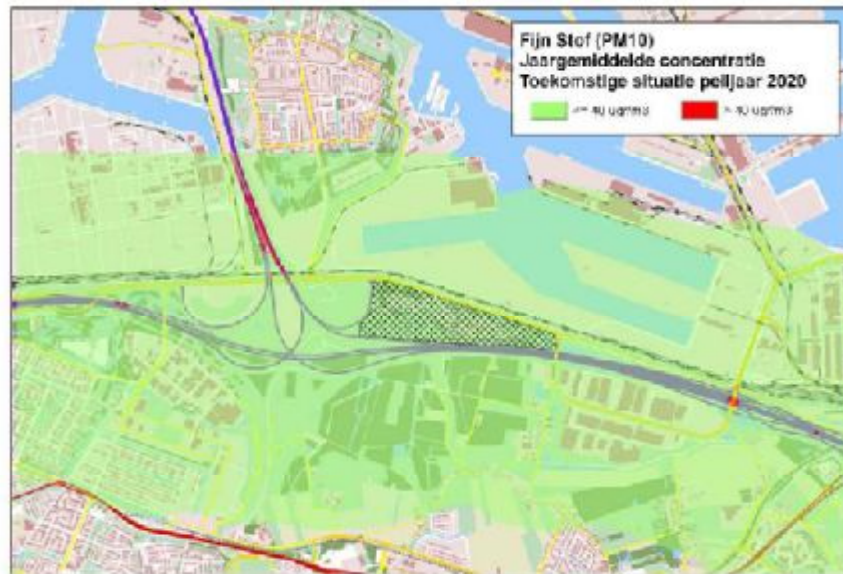
Afbeelding 4.17

Concentratie NO_2 ten gevolge van de rijkswegen A15/A4 volgens de autonome situatie.

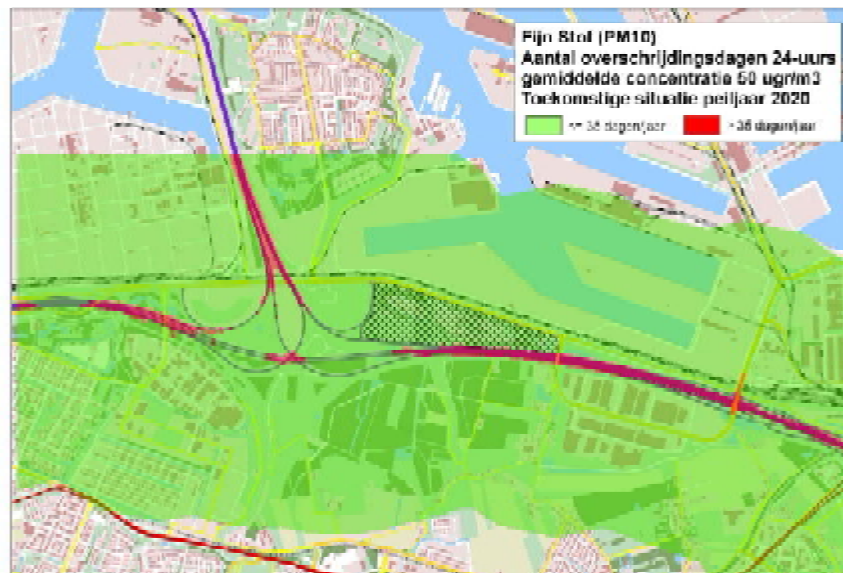


Afbeelding 4.18

Concentratie PM_{10} ten gevolge van de rijkswegen A15/A4 volgens de autonome situatie.

**Afbeelding 4.19**

Aantal dagen met een concentratie PM_{10} hoger dan $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ten gevolge van de rijkswegen A15/A4 volgens de autonome situatie.



De concentraties zijn ten opzichte van de huidige situatie significant afgenomen. Dit is een gevolg van lagere achtergrondconcentraties en minder emissie van de voertuigen. De grenswaarden voor de jaargemiddelde NO_2 wordt beperkt overschreden.

Voor de jaargemiddelde concentratie wordt vrijwel overal aan de wettelijke eis het Besluit luchtkwaliteit 2005 voldaan. Slechts het aantal overschrijdingen van de waarde van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} is in een groot gebied hoger dan de grenswaarde van 35 dagen per jaar.

Vondelingenweg en Seattleweg

Ten opzichte van de huidige situatie is er in 2016 sprake van een afname van de concentraties. Dit is een gevolg van lagere emissies van de voertuigen en lagere achtergrondconcentraties. Uit onderstaande tabel blijkt dat aan alle grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 wordt voldaan.

Tabel 4.2

Concentraties NO₂ en PM₁₀ langs de Vondelingenweg en de Seattleweg in de autonome situatie

Weg	NO ₂ [µg/m ³] Jaargemiddelde	PM ₁₀ [µg/m ³] Jaargemiddelde	PM ₁₀ # overschrijdingen
Vondelingenweg (West)	33	28	25
Vondelingenweg (Oost)	31	27	24
Seattleweg	31	27	24

4.6

EXTERNE VEILIGHEID

Binnen het plangebied ligt een aantal leidingen en transportassen, waar gevaarlijke stoffen door of óver vervoerd worden. Het gebied ligt langs het spoortraject Pernis-Waalhaven Zuid en wordt doorkruist door rijksweg A15 en diverse buisleidingen. Over en door deze transportmodaliteiten worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Daarbij liggen in en om het plangebied invloedsgebieden van risicovolle bedrijven. Dit zijn bedrijven die op basis van hun activiteiten ‘externe veiligheidscircles’ kennen.

Voor de externe veiligheid is onderzocht in hoeverre het transport van gevaarlijke stoffen over de transportassen, de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen en leidingen risico’s met zich meebrengen en daarbij beperkingen opleggen aan het plangebied.

In deze paragraaf is per categorie aangegeven wat de risicobronnen zijn, met bijbehorende afstanden. De transportassen hebben risico’s waarbij er twee soorten onderscheiden kunnen worden:

- Het plaatsgebonden risico (PR), welke een grenswaarde kent, de PR10⁶ contour, voor nieuwe kwetsbare bestemmingen.
- Het groepsrisico (GR). Dit geeft het mogelijke aantal slachtoffers aan bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen op bijvoorbeeld de A15, uitgezet in een grafiek, waarbij de kans van optreden tegen het aantal slachtoffers is uitgezet (fN-curve). Dit wordt getoetst aan de oriëntatiewaarde.

De risicobronnen kennen PR10⁶ contouren. Voor buisleidingen wordt een ander afsprakenkader gehanteerd, te weten een toetsingsafstand, een bebouwingsafstand en een minimale bebouwingsafstand. Per risicobron is aangegeven welke bebouwingsafstanden gehanteerd dienen te worden. Dit is voor zowel de huidige situatie als voor de autonome ontwikkeling.

HUIDIGE SITUATIE

Rijksweg A 15

De A15 doorkruist het plangebied. Over de A15 worden relatief veel gevaarlijke stoffen vervoerd in verband met de transporten van en naar het Rotterdamse havengebied. Deze transporten brengen een plaatsgebonden en groepsrisico met zich mee.

In het rapport “Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde, risicoanalyse weg- en railtransport” is een risico-analyse uitgevoerd voor de A15 en het spoor [6]. In dit document is gebruik gemaakt van de transportgegevens uit het jaar 2003. Deze cijfers zijn geëxtrapoleerd naar het 2006 en 2016. In het rapport is zowel het PR als het GR bepaald. De PR10⁶ ligt in 2006 op 129 meter ten opzichte van de as van de weg. De snelweg is gemiddeld 56 meter breed, waardoor de PR10⁶ contour 28 meter minder ver ten opzichte van de rand van de weg ligt. Met 2006 als referentie ligt de PR10⁶ contour 101 meter in het plangebied.

Voor het jaar 2006 wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet overschreden.

De maximale waarde ligt een factor 8 onder de oriëntatiewaarde³. Van de overige wegen binnen het plangebied, zoals de Vondelingenweg zijn geen vervoerscijfers aanwezig.

Spoortraject Pernis- Waalhaven Zuid

Het traject Pernis-Waalhaven Zuid ligt op de noordgrens van het plangebied. Het betreft hier een goederenspoorweg waar relatief veel vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. In het rapport “Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde, risicoanalyse weg- en railtransport” is het PR en het GR bepaald [6]. De PR10⁶ contour is voor de huidige situatie berekend op 0 meter uit de as van het spoor. Het PR legt geen beperkingen op de ruimtelijke ontwikkelingen. Het groepsrisico ligt een factor 33 onder de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico is afhankelijk van de specifieke omstandigheden. Deze specifieke omstandigheden zijn onder andere het aantal personen in het plangebied maar ook het maatgevende ongeval voor de gevaarlijke stoffen spelen hierbij een rol.

Buisleidingen

In het plangebied zijn meerdere leidingen aanwezig. Naast waterleidingen en rioolpersleidingen is er een aantal leidingen die genoemd moeten worden in verband met externe veiligheid.

Nationale leidingstraat

Door het plangebied loopt een buisleidingstrook waar meerdere hoofdtransportleidingen van aardgas, olie en olieproducten, gasvormige en vloeibare chemische producten doorheen stromen. De leidingstraat is 80 meter breed en 55 meter waar hij onder de A15 doorloopt. De buisleidingstrook heeft aan weerszijden van de rand van deze strook een veiligheidsgebied van 55 meter en een toetsingsgebied van 175 meter [1] (de afstand tot de as komt hiermee op 95 respectievelijk 215 meter). Grote ruimtelijke ontwikkelingen zijn niet toegestaan op de buisleidingstrook. Incidentele bebouwing, bijzondere objecten categorie II (zoals beschreven in het Structuurschema Buisleiding), recreatie terreinen en industrieterreinen en bescheiden ruimtelijke ontwikkeling wordt in beginsel niet toegestaan, maar kan wel. Dit is beschreven in het Structuurschema Buisleidingen. Binnen 55 meter van de rand, het veiligheidsgebied, is incidentele bebouwing toegestaan. Onder voorwaarden zijn bijzondere objecten categorie II, recreatieterreinen en industrieterreinen ook toegestaan. Er mogen geen kwetsbare bestemmingen komen.

Binnen het toetsingsgebied (175 meter) geldt dat het situeren van woonwijken, flatgebouwen, en bijzondere objecten categorie I indien mogelijk voorkomen dient te worden. Overige bebouwing is toegestaan. Leidingstrook langs de Vondelingenweg

Langs de Vondelingenweg ligt deels aan beide kanten een leidingstrook met meerdere leidingen. Deze leidingstrook zorgt voor de verbinding van bedrijven binnen en buiten het havengebied. Voor de meest noordelijke en zuidelijke strook is de toetsingsafstand 55 meter. De zakelijk recht zone bedraagt 5 meter.

Olieleidingen tussen leidingstraat en Vondelingenweg

Tussen de leidingstraat en de Vondelingenweg liggen pijpleidingen van de Shell en de Rotterdam-Rijn Pijpleiding. Het betreft hier een olieleiding van de Shell met een diameter van 150 mm uit de K1-, K2- en K3-categorie. Voor deze leiding geldt een toetsingsafstand van 22 meter. Afstand tot bebouwing dient minimaal 5 meter te zijn.

³ Uitgevoerde studies, zoals anker en mvII kunnen afwijken van deze resultaten. Afwijkingen zijn vooral mogelijk door het hanteren van verschillende groeifactoren/ scenario's.

De olieleiding van de Rotterdam Rijn Pijpleiding van 600 mm is een leiding uit de K1-, K2- en K3-categorie. Hiervoor geldt een minimale afstand tot bebouwing van 5 meter en een toetsingsafstand van 55 meter [9]. Bij bebouwing binnen de toetsingsafstand dienen maatregelen getroffen te worden zoals beschreven in de “bekendmaking van beleid ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1, K2 en K3 categorie” (Paragraaf V en VI).

Gasleiding

De gasleiding langs het Reewegviaduct is in beheer van NGU/Gastransportservices. De leiding heeft een diameter van 16 inch met een maximum druk tussen de 50 en 80 bar. De minimale afstand van de leiding tot incidentele bebouwing en bijzondere objecten bedraagt 5 meter. Voor woonwijk en flatgebouw en bijzondere objecten bedraagt deze afstand 20 meter. De toetsingsafstand ligt op 55 meter van de buisleiding [10].

Chloorleiding

Tussen AKZO en Shell ligt een chloorleiding. Het tracé ligt langs de Havenspoorlijn en eindigt op de Petroleumweg. De diameter van de leiding is 4 inch en de druk bedraagt 23 bar. De afstand tot het plangebied bedraagt minimaal 2.100 meter.

Het plangebied ligt op basis van berekeningen met Safeti ruim buiten de 10^{-8} contour voor het PR. De 10^{-8} contour komt ook vrijwel overeen met de 1% legaliteitsgrens (meteoklasse D5). De personendichtheid in het plangebied is overdag het grootst. Daarmee is voldoende duidelijk dat er geen invloed is van het plan op het groepsrisico.

Bedrijven

Binnen het plangebied vallen twee haven- en industriegebieden. Distripark Eemhaven heeft vooral logistieke bedrijven en valt slechts voor een klein deel binnen het plangebied.

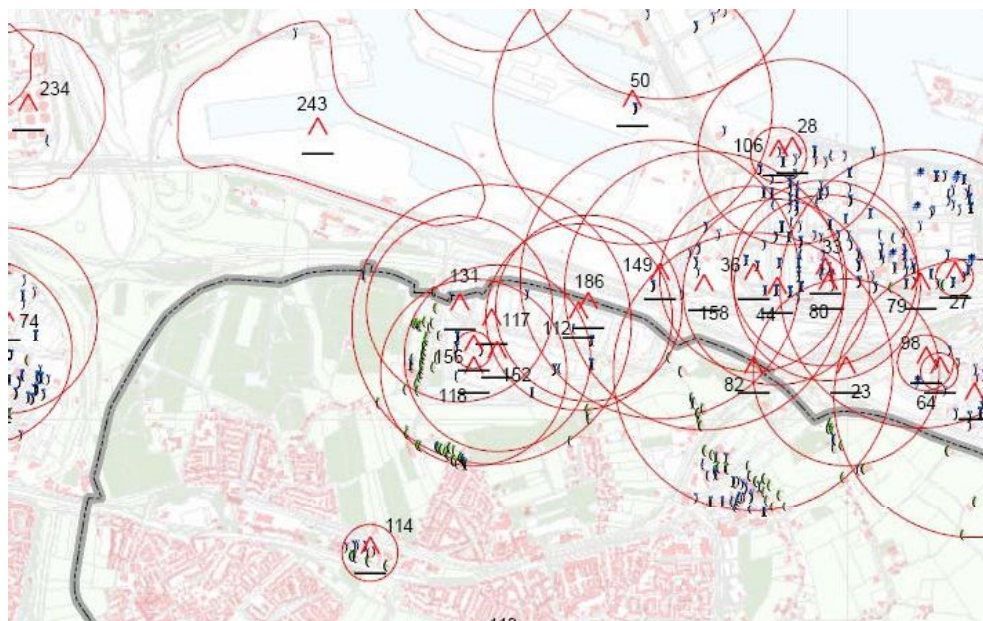
Binnen dit park is een aantal risicovolle bedrijven gesitueerd die een PR 10^{-6} kennen die over het plangebied vallen. Het gaat hierbij om de volgende bedrijven:

- VAT LOGISTICS BV
- UNITOR B.V.
- MAERSK LOGISTICS BV
- ZIEGLER NEDERLAND B.V.
- VITESSE WAREHOUSING & DISTRIBUTION
- EUROFRIGO BV
- HUDIG FORWARDING WAREHOUSING

In het rapport van DCMR, “gebiedsgerichte inventarisatie (beperkt) kwetsbare objecten” is onderzoek gedaan naar de plaatsgebonden risico’s van risicovolle inrichtingen. Hiermee zijn ook de risicovolle bedrijven in en rond het plangebied in kaart gebracht. In afbeelding 4.20 zijn de risicocontouren van de bedrijven weergegeven.

Afbeelding 4.20

Risicocontouren van bedrijven in de omgeving van het plangebied [11]



In aanvulling op de bovenstaande afbeelding geeft de risicokaart aan dat er in het kantorenpark Eemhaven propaanopslag is bij het containerdepot. Dit containerdepot is gevestigd op de Seattleweg 34 en heeft een PR10⁶ contour van 35 meter. De risicocontour van de propaantank staat niet op bovenstaande afbeelding. Bij de betreffende studie is de propaanopslag niet meegenomen omdat het bedrijf niet onder het BEVI valt.

AUTONOME ONTWIKKELINGEN***Rijksweg A15***

In het document “Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde, risicoanalyse weg- en railtransport” zijn ook resultaten voor het jaar 2016 bepaald. Voor de rijksweg A15 is bepaald dat de PR10⁶ op 136 meter komt te liggen. Deze contour ligt 7 meter verder dan het referentiejaar 2006. Net als voor het jaar 2066 wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet overschreden. De maximale waarde ligt wel minder ver onder de oriëntatiewaarde, namelijk een factor 6 in plaats van een factor 8 onder de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico is toegenomen als gevolg van de groei van transport van gevaarlijke stoffen over de A15.

Spoortraject Pernis- Waalhaven Zuid

Voor het spoor was er in 2006 geen PR contour. Ook voor 2016 is er geen PR10⁶ berekend. Voor het jaar 2016 wordt voor het spoor, net als het jaar 2006, de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet overschreden. De maximale waarde ligt een factor 16 onder de oriëntatiewaarde. Hier geldt eveneens dat het groepsrisico toeneemt op basis van de autonome ontwikkeling van het vervoer.

Ruimtelijke ontwikkeling

Aan de westzijde van het knooppunt Benelux is het bestemmingsplan Gadering Tussenwater in procedure. In dit plan is het voornemen meerdere bestemmingen te realiseren, met name wonen en werken. De zone voor werken is geprojecteerd langs de A15, gevolgd door de bestemming wonen. Een groot deel van het bestemmingsplan is reeds gerealiseerd.

In en rond het plangebied zijn er diverse bronnen die risico's voor de externe veiligheid met zich meebrengen. Dit is het transport van gevaarlijke stoffen over de weg (A15), over het spoor en door middel van transportleidingen. Daarbij zijn er ook nog diverse risicovolle inrichtingen. In onderstaande tabel zijn de risicoafstanden weergegeven afkomstig van de risicobronnen. De risicoafstanden zijn ten opzichte van de as van de risicobronnen. De waarden zijn van de huidige situatie.

Tabel 4.3

Risicoafstanden ten opzichte van de as van de risicobron in de huidige situatie (2006)

Bron	Minimale bebouwingsafstand	PR10 ⁴ contour/toetsingsgebied ⁴
A15	-	129
Spoortraject	-	-
Nationale Leidingstraat	95	215
Noordelijke leidingstrook langs de Vondelingenweg	-	55
Olieleiding tussen leidingstraat en Vondelingenweg van Shell	5	22
Olieleiding tussen leidingstraat en Vondelingenweg van Rotterdam-Rijn Pijpleiding	5	55
gasleiding langs het Reewegviaduct	20	55
Risicovolle inrichting Unitor	-	750
Containerdepot Seattleweg 34	-	35

Voor toekomstige situatie verandert alleen de PR10⁶ contour van de A15. Deze neemt 8 meter toe naar 137 meter uit de as van de weg. Het groepsrisico komt door de autonome ontwikkeling hoger te liggen maar zal de oriëntatiewaarde niet overschrijden. Momenteel ligt het groepsrisico afkomstig van het transport over spoor en weg onder de oriëntatiewaarde. Dit is bij de autonome ontwikkeling.

4.7

BODEM EN WATER

HUIDIGE SITUATIE

Bodem

Begin jaren '60 is de Vondelingenweg opgehoogd en is ter plaatse van het talud van de A15 circa 6 meter klei en veen vervangen door schoon zand. Tussen de wegen is vanaf 1970 sprake van bedrijvigheid. In de jaren '80 wordt op verschillende plaatsen tussen en bij de wegtaluds afvalstoffen opgeslagen.

Met de Bodemkwaliteitskaart Rotterdam (september 2000) kan een indicatie van de bodemkwaliteit van het plangebied worden gegeven. Het gaat hier om de ruimtelijke eenheid RE 91e en een klein gedeelte van RE 98. De kaart geeft aan dat de contactzone, de bovenste meter van de bodem, licht vervuild is. De ondergrond is schoon. Vanwege de bedrijvigheid en de opslag van afvalgrond is er een matige kans op puntbronnen, plaatselijke concentraties met een hogere verontreiniging.

Vrij recent zijn bodemonderzoeken uitgevoerd:

- In 1999 is voor de locatie Seattleweg 38-40 een saneringsplan opgesteld in verband met een plaatselijk ernstige bodemverontreiniging als gevolg van ondergrondse tanks. De locatie is inmiddels gesaneerd.

⁴ 10⁶ contour voor de A15/Toetsingsgebied voor buisleidingen, waarbij getoetst moet worden aan de geldende wet- en regelgeving.

- In 2003 is een oriënterend onderzoek uitgevoerd voor Seattleweg 34 ten behoeve van onderzoek naar de geschiktheid van de locatie voor bedrijven, kantoren. Er is enige bodemverontreiniging geconstateerd. De locatie is geschikt bevonden voor bedrijven en kantoren.

Water

Waterkwantiteit en -kwaliteit

De waterkwantiteit in het plangebied valt onder het beheer van het Waterschap Hollandse Delta. De waterkwaliteit van dit water in het plangebied is over het algemeen slecht tot matig.

Binnen het plangebied zijn een groot aantal sloten aanwezig. Aan de Seattleweg ligt een gemaal. Dit gemaal wordt door het waterschap gebruikt voor de waterhuishouding van het bemalingsgebied IJsselmonde-West. Het gemaal slaat het overtollige neerslagwater direct uit op het buitenwater, de Eemhaven aan de Nieuwe Maas. De bemaling is volledig geautomatiseerd en wordt telemetrisch bewaakt.

Foto 4.4

Gemaal aan de Seattleweg



Waterveiligheid

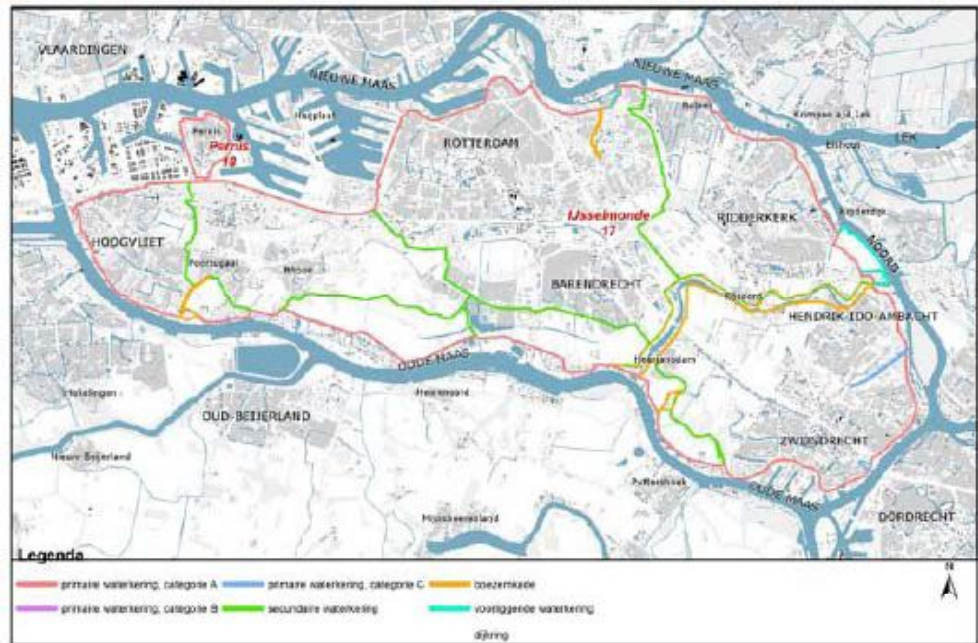
Het plangebied ligt binnen dijkkringgebied 17: IJsselmonde. In de directe omgeving van het plangebied ligt het dijkkringgebied 18: Pernis. In afbeelding 4.21 zijn de dijkkringgebieden weergegeven [12].

Afbeelding 4.21**Dijkringgebied IJsselmonde en Pernis**

Bron: Ontwerp Beleidsplan

Waterkeringen, Waterschap Hollandse

Delta



Dijkringgebied 17, IJsselmonde, grenst aan de oostzijde aan de rivier de Noord, aan de zuidzijde aan de Oude Maas en aan de noordkant aan de Nieuwe Maas. De waterkering heeft een totale lengte van 62 kilometer en valt in categorie a (direct buitenwater kerend). De dijkkring bevat een aantal kunstwerken. De kering bestaat uit klei, een combinatie van zand en klei of bijzondere constructies.

Wat het karakter van de primaire waterkeringen betreft kan een onderscheid gemaakt worden tussen de waterkeringen die in Rotterdam-Zuid zijn gelegen en waterkeringen die daarbuiten zijn gelegen. In Rotterdam-Zuid wordt de waterkering gekenmerkt door de aanwezigheid van veel bebouwing en infrastructuur. De waterkering heeft in dit gebied een aantal verschijningsvormen, wat uiteenloopt van een "normale" dijk tot een verticale (dam)wandconstructie. Buiten Rotterdam-Zuid is de waterkering duidelijk herkenbaar. Er is over het algemeen sprake van groene dijken, met op of naast de kruin een weg, en buitendijks een voorland.

Het dijkkringgebied moet volgens de Wet op de Waterkering voldoen aan een gemiddelde overschrijdingskans van 1/4.000 per jaar. Gezien het karakter van het gebied wordt door het waterschap een overschrijdingskans van 1/10.000 jaar gehanteerd. In het Ontwerp Beleidsplan Waterkeringen van het Waterschap Hollandsche Delta wordt verwezen naar "Veiligheid Nederland in Kaart" (VNK). Aangegeven wordt dat een onderzoek gestart is naar alle dijkringen in Nederland. Het onderzoek voor dijkkring 17 is nog niet afgerond.

Dijkringgebied 18, Pernis, ligt aan de Nieuwe Maas en aan de Eems- en Prins Willem Alexanderhaven. Het dijkkringgebied wordt omsloten door 5,2 km primaire waterkering van categorie a. In het dijkkringgebied komen geen waterkerende kunstwerken voor. De kering bestaat uit zand met daarop een kleilaag. De bekleding wordt gevormd door een grasmat of verharding. Het is een bijzondere dijkkring, die is gelegen rondom de kern Pernis. Dit voormalige dorp dat bestuurlijk tot de gemeente Rotterdam behoort, heeft door de bijzondere geografische ligging een eigen dijkkring, een situatie die vrijwel uniek is in Nederland. Deze Pernisse Ringdijk is aangelegd in de periode 1959 tot 1974. Het dijkkringgebied heeft volgens de Wet op de Waterkering een gemiddelde overschrijdingskans van 1/10.000 per jaar.

Autonome ontwikkeling

Er zijn geen concrete plannen vastgesteld die van (grote) invloed zijn op het aspect ‘bodem en water’.

4.8

NATUUR

HUIDIGE SITUATIE

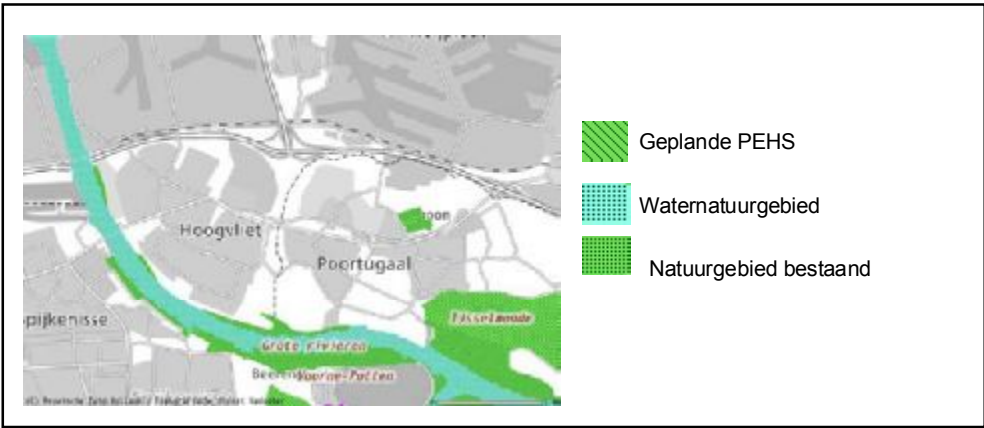
Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

In onderstaande afbeelding is de huidige Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) in de omgeving van het plangebied weergegeven. Het plangebied behoort niet tot deze PEHS. De Oude Maas is aangewezen als waternatuurgebied, op sommige delen zijn de uiterwaarden van de Oude Maas aangewezen als natuurgebied. Het plangebied Beneluxster-oostzijde ligt op een afstand van ongeveer 3,5 kilometer ten opzichte van de Oude Maas.

Afbeelding 4.22

Ligging bestaande en geplande PEHS in omgeving van plangebied Beneluxster-oostzijde

Bron: Provincie Zuid-Holland



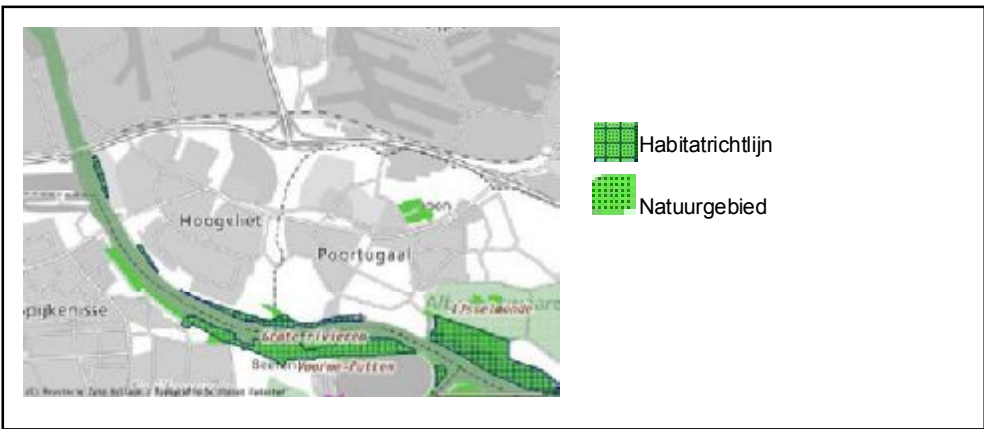
Vogel- en Habitatrichtlijngebieden

In onderstaande afbeelding zijn de statusgebieden aangegeven op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Delen van de Oude Maas zijn tevens aangewezen als Vogel- en Habitatrichtlijngebied. Het plangebied ligt niet in of nabij een Vogel- en/of Habitatrichtlijngebied.

Afbeelding 4.23

Vogel- en Habitatrichtlijngebieden in de omgeving plangebied Beneluxster-oostzijde

Bron: Provincie Zuid-Holland



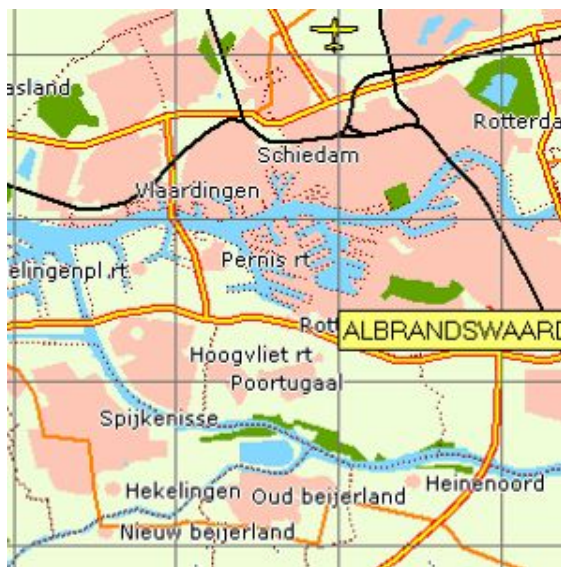
Beschermde natuurmonumenten

Uit afbeelding 4.24, ontleend aan het Natuurloket, blijkt dat in of nabij het plangebied geen door de Natuurbeschermingswet 1998 beschermde natuurmonumenten liggen.

Afbeelding 4.24

Beschermde
natuurmonumenten

Bron: www.natuurdoket.nl

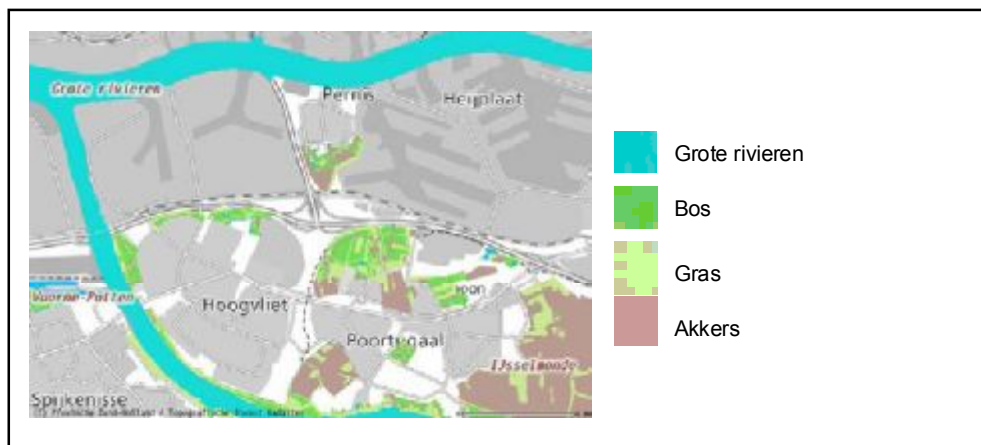
**Habitats**

In onderstaande afbeelding is weergegeven welke habitats er in de omgeving van het plangebied Beneluxster-oostzijde zijn gelegen. Het gebied ten zuiden van het plangebied bestaat voornamelijk uit bos en graslanden. Het gebied ten zuiden van Pernis bestaat hoofdzakelijk uit bos, grasland en akkerbouw.

Afbeelding 4.25

Habitats omgeving plangebied
Beneluxster-oostzijde

Bron: Provincie Zuid-Holland

**AUTONOME ONTWIKKELING**

De Dienst Landelijk Gebied van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft een plan Herinrichting IJsselmonde ontwikkeld. Hieronder valt het Valckesteijnse bos in de gemeente Albrandswaard. Uit afbeelding 4.25 blijkt dat dit gebied thans voornamelijk bestaat uit akkers. Het gebied wordt ontwikkeld tot natuur- en recreatiegebied. In de gehele Randstad is sprake van een vooruitgang van cultuurvolgers, zoals gebouwbewonende vleermuizen, kleine zangvogels van (jong) bos en tuinen, amfibieën en vissen van voedselrijk water. Stadsvogels, zoals Huismus, Gierzwaluw en andere zwaluwen, weidevogels, kleine grondgebonden zoogdieren en dagvlinders gaan in soortenrijkdom, verspreiding en aantallen achteruit. In het plangebied zal dit niet anders zijn.

4.9

LANDSCHAP, CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE**HUIDIGE SITUATIE**

Deze paragraaf beschrijft de ontstaans- en bewoningsgeschiedenis van het plangebied en de directe omgeving en de aanwezige landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden. Bij de beschrijving is gebruik gemaakt van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van de provincie Zuid Holland en het voorontwerp bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde. Het plangebied maakt deel uit van de jonge zeekleipolders. In deze gebieden vormen de dijken, de polderstructuur met bewoning langs de dijken de belangrijke dragers van het landschap. Het plangebied is door de aanleg van de A15, A4 en de industrialisering van het gebied sterk van karakter verandert.

Ontstaansgeschiedenis

Het Jonge Zeekleilandschap is ontstaan door zee-overstromingen. Via inbraken en langs riviermondingen werd het oude veenlandschap weggeslagen en zeeklei afgezet. Rond het jaar 1000 ging men deze zeekleigebieden ontginnen. Door het inpolderen werd zo tot in de 20e eeuw nieuw land gewonnen. Het Zuid-Hollandse landschap is daardoor opgebouwd uit een groot aantal polders: Er wordt verondersteld dat een groot deel van het land van Poortugaal in de 10^{de}-12^{de} eeuw ontgonnen is. De poldergrenzen (sloot, watergang, kade of dijk) vormen de hoofdlijnen van de ruimtelijke inrichting. De polderdijken hebben in het plangebied een kronkelig verloop. De Groene Dijk, De Kleidijk en de Slotsedijk maken onderdeel uit van het poldersysteem. De ligging van de voormalige polders is nu nog zichtbaar in de perceling (Poortugaalse Dijkwal, Lange Fluit, Slotsedijk en Groenedijk). Iets jongere aandijkingen aan de noordzijde volgen het tracé van het voormalige watertje de Lange Fluit richting Slotsedijk en de Groenedijk.

Bewoningsgeschiedenis

Over de bewoningsgeschiedenis van het plangebied Beneluxster-oostzijde in de prehistorie, de Romeinse tijd (begin jaartelling-350 na Christus) en de Vroege Middeleeuwen (350-1000) is weinig bekend. De oudste vondsten die binnen het plangebied zijn gedaan, dateren uit de Romeinse tijd. Bewoning in de directe omgeving van het plangebied vond plaats op een brede strook klei langs een vóór de Romeinse tijd ontstane en tot in de Late Middeleeuwen bestaande Maasbocht om de Albrandswaard, tussen Poortugaal en Rhoon, die door de ten zuiden van de Slotsedijk gelegen polder Zwaardijk liep. Op deze brede strook klei, doorsneden door getijdengeulen, was in de Romeinse tijd verspreide bewoning aanwezig.

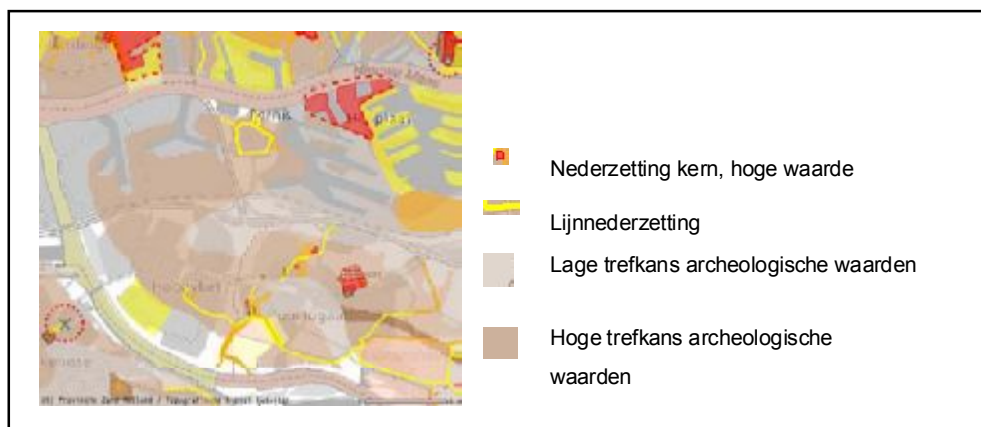
De vindplaats in het plangebied (zie archeologische waarden) is gelegen op de noordrand van de kleistrook op de overgang naar het noordelijk gelegen veengebied. Na de Romeinse tijd is het gebied van Poortugaal en omgeving lange tijd verlaten. De bewoning langs de rivierbocht bij Poortugaal begon weer in de Karolingische tijd (8^{ste}-9^{de} eeuw). Door het zuidwestelijk deel van het plangebied liep de oudste dijk (Poortugaalse Dijkwal) in het gebied, namelijk die van het laat-12^{de}-eeuwse ringpoldertje Welhoek, waar ook Poortugaal in lag. Restanten van deze dijk zijn in de ondergrond nog aanwezig (zie archeologische waarden).

Afbeelding 4.26

Cultuurhistorische en
archeologische waarden
Beneluxster-oostzijde

Bron: Cultuurhistorische hoofdstructuur

Zuid Holland Provincie Zuid-Holland

***Landschappelijke waarden***

De oorspronkelijke landschapstructuur van de jonge zeekleipolders is door de aanleg van de A15, A4 en de industrialisering van het gebied sterk van karakter veranderd.

Cultuurhistorische waarden

Veel poldergrenzen, voornamelijk in het westen en zuiden van de provincie, zijn verdwenen of niet meer herkenbaar als gevolg van de verstedelijking. De Slotsedijk (ten zuiden van de A15 nabij het Groenedijkviaduct) is gaaf, de andere dijkstructuren zijn verstoord. Bij Rhoon en Poortugaal liggen twee gawe dijkwielen die zijn ontstaan bij een dijkdoorbraak.

Archeologische waarden***Archeologische waarden***

De archeologische waarden zijn gekoppeld aan de bewoningsgeschiedenis van het plangebied Beneluxster-oostzijde (afbeelding 4.27). De oudste vondsten die binnen het plangebied zijn gedaan, dateren uit de Romeinse tijd. De vindplaats omvat een terrein van circa 50x90 meter aan de Slotsedijk met verspreide aardewerk vondsten (*1). Op één locatie (in afbeelding 4.27 weergegeven als *2), juist buiten het plangebied, is vastgesteld dat een deel van deze dijk, weggezaakt in de venige ondergrond, nog aanwezig is.

Het plangebied heeft een met de directe omgeving (Poortugaal-Barendrecht) vergelijkbare geologische opbouw van de bodem. Uit de directe omgeving zijn vindplaatsen daterend vanaf de Nieuwe Steentijd (Neolithicum) tot de Late Middeleeuwen bekend, die ook in de ondergrond van het plangebied verwacht kunnen worden. In dit verband kan het terrein met vondsten uit de Romeinse tijd en 10de-12de eeuw worden genoemd. Kleine terreinen aan de zuidkant van de A15 kunnen eveneens dergelijke vondsten bevatten. De tracés van (voormalige) dijken waren vanaf hun aanleg in de Middeleeuwen vaak ook de locaties waar gewoond en gewerkt werd. Binnen het plangebied zijn de (voormalige) dijktracés afgedekt met dikke zandlagen voor de aanleg van wegen, spoorlijnen en dergelijke. Onbekend is in hoeverre deze ophogingen de in potentie aanwezige waarden hebben geschaad.

Op grond van het bovenstaande is het plangebied op de Archeologische Waarden- en Beleidskaart Rotterdam gekarakteriseerd als een gebied met een redelijk tot hoge archeologische verwachting. Het voorontwerp bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde is voorzien van voorschriften en een plankaart waarin locaties en toegestane ontgravingdieptes worden vermeld, waarvoor al dan niet een vrijstelling en/of aanlegvergunning geldt.

Afbeelding 4.27

Archeologische vindplaatsen
Beneluxster-oostzijde:
*1: Terrein met bewonings-
sporen uit de Romeinse tijd en
de 10^e – 12^e eeuw
*2: archeologisch onderzoek
Tracé Poortugaals Dijkwal
Tevens zijn de tracés van de
(voormalige) dijken
aangegeven

Bron: voorontwerp bestemmingplan
Beneluxster-oostzijde

**Afbeelding 4.28**

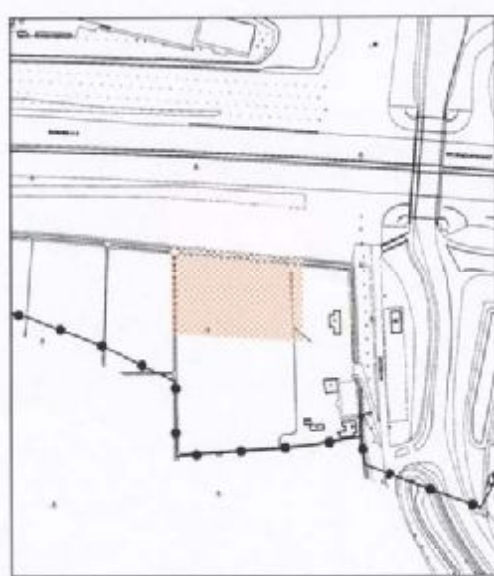
Het plangebied "Beneluxster-
oostzijde" geprojecteerd op de
oudste topografische kaart van
1850.

Bron: voorontwerp bestemmingplan
Beneluxster-oostzijde

**Afbeelding 4.29**

Archeologische waardevol
gebied aan de Slotdijk

Bron: voorontwerp bestemmingplan
Beneluxster-oostzijde

**AUTONOME ONTWIKKELING**

In het plangebied zijn geen concrete plannen bekend die van (grote) invloed zijn op het aspect landschap, cultuurhistorie en archeologie.

HOOFDSTUK 5 Milieubeoordeling

5.1 INLEIDING

In paragraaf 5.2 is per aspect een beschrijving gegeven van de mogelijke milieugevolgen die samenhangen met de ontwikkeling van het plangebied Beneluxster-oostzijde. In paragraaf 5.3 is vervolgens ingegaan op maatregelen die redelijkerwijs kunnen worden genomen om mogelijke nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen, dan wel te beperken of ongedaan te maken. Deze maatregelen blijven beperkt tot die maatregelen die door middel van aanpassingen van het ontwerp-bestemmingsplan of door toelatingsbeleid van de gemeente gerealiseerd kunnen worden.

5.2 EFFECTEN

5.2.1 RUIMTEGEBRUIK

In deze paragraaf zijn de effecten van de ontwikkeling van Beneluxster-oostzijde op recreatieve, woon- en werkfuncties weergegeven. In tabel 5.1 zijn de effecten samengevat.

Invloed op werkfuncties

Door de ontwikkeling van het plangebied Beneluxster-oostzijde ontstaat er nieuwe ruimte voor werkfuncties. Ten opzichte van de referentiesituatie wordt de ontwikkeling van Beneluxster-oostzijde positief (+) beoordeeld.

Invloed op woonfuncties

Het plangebied is vanwege de ligging direct langs de A15 niet geschikt voor woonfuncties. De binnen het plangebied aangeduide dienstwoningen blijven ook na het van kracht worden van het nieuwe bestemmingsplan behouden. Nieuwe (dienst)woningen in het gebied zijn niet toegestaan. De planontwikkeling Beneluxster-oostzijde heeft op dit criterium derhalve geen invloed en wordt neutraal (0) beoordeeld.

Ruimtebeslag op recreatieve functies

Zoals in paragraaf 4.2 is aangegeven, zijn er in de omgeving van het plangebied Beneluxster-oostzijde diverse recreatiegebieden gelegen. Het plangebied Beneluxster-oostzijde heeft geen recreatieve functie. Door de ontwikkeling vindt geen ruimtebeslag op recreatieve functies plaats. Er zijn geen effecten op de recreatiegebieden buiten het plangebied. Ten aanzien van dit criterium wordt de ontwikkeling van Beneluxster-oostzijde neutraal (0) beoordeeld.

Tabel 5.1

Effecten ruimtegebruik

Criterium	Referentiesituatie	Beneluxster-oostzijde
Invloed op werkfuncties	0	+
Invloed op woonfuncties	0	0
Ruimtebeslag op recreatieve functies	0	0

5.2.2

VERKEER EN VERVOER

Beploeding verkeer en vervoer (invloed op wegnnet, bereikbaarheid)

Ten behoeve van het bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde is door het Havenbedrijf Rotterdam nagegaan welke reële bebouwingsmogelijkheden voor het terrein Seattleweg en omgeving mogelijk zijn met het oog op de verkeersproductie en ten gevolge daarvan de milieubelasting.

Het terrein Seattleweg en omgeving bestaat momenteel voornamelijk uit havengebonden kantoren. Voor de hand ligt, dat op de nog onbebouwde delen van dit terrein ook havengebonden kantoren komen. Echter ten gevolge van de PR10^e-contour vanuit de A15 en toetsingsgebied vanuit de landelijke leidingenstraat komt slecht een klein deel langs de zuidzijde van de Vondelingenweg in aanmerking voor kantoren. Gezien de beschikbare ruimte is hier slechts één kantoorpand mogelijk. Om stedenbouwkundige redenen zal dit kantoor van gelijke omvang als de bestaande kantoren kunnen worden en dat gaat dan om 4.500 m² kantoorvloeroppervlak.

Voor de resterende onbebouwde delen van het terrein is, gezien de grote containerterminals in de directe omgeving en het feit dat het tegenoverliggende Distripark Eemhaven geheel vol is, de komst van distributieloodsen een reële mogelijkheid. Als van de maximale onbebouwde delen wordt uitgegaan (sportveld en parkeerterrein) is 46.000 m² bruto vloer oppervlak (bvo) distriloods mogelijk. Dit is een worstcase benadering voor de verkeersproductie, daar het geheel volbouwen van onbebouwde terreinen kostbare gebouwde parkeervoorzieningen noodzakelijk maken en omdat zowel kantoren als distriloods bedrijfsactiviteiten zijn met de hoogste verkeersproductie.

In onderstaande tabel zijn de etmaalintensiteiten opgenomen waarin de planontwikkeling Beneluxster-oostzijde is meegenomen. Gegevens over de etmaalintensiteiten op de A15 inclusief de planontwikkeling van Beneluxster-oostzijde zijn niet voorhanden.

Tabel 5.6

Intensiteitsgegevens inclusief planontwikkeling Beneluxster-oostzijde

Bron: prognoses dS+V, 2006

Straatnaam	Tussen / en	Etmaal- intensiteit	Intensiteiten gemiddelde weekdag								
			gemiddeld daguur			gemiddeld avonduur			gemiddeld nachtuur		
			lv	mv	zv	lv	mv	zv	lv	mv	zv
Vondelingenweg (2016)	A4 - Seattleweg kruispunt west	11.375	593	82	54	363	38	25	93	13	9
Vondelingenweg (2006)	kruispunt oost t.h.v. Vondelingenweg	9.125	526	36	23	314	17	11	83	6	4
Seattleweg (2016)	Kruispunt west t.h.v. Vondelingenweg - Kantoorlocatie ECT	3.700	192	33	33	68	9	9	24	5	5
A15	Beneluxplein - Reeweg	185.800	39.100 vrachtwagens/etmaal								
A4	Beneluxtunnel	188.200	36.000 vrachtwagens/etmaal								

Lv: licht vervoer / Mv: middel vervoer / Zv: zwaar vervoer.

Bij verdere opvulling van de beschikbare ruimte wijzigen de intensiteiten door de extra verkeersproductie en verkeersaantrekkende werking. Uit de vergelijking tussen tabel 4.5 en tabel 5.6 blijkt dat op de Vondelingenweg de etmaalintensiteit inclusief planontwikkeling toeneemt met 850 voertuigen per etmaal. Dit is een stijging van circa 8%.

De Vondelingenweg bestaat op dit gedeelte uit 2x2 rijstroken en heeft voldoende capaciteit om deze verkeerstoename te verwerken.

De mogelijke planontwikkelingen in het plangebied zullen vooral van invloed zijn op de verkeersafwikkeling ter plaatse van de westelijke en oostelijke aansluiting van de Seattleweg op de Vondelingenweg. Op de westelijke aansluiting Seattleweg/Vondelingenweg neemt de intensiteit toe met 1.450 voertuigen per etmaal door uitbreiding van bedrijfsactiviteiten en afsluiting van de oostelijke aansluiting. Dit is een stijging van circa 61%. Verwacht wordt dat door deze intensiteiten de capaciteit van de aansluiting onvoldoende is om het verkeer te kunnen afwikkelen.

Ten aanzien van de verkeersafwikkeling van en naar de A4 en A15 is de verwachting dat er sprake zal zijn van een relatieve geringe intensiteitstoename op de Vondelingenweg. Dit leidt niet tot knelpunten.

De beïnvloeding van verkeer en vervoer wordt vanwege bovenstaande licht negatief (0/-) beoordeeld.

Tabel 5.7

Effecten verkeer en vervoer

Criterion	Referentiesituatie	Beneluxster-oostzijde
Beïnvloeding van verkeer en vervoer (invloed op belasting wegnnet, bereikbaarheid).	0	0/-

5.2.3

GELUIDHINDER

Ten opzichte van de autonome ontwikkeling doen zich in de plansituatie twee wijzigingen voor die akoestisch relevant zijn. Dit betreft de komst van nieuwe bedrijfsactiviteiten op de uitbreidingslocatie (onbebouwde delen aan de westkant van het plangebied: sportveld en parkeerterrein) en de toename van verkeersbewegingen van vooral vrachtverkeer op de Vondelingenweg en de Seattleweg.

Nieuwe bedrijfsactiviteiten

Het plan staat op de uitbreidingslocatie bedrijven behorende tot milieucategorie 5 toe, met dien verstande dat inrichtingen die in een belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder zijn uitgesloten. Dit betekent dat voor het aspect geluid bedrijven tot maximaal categorie 4 worden toegelaten. Volgens de VNG- publicatie "Bedrijven en milieuzonering" geldt voor dergelijke bedrijven een milieufstand van maximaal 300 m. In praktische zin betekent dit dat verwacht kan worden dat op 300 m vanaf de inrichting aan de grenswaarde van 50 dB(A) kan worden voldaan. De afstand tot de meest nabij gelegen woningen aan de Slotsedijk en de Groenedijk bedraagt circa 220 m. Om aan de grenswaarde van 50 dB(A) te voldoen kan hier, uitgaande van een kavelgrootte van 0,75 ha, bedrijvigheid kan worden gevestigd met een geluidsemissie van maximaal 65 dB(A)/m². Volgens de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening geldt een ruimere grenswaarde. voor bedrijven op een niet-gezoneerd industrieterrein kunnen geluidsbelastingen tot 55 dB(A) worden toegestaan. Aan deze waarde kan worden voldaan, als de geluidsemissie niet hoger is dan 69 dB(A)/m².

Vondelingenweg en Seattleweg

De toename van het (vracht)verkeer op de Vondelingenweg en de Seattleweg heeft een beperkte verschuiving van de 48 dB(A)-contour tot gevolg. Deze komt op de volgende afstanden te liggen.

- Vondelingenweg: 170 m.
- Groenedijk: 122 m.
- Seattleweg: 59 m.

De bijdrage ter plaatse van geluidsgevoelige bestemmingen blijft verwaarloosbaar.

Cumulatie van geluidsbronnen

De ontwikkelingen als gevolg van het plan hebben geen significante invloed op de geluidsniveaus ter plaatse van de woningen. Deze worden ook in de plansituatie bepaald door de rijksweg A15/A4 en het bestaande industrieterrein Waal-/Eemhaven.

Tabel 5.2

Effecten geluid

Criterium	Referentiesituatie	Beneluxster-oostzijde
Effect op geluidgevoelige bestemmingen	0	0

5.2.4**LUCHTKWALITEIT**

Ten opzichte van de autonome situatie zijn de verkeersontwikkelingen op de Vondelingenweg en de Seattleweg en de bijdrage van de bedrijvigheid op de uitbreidingslocatie (onbebouwde delen aan de westkant van het plangebied: sportveld en parkeerterrein) van belang.

Vondelingenweg en Seattleweg

De bedrijvigheid op de uitbreidingslocatie leidt tot een toename van vooral vrachtverkeer op de Vondelingenweg en de Seattleweg. Als gevolg hiervan zullen de concentraties schadelijke stoffen langs deze wegen wijzigen. Onderstaande tabel geeft de waarden voor de plansituatie.

Tabel 5.3

Concentraties NO₂ en PM₁₀ langs de Vondelingenweg en de Seattleweg in de plansituatie.

Weg	NO ₂	PM ₁₀	PM ₁₀
	Jaargemiddelde	Jaargemiddelde	# overschrijdingen
Vondelingenweg (West)	33	28	25
Vondelingenweg (Oost)	31	27	24
Seattleweg	33	27	24

Het plan leidt tot een geringe toename van de concentraties fijn stof (maximaal 0,2 µg/m³). Voor de Vondelingenweg blijft de invloed van het plan op de concentratie NO₂ beperkt tot 0,4 µg/m³, terwijl voor de Seattleweg de concentratie van deze stof toeneemt met 1,9 µg/m³. De concentraties voor beide stoffen blijven wel onder de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Uitbreidingslocatie

Voor de uitbreidingslocatie is uitgegaan van emissiekentallen voor een categorie 5 bedrijf:

- NO₂ = 1730 kg/ha/jaar.
- PM₁₀ = 380 kg/ha/jaar.

De kavelgrootte bedraagt 0,75 ha. De concentraties die op basis hiervan zullen optreden zijn weergegeven in de volgende afbeeldingen 5.1 – 5.4.

Afbeelding 5.1

Concentratie NO₂ ten gevolge van de uitbreidingslocatie.

**Afbeelding 5.2**

Concentratie NO₂ overeenkomend met 18 overschrijdingen van de uurnorm. De waarden betreffen de uitbreidingslocatie.

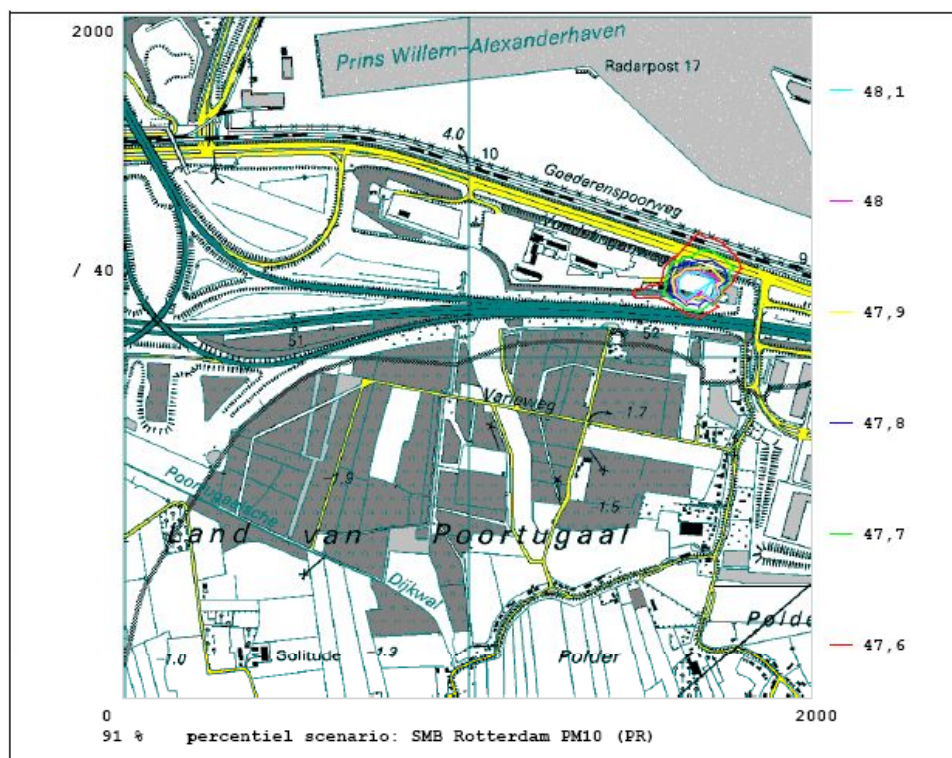


Afbeelding 5.3

Concentratie PM₁₀ ten gevolge van de uitbreidingslocatie.

**Afbeelding 5.4**

Concentratie PM₁₀ overeenkomend met 35 overschrijdingen van de dagnorm. De waarden betreffen de uitbreidingslocatie



De situatie rond dit kavel is vergelijkbaar met de situatie rond de containeropslag. De jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ voldoen aan de grenswaarde en buiten de inrichting wordt de grenswaarde van 50 µg/m³ niet meer dan 35 dagen overschreden.

Samenvattend kan worden gesteld dat de gevolgen voor luchtkwaliteit als neutraal kunnen worden gewaardeerd.

Tabel 5.4

Effecten luchtkwaliteit

Criterium	Referentiesituatie	Beneluxster-oostzijde
Effect jaargemiddelde concentratie NO ₂	0	0
Effect uurnorm NO ₂	0	0
Effect jaargemiddelde concentratie PM ₁₀	0	0
Effect dagnorm PM ₁₀	0	0

5.2.5

EXTERNE VEILIGHEID

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Bij de effectbeoordeling is gekeken naar de ligging en verschuiving van de plaatsgebonden risicocontouren en de curve van het groepsrisico.

De risicocontouren afkomstig van de diverse risicobronnen zijn onder te verdelen in de minimale bebouwingsafstand en de PR10⁶ contour/toetsingsgebied. Binnen de minimale bebouwingsafstand mag niet gebouwd worden. Dit is een bebouwingsvrije zone.

De PR10⁶ contour is een *grenswaarde* voor kwetsbare bestemmingen. Dit zijn bijvoorbeeld kantoren met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m² per object⁵ voor zover het kantoren betreft, die niet behoren tot het bedrijf met die contour.

Voor beperkt kwetsbare bestemmingen geldt deze als een *richtwaarde*. Van de richtwaarde mag het bevoegd gezag slechts afwijken indien gewichtige redenen daartoe aanleiding geven. Die redenen moeten in de motivering van het besluit worden aangegeven.

Voor een verhoging van het groepsrisico dient de Verantwoordingsplicht Groepsrisico te worden doorlopen waarin samengevat aangegeven wordt:

- Wat de verhoging van het risico is.
- Of er maatregelen getroffen zijn ter beperking van het groepsrisico.
- Of er gekeken is naar maatregelen voor zelfredzaamheid en hulpverlening.

In de autonome situatie (2016) blijkt dat er slechts een klein gedeelte niet overlapt wordt door een risicocontour. Voor het gedeelte dat binnen de 10⁶ contouren voor het plaatsgebonden risico ligt zou onder verantwoording uitbreiding van bebouwing mogelijk zijn. Dit geldt alleen voor beperkt kwetsbare bestemmingen. De minimale bebouwingsafstand voor leidingen dient vrij van bebouwing te zijn.

Door invulling van het plangebied zal wel het groepsrisico toenemen doordat de dichtheid in het plangebied vanwege nieuwe functies toeneemt. Voor de A15 is de inschatting dat deze wel onder de oriëntatiewaarde van het groepsrisico blijft, als de invulling voornamelijk bedrijvigheid is.

Bij het toelaten van nieuwe bedrijvigheid dient de Verantwoordingsplicht Groepsrisico doorlopen te worden. Daarbij dient ook onderzocht te worden in hoeverre de nieuwe bedrijvigheid risico's met zich meebrengt voor de omgeving.

De ontwikkeling van Maasvlakte 2 zal extra vervoer genereren op de A15 en het spoor. Dit extra vervoer genereert een grotere PR10⁶-contour voor de A15 en zal het groepsrisico eveneens laten toenemen. Meer hierover is opgenomen in paragraaf 7.4.

⁵ Voor een volledig overzicht zie artikel 1 Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen

Tabel 5.5

Effecten externe veiligheid

Criterium	Referentiesituatie	Beneluxster-oostzijde
Plaatsgebonden risico	0	-
Groepsrisico	0	0

5.2.6

BODEM EN WATER

Beïnvloeding bodemkwaliteit

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosystemen vervolgens onderscheid gemaakt tussen spoedige en niet-spoedige gevallen. Als een spoedige sanering noodzakelijk is, dient binnen 4 jaar begonnen te worden met de sanering. Als geen sprake is van een spoedige sanering, kan sanering worden uitgesteld totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Voor het verkrijgen van een bouwvergunning, moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit goed genoeg is om te bebouwen ten behoeve van de toegekende bestemming (bodemgeschiktheidsverklaring): er mag pas worden gebouwd als de bodem schoon genoeg is bevonden. In het kader van bouwplannen zal de bodem ter plaatse nader worden onderzocht. Indien nodig zal de bodem voorafgaand of tijdens de bouw geschikt gemaakt worden op basis van de nota "Naar een gezamenlijk Bodemsaneringsbeleid in provincie en stad".

Het bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde moet ruimte bieden voor diverse bedrijfsactiviteiten (zie paragraaf 2.1). Op basis van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) is aangegeven welke bedrijven in beginsel niet zijn toegestaan. In bijlage 4 van dit Plan-MER is deze Lijst van Bedrijfsactiviteiten opgenomen. In de kolom 'Bodem' is aangegeven of bedrijven activiteiten verrichten die een kans op bodemverontreiniging kunnen veroorzaken. Uit de Lijst blijkt dat binnen het plangebied zich bedrijven kunnen vestigen met risico's op bodemverontreiniging. Hiertoe wordt in het uitgiftecontract de voorwaarde opgenomen, dat bij bedrijfsbeëindiging bij oplevering van het terrein dit 'schoon' opgeleverd moet worden. Ten opzichte van de referentiesituatie wordt de planontwikkeling Beneluxster-oostzijde op het criterium 'beïnvloeding bodemkwaliteit' licht negatief (0/-) beoordeeld.

Beïnvloeding waterkwantiteit

De waterkwantiteit en waterkwaliteit worden beheerd door het Waterschap Hollandse Delta. Binnen de bestemmingen "Spoor- en verkeersweg", "Haven- en Industriegebied", "Natuurgebied" en Agrarisch gebied zijn een groot aantal sloten aanwezig. Watergangen en waterpartijen zijn zonder meer mogelijk binnen deze bestemmingen. Het bestemmingsplan vormt derhalve geen belemmering voor toekomstige wijzigingen in het watersysteem.

De hoofdwatergangen zijn bestemd als "Water" en hebben daarnaast (inclusief de keurstrook) de nadere aanduiding "Hoofdwatgang" gekregen, hierdoor worden de waterhuishoudkundige belangen beschermd in het bestemmingsplan.

Voor het water in het plangebied geldt het streefbeeld “de groene wiggen” uit het Waterplan Rotterdam. Voor zover niet nader uitgewerkt geldt binnen deze gebieden een norm van tenminste 10% oppervlaktewater.

De waterbeheerder geeft in het waterstructuurplan de uitwerking van de norm. In dat plan streeft het waterschap naar een minimaal wateroppervlak van 5% ten behoeve van een voldoende robuust watersysteem. De hoeveelheid oppervlaktewater is afgestemd met het Waterschap Hollandse Delta. Ook na eventuele maatregelen wordt de 5% niet gehaald en blijft dit een aandachtspunt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in gemeentelijke waterplannen. Juist buiten het plangebied heeft de herinrichting van Valckesteijnse bos plaatsgevonden. Het realiseren van extra oppervlaktewater was onderdeel van de herinrichting.

Het streven is om de oevers binnen het streefbeeld groene wiggen voor tenminste 50% natuurvriendelijk in te richten. Omdat in het gebied sprake is van een slechte tot matige waterkwaliteit onderschrijft het Waterschap dit streven met maatregelen in het uitvoeringsprogramma.

Het gemaal aan de Seattleweg blijft in het bestemmingsplan gehandhaafd. Het gemaal aan de Seattleweg wordt door het waterschap gebruikt voor de waterhuishouding van het bemalingsgebied IJsselmonde-West. Het gemaal slaat het overvloedige neerslagwater direct uit op het buitenwater, de Eemhaven aan de Nieuwe Maas. De bemaling is volledig geautomatiseerd en wordt telemetrisch bewaakt.

Ten opzichte van de referentiesituatie neemt door de ontwikkelingen die binnen het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde het verharde oppervlak toe door het bouwen van bedrijfspanden. In het bestemmingsplan zijn waterbestemmingen opgenomen. Het minimale wateroppervlak wordt binnen het plangebied niet gehaald. Het wateroppervlak blijft een aandachtspunt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Ten opzichte van de referentiesituatie wordt ten aanzien van dit criterium een negatieve score (-) aangegeven.

Beïnvloeding waterkwaliteit

De waterkwaliteit van dit water in het plangebied is over het algemeen slecht tot matig. Het bestemmingsplan heeft een voornamelijk beheer karakter. Hierdoor zal het plan niet of nauwelijks van invloed zijn op de waterkwaliteit. Ten opzichte van de referentiesituatie wordt de planontwikkeling Beneluxster-oostzijde neutraal (0) beoordeeld.

Waterveiligheid

Ter plaatse van de Vondelingenweg ligt een hoofdwaterkering op deltahoogte, deze is op de plankaart inclusief de beschermingszone bestemd als “Waterkering”. Het Waterschap is de beheerder van deze dijk, binnen de bestemming mag alleen gebouwd worden met toestemming van de beheerder. In het bestemmingsplan zijn beperkende voorwaarden opgenomen (externe veiligheid, dijklichaam e.d.) ten aanzien van bouwen binnen de bestemming “Waterkering”.

Vooralsnog wordt uitgegaan dat er niet binnen deze waterkering gebouwd wordt. Ten opzichte van het aspect waterveiligheid wordt de ontwikkeling van Beneluxster-oostzijde neutraal (0) beoordeeld.

Inundatierisico's

Voor ruimtelijke ontwikkelingen is het proces van de Watertoets verplicht. Hierin wordt het inundatierisico behandeld. Het wijzigen van bestemmingen of gebruik kan tot een hoger risico op wateroverlast leiden. De kosten van aanpassingen aan de waterkeringen zijn voor rekening van de initiatiefnemer, maar de verantwoordelijkheid blijft bij het waterschap. Het advies van het waterschap op de Watertoets komt in de Waterparagraaf van het bestemmingsplan te staan. Voor het plangebied Beneluxster-oostzijde wordt uitgegaan dat de wijziging in het gebruik niet leidt tot een hoger risico op wateroverlast. De inundatierisico's worden neutraal (0) beoordeeld.

In tabel 5.8 zijn de effecten op 'bodem en water' samengevat.

Tabel 5.8

Effecten bodem en water

Criterium	Referentiesituatie	Beneluxster-oostzijde
Beïnvloeding bodemkwaliteit	0	0/-
Beïnvloeding waterkwantiteit	0	-
Beïnvloeding waterkwaliteit	0	0
Beïnvloeding waterveiligheid	0	0
Inundatierisico's	0	0

5.2.7**NATUUR*****Ruimtebeslag natuur***

In paragraaf 4.8 is aangegeven dat in de omgeving van het plangebied Beneluxster-oostzijde natuurgebieden zijn gesitueerd of gepland. Bepaalde gebieden (buiten het plangebied) kennen een status binnen de ecologische hoofdstructuur (EHS). Het plangebied zelf maakt geen onderdeel uit van de EHS, noch van Natura 2000-gebieden. De ontwikkeling van Beneluxster-oostzijde heeft geen ruimtebeslag op beschermde natuur tot gevolg en wordt derhalve ten opzichte van de referentiesituatie op dit criterium neutraal (0) beoordeeld.

Verstoring flora en fauna

De bedrijven die zich in het plangebied Beneluxster-oostzijde willen vestigen kunnen licht- of geluidhinder voor de omgeving veroorzaken. Hierdoor kan verstoring van flora en fauna plaatsvinden in de nabijgelegen Valckesteijnse bos, maar ook op jagende en/of gebouwde bewonende vleermuizen en broedvogels. De ontwikkeling van Beneluxster-oostzijde wordt derhalve ten opzichte van de referentiesituatie op dit criterium negatief (0/-) beoordeeld.

In tabel 5.9 zijn de effecten op 'natuur' samengevat.

Tabel 5.9

Effecten natuur

Criterium	Referentiesituatie	Beneluxster-oostzijde
Ruimtebeslag natuur	0	0
Verstoring van flora en fauna	0	0/-

5.2.8**LANDSCHAP, CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE*****Aantasting landschap en cultuurhistorie***

In paragraaf 4.9 is aangegeven dat in het plangebied in het noorden, net onder de Havenspoorlijn, een bestaande rivierdijk ligt.

Door de ontwikkeling van Beneluxster-oostzijde wordt deze rivierdijk niet aangetast. Ten opzichte van de referentiesituatie wordt de ontwikkeling derhalve neutraal (0) beoordeeld. In tabel 5.10 zijn de effecten op 'landschap en cultuurhistorie' samengevat.

Tabel 5.10

Effecten landschap en cultuurhistorie

Criterium	Referentiesituatie	Beneluxster-oostzijde
Aantasting landschap en cultuurhistorie	0	0

Aantasting archeologische waarden

In het bestemmingsplan zijn twee archeologisch waardevolle gebieden bestemd (A en B). Deze gebieden zijn bestemd voor het behoud van de aan de grond eigen zijnde archeologische waarden. Ten aanzien van deze gebieden is in de voorschriften een bepaling opgenomen dat bebouwing op deze gronden uitsluitend is toegestaan voorzover geen bouwwerkzaamheden (waaronder inbegrepen: heien, en het slaan van damwanden) dienen te worden verricht die dieper reiken dan 2,20 meter beneden NAP. Burgemeester en wethouders kunnen hier vrijstelling voor verlenen, mits er een rapport wordt overlegd waarin de archeologische waarden van het betreffende terrein, in voldoende mate zijn vastgesteld. Aan deze vrijstelling wordt in ieder geval de volgende voorschriften verbonden:

- De verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden.
- De verplichting tot het doen van opgravingen.
- De verplichting de activiteit die tot verstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige van het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam of een andere op archeologisch gebied deskundige.

Naast een bepaling voor bouwwerkzaamheden is in het bestemmingsplan vastgelegd dat voor graafwerkzaamheden een aanlegvergunning vereist is. Ook voor graafwerkzaamheden beneden de 2,20 meter N.A.P. gelden bovengenoemde voorschriften.

In de bij het bestemmingsplan behorende voorschriften zijn voldoende voorschriften opgenomen om de archeologische vondsten in het plangebied te beschermen. Ten opzichte van de referentiesituatie wordt de ontwikkeling van Beneluxster-oostzijde neutraal (0) beoordeeld.

Tabel 5.11

Effecten archeologie

Criterium	Referentiesituatie	Beneluxster-oostzijde
Aantasting archeologische waarden	0	0

5.3

MAATREGELEN / RANDVOORWAARDEN

In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van maatregelen die redelijkerwijs kunnen worden genomen om mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen, dan wel te beperken of ongedaan te maken. De maatregelen blijven beperkt tot die maatregelen die door middel van aanpassingen van het voorontwerp bestemmingsplan of door toelatingsbeleid van de gemeente gerealiseerd kunnen worden.

Water: aanpassen BP of bedrijven stimuleren tot aanleg wadi's in groenvoorziening

Bij een toename van het verhard oppervlakte dient extra waterbergend vermogen gerealiseerd te worden, bijvoorbeeld in de vorm van oppervlaktewater.

Als stelregel geldt dat de toename van het verhard oppervlak gecompenseerd wordt met eentiende van die toename aan oppervlakte. De compensatie van het waterbergend vermogen kan ook buiten het plangebied gevonden worden, maar wel binnen hetzelfde bemalingsgebied.

HOOFDSTUK

6

Integrale beschouwing milieubeoordeling

In dit hoofdstuk is een integrale beschouwing van de milieubeoordeling opgenomen. In paragraaf 6.1 is een totaaloverzicht opgenomen van de effecten van de planontwikkeling Beneluxster-oostzijde ten opzichte van de referentiesituatie. In paragraaf 6.2 is samengevat waar binnen het plangebied ruimte is voor intensivering van functies.

6.1

BESCHOUWING EFFECTEN

In tabel 6.1 is het totaal overzicht van de effecten opgenomen. Bij de beoordeling van de effecten is gebruik gemaakt van de volgende vijfpuntenschaal:

Score	Omschrijving
++	Sterk positief effect
+	Positief effect
0	Geen effect
-	Negatief effect
--	Sterk negatief effect

Na de tabel wordt per aspect een korte conclusie gegeven van de milieubeoordeling. Hierbij wordt aangegeven waarom voor de verschillende criteria een negatieve of positieve score is gegeven. Indien nodig worden de belangrijkste kwesties aangegeven waar in het bestemmingsplan rekening mee moet worden gehouden.

Tabel 6.1

Totaaloverzicht effecten

Aspect/criterium	Referentiesituatie	Beneluxster-oostzijde
Ruimtegebruik		
Invloed op werkfuncties	0	+
Invloed op woonfuncties	0	0
Ruimtebeslag op recreatieve functies	0	0
Geluid		
Effect op geluidsgevoelige bestemmingen	0	0
Luchtkwaliteit		
Effect jaargemiddelde concentratie NO ₂	0	0
Effect uurnorm NO ₂	0	0
Effect jaargemiddelde concentratie PM ₁₀	0	0
Effect dagnorm PM ₁₀	0	0
Externe veiligheid		
Effect op gevoelige bestemmingen (PR)	0	-
Invloed op Groepsrisico	0	0
Verkeer en vervoer		
Beïnvloeding van verkeer en vervoer	0	0/-
Bodem en water		
Beïnvloeding bodemkwaliteit	0	0/-
Beïnvloeding waterkwantiteit	0	-
Beïnvloeding waterkwaliteit	0	0
Beïnvloeding waterveiligheid	0	0
Inundatierisico's	0	0
Natuur		
Ruimtebeslag natuur	0	0
Verstoring van flora en fauna	0	0/-
Landschap, cultuurhistorie en archeologie		
Aantasting landschappelijke kenmerken	0	0
Aantasting archeologische waarden	0	0

Ruimtegebruik

Door de ontwikkeling van het plangebied ontstaan er kansen voor werkfuncties, dit is positief beoordeeld. Ontwikkelingen in het plangebied leiden niet tot ruimtebeslag op woon- en recreatieve functies. Effecten zijn daarom niet te verwachten.

Geluidhinder

Ten opzichte van de autonome ontwikkeling doen zich in de plansituatie twee wijzigingen voor die akoestisch relevant zijn. Dit betreft de komst van nieuwe bedrijfsactiviteiten op de uitbreidingslocatie en de toename van verkeersbewegingen van vooral vrachtverkeer op de Vondelingenweg en de Seattleweg:

- Voor het aspect geluid geldt dat bedrijven tot maximaal categorie 4 worden toegelaten. Volgens de VNG- publicatie Bedrijven en milieuzonering geldt voor dergelijke bedrijven een milieufstand van maximaal 300 m. In praktische zin betekent dit dat verwacht kan worden dat op 300 m vanaf de inrichting aan de grenswaarde van 50 dB(A) kan worden voldaan. De afstand tot de meest nabij gelegen woningen aan de Slotsedijk en de Groenedijk bedraagt circa 220 m. Uitgaande van een kavelgrootte van 0,75 ha betekent dit dat hier bedrijvigheid kan worden gevestigd met een geluidsemissie van maximaal 65 dB(A)/m². Volgens de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening kunnen voor bedrijven op een niet-gezoneerd industrieterrein geluidsbelastingen tot 55 dB(A) worden toegestaan. Aan deze waarde kan worden voldaan, als de geluidsemissie niet hoger is dan 69 dB(A)/m².

- De toename van het (vracht)verkeer op de Vondelingenweg en de Seattleweg heeft een beperkte verschuiving van de 48 dB(A)-contour tot gevolg. De bijdrage ter plaatse van geluidsgevoelige bestemmingen blijft verwaarloosbaar.

De ontwikkelingen als gevolg van het plan hebben geen significante invloed op de geluidsniveaus ter plaatse van de woningen. Deze worden ook in de plansituatie bepaald door de rijksweg A15/A4 en het bestaande industrieterrein Waal-/Eemhaven.

Het criterium effect op geluidgevoelige bestemmingen is vanwege bovenstaande beoordeeld als neutraal (0).

Luchtkwaliteit

Ten opzichte van de autonome situatie zijn de verkeersontwikkelingen op de Vondelingenweg en de Seattleweg en de bijdrage van de bedrijvigheid op de uitbreidingslocatie van belang:

- Het plan leidt tot een toename van vooral vrachtverkeer op de Vondelingenweg en de Seattleweg waardoor er sprake is van een geringe toename van de concentraties fijn stof (maximaal $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Voor de Vondelingenweg blijft de invloed van het plan op de concentratie NO_2 beperkt tot $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$, terwijl voor de Seattleweg de concentratie van deze stof toeneemt met $1,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De concentraties voor beide stoffen blijft wel onder de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit 2005.
- Voor de mogelijke uitbreidingslocatie (onbebouwde delen aan de westkant van het plangebied: sportveld en parkeerterrein) geldt dat de jaargemiddelde concentraties NO_2 en PM_{10} voldoen aan de grenswaarde. Buiten de inrichting wordt de grenswaarde van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ niet meer dan 35 dagen overschreden.

Samenvattend kan worden gesteld dat de gevolgen voor luchtkwaliteit als neutraal (0) kunnen worden gewaardeerd.

Externe veiligheid

Op basis van de reeds aanwezige plaatsgebonden risicocontouren en de groepsrisicocurve is bepaald waar binnen het plangebied mogelijkheden zijn voor het ontwikkelen van bedrijvigheid en/of kantoren. De risicocontouren afkomstig van de diverse risicobronnen zijn onder te verdelen in de minimale bebouwingsafstand en de $\text{PR}10^6$ contour. Binnen de minimale bebouwingsafstand mag niet gebouwd worden. De $\text{PR}10^6$ contour is een *grenswaarde* voor kwetsbare bestemmingen. Voor beperkt kwetsbare bestemmingen geldt deze als een *richtwaarde*. Van de richtwaarde mag het bevoegd gezag slechts afwijken indien gewichtige redenen daartoe aanleiding geven. Voor een verhoging van het groepsrisico dient de zogenaamde Verantwoordingsplicht Groepsrisico te worden doorlopen.

Een groot deel van het plangebied wordt in de huidige situatie overlapt door risicocontouren. Door de $\text{PR}10^6$ -contour vanuit de A15 en het toetsingsgebied vanuit de landelijke leidingenstraat komt slechts een klein deel langs de zuidzijde van de Vondelingenweg in aanmerking voor nieuwe bedrijvigheid. Dit is als negatief beoordeeld. Voor het gebied dat niet door risicocontouren wordt overlapt, is bebouwing mogelijk. Voor het gedeelte dat binnen de risicoafstanden valt, zou voor beperkt kwetsbare objecten onder verantwoording uitbreiding van bebouwing mogelijk zijn.

Bij verdere invulling van het plangebied neemt de dichtheid door de nieuwe functies toe (en daarmee aantal mensen) waardoor het groepsrisico toeneemt.

Als de invulling voornamelijk bedrijvigheid betreft, dan is de inschatting dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden. Dit is als neutraal beoordeeld.

Bij het toelaten van nieuwe bedrijvigheid dient de Verantwoordingsplicht Groepsrisico doorlopen te worden. Daarbij dient ook onderzocht te worden in hoeverre de nieuwe bedrijvigheid risico's met zich meebrengt voor de omgeving.

Verkeer en vervoer

Er is in het plangebied weinig beschikbare ruimte voor nieuwe bedrijvigheid (inschatting: één kantoorpand bij Vondelingenweg en eventueel distributieloodsen op de onbebouwde delen zijnde sportveld en parkeerterrein). Bij maximale opvulling van deze ruimte (worstcase situatie voor verkeersproductie) wijzigen de verkeersintensiteiten door de extra verkeersproductie en verkeersaantrekkende werking als volgt:

1. Op de Vondelingenweg stijgt de etmaalintensiteit met circa 8%. De Vondelingenweg bestaat op dit gedeelte uit 2x2 rijstroken en heeft voldoende capaciteit om deze verkeerstoename te verwerken.
2. Op de westelijke aansluiting Seattleweg/ Vondelingenweg neemt de intensiteit toe met 1.450 voertuigen per etmaal door uitbreiding van bedrijfsactiviteiten en afsluiting van de oostelijke aansluiting. Dit is een stijging van circa 61%. Verwacht wordt dat door deze intensiteiten de capaciteit van de aansluiting onvoldoende is om het verkeer te kunnen afwikkelen.
3. Ten aanzien van de verkeersafwikkeling van en naar de A4 en A15 is de verwachting dat de relatieve bijdrage van de intensiteitstoename op de Vondelingenweg gering is en niet tot knelpunten leidt.

De beïnvloeding van verkeer en vervoer is vanwege bovenstaande licht negatief beoordeeld. De aansluiting Seattleweg/ Vondelingenweg dient in de verdere planvorming te worden onderzocht.

Bodem en water

Het bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde moet ruimte bieden voor diverse bedrijfsactiviteiten. Dit kunnen ook bedrijven zijn met risico's op bodemverontreiniging. Hiertoe wordt in het uitgiftecontract de voorwaarde opgenomen, dat bij bedrijfsbeëindiging bij oplevering van het terrein dit 'schoon' opgeleverd moet worden. Het criterium 'beïnvloeding bodemkwaliteit' is om die reden licht negatief (0/-) beoordeeld. Voor het verkrijgen van een bouwvergunning, moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit goed genoeg is om te bebouwen ten behoeve van de toegekende bestemming (bodemgeschiktheidsverklaring). In het kader van bouwplannen zal de bodem ter plaatse nader worden onderzocht.

Ten opzichte van de referentiesituatie neemt, door de ontwikkelingen binnen het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde, het verharde oppervlak toe door het bouwen van bedrijfspanden. Het minimale wateroppervlak wordt binnen het plangebied niet gehaald. Dit wordt negatief (-) beoordeeld.

De hoeveelheid oppervlaktewater in het plangebied is in het kader van het bestemmingsplan afgestemd met het Waterschap Hollandse Delta. Bij een toename van de gesloten oppervlakte dient extra waterbergend vermogen gerealiseerd te worden. Dit kan ook buiten het plangebied gezocht worden.

De waterkwaliteit van dit water in het plangebied is over het algemeen slecht tot matig. Het bestemmingsplan biedt vanwege het beheer karakter geen kansen of beperkingen voor het verbeteren van de waterhuishouding. De planontwikkeling is neutraal (0) beoordeeld.

Ter plaatse van de Vondelingenweg ligt een hoofdwaterkering op deltahoogte. Hier mag alleen gebouwd worden met toestemming van de beheerder. Uitgangspunt is dat er niet binnen deze waterkering gebouwd wordt. Het aspect waterveiligheid is daarom neutraal (0) beoordeeld.

Voor het plangebied Beneluxster-oostzijde wordt uitgegaan dat de wijziging in gebruiksfunctie niet leidt tot een hoger risico op wateroverlast, wat hogere/zwaardere dijken noodzakelijk maakt. De inundatierisico's worden neutraal (0) beoordeeld.

Natuur

Het plangebied zelf maakt geen onderdeel uit van de EHS, noch van Natura 2000-gebieden. De ontwikkeling van het plangebied heeft daardoor geen ruimtebeslag op natuurgebied tot gevolg en is daarom voor het criterium 'ruimtebeslag natuur' neutraal (0) beoordeeld.

De bedrijven die zich in het plangebied Beneluxster-oostzijde willen vestigen kunnen licht- of geluidhinder voor de omgeving veroorzaken. Hierdoor kan verstoring van flora en fauna plaatsvinden in de nabijgelegen Valckesteijnse bos, maar ook op jagende en/of gebouwde bewoonde vleermuizen en broedvogels. Het criterium Verstoring flora en fauna is daarom licht negatief (0/-) beoordeeld.

In het kader van het provinciaal compensatiebeginsel van de provincie Zuid-Holland is verlies van habitats, groeiplaatsen van Rode Lijstsoorten compensatieplichtig. Dit kan het geval zijn in het plangebied, bij het bouwrijp maken van bouwkwavels, maar ook bij het renoveren of afbreken van gebouwen.

Landschap en cultuurhistorie

De bestaande rivierdijk aan de noordkant van het plangebied, net onder de Havenspoorlijn, wordt door de ontwikkeling van Beneluxster-oostzijde niet aangetast. Het criterium 'aantasting landschap en cultuurhistorie' is derhalve neutraal (0) beoordeeld.

Archeologie

In het bestemmingsplan zijn twee archeologisch waardevolle gebieden bestemd (A en B). Deze gebieden zijn bestemd voor het behoud van de aan de grond eigen zijnde archeologische waarden. Ten aanzien van deze gebieden is in de voorschriften een bepaling opgenomen dat bebouwing op deze gronden uitsluitend is toegestaan voor zover geen bouwwerkzaamheden (waaronder inbegrepen: heien, en het slaan van damwanden) dienen te worden verricht die dieper reiken dan 2.20 meter beneden NAP. Daarnaast is voor graafwerkzaamheden een aanlegvergunning vereist. Gezien de bij het bestemmingsplan behorende voorschriften is de ontwikkeling van Beneluxster-oostzijde voor het criterium 'aantasting archeologische waarden' neutraal (0) beoordeeld.

6.2

CONSEQUENTIES VOOR INTENSIVERING BENELUXSTER-OOSTZIJDE

Ten behoeve van het bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde is naar aanleiding van de milieubeoordeling nagegaan welke reële bebouwingsmogelijkheden voor het terrein Seattleweg en omgeving mogelijk zijn.

Mogelijkheid realiseren kantoren

Het terrein Seattleweg en omgeving bestaat momenteel voornamelijk uit havengebonden kantoren. Voor de hand ligt, dat op de nog onbebouwde delen van dit terrein ook kantoren komen. Echter ten gevolge van de 10⁶-contour vanuit de A15 en toetsingsgebied vanuit de landelijke leidingenstraat komt slecht een klein deel langs de zuidzijde van de Vondelingenweg in aanmerking voor kantoren. Gezien de beschikbare ruimte daar is hier slechts één kantoorpand mogelijk. Om stedenbouwkundige redenen zal dit kantoor van gelijke omvang als de bestaande kantoren kunnen worden en dat gaat dan om 4.500 m² kantoorvloeroppervlak.

Voor de resterende onbebouwde delen van het terrein is, gezien de grote containerterminals in de directe omgeving en het feit dat het tegenoverliggende Distripark Eemhaven geheel vol is, de komst van distributieloodsen een reële mogelijkheid.

Mogelijkheid realiseren distributieloodsen

Als van de maximale onbebouwde delen wordt uitgegaan (sportveld en parkeerterrein) is 46.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) distriloods mogelijk.

HOOFDSTUK 7

Doorkijkscenario

7.1

INLEIDING

Bij het vaststellen van ruimtelijke plannen, waaronder bestemmingsplannen, moet rekening worden gehouden met in beleid vastgelegde (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen. In hoofdstuk 2 is aangegeven dat in de omgeving van het plangebied Beneluxster-oostzijde twee belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen spelen:

- Maasvlakte 2.
- verbreding A15.

Bovengenoemde ontwikkelingen zijn nog geen vastgesteld beleid. Dit betekent voor het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde dat er in principe geen rekening met deze plannen hoeft te worden gehouden. Om toch inzicht te geven in de consequenties van de aanleg van Maasvlakte 2 en de verbreding van de A15 op het plangebied Beneluxster-oostzijde, zijn in dit hoofdstuk met een doorkijkscenario kwalitatief de milieuconsequenties in beeld gebracht. De ontwikkelingen hebben mogelijk consequenties voor de thema's geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. De milieubeoordeling van het doorkijkscenario beperkt zich derhalve tot deze thema's.

7.2

CONSEQUENTIES THEMA GELUID

In de plansituatie worden de geluidsbelastingen bepaald door het verkeer op de rijkswegen A15/A4 en het industrieterrein Waal-/Eemhaven. Door de ontwikkelingen als gevolg van Maasvlakte 2 en de verbreding van de A15, zal het verkeer op de rijkswegen nog verder toenemen, wat tot hogere geluidsbelastingen zal leiden. De conclusie dat het plan Beneluxster-oostzijde een verwaarloosbaar effect heeft, wordt daardoor versterkt.

7.3

CONSEQUENTIES THEMA LUCHTKWALITEIT

De aanleg van Maasvlakte 2 en de verbreding van de A15 werkt voor luchtkwaliteit op dezelfde wijze als bij geluid door op de luchtkwaliteit. Geconcludeerd kan worden dat de invloed van het plan Beneluxster-oostzijde nog verder afneemt.

7.4

CONSEQUENTIES THEMA EXTERNE VEILIGHEID

Indien Maasvlakte 2 ontwikkeld wordt, is de verwachting dat er ook meer vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Dit vervoer zal vooral over de A15 en het spoortraject Pernis-Waalhaven zuid plaatsvinden. Omdat de MER voor de Maasvlakte 2 nog niet is afgerond, wordt als doorkijkscenario een inschatting van de effecten gegeven.

Rijksweg A15

Langs de A15 is al een 10⁶ contour aanwezig en de verwachting is dat deze bij de ontwikkeling van Maasvlakte 2 beperkt zal toenemen. Hierbij wordt wel de aantekening gemaakt dat dit afhankelijk is van wat er vervoerd gaat worden.

De verwachting is dat een verdubbeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen een kleine uitbreiding van de 10⁶ contour zal geven⁶. Ook het groepsrisico zal de oriëntatiewaarde verder naderen. Of deze overschreden wordt is afhankelijk van de toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen

Spoortraject Pernis- Waalhaven Zuid

Op basis van de beleidsvrije marktprognoses [13], welke gehanteerd wordt voor toekomstige situaties, zal er geen 10⁶ contour voor het plaatsgebonden risico zijn. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico zal gelijk zijn aan de situatie voor 2016. Nu is de ontwikkeling van Maasvlakte 2 nog niet opgenomen in de beleidsvrije marktprognoses. Dit betekent dat na het vaststellen van het MER voor Maasvlakte 2 hier nog wijzigingen in kunnen optreden. De verwachting is dat Maasvlakte 2 geen beperkingen zal opleggen aan het plangebied.

7.5**CONCLUSIES**

In tabel 7.1 zijn de conclusies uit de paragrafen 7.2 tot en met 7.4 samengevat.

Tabel 7.1

Samenvatting consequenties
Maasvlakte 2 en verbreding
A15

Aspect/criterium	Referentiesituatie	Beneluxster-oostzijde	Inclusief Maasvlakte 2 & verbreding A15
Geluid			
Effect op geluidsgevoelige bestemmingen	0	0	0
Luchtkwaliteit			
Effect jaargemiddelde concentratie NO ₂	0	0	0
Effect uurnorm NO ₂	0	0	0
Effect jaargemiddelde concentratie PM ₁₀	0	0	0
Effect dagnorm PM ₁₀	0	0	0
Externe veiligheid			
Plaatsgebonden risico	0	0	0
Groepsrisico	0	-	-

⁶ Dit is afhankelijk van de aard van de stoffen en het invloedsgebied dat ze hebben. Voor toxische stoffen en brandbare gassen zijn deze het grootst en hebben daarmee de meeste invloed op de ligging van de contour

HOOFDSTUK

8

Leemten in kennis en monitoring

8.1

LEEMTEN IN KENNIS

Bij de uitvoering van de milieubeoordeling van het Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde is een beperkt aantal leemten in kennis opgetreden. Het betreft geen informatie die nodig is om goede keuzes te maken in het kader van het bestemmingsplan. Het zijn leemten die bij de verdere planuitwerking aandacht moeten krijgen. Hieronder zijn de kennisleemten beschreven.

Verkeer en vervoer

Ten aanzien van het aspect verkeer en vervoer zijn de volgende leemten in kennis:

- Verkeerscijfers: de verwachting is dat door de ontwikkeling van Maasvlakte 2 de verkeersbewegingen op de A15 en de Havenspoorlijn toenemen. Hoe groot deze toename exact is, is echter niet duidelijk. In dit Plan-MER is om deze reden gewerkt met prognoses. Het doen van dergelijke aannamen kan enige onnauwkeurigheden met zich meebrengen.

Geluid, lucht, externe veiligheid

Ten aanzien van de aspecten geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid zijn de volgende leemten in kennis:

- De leemte in kennis ten aanzien van de verkeerscijfers kan invloed hebben op de resultaten ten aanzien van de aspecten geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Afwijkingen ten opzichte van de gehanteerde prognosecijfers kunnen de resultaten zowel positief als negatief beïnvloeden.
- Voor buisleidingen vindt al enige tijd een discussie plaats omtrent de herziening van het buisleidingenbeleid. In 2007 wordt dit beleid verwacht, waarbij de bebouwingsafstanden groter uit kunnen vallen dan nu het geval is. Omdat de circulaire en het structuurschema vigerend beleid zijn wordt hier met name van uitgegaan.

Natuur

Ten aanzien van het aspect natuur zijn de volgende leemten in kennis:

- Aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van kolonievogels in plangebied welke mogelijk beïnvloed kunnen worden door vestiging van nieuwe bedrijven.
- Aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen (af te breken gebouwen!), vaste jachtgebieden en/of vaste migratieroutes welke verstoord (of mogelijk eventueel zelfs vernietigd) kunnen worden door vestiging van bepaalde categorieën bedrijven.
- Eventueel: op braakliggende opgespoten terreinen of ruderaal terreinen: aanwezigheid van zwaar beschermde soorten planten (orchissen e.d.) of dieren (broedvogels, rugstreeppadden).

- In het kader van het provinciaal compensatiebeginsel van de provincie Zuid-Holland is verlies van habitats, groeiplaatsen van Rode Lijstsoorten compensatieplichtig. Dit kan het geval zijn in het plangebied, bij het bouwrijp maken van bouwkwavels, maar ook bij het renoveren of afbreken van gebouwen.

8.2

MONITORING

Opgemerkt wordt dat het van belang is om de in dit Plan-MER verwachte effecten te monitoren. De effecten kunnen op twee momenten getoetst worden:

- Toetsing aan eventueel nog op te stellen milieueffectrapporten (in geval van realisatie van een m.e.r.-plichtige activiteit in het plangebied): worden in de nog op te stellen milieueffectrapporten vergelijkbare effecten verwacht?
- Daadwerkelijke toetsing na uitvoering: hiervoor dient onder andere een nulmeting uitgevoerd te worden (veelal veldmetingen).

De aanbeveling is, indien zich een concreet initiatief aandient voor de oprichting van een inrichting die m.e.r.-plichtig is, om te toetsen of de effecten vergelijkbaar zijn met de effecten uit dit Plan-MER.

Natuur

Gebruikelijk is een inventarisatie te verrichten naar het voorkomen van soorten en soortgroepen waarvan onvoldoende actuele gegevens (maximaal 3 jaar oud, bij vleermuizen maximaal 5 jaar oud) bekend zijn. De inventarisatie richt zich op het vaststellen van de aanwezigheid of afwezigheid van een deelpopulatie van een soort of soortgroep zoals vastgelegd in een protocol (inventarisatiehandleiding). Ten aanzien van het aspect natuur kan monitoring plaatsvinden waarbij periodiek, volgens een vastgesteld protocol, onderzocht wordt of soorten of soortgroepen zich nog steeds in een oppervlakte-eenheid bevinden. Voor de volgende soorten / soortgroepen gelden de volgende perioden:

- Het vaststellen van de aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van vleermuizen dient in de periode april-juni plaats te vinden.
- Het vaststellen van de aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van kolonievogels dient in de periode maart-juni plaats te vinden.
- Het vaststellen van de aanwezigheid van rugstreeppadden dient in de periode april-half juni plaats te vinden.
- Het vaststellen van de aanwezigheid van groeiplaatsen van orchideeën dient in de periode eind mei-half juni plaats te vinden.
- Het vaststellen van de aanwezigheid van beschermde vissen kan in iedere periode, maar bij voorkeur in de nazomer plaats vinden.

BIJLAGE 1

Verklarende woordenlijst

- Alternatief
- Archeologie
- Autonome ontwikkeling
- Bodemverontreiniging
- Contour
- Compenserende maatregel
- Criterium
- Cultuurhistorie
- Cumulatieve gevolgen
- dB(A)
- Dubbelbestemming
- EHS
- Etmaalintensiteit
- Fauna
- Flora
- Geluidhinder
- Grenswaarde
- Groepsrisico (GR)
- Een andere mogelijkheid om het voornemen te realiseren.
- Wetenschap van oude historie op grond van bodemvondsten en opgravingen.
- Ontwikkelingen die optreden zonder dat Beneluxster-oostzijde gerealiseerd wordt.
- Inworp van stoffen, micro-organismen, warmte of straling op of in de bodem door, of als gevolg van menselijke activiteit, op zodanige wijze dat deze zich met de bodem kunnen vermengen, met de bodem kunnen reageren, zich in de bodem kunnen verplaatsen en/of ongecontroleerd kunnen verplaatsen en dat afbreuk wordt gedaan aan één of meer van de functionele eigenschappen van de bodem.
- Een lijn getrokken door een aantal punten van gelijke (geluid)belasting. Door contouren te berekenen is het mogelijk het gebied vast te stellen dat een bepaalde (geluid)belasting ondervindt.
- Maatregel waarbij in ruil voor het aanbrengen van milieuschade op de ene plaats vervangende waarden elders worden gecreëerd.
- Criterium aan de hand waarvan de effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit beschreven zijn.
- Geschiedenis van de ontwikkelingsgang der beschaving.
- Verschillende vormen van verontreiniging en aantasting van het milieu, waarbij de gevolgen van elke vorm afzonderlijk niet ernstig behoeven te zijn, maar van de verschillende vormen samen wel.
- Maat voor het geluiddrukkniveau waarbij een frequentieafhankelijke correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor.
- Een aparte bestemming op de plankaart die andere bestemmingen overlapt. Bijvoorbeeld een hoogspanningstracé dat over andere bestemmingen heen loopt.
- Netwerk van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones waarbinnen flora en fauna zich kunnen handhaven en uitbreiden.
- Verkeersintensiteit per 24 uur.
- De dierenwereld.
- De plantenwereld.
- Gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid.
- Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat tenminste moet worden bereikt of gehandhaafd.
- Het groepsrisico (GR) is een maat om de kans weer te geven dat een incident met een bepaald aantal dodelijke slachtoffers voorkomt.

- Inundatie
- Invloedsgebied
- Plaatsgebonden risico (PR)
- Landschap
- Luchtverontreiniging
- Mitigerende maatregel
- NO, NO₂, NO_x
- Referentie
- Risicocontour
- Studiegebied
- Waterkwantiteit
- Waterkwaliteit
- Wgh
- Wm
- Het onder water (laten) lopen van een laaggelegen gebied, bijvoorbeeld om wateroverlast in een ander (bewoond) gebied te voorkomen.
- Gebied waarbinnen effecten te verwachten zijn bij aanleg van één der alternatieven. De omvang van dit gebied kan verschillen per aspect.
- Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10⁻⁶/jaar) onacceptabel wordt geacht.
- De waarneembare ruimtelijke verschijningsvorm van het aardoppervlak, die wordt bepaald door de onderlinge samenhang en wederzijdse beïnvloeding van de factoren reliëf, bodem, water, klimaat, flora en fauna evenals door de wisselwerking met de mens.
- Vreemde stoffen in de lucht die hinderlijk of schadelijk zijn voor mensen, planten, dieren en goederen.
- Maatregel om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen of te beperken.
- Stikstofmonoxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden.
- Vergelijking(maatstaf).
- Risico wordt uitgedrukt in de afstand waarop de kans maximaal is (10⁻⁶). Deze afstand wordt aangegeven door middel van een getekende cirkelvormige lijn, dat op de genoemde afstand van de risicovolle activiteit ligt. Deze lijn wordt de risicocontour genoemd.
- Gebied waarbinnen alle relevante effecten optreden bij aanleg van één der inrichtingsvarianten of bij realisatie van Beneluxster-oostzijde.
- De wijze waarop een bepaalde hoeveelheid water door het studiegebied stroomt (waterhuishouding).
- De chemische en biologische kwaliteit van water.
- Wet geluidhinder
- Wet milieubeheer

BIJLAGE 2

Beleidskader

In deze bijlage wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- Europees beleid.
- Rijksbeleid Nederland.
- Provinciaal beleid.
- Gemeentelijk beleid.
- Beleid Waterschap.

EUROPEES BELEID.

Beleid	
Europees beleid	Europese richtlijn nummer 2001/42/EG (2005)
	Verdrag van Malta

Strategische milieubeoordeling

Per 21 juli 2004 moeten alle EU-lidstaten de Europese richtlijn nummer 2001/42/EG 'Betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's' toepassen.

SMB is verplicht bij wettelijke of bestuursrechtelijke verplichte plannen die (1) een kader scheppen voor concrete m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten of (2) waarvoor een passende beoordeling nodig is in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn.

Op 28 september 2006 is de Wet milieubeheer herzien en het Besluit m.e.r. 1994 aangepast. De implementatie van de Europese SMB-richtlijn is hiermee doorgevoerd in de Nederlandse wetgeving. Tot 28 september jl. werd op basis van deze richtlijn een Strategische Milieubeoordeling, afgekort SMB, uitgevoerd. In de recent gewijzigde Wet milieubeheer wordt een nieuwe benaming gehanteerd voor SMB. Deze benaming is 'milieueffectrapportage voor plannen', kortweg plan m.e.r.. Het Milieueffectrapport wordt Plan-MER genoemd.

Verdrag van Malta (1998)

In 1992 hebben de Europese ministers van cultuur het Verdrag van Malta (Valletta) [14] ondertekend. Het verdrag heeft tot doel het archeologisch erfgoed te beschermen als bron van het Europees gemeenschappelijk geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Grondgedachte is dat er wordt gestreefd naar het behoud van archeologische waarden *in situ*, dit wil zeggen in het bodemarchief. Als behoud niet mogelijk is, moet er voor worden zorggedragen dat de informatie die in de bodem zit niet verloren gaat. Dit houdt een onderzoeksverplichting in, die kan leiden tot een volledige, wetenschappelijke opgraving van de aanwezige resten. Om behoud *in situ* als prioriteit te stellen, wordt gestreefd naar het volwaardig meewegen van het archeologisch belang in planologische besluitvormingsprocessen door dit aspect al vanaf het begin bij de planvorming te betrekken. Het verdrag van Malta is verwerkt in de monumentenwet 1988.

RIJKSBELEID

Beleid	
Rijksbeleid	Nota Ruimte (2006)
	Vierde Nota Waterhuishouding (1997)
	Wet geluidhinder (1979)
	Besluit luchtkwaliteit (2005)
	Circulaire Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen (2004)
	Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen, BEVI (2004)
	Flora- en faunawet (2002)

Nota Ruimte 2005

De Nota Ruimte [15] bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen voor de komende decennia. Het kabinet gaat daarbij uit van een dynamisch, op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid en een heldere verdeling van verantwoordelijkheden tussen rijk en decentrale overheden. Met als motto “decentraal wat kan, centraal wat moet”. De nota bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land.

In de nota zijn door het kabinet nadere eisen gesteld die een rol spelen bij de afwegingen die de decentrale overheden moeten maken. Deze eisen hebben betrekking op gezondheid, veiligheid, verontreiniging, natuur en milieu (de zogenaamde basiskwaliteiten) en zijn bindend voor alle bij de planontwikkeling en planuitvoering betrokken partijen.

Voorbeelden van deze eisen zijn het locatiebeleid en de watertoets.

Decentrale overheden zijn vrij om een eigen aanvullend beleid te formuleren, mits dat niet strijdig is met (ruimtelijke) beleidsdoelen. De decentrale overheden kunnen daarmee maatwerk leveren en inspelen op specifieke problemen.

Specifiek voor het Rotterdamse haven- en industriegebied, waarvan het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan deel uitmaakt, wordt in de Nota Ruimte aangegeven dat de positie als mainport moet worden versterkt, maar verbindt daaraan randvoorwaarden ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Met het oog op het terugdringen van de hoeveelheid transport zal het bevorderen van clustering een belangrijke plaats innemen. Daardoor kan het vervoer van gevaarlijke stoffen worden beheerst en binnen de gegunde veiligheidsruimte blijven.

Vierde Nota Waterhuishouding (1997)

Het Rijksbeleid op het gebied van water is vastgelegd in de 4^e Nota Waterhuishouding [16]. Deze Nota staat in het teken van het integraal duurzaam (stedelijk) waterbeheer, met het oog op zowel kwaliteit als kwantiteit (droge voeten). In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) van 2 juli 2003 zijn de taken en verantwoordelijkheden van gemeenten en waterschappen, zowel qua inhoud als qua financiering, beschreven, en is een werknorm voor het percentage oppervlaktewater (onder andere in bebouwd gebied) vastgelegd. In de wijziging op het Bro per 1 november 2003 is de Watertoets wettelijk verplicht gesteld.

Wet geluidhinder (1979)

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaai. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen.

Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

Begin 2007 wordt de gewijzigde Wet geluidhinder (Wgh) van kracht. Daarin is voor wegverkeerslawaaï en voor railverkeerslawaaï en nieuwe dosismaat, de L_{den} , opgenomen. Voor industrielawaaï wordt in de nieuwe Wgh vastgehouden aan de oude dosismaat, L_{eqm} .

In dit Plan-MER zijn de resultaten gepresenteerd in de oude dosismaat L_{eqm} . Uitgedrukt in L_{den} zullen de weergegeven waarden 2 dB lager uitvallen.

Wegverkeer

Als in een zone langs een weg nieuwe situaties mogelijk worden gemaakt, dan moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken, het stedelijk gebied en de maximum snelheid. In het akoestisch onderzoek kunnen wegen waar een snelheid van maximaal 30 km/u geldt buiten beschouwing blijven. In de onderstaande tabel is de zonebreedte aangegeven.

Tabel B2.1

Breedte geluidszones langs wegen

Soort gebied	Stedelijk gebied		Buitenstedelijk gebied		
Aantal rijstroken	1 of 2	3 of meer	1 of 2	3 of 4	5 of meer
Zonebreedte	200 meter	350 meter	250 meter	400 meter	600 meter

Het grootste deel van het bestemmingsplan heeft de bestemming "Spoor- en Verkeersweg" en is bedoeld voor de A15. Binnen een zone van 600 meter langs deze weg dienen eventuele nieuwe gevoelige bestemmingen getoetst te worden aan de normen van de Wet geluidhinder. Op dit moment worden voorbereidingen getroffen voor de reconstructie van het tracé Maasvlakte-Vaanplein. Bij een daadwerkelijke reconstructie met een hogere geluidbelasting kan op basis van de Wet geluidhinder sanering plaatsvinden.

Railverkeer

Overeenkomstig de systematiek van verkeerswegen hebben ook spoorwegen een toetsingzone voor geluidhinder. De omvang van deze zone is per traject opgenomen in het 'Besluit geluidhinder spoorwegen'. Voor de havenspoorlijn (traject 693) ter hoogte van het plangebied bedraagt de geluidszone 1000 meter. Voor de beide metroverbindingen (traject 622 en 625) bedraagt de toetsingszone 100 meter. Voor alle nieuwe situaties die een bestemmingsplan mogelijk maakt binnen de zone moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Op dit moment wordt gewerkt aan de reconstructie van de havenspoorlijn. Ook voor het railverkeer kan bij een daadwerkelijke reconstructie op basis van de Wet geluidhinder sanering plaatsvinden.

Industrielawaaï

De bedrijven in het plangebied zijn gelegen buiten het nabijgelegen gezoneerde industriegebied Waal-/Eemhaven. Het wettelijk kader voor de beoordeling van de geluidshinder van deze bedrijven wordt beschreven in de Handreiking Industrielawaaï en Vergunningverlening. De Handreiking beschrijft de richtwaarden voor de equivalente geluidshinder ten gevolge van nieuwe bedrijven bij woningen. In de Rotterdamse praktijk worden deze richtwaarden bepaald door het referentieniveau bij de meest nabijgelegen woningen.

Besluit luchtkwaliteit 2005

Als een bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, dan zal de luchtkwaliteit moeten worden bepaald. De mate waarin de buitenlucht is verontreinigd met schadelijke stoffen is bepalend voor de luchtkwaliteit. Bij de verontreiniging wordt gekeken naar de jaargemiddelden van schadelijke stoffen. De normen voor luchtkwaliteit zijn gegeven in het Besluit luchtkwaliteit 2005 (5 augustus 2005). Het Besluit luchtkwaliteit 2005 geeft normen voor de buitenlucht, maar die normen gelden niet voor de werkplek. Daar geldt de wetgeving op het gebied van de arbeidsbescherming.

In het Besluit luchtkwaliteit 2005 zijn voor een aantal stoffen grenswaarden aangegeven, uitgedrukt in het aantal microgram van die stof per m³ buitenlucht. De concentraties van zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood liggen in Rotterdam en omgeving ruim onder de grenswaarden. Voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof geldt dat de gemiddelde concentraties per jaar niet boven de 40 µg/m³ mag uitkomen. De grenswaarden voor NO₂ en fijn stof worden nu nog op veel plaatsen in Nederland overschreden, maar door technische ontwikkelingen zal de situatie verbeteren. De grenswaarde voor fijn stof moet in 2005 worden bereikt, die voor NO₂ in 2010. Voor fijn stof wordt naast het jaargemiddelde ook gekeken naar het aantal dagen met een hoge concentratie. De daggemiddelde concentratie mag maximaal 35 keer per jaar hoger zijn dan 50 µg/m³.

Circulaire Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen [17] en Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) [18]

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10⁻⁶/jaar) onacceptabel wordt geacht. De norm voor het plaatsgebonden risico is bij kwetsbare objecten een grenswaarde die niet mag worden overschreden. Bij beperkt kwetsbare objecten is de 10⁻⁶/jaar-norm een richtwaarde die alleen mag worden overschreden als daar gewichtige redenen voor zijn. In artikel 1 van de voorschriften is aangegeven wat kwetsbare objecten en wat beperkt kwetsbare objecten zijn.

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Bij stationaire bronnen ligt de lijn op 10⁻⁵/jaar voor tien slachtoffers en 10⁻⁷/jaar voor 100 slachtoffers. Voor de transportmodaliteiten weg, rail, water en buisleiding ligt de lijn op 10⁻⁴/jaar voor 10 slachtoffers en 10⁻⁶/jaar voor 100 slachtoffers. Het aandachtsgebied van het groepsrisico komt overeen met de 10⁻⁸ plaatsgebonden risicocontour. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken. Een afwijking moet in een openbare en goed inzichtelijke belangenafweging door het bevoegd gezag worden gemotiveerd.

Flora- en faunawet (2002)

In Nederland is de vanuit de Vogel- en Habitatrichtlijn vereiste bescherming van soorten overgenomen in de Flora- en faunawet [19]. De Flora- en faunawet regelt de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren.

In de Flora- en faunawet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld mogen worden. Bovendien dient iedereen voldoende zorg in acht te nemen voor in het wild levende planten en dieren. Daarnaast is het niet toegestaan om hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren. De Flora- en faunawet heeft dan ook belangrijke consequenties voor ruimtelijke plannen. Wanneer plannen worden ontwikkeld voor ruimtelijke ingrepen of voornemens ontstaan om werkzaamheden uit te voeren, dient vooraf goed te worden beoordeeld of er mogelijke nadelige consequenties voor beschermde inheemse soorten zijn. In beginsel is daarvoor de initiatiefnemer zelf verantwoordelijk. Sinds februari 2005 is de AMvB artikel 75 van de Flora- en faunawet in werking getreden. Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk van de minister van LNV vrijstelling of ontheffing van de algemene verbodsbepalingen te krijgen voor activiteiten op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Ten aanzien van de criteria die voor vrijstellingen en ontheffingen gelden, worden de volgende groepen soorten onderscheiden:

Groep 1: Algemene soorten (Tabel 1 AMvB).

Voor schadelijke effecten door werkzaamheden bij (individuele van) algemeen voorkomende soorten geldt een algemene vrijstelling van de verboden uit de artikelen 8 tot en met 12. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende eisen gesteld.

Groep 2: Overige soorten (Tabel 2 AMvB).

Voor plannen en projecten die leiden tot overtreding van verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet bij soorten uit tabel 2 moet ontheffing worden aangevraagd (tenzij de initiatiefnemer volgens een goedgekeurde gedragscode werkt). Voor de ontheffingsaanvraag moet een zogenaamde lichte toets doorlopen worden, waarin getoetst wordt of de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in het geding is.

Groep 3: Soorten bijlage IV Habitatrichtlijn/bijlage 1 AMvB (Tabel 3 AMvB)

Voor deze soorten met het zwaarste beschermingsregime geldt dat er bij overtreding van verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet ontheffing vereist is.

Bij de ontheffingsaanvraag moet een zgn. uitgebreide toets gedaan worden. Een ontheffing kan alleen worden verleend wanneer:

- Er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard.
- Er geen alternatieven zijn.
- Er geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Vogels

Vanwege de bepalingen in de Vogelrichtlijn, die overgenomen zijn in de nationale regelgeving, geldt er voor vogels een afwijkend beschermingsregime. Er is geen vrijstelling of ontheffing mogelijk voor het verstoren van broedende vogels, hun eieren of jongen. Voor het verstoren van vaste broedplaatsen van vogels buiten het broedseizoen dient een ontheffing te worden aangevraagd. Hiervoor dient de uitgebreide toets doorlopen te worden (zie groep 3).

De wet biedt in artikel 75 de mogelijkheid om ontheffing aan te vragen van overtreding van de verboden uit de artikelen 8 tot en met 18. Ontheffingen worden uitsluitend verleend door de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Aanvragen kunnen worden ingediend bij de Dienst Regelingen van het Ministerie in Dordrecht.

Algemene zorgplicht

Naast bovengenoemde bepalingen is er in alle gevallen en bij alle (ook de algemene) soorten sprake van de algemene zorgplicht (artikel 2). Hierin staat beschreven dat iedereen voldoende zorg in acht neemt voor dieren, planten en hun leefomgeving. Dit houdt onder andere in dat, voor zover redelijk, handelingen nagelaten of juist genomen worden om negatieve invloeden op soorten te voorkomen, beperken of tegen te gaan.

Natuurbeschermingswet (1998)

De Natuurbeschermingswet 1968 is het oude wettelijke kader voor bescherming van natuur in Nederland. Deze wet regelde zowel de bescherming van natuurgebieden als de bescherming van soorten. Dit laatste onderdeel is inmiddels overgenomen in de Flora- en faunawet. Voor de gebiedsbescherming, waarin het Europese Natura 2000 een belangrijke rol speelt, is een aanzienlijke aanpassing van de wet nodig geweest. Hiervoor is de Natuurbeschermingswet 1998 tot stand gekomen. Het afwegingskader volgens artikel 6 van de Habitatrichtlijn, inclusief compenserende maatregelen, is in de Natuurbeschermingswet 1998 overgenomen. In oktober 2005 is de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 in werking getreden.

Op basis van de Natuurbeschermingswet 1998 kan een terrein of water, dat van belang is om zijn natuurschoon of natuurwetenschappelijke betekenis, worden aangewezen als beschermd natuurmonument. Bepaalde schadelijke handelingen in natuurmonumenten zijn verboden, tenzij een vergunning is verleend. Dit betreft handelingen die de wezenlijke kenmerken van een beschermd natuurmonument aantasten of er schade aan toe brengen. Ook speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn worden met de Natuurbeschermingswet 1998 beschermd.

PROVINCIAAL BELEID

Beleid	
Provinciaal beleid	Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020, 2005)
	Beleidsplan Milieu en Water (2000)

Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020, 2005)

Het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam is een strategisch ruimtelijk ontwikkelingsprogramma voor de regio Rotterdam voor de periode 2005 tot 2020. Het is een herziening van het streekplan Rijnmond van de provincie Zuid-Holland en een uitvoeringsgericht regionaal structuurplan voor de stadsregio Rotterdam, gecombineerd in één plan: het RR2020 [20].

Het RR2020 heeft als doel het versterken van de Rotterdamse regio. Het RR2020 zet in op het verstevigen van de regionale economie, het verbeteren van de woon- en leefomgeving en het inspelen op de sociaal-culturele diversiteit.

Beleidsplan Milieu en Water (2000)

Het beleid van de provincie Zuid-Holland over water is vastgelegd in het beleidsplan Milieu en Water 2000-2004 [21]. In het beleidsplan is veel aandacht voor stedelijk waterbeheer, met voldoende waterberging in stedelijk gebied. Voorts stelt de provincie Zuid-Holland in haar Nota Planbeoordeling 2002 het opnemen van een waterparagraaf in een bestemmingsplan verplicht en heeft zij als richtlijn 10 % oppervlaktewater in bebouwd gebied geformuleerd. In de Deelstroomgebiedsvisies is voor Rotterdam de opgave het ontwikkelen van een duurzaam stedelijk waterbeheer.

Op basis van de Keur verlenen de Waterschappen hun vergunningen voor werken op, in en rond watergangen en waterkeringen en van werken die de waterhuishouding beïnvloeden.

GEMEENTELIJK BELEID

Beleid	
Gemeentelijk beleid	Havenplan 2020 (2004)
	Structuurplan Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010, RPR 2010,
	Waterplan Rotterdam 2000-2005 (2000)
	Rotterdams Milieuperspectief 2002 – 2007
	Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010
	Milieuzonering

Havenplan 2020 (2004)

Met het Havenplan 2020 geeft de gemeente Rotterdam haar visie op de gewenste ontwikkeling van de haven van Rotterdam. Doelstellingen voor de toekomst van de Rotterdamse haven zijn het verstreken van de internationale concurrentiepositie van het haven- en industriecomplex (HIC), het versterken van de economische positie van stad en regio en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en woon- en leefmilieu van de regio. Voor het plangebied is van belang, dat voor de verdere groei van het HIC een capaciteitsvergroting van de A15 nodig is en het gebruik van leidingtransport zal worden uitgebreid. Nabij het plangebied zullen vanuit het Eemhavengebied de deepsea containeractiviteiten verschuiven naar de Maasvlakte. Gestreefd wordt om de shortsea containercluster in de Eemhaven, inclusief Distripark Eemhaven, verder te ontwikkelen tot de Europese shortsea hub, een containercluster voor de korte verbindingen over zee, met bestemmingen in West Europa, Engeland en Scandinavië [22].

Structuurplan Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (RPR 2010)

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

Waterplan Rotterdam 2000-2005 (2000)

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat bepleit in haar Vierde Nota Waterhuishouding (Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, 1997) om gebiedsgericht een nota met een gemeenschappelijke visie over de waterhuishouding op te stellen. De gemeenteraad van Rotterdam heeft in 2000 het Waterplan Rotterdam vastgesteld. Het Waterplan is een gezamenlijk en integraal product van alle waterbeheerders in de regio. In het Waterplan zijn lange termijn streefbeelden en kwaliteitsdoelstellingen, geformuleerd die een beeld geven van de gewenste situatie voor het watersysteem in heel Rotterdam. De streefbeelden hebben een integraal karakter, niet alleen waterkwaliteit en -kwantiteit, maar ook natuurwaarden en belevingswaarden spelen een rol.

- Bij het streefbeeld de groene wiggen staat de natuur centraal. Dit streefbeeld is van toepassing op gebieden met watersystemen die een grote natuurlijke component bezitten of deze in potentie hebben.
- In de blauwe ring spelen zowel de belevingswaarde als ruimte voor natuur een rol.

Dit streefbeeld heeft betrekking op de watersystemen in de wijken die als een ring om de compacte stad heen liggen. Kenmerkend voor deze gebieden is de ruimere stedenbouwkundige structuur, waar meer ruimte is gecreëerd voor water en groen.

- Bij het water in de compacte stad staat de belevingswaarde centraal. Dit streefbeeld heeft betrekking op de singels in de oude stadswijken en het centrum van Rotterdam.
-
- Het gemeentelijk waterplan is tevens het kader waarbinnen afstemming met de waterbeheerders plaatsvindt

Rotterdams Milieuperspectief 2002 – 2007

De hoofdlijnen van het Rotterdamse milieubeleid zijn vastgelegd in het Rotterdams Milieuperspectief 2002 – 2007. Dit derde Rotterdamse Milieubeleidsplan (RMP3) ligt in het verlengde van het in 1995 vastgestelde RMP2. De nadruk ligt nu echter meer op de methodes en instrumenten om de geformuleerde beleidsdoelstellingen te bereiken. Om die redenen is de RMP3 gekoppeld aan het Uitvoeringsprogramma Milieu Rotterdam. De collegeprioriteiten zijn daarbij vertaald naar een zevental Speerpunten Milieu, te weten:

1. Beperking van eventueel ongemak dat bedrijven ondervinden van milieuregelgeving.
2. Richten van overheidsinspanningen op het gebied van leefbaarheid op wijkniveau.
3. Veilig stellen van ruimte voor stedelijke ontwikkeling in combinatie met verantwoorde leefkwaliteit.
4. Waarborgen van het veiligheidsniveau in de stad en de haven door met een consequente vergunningvergeving en handhaving het bedrijvenbestand bij te houden.
5. Het aantrekken en inzetten van rijksmiddelen voor bodemsanering, gericht op maximale voortgang van stedelijke bouwplannen.
6. Veilig stellen van de commerciële waarden van de grond (uitgeefbaarheid) van het verzelfstandigd Havenbedrijf op lange termijn.
7. De eerstvolgende rapportage luchtkwaliteit wordt van een strategie voorzien, waarbij realistische normen worden gecombineerd met realistische maatregelen.

Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010

In maart 2001 is het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (het structuurplan voor de gemeente Rotterdam) vastgesteld. In het RPR 2010 worden met betrekking tot milieu en gezondheid aandachtsgebieden en kwaliteitsgebieden aangegeven. In de aandachtsgebieden is de milieubelasting zo hoog dat de kans op gezondheidsklachten van de bevolking niet acceptabel is. Kwaliteitsgebieden zijn gebieden waar de milieukwaliteit met betrekking tot geluid, luchtverontreiniging en externe veiligheid juist uitzonderlijk goed is. Deze gebieden zijn in Rotterdam zelf nauwelijks aanwezig. De in het RPR 2010 gestelde ambitie is om de kwaliteitsgebieden te handhaven en uit te breiden en om de aandachtsgebieden in aantal en omvang te verminderen.

Milieuzonering

De gemeente Rotterdam stuurt al sinds de jaren '50 de inpasbaarheid van inrichtingen binnen de gemeentegrens door middel van de Hinderwetverordening. Vanaf het begin van de jaren '90 wordt gebruikt gemaakt van de bedrijvenlijst die is opgesteld door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (de zogenaamde VNG-bedrijvenlijst). De VNG-bedrijvenlijst geeft informatie over de milieukeurmerken van vrijwel alle bedrijfstypen. Hierin zijn voor de milieu-aspecten geur, stof (luchtkwaliteit), geluid en gevaar 'afstandsnormen' gegeven.

De hinderaspecten zijn bepalend voor de vraag in hoeverre tussen een belastende en een gevoelige functie verweving mogelijk is, dan wel ruimtelijke scheiding noodzakelijk is. Er wordt uitgegaan van de milieugevoelige functie wonen. Deze informatie over milieukenmerken is *indicatief* en is niet als norm of richtlijn bedoeld.

BELEID WATERSCHAP

Beleid	
Beleid waterschap	Waterstructuurplan IJsselmonde (2004)
	Ontwerp Beleidsplan Waterkeringen 'Kijk op Dijk en Duin' (2006)

Waterstructuurplan IJsselmonde (2004)

In het waterstructuurplan [23] geeft het Waterschap een integrale visie op een duurzaam functionerende waterstructuur op IJsselmonde voor zowel waterkwantiteit als waterkwaliteit. Het geeft een visie op de gewenste ontwikkelingen in het watersysteem en wordt vertaald naar een uitvoeringsprogramma. Het waterstructuurplan dient als input voor het structuurplan voor de stadsregio (RR2020) en is een belangrijke bouwsteen bij de inpassing van water in ruimtelijke plannen (watertoets).

Ontwerp Beleidsplan Waterkeringen (2006)

In het eerste Beleidsplan Waterkeringen van Waterschap Hollandse Delta geeft het waterschap een visie over het beheer van de waterkeringen [12]. Met een beschrijving van de wijze waarop het waterschap invulling wil geven aan het beheer van de waterkeringen. Niet als op zichzelf staande, statische verhogingen in het landschap, maar als functionele verdedigingswerken, die moet worden gekoesterd en tegelijk moet worden gehandhaafd, onderhouden en zonodig versterkt.

Het beheersgebied van Waterschap Hollandse Delta wordt omsloten door de Noordzee, Nieuwe Waterweg, Nieuwe Maas, De Noord, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Hollands Diep, Haringvliet, Krammer-Volkerak en Grevelingen. Het waterschap Hollandse Delta heeft de zorg voor de veiligheid tegen overstroming binnen dit gebied. Voor dit doel beheert het waterschap primaire en regionale waterkeringen. Hierbij kijken we niet alleen naar het nu, maar streven we ook naar duurzaamheid voor de toekomst (klimaat, ruimtereservering etc). Doel voor het beheer van de waterkeringen is dat de veiligheid tegen overstromingen gegarandeerd wordt, nu en in de toekomst. Dat betekent dat de waterkeringen in het beheerde gebied te allen tijde aan de vastgestelde veiligheidsnormen dienen te voldoen.

BIJLAGE 3

De plan m.e.r. Procedure toegelicht

Milieueffectrapportage voor plannen staat niet op zich zelf, maar is een hulpmiddel bij de besluitvorming van in dit geval de gemeente Rotterdam over het bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde. De plan m.e.r.-procedure (voorheen genaamd SMB-procedure) is daarom gekoppeld aan de procedure die voor het bestemmingsplan moet worden doorlopen. De plan m.e.r.-procedure voor het bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde bestaat uit de volgende stappen:

2. Openbare kennisgeving.
3. Raadplegen bestuursorganen die bij de voorbereiding van het plan moeten worden betrokken over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen Plan-MER.
4. Opstellen Plan-MER.
5. Terinzagelegging Plan-MER en Ontwerp Bestemmingsplan.
6. Motiveren van de gevolgen van de Plan-MER en de inspraak in het definitieve bestemmingsplan.
7. Bekendmaking en mededeling van het plan.
8. Evaluatie van de effecten na realisatie.

Navolgend worden de stappen toegelicht.

Stap 1: Openbare kennisgeving

In de Wet milieubeheer is als waarborg een extra stap opgenomen voorafgaand en aanvullend op de procedure uit de Europese richtlijn SMB: een openbare kennisgeving van het voornemen om het betreffende plan op te stellen en hiervoor een plan m.e.r.-procedure te doorlopen.

Bij het uitbrengen van de notitie Reikwijdte en Detailniveau was de ontwerpwetswijziging Wet milieubeheer nog niet van kracht. De uitvoering van deze extra stap was nog niet verplicht. De gemeente heeft deze stap wel uitgevoerd en in een openbare kennisgeving aangegeven dat voor het bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde een SMB-procedure wordt doorlopen.

In de openbare kennisgeving dient te worden aangegeven of de Commissie m.e.r. of een andere (onafhankelijke) instantie in de gelegenheid wordt gesteld advies uit brengen. De inzet van de Commissie m.e.r. voor de plan m.e.r.-procedure is alleen verplicht voor de natuuraspecten als er sprake is van m.e.r.-plichtige activiteiten in de ecologische hoofdstructuur (EHS), of als er voor een plan een passende beoordeling nodig is. Omdat voor het bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde hiervan geen sprake is, wordt geen advies gevraagd aan de Commissie m.e.r.

Stap 2: Raadplegen bestuursorganen

Na de bekendmaking moeten de reikwijdte en het detailniveau van het Plan-MER worden bepaald. Conform de Wet milieubeheer worden de bestuursorganen *'die ingevolge het wettelijk voorschrift waarop het plan berust bij de voorbereiding van het plan moeten worden betrokken'* geraadpleegd.

Ten behoeve van deze verplichte raadpleging is een notitie 'Reikwijdte en detailniveau' opgesteld en in concept voorgelegd aan de betrokken bestuursorganen. De volgende bestuursorganen zijn geraadpleegd:

- Provinciale Planologische Commissie.
- VROM-Inspectie Regio Zuid-West.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland.
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- Ministerie van Defensie.
- Ministerie van Economische Zaken.
- Gemeente Albrandswaard.
- Waterschap Hollandse Delta.
- DCMR Milieudienst Rijnmond.

Stap 3: Opstellen Plan-MER

Het Plan-MER wordt opgesteld op basis van de definitief bepaalde reikwijdte en detailniveau zoals aangegeven in de vorige stap. Op basis van het Plan-MER wordt in een bijlage bij het Ontwerp bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde de motivering van de keuzen van de gemeente Rotterdam weergegeven. Aan het Plan-MER zijn inhoudelijke voorwaarden verbonden.

Stap 4: Terinzagelegging

Het Plan-MER en het Ontwerp Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde worden gezamenlijk ter inzage gelegd.

Stap 5: Motiveren in het definitieve Bestemmingsplan

De gemeente Rotterdam zal in het uiteindelijke Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde motiveren hoe met de resultaten van het Plan-MER en de inspraak is omgegaan.

Stap 6: Bekendmaking en mededeling van het plan.

Conform de bestemmingsplanprocedure wordt het definitieve Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde bekend gemaakt.

Stap 7: Evaluatie van de effecten na realisatie.

Het is verplicht om de daadwerkelijk optredende milieugevolgen van de uitvoering van het Bestemmingsplan in kaart te brengen en te evalueren. In het Plan-MER wordt aangegeven welke aspecten van het plan voor evaluatie in aanmerking komen.

BIJLAGE 4

Lijst met bedrijfsactiviteiten

BIJLAGE 5

Literatuurlijst

- 1 dS+V Gemeente Rotterdam, januari 2006. *Ontwerp Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde*.
- 2 dS+V Gemeente Rotterdam, december 1997. *Bestemmingsplan Eemhaven*, vastgesteld 11 december 1997, goedgekeurd 7 april 1998.
- 3 dS+V Gemeente Rotterdam, januari 2005. *Structuurvisie Pernis, Pernis een aantrekkelijk dorp aan de rivier*.
- 4 dS+V Gemeente Rotterdam, oktober 2004. *Voorontwerp Bestemmingsplan Gadering Tussenwater*.
- 5 *Bestemmingsplan Albrandswaard*.
- 6 Gemeentewerken gemeente Rotterdam i.o.v. dS+V, 10 juli 2006. *Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde Risicoanalyse weg- en railtransport*, projectcode MR5151.
- 7 DCMR. *Gebiedsgerichte inventarisatie (beperkt) kwetsbare objecten*.
- 8 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, september 2000. *Trajectnota MER RW 15 Maasvlakte-Vaanplein, Deelrapport Ruimtelijke inrichting en Milieu, Milieu-effectrapport*.
- 9 Ministerie VROM, april 1991. *Bekendmaking van beleid ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2 en K3 categorie*.
- 10 Ministerie VROM, november 1984. *Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen*.
- 11 Arcadis in opdracht van dcmr, *Gebiedsgerichte inventarisatie, een onderzoek naar kwetsbare bestemmingen*, november 2006.
- 12 Waterschap Hollandse Delta, *Kijk op Dijk en Duin, Ontwerp Beleidsplan Waterkeringen*, augustus 2006
- 13 Ministerie Verkeer en Waterstaat, december 2003. *Prognose van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor*.
- 14 Europese Unie, *Verdrag van Malta, Valetta*, 1998.
- 15 *Nota Ruimte*.
- 16 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1997. *Vierde nota waterhuishouding*.
- 17 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, augustus 2004. *Circulaire Risico-normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen*.
- 18 Ministerie van Volkhuysvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, oktober 2004. *Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen*.
- 19 *Flora- en faunawet*, 2002.
- 20 2005. *Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020*.
- 21 2000. *Beleidsplan Milieu en Water 2000-2004*.
- 22 Gemeente Rotterdam, 16 september 2004. *Havenplan 2020, Ruimte voor kwaliteit*.

23 Waterschap Hollandse Delta *Waterstructuurplan IJsselmonde*, 2004.

COLOFON

PLAN-MER BESTEMMINGSPLAN BENELUXSTER-OOSTZIJDE

OPDRACHTGEVER:

DS+V GEMEENTE ROTTERDAM

STATUS:

Vrijgegeven

AUTEUR:

ing. F.K. Krijgsman

GECONTROLEERD DOOR:

drs. K.M. van der Wel

VRIJGEGEVEN DOOR:

drs. L. de Haas

5 juli 2007

110623/CE7/1F9/000549

ARCADIS Ruimte & Milieu BV
Beaulieustraat 22
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Tel 026 3778 899
Fax 026 4457 549
www.arcadis.nl
Handelsregister 30134230

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden veeleenvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.

dS+V gemeente Rotterdam
Afdeling RO
t.a.v. de heer J. Oosterhof
Postbus 6699
3002 AR ROTTERDAM
p|||p|||p|||p|||p|||p|||p|||p|||

Onderwerp:
Antwoorden op vragen DCMR Milieudienst Rijnmond

Geachte heer Oosterhof,

Op 17 september 2007 hebben wij gesproken over ons rapport Plan-MER Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde, rapportnummer 110623/CE7/1F9/000549, d.d. 5 juli 2007. Aanleiding voor het gesprek waren vragen van de DCMR Milieudienst Rijnmond. Daarnaast heeft de Milieudienst in een e-mail van 20 september 2007 aanvullende vragen betreffende externe veiligheid gesteld. Onderstaand treft u onze antwoorden op de gestelde vragen. Deze kunnen worden beschouwd als aanvulling op het rapport.

Autonome ontwikkeling

Vraag

Door de DCMR Milieudienst Rijnmond is aangegeven dat op een onduidelijke en inconsequente wijze is omgegaan met de autonome ontwikkeling. In nadere toelichting is aangegeven dat het gaat om autonome plannen waarvan niet duidelijk is of deze nu wel of niet in het onderzoek zijn meegenomen.

Antwoord

Het bestemmingsplan beslaat een periode tot 2016. Dit peiljaar is als uitgangspunt aangehouden voor het opstellen van het Plan-MER. In de autonome ontwikkeling voor dit peiljaar zijn de ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen, die zijn opgenomen in vastgestelde bestemmingsplannen of in (voor)ontwerpbestemmingsplannen. Voor wat betreft de laatste moet het gaan om plannen, waarvan is te voorzien dat deze voor het bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde zullen zijn vastgesteld. De bestemmingsplannen met betrekking tot de verbreding van de rijksweg A15, de aanleg van Maasvlakte 2 en het bestemmingsplan Gadering Tussenwater vallen hier niet onder. Om deze reden zijn deze plannen niet meegenomen in de autonome ontwikkeling.

Voor de aspecten geluid en luchtkwaliteit vanwege de rijkswegen A4 en A15 en de spoorlijn waren bij de uitvoering van het onderzoek resultaten beschikbaar van het MER MV 2 dat recent gereed is gekomen. Bij de onderliggende berekeningen zijn dezelfde verkeersintensiteiten gehanteerd als in het Plan-MER.

Arnhem
12 november 2007

Contactpersoon:
ir. L.P. Sturmus

Telefoonnummer:
06 2706 1765

E-mail:
l.p.sturmus@arcadis.nl

Ops kenmerk:
110623/CE7/200/000549



Op basis van dit gegeven is gesteld dat het gebruik van gegevens uit het MER MV2 geen gevolgen heeft voor de conclusies van het onderzoek.

Zoals gesteld zijn in de autonome ontwikkeling voor 2016 de verbreding van de rijksweg A15, de aanleg van Maasvlakte 2 en het bestemmingsplan Gadering Tussenwater niet meegenomen. Het is echter duidelijk dat de plannen voor de A15 en Maasvlakte 2 gevolgen hebben voor de milieusituatie in het plangebied. Deze gevolgen zullen na 2020 optreden. Hoewel dit feitelijk buiten de scope van het Plan-MER ligt, is onderzocht wat de effecten van het plan Beneluxster-oostzijde zijn ten opzichte van de situatie in 2020 nadat de twee bovengenoemde projecten zijn gerealiseerd. Dit zogenaamde doorkijkscenario is opgenomen in hoofdstuk 7 van het rapport. Er is geconcludeerd dat de resultaten voor het doorkijkscenario niet in negatieve zin afwijken van de resultaten op basis van 2016. Voor beide situaties kunnen de effecten van het plan als neutraal worden beoordeeld.

Tabellen 5.5 en 7.1

Vraag

De DCMR Milieudienst Rijnmond heeft een verschil geconstateerd tussen de tabellen 5.5 en 7.1. In deze tabellen wordt de beoordeling van het aspect externe veiligheid gegeven.

Antwoord

In tabel 5.5 op pagina 76 van het rapport zijn de resultaten voor de projectsituatie per abuis verwisseld. Het effect is neutraal voor het plaatsgebonden risico en negatief voor het groepsrisico. De correcte waarden zijn in onderstaande tabel opgenomen. De waarden in tabel 7.1 op pagina 88 zijn correct.

Tabel 5.5

L'Leiden externe veiligheid

Criterion	Referentiesituatie	Beneluxster-oostzijde
Plaatsgebonden risico	0	0
Groepsrisico	0	-

Externe veiligheid Rijksweg A15

Vraag

Er zijn verschillen tussen het onderzoek dat is uitgevoerd t.b.v. MER MV2 en ANKER enerzijds en deze Plan-MER. De MV2 studie komt tot een PR contour 10^{-5} van bijna 90 meter. DCMR vraagt of deze verschillen te verklaren zijn.

Antwoord

De verschillen ontstaan in hoofdzaak doordat de uitgangspunten voor de onderzoeken niet hetzelfde zijn. Dit kan ook komen door het hanteren van andere groeiscenario's. Dit geldt zowel voor ANKER als voor MER MV2. Daarnaast geldt voor het eerstgenoemde onderzoek dat een andere berekeningsmethode is

toegepast. ANKER is namelijk berekend met behulp van IPORBM en MER MV2 en het Plan-MER Beneluxster-oostzijde gebruiken RBM2.

Externe veiligheid Spoortraject Pernis-Waalhaven Zuid

Vraag

Ook voor de externe veiligheid ten gevolge van het spoortraject Pernis-Waalhaven Zuid bestaan verschillende onderzoeken. De huidige risicoatlas (IPORBM) en MV2 en landelijke onderzoeken (RMB2) berekenen wel een 10^{-5} contour ter plaatse. Het verschil is wellicht verklaarbaar in verband met gehanteerde snelheden. Ter plekke rijden doorgaande treinen met ca. 80 km/uur.

Antwoord

Hiervoor geldt hetzelfde als voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Dit houdt in dat ook in dit geval gekeken moet worden naar de gehanteerde vervoerscijfers en groeiscenario's. Voor het Plan-MER Beneluxster-oostzijde heeft ARCADIS het rapport van de dienst Gemeentewerken Rotterdam gebruikt: bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde, d.d. 10 juli 2006.

Externe veiligheid Vondelingenweg

Vraag

Over de Vondelingenweg vindt ook transport van gevaarlijke stoffen plaats. Hier is geen onderzoek naar gedaan. Dat het niet in de risicoatlas is opgenomen is logisch, omdat het gaat om een gemeentelijke weg. Het onderzoek naar externe veiligheid is een verantwoordelijkheid van de gemeente. Waarschijnlijk is niets bekend over de risico's. Een inschatting met een worst case-scenario is een mogelijke oplossing hiervoor.

Antwoord

Uit navraag bij de gemeente is gebleken dat er inderdaad niet veel gegevens over het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Vondelingenweg bekend zijn. Het is mogelijk om worst case inschattingen te maken op basis van een soort herkomstbestemmingen onderzoek. Dit in relatie tot de routing van het vervoer van gevaarlijke stoffen. De gemeente heeft echter wel aangegeven dat het met name incidenteel vervoer betreft. Wij zijn van mening dat mede hierdoor een herkomstbestemmingen onderzoek weinig toegevoegde waarde heeft.

Externe veiligheid bedrijven

Vraag

De informatie betreffende de externe veiligheidsaspecten in relatie tot bedrijven wordt erg summier gevonden en dit dient te worden aangevuld. Bedrijven in de omgeving dienen te worden toegevoegd. Ook is de contour van RST bekend. Deze valt niet precies binnen de contouren die al op het kaartje staan. De DCMR kan die informatie leveren, maar ARCADIS moet dit ook kunnen.

ARCADIS

Antwoord

ARCADIS beschikt alleen over de kaarten die ze zelf gemaakt hebben in het kader van een risico-inventarisatieproject. Met betrekking tot de risicokaart is gebruik gemaakt van de informatie die bij ARCADIS beschikbaar is. Als de DCMR meer en betere informatie heeft, dient de DCMR deze beschikbaar te stellen.

Wij hopen hiermee de vragen voldoende te hebben beantwoord.

Met vriendelijke groet.

ARCADIS Ruimte & Milieu BV



Hoofd Adviesgroep Milieu en Leefomgeving



Gemeentewerken

Gemeente Rotterdam

Ingenieursbureau

Bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde Risicoanalyse weg- en railtransport

Opdrachtgever

dS+V

Projectcode

MR5151

Datum: 10 juli 2006

Versie: definitief

Auteur

ir. T. Bussink

Paraaf Auteur:

Projectleider

Ing. P.J.G. Bruijkers

Paraaf Projectleider:

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Ruimtelijke situatie	4
2.1	Huidige situatie	4
2.2	Toekomstige situatie	4
3.	Wettelijke bepalingen en beleid	5
4.	Transport van gevaarlijke stoffen	7
4.1	Wegtransport	7
4.2	Railtransport	7
5.	Risicoberekening	9
6.	Resultaat	11
6.1	Wegtransport	11
6.1.1	Plaatsgebonden Risico (PR)	11
6.1.2	Groepsrisico (GR)	12
6.2	Railtransport	14
6.2.1	Plaatsgebonden Risico (PR)	14
6.2.2	Groepsrisico (GR)	14
7.	Resultaten en Conclusie	16
8.	Referentielijst	17

Bijlagen

Bijlage 1 Toelichting risicobegrippen
Bijlage 2 Rekenrapport wegtransport 2006
Bijlage 3 Rekenrapport wegtransport 2016
Bijlage 4 Rekenrapport railtransport 2006
Bijlage 5 Rekenrapport railtransport 2016

1. Inleiding

Het bestemmingsplan Beneluxster-oostzijde dient geactualiseerd te worden. Bij de ontwikkeling van nieuwe ruimtelijke plannen dient rekening te worden gehouden met de normen voor externe veiligheid (plaatsgebonden risico en groepsrisico).

Ten behoeve van de actualisatie zijn de volgende risicobronnen in het kader van externe veiligheid geïdentificeerd:

- het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A15 tussen het knooppunt Beneluxplein en de afslag 19 naar Charlois.
- het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor (Betuweroute, baanvakken Pernis - Waalhaven Zuid en Waalhaven Zuid – Barendrecht Vork).

Het transport over het water (de Nieuwe Waterweg) is niet in ogenschouw genomen, dit gezien de afstand tot het bestemmingsplangebied. In overleg met de opdrachtgever is eveneens het transport door pijpleidingen niet meegenomen in de risico-berekeningen.

In dit onderzoek zijn dus de externe veiligheidsaspecten onderzocht samenhangend met het weg- en railtransport van gevaarlijke stoffen in de huidige situatie (2006) en de geprognosticeerde situatie van 2016, waarbij voor zover bekend, rekening is gehouden met de voorgenomen wijzigingen in het gebruik en bewoningsdichtheden in het plangebied.

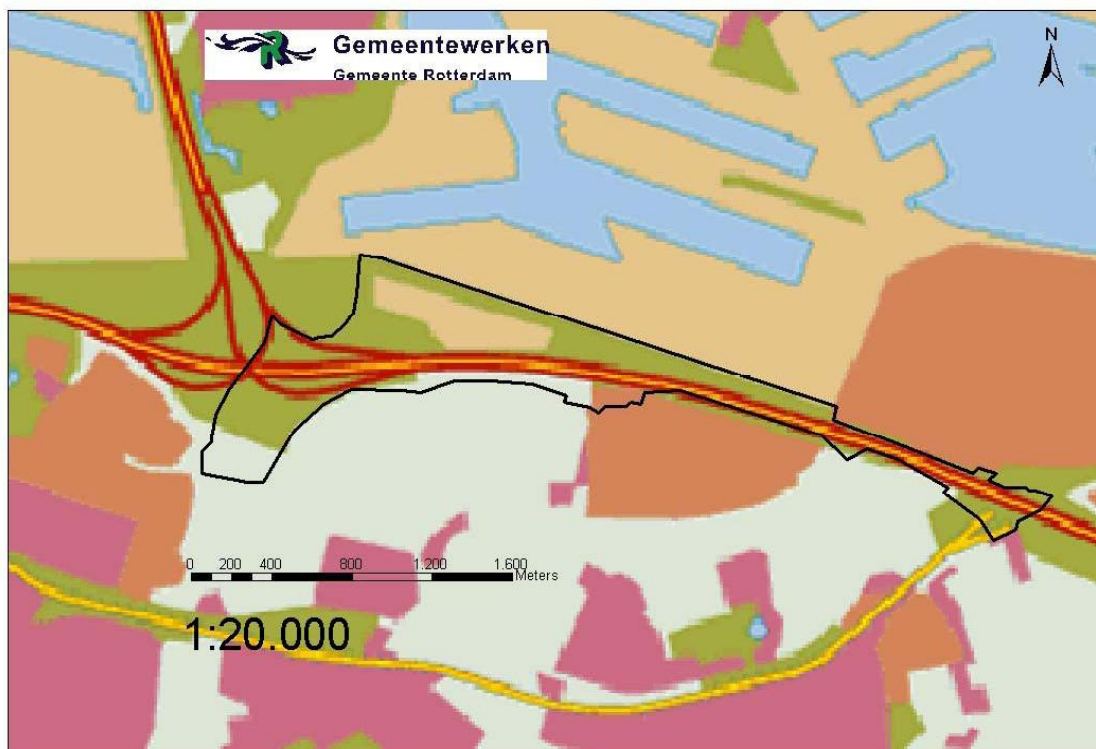
Opgemerkt wordt dat hierbij geen rekening is gehouden met het effect van de ingebruikname van Maasvlakte 2 op het rail- en wegtransport van gevaarlijke stoffen.

2. Ruimtelijke situatie

2.1 Huidige situatie

Het plangebied is gelegen aan de zuidelijke rand van Rotterdam. Aan de westzijde vormt het knooppunt Benelux de grens. Het spoor (Betuweroute) vormt de noordelijke grens. Aan de oostzijde vormt de afslag Charlois de grens. De zuidelijke grens is gelijk aan de gemeentegrens met Albrandswaard. Binnen het plangebied bevinden zich wegen en spoorwegen, een bedrijven- en een kantorenterrein. Binnen het plangebied zijn eveneens enkele woningen aanwezig.

In onderstaande figuur is een overzicht van het plangebied gegeven.



2.2 Toekomstige situatie

Het nieuwe bestemmingsplan is nagenoeg geheel conserverend van aard.

3. Wettelijke bepalingen en beleid

Algemeen

Bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen dient rekening te worden gehouden met de wet- en regelgeving ten aanzien van externe veiligheid. Het Rijk heeft in het in juni 2001 verschenen Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4) aangekondigd wettelijke regelgeving voor te bereiden voor externe veiligheid. De uitgangspunten van de Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen uit 1996 zullen op hoofdlijnen overgenomen worden in een Algemene Maatregel van Bestuur (AmvB) op grond van de Wet milieubeheer.

Het beleid voor externe veiligheid is gebaseerd op de begrippen plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is de kans dat er in een jaar op een bepaalde plaats een persoon ten gevolge van een verondersteld ongeval van 'n activiteit komt te overlijden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het transport van de gevaarlijke stof LPG over de weg. De norm in Nederland is dat het plaatsgebonden risico ten gevolge van een installatie in woongebieden niet groter mag zijn dan $1 \cdot 10^{-6}$ per jaar. Dat betekent dat personen die op een plaats met een dergelijke kans permanent aanwezig zijn, niet vaker dan eens in het miljoen jaar zullen overlijden als gevolg van de betreffende risicobron. De contour voor het plaatsgebonden risico levert een bebouwingsvrije afstand op die gebruikt moet worden bij het ontwerpen van nieuwe bestemmingen.

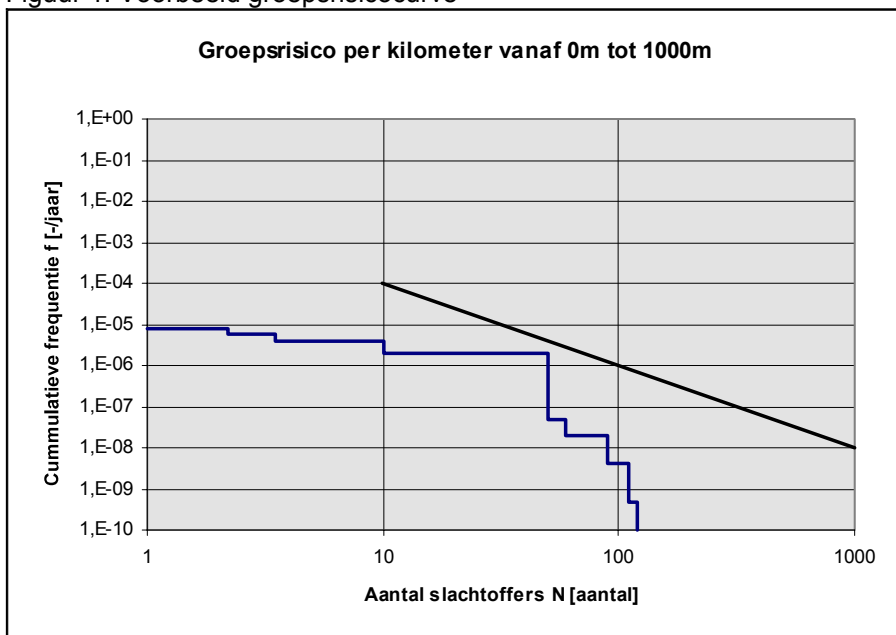
Het groepsrisico

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

Het groepsrisicobeleid is vooral bedoeld om grote gevolgen van calamiteiten te voorkomen. De norm voor het groepsrisico is geen harde wettelijke norm maar is gedefinieerd als een oriënterende waarde. De norm is afhankelijk gesteld van het aantal dodelijke slachtoffers dat zich bij een kans op een bepaald ongeval voordoet. Hoe hoger het aantal dodelijke slachtoffers hoe lager de kans moet zijn op een dergelijk ongeval (10 slachtoffers niet vaker dan één keer in de 10.000 jaar, 100 slachtoffers niet vaker dan één keer in het miljoen jaar en 1000 slachtoffers niet vaker dan één keer in het 100 miljoen jaar. De norm voor het groepsrisico wordt meestal weergegeven als een lijn in de grafiek waarin de relatie tussen kans en aantal dodelijke slachtoffers wordt weergegeven. In figuur 1 is ter illustratie een voorbeeld van een groepsrisicocurve in relatie tot de oriënterende waarde (de rechte lijn in de grafiek) weergegeven. Het betreft een transportroute. In dit voorbeeld is

het risico kleiner dan de oriënterende waarde.

Figuur 1: Voorbeeld groepsrisicocurve



Transportroutes.

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor gelden de normen voor het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde voor het groepsrisico zoals hiervoor aangegeven. Het belangrijkste beleidsdocument is daarbij de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen uit 1996. In de 'Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen' (VNG, 1998) is een praktische uitwerking weergegeven van de nota.

Volgens de Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) kan het (lokaal of regionaal) Bevoegd Gezag gemotiveerd afwijken van de oriënterende waarde. De rol van de Provincie is te toetsen, of de afweging van het bevoegde gezag in redelijkheid kon worden gemaakt. Verwacht wordt, dat in de AMvB deze afwegingsruimte aanwezig blijft, waarbij de nadruk zal komen te liggen op een verantwoordingsplicht en een informatieplicht naar de burger.

Vooruitlopend op de AMvB is door het Rijk de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen uitgebracht. De circulaire is grotendeels een voortzetting van het bestaande beleid. De circulaire gaat ondermeer in op de wijze waarop risico's bij overschrijding van de normen kunnen worden gereduceerd. Tevens wordt ingegaan op de toepassing van de risicobenadering bij onder andere vervoersbesluiten en omgevingsbesluiten.

4. Transport van gevaarlijke stoffen

4.1 Wegtransport

Als informatiebron zijn de volgende studies gebruikt:

Risico's wegtransport gevaarlijke stoffen provincie Zuid-Holland peiljaar 2002, AVIV, 14 november 2003;

Hierin zijn de volgende twee relevante wegvakken benoemd:

- wegvak 62: A15 Charlois – knooppunt Vaanplein
- wegvak 100: A15 Pernis – A15 Charlois

Beide wegvakken liggen gedeeltelijk binnen het beschouwde plangebied.

In onderstaande tabel zijn voor deze wegvakken de geïdentificeerde jaarintensiteiten aan beladen bulktransporten voor de meest voorkomende stofcategorieën gegeven.

Tabel jaarintensiteit 2003

wegvak	LF1	LF2	LT1	LT2	GF3
62	32612	65737	3904	1067	24739
100	32612	65737	3904	1067	24739

Deze cijfers zijn gebaseerd op tellingen in het jaar 2003. Om te komen tot de jaarintensiteiten in de jaren 2006 en 2016 is uitgegaan van een jaarlijkse toename van 2% ten opzichte van 2003.

4.2 Railtransport

Als informatiebron zijn de volgende studies gebruikt:

Notitie Vervoersgegevens gevaarlijke stoffen per spoor, Prorail, CMO/06/20602277, 13 januari 2006.

Hierin zijn de volgende twee relevante baanvakken benoemd:

- baanvak Pernis – Waalhaven Zuid
- baanvak Waalhaven Zuid – Barendrecht Vork.

In navolgende tabellen zijn voor deze baanvakken de gerealiseerde transporten (2003) en de geprognoseerde transporten gegeven. Opgemerkt wordt dat de prognoses niet gekoppeld zijn aan een bepaald jaartal. De implicatie hiervan is dat deze prognoses niet mogen worden geïnterpreteerd als bovengrens van de maatgevende vervoersomvang in de desbetreffende categorie.

Tabel gerealiseerd 2003

baanvak	A	B2	B3	C3	D3	D4
Pernis – Waalhaven Zuid	1300	0	0*	7900	1200	300
Waalhaven Zuid – Barendrecht Vork	2100	0	0*	14500	1500	1200

Tabel prognose

baanvak	A	B2	B3	C3	D3	D4
Pernis – Waalhaven Zuid	3300	4750	0*	9750	2000	800
Waalhaven Zuid – Barendrecht Vork	4050	4750	0*	13000	2000	800

Toelichting

- * Na het sluiten van de productielokatie in Linne is AKZO Nobel de enige verlader van chloor per spoor. Met AKZO Nobel is een convenant gesloten om vanaf 2006 geen structureel vervoer van chloor per spoor te laten plaatsvinden. Uitsluitend in geval van onderhoud of storing mag maximaal 10.000 ton per jaar over het spoor vervoerd worden. Omdat niet is aan te geven waar deze niet structurele chloortransporten vandaan zullen komen, wordt in de prognose geen chloorvervoer op enig traject geprognostiseerd. Dit is geen probleem voor de risiconorm want die zullen bij de beperkte hoeveelheid chloor van 10.000 ton per jaar niet overschreden worden.

Voor de berekening is uitgegaan van de hoogste van de twee waarden voor de desbetreffende categorie. Voorbeeld: voor stofcategorie A is de waarde 2100 genomen voor de huidige situatie.

5. Risicoberekening

De risicoberekening is verricht met behulp van het computerprogramma RBM-II. Voor dit onderzoek is een specifiek rekenmodel gemaakt.

Het groepsrisico wordt bepaald door de combinatie van de transportintensiteit van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor en het aantal aanwezige personen aan weerszijden van de transportroute.

De volgende, gebruikelijke, veronderstellingen zijn voor de berekeningen gemaakt:

Wegtransport

- De verdeling van het transport over de dag (van 7 tot 19 uur) en nacht (van 19 tot 7 uur) is respectievelijk 80 % en 20 %;
- 100 % van de transporten vinden plaats van maandag t/m vrijdag;
- De uitstromingsfrequentie is $5,9 \times 10^{-7}$ jaar (standaard voor dit type weg).

Railtransport

- er is uitgegaan van een generiek traject;
- er is uitgegaan van spoorketelwagens in zogeheten bonte treinen;
- het aantal overgangen is gewijzigd in 0, aangezien deze niet aanwezig zijn binnen het traject;
- verder is uitgegaan van de defaultwaardes voor het aantal wissels, het aandeel transporten dat overdag (33% versus 67% nacht) en gedurende de werkweek (71,4% van maandag t/m vrijdag versus 28,6% in het weekend) plaatsvindt.

Aanwezigheidsgegevens

Voor de verschillende bestaande ruimtelijke functies in het gebied zijn de aanwezigheidsgegevens op gebouwniveau uitgezocht door dS+V en verwerkt naar inputparameters voor het model. Voor de kantoren is uitgegaan van 30 m² per persoon en een 2-laags bebouwing. Dit komt neer op een dichtheid van 667 personen per ha. Voor bedrijven bedraagt de dichtheid, uitgaande van 30 m² per persoon en een 1-laags bebouwing 333 personen per ha. Het betreft bedrijven en kantoren in dagdienst, dit met uitzondering van het Eemhaventerrein (ECT), waar uitgegaan is van continudienst.

Wat betreft het wegrestaurant (Routiers) is uitgegaan van een volledige bezetting: 120 personen binnen en 50 personen buiten. Voor de aanwezige tennisvereniging (gemodelleerd als bedrijven dagdienst) is uitgegaan van een aanwezigheid van 40 personen, waarvan 90% buiten is.

Er zijn 4 berekeningen uitgevoerd (tussen haakje is de bijlage vermeld waarin het desbetreffende rekenrapport is opgenomen):

- wegtransport 2006 (bijlage 2)
- wegtransport 2016 (bijlage 3)
- railtransport 2006 (bijlage 4)
- railtransport 2016 (bijlage 5)



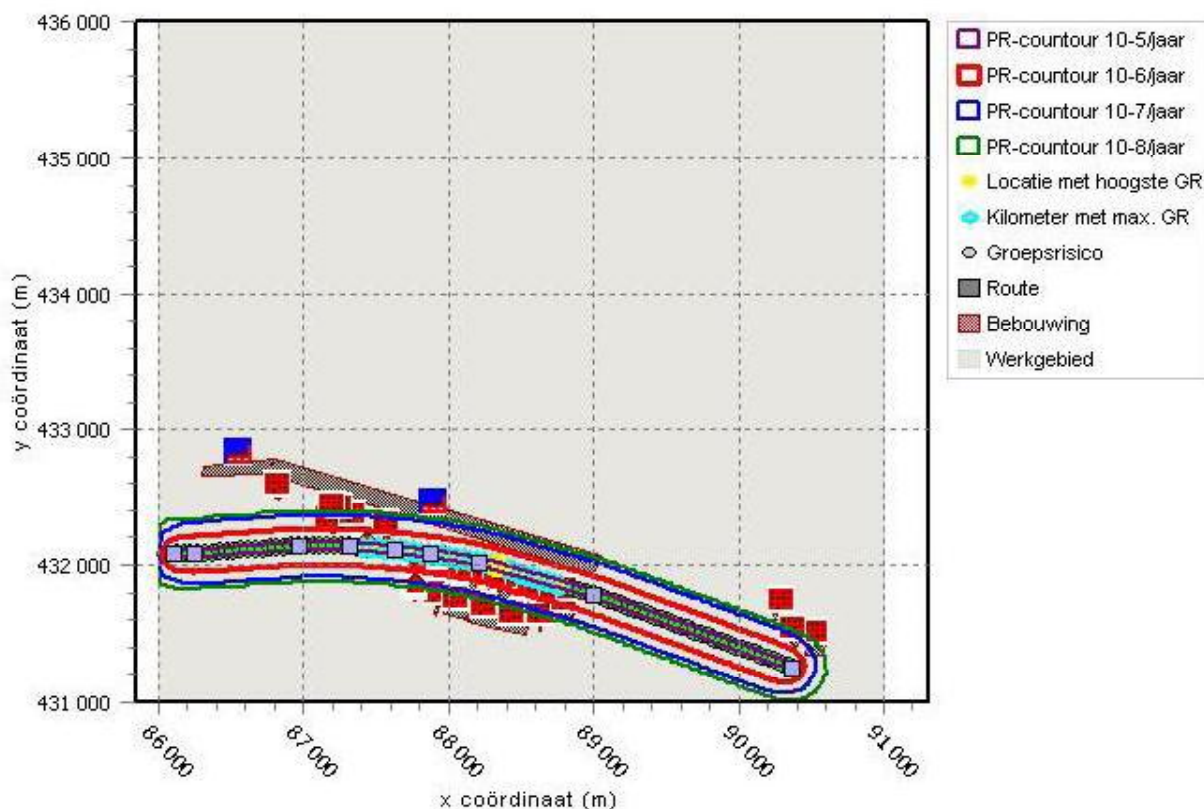
6. Resultaat

6.1 Wegtransport

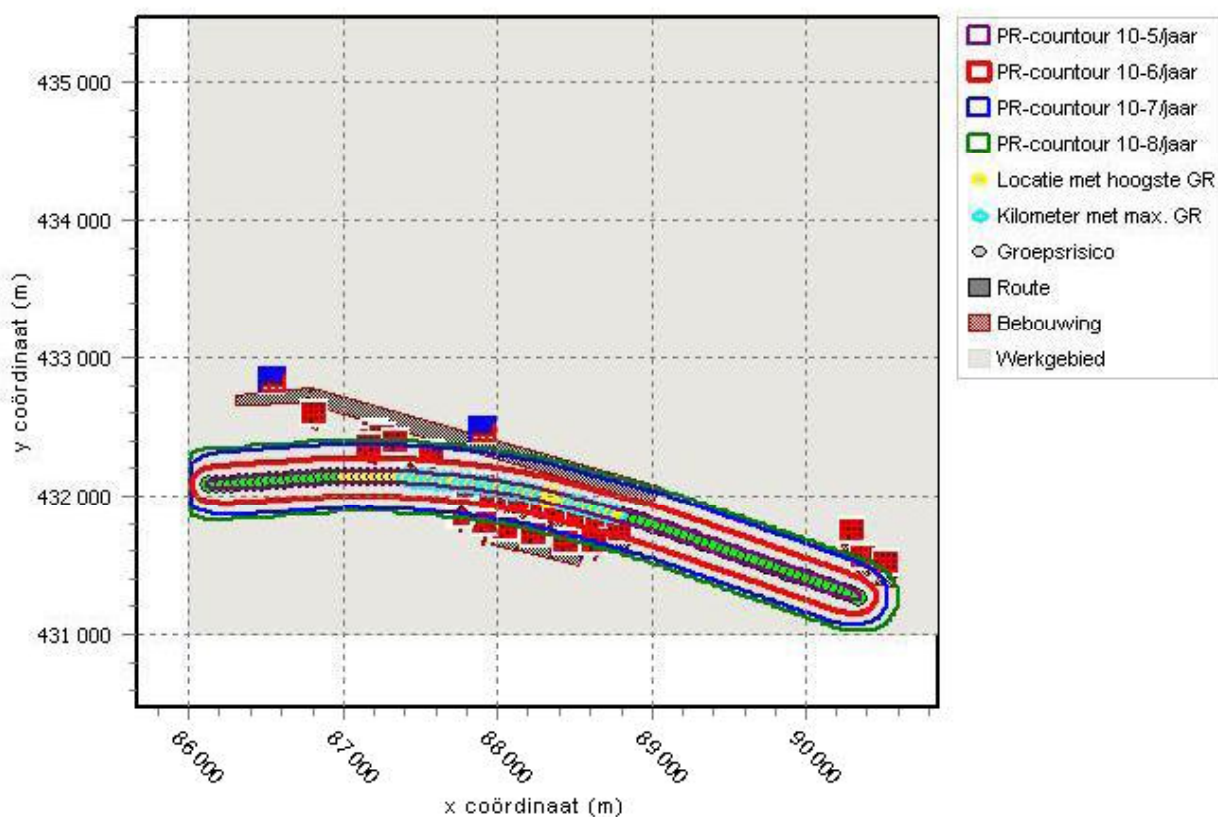
6.1.1 Plaatsgebonden Risico (PR)

De norm geeft aan dat binnen de 10^{-6} contour van het plaatsgebonden risico geen nieuwe kwetsbare bestemmingen zijn toegestaan. De 10^{-6} contour is in 2006 berekend op 129 meter afstand ten opzichte van de as van de weg. In 2016 is deze contour berekend op 136 m afstand van de as van de weg. In onderstaande figuren zijn contouren deze weergegeven.

Figuur plaatsgebonden risico wegtransport 2006



Figuur plaatsgebonden risico wegtransport 2016

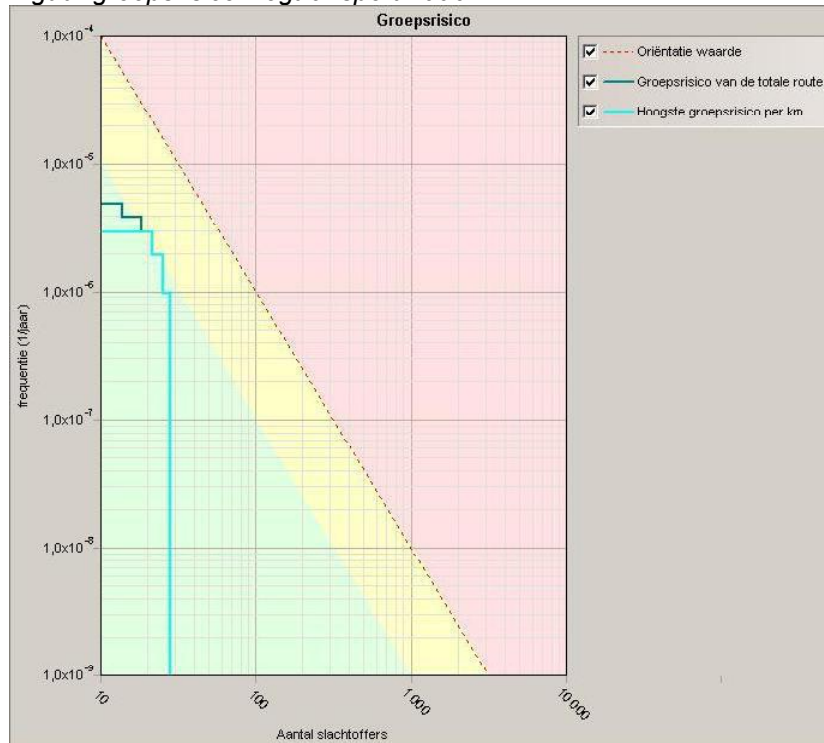


Opgemerkt wordt dat een aantal bedrijfs- en kantoorlocaties zich nu reeds binnen de 10^{-6} contour bevinden. Deze norm kan dus ruimtelijke beperkingen opleveren voor dit plan.

6.1.2 Groepsrisico (GR)

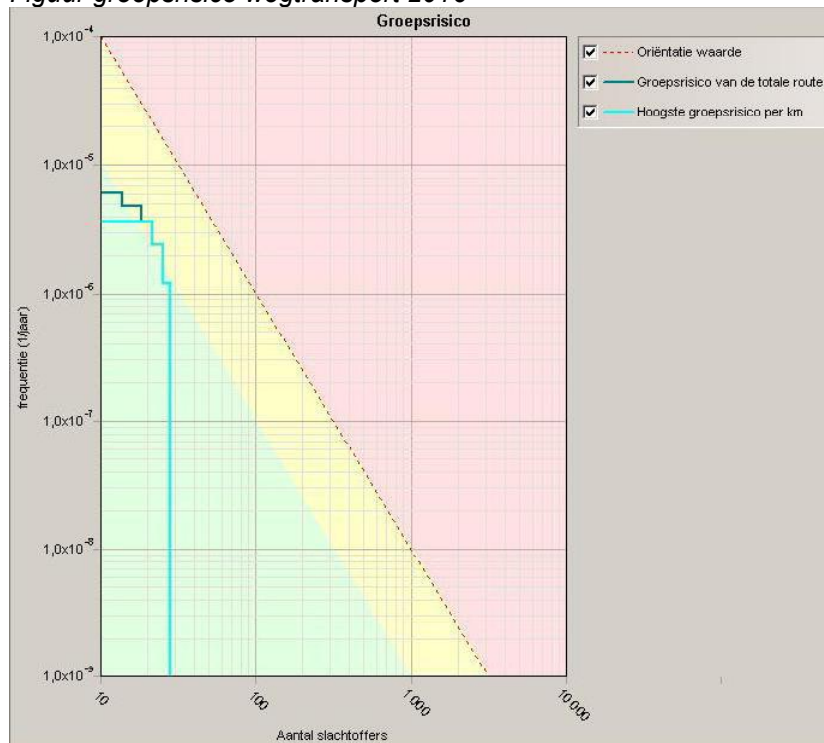
Het groepsrisico is berekend voor één kilometer weglengte. De totale weglengte bedraagt meer dan één kilometer. In onderstaande figuren is het resultaat van de berekening weergegeven voor de kilometer waarin zich het punt met het hoogste GR bevindt (zie voor de positie figuur 1 in het rekenrapport in bijlage 1 resp. 2).

Figuur groepsrisico wegtransport 2006



Uit de figuur blijkt dat de oriënterende waarde van het groepsrisico niet wordt overschreden ($f=0,13$ bij $n=21$ slachtoffers); de maximale waarde ligt een factor 8 onder de oriënterende waarde.

Figuur groepsrisico wegtransport 2016



Uit de figuur blijkt dat de oriënterende waarde van het groepsrisico niet wordt overschreden ($f=0,17$ bij $n=21$ slachtoffers); de maximale waarde ligt een factor 6 onder de oriënterende waarde.

6.2 Railtransport

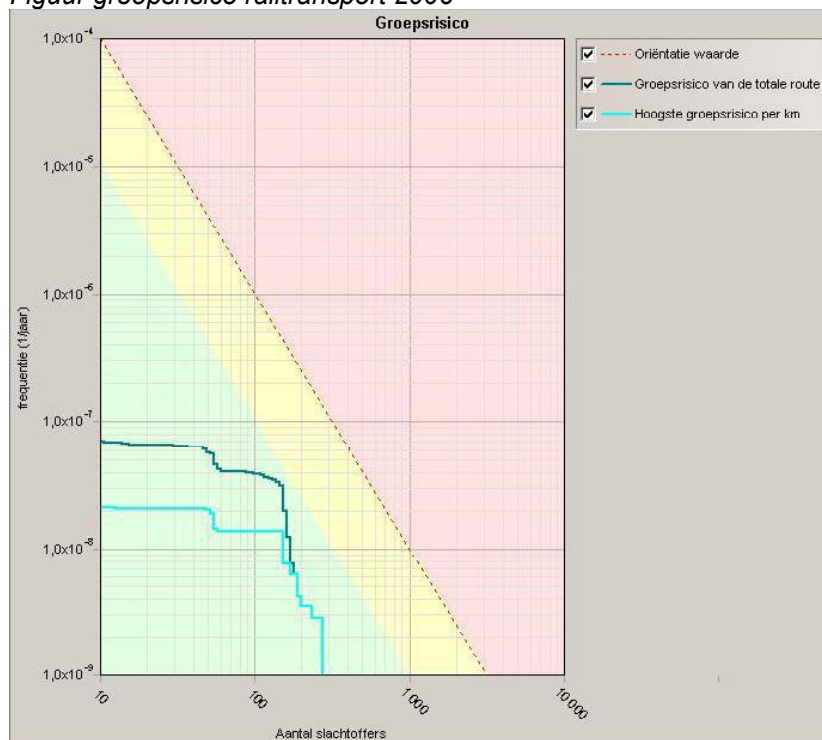
6.2.1 Plaatsgebonden Risico (PR)

De norm geeft aan dat binnen de 10^{-6} contour van het plaatsgebonden risico geen nieuwe kwetsbare bestemmingen zijn toegestaan. De 10^{-6} contour is voor zowel de huidige situatie als voor 2016 berekend op 0 meter uit de as van de weg. Deze norm levert dus geen ruimtelijke beperking op voor dit plan.

6.2.2 Groepsrisico (GR)

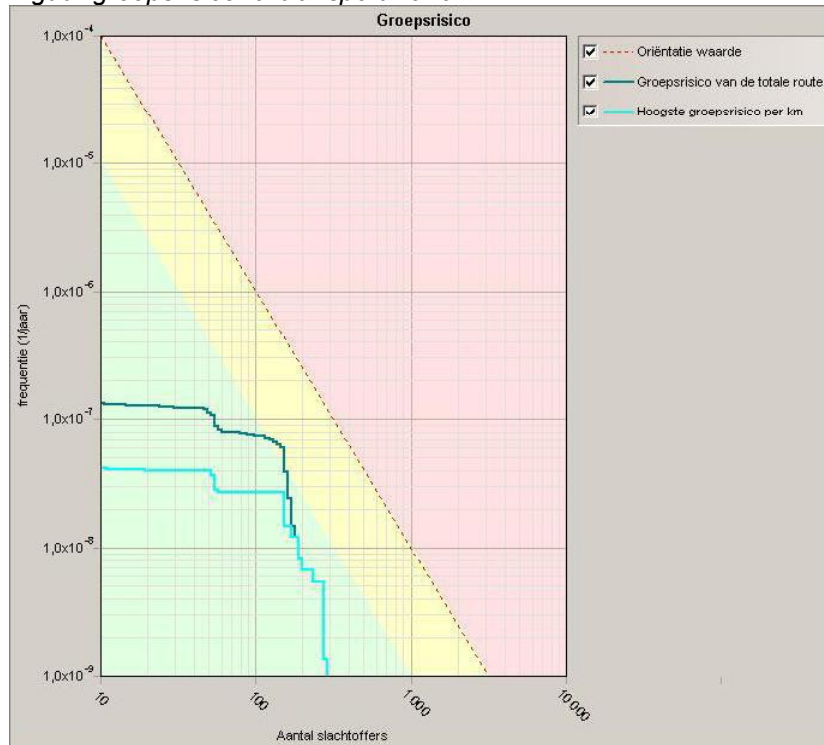
Het groepsrisico is berekend voor één kilometer weglengte. De totale weglengte bedraagt meer dan één kilometer. In onderstaande figuren is het resultaat van de berekening weergegeven voor de kilometer waarin zich het punt met het hoogste GR bevindt (zie voor de positie figuur 1 in het rekenrapport in bijlage 3 resp. 4).

Figuur groepsrisico railtransport 2006



Uit de figuur blijkt dat de oriënterende waarde van het groepsrisico niet wordt overschreden ($f=0,03$ bij $n=152$ slachtoffers); de maximale waarde ligt een factor 33 onder de oriënterende waarde.

Figuur groepsrisico railtransport 2016



Uit de figuur blijkt dat de oriënterende waarde van het groepsrisico niet wordt overschreden ($f=0,06$ bij $n=152$ slachtoffers); de maximale waarde ligt een factor 16 onder de oriënterende waarde.

7. Resultaten en Conclusie

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (10^{-6} /jaar) levert vanwege het wegtransport over de A15 belemmeringen op voor dit plan. In de huidige situatie geldt een zone van 130 meter uit de as van de weg; in 2016 is deze zone toegenomen naar 136 meter. Binnen deze zones zijn geen nieuwe kwetsbare objecten toegestaan.

Het spoortransport levert geen belemmeringen op: de zone vanuit de as van het spoor is 0 m.

Groepsrisico

De oriënterende waarde van het groepsrisico wordt voor zowel het weg- als het spoortransport in zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie, rekening houdend met thans bekende toekomstige ontwikkelingen (zie hoofdstuk 2.2) niet overschreden.

Wel is er sprake van een toename van het groepsrisico gerelateerd aan het wegtransport en het groepsrisico gerelateerd aan het spoortransport. Deze toenames worden echter volledig veroorzaakt door de autonome groei van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor.

Het groepsrisico levert geen belemmering op voor dit plan.

8. Referentielijst

- [AVIV 1993] “Inventarisatie en evaluatie transport van gevaarlijke stoffen over de weg in de gemeente Rotterdam”, AVIV, juni 1993 in opdracht van de gemeente Rotterdam)
- [Min V&W/AVIV 2005] Rekenmal RBM-II, AVIV

Bijlage 1 Toelichting risicobegrippen

Het **plaatsgebonden risico** wil zeggen:

Dit is de kans dat er in een jaar op een bepaalde plaats een persoon ten gevolge van een verondersteld ongeval van de betreffende activiteit komt te overlijden. Er wordt hierbij aangenomen dat gedurende 24 uur per dag, het gehele jaar door op de genoemde plaats een persoon aanwezig is. Door op elke plaats rondom een transportroute van gevaarlijke stoffen het risico te berekenen en de punten met hetzelfde risico op een kaart met elkaar te verbinden ontstaan zgn. risicocontouren. In het gebied buiten de contour is de kans op overlijden als gevolg van de activiteit kleiner dan de kans behorende bij de contour. Het plaatsgebonden risico is ontwikkeld als planologisch instrument ter bepaling van het gebied rondom een transportroute van gevaarlijke stoffen dat vrij van woningen moet zijn.

De norm in Nederland is dat het plaatsgebonden risico ten gevolge van gevaarlijke stoffen transport in woongebieden niet groter mag zijn dan $1 \cdot 10^{-6}$ per jaar. Dat betekent dat u, indien u op een plaats met een dergelijke kans permanent aanwezig bent, niet vaker dan eens in het miljoen jaar zal overlijden als gevolg van de betreffende installatie. Dit wil niet zeggen dat er pas over een miljoen jaar iets gebeurt. Het gaat hier om een gemiddelde kans. Het kan morgen fout gaan, maar ook over duizend jaar. Er kan zelfs meerdere malen achtereenvolgens iets fout gaan, zonder afbreuk te doen aan de geldigheid van dit risicogetal.

Het **groepsrisico** is een moeilijker begrip:

Dit is afhankelijk van de specifieke omstandigheden. De regio rondom een installatie wordt ingedeeld in "vakjes" van gelijke grootte. Voor elk vakje wordt bepaald hoeveel mensen er aanwezig zijn. In woongebieden komen veel mensen per vakje voor, in industriegebieden erg weinig. Nadat is bepaald welke ongevallen voor de betreffende installaties maatgevend zijn, wordt gebruikmakend van de bevolkingsgegevens uitgerekend hoe groot het aantal slachtoffers voor deze ongevallen is. Door deze gegevens te combineren met de kans dat deze ongevallen zich in een jaar voordoen, wordt berekend wat de kans is dat er een bepaald aantal slachtoffers valt. Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek waarvoor verschillende aantallen slachtoffers de kansen (per jaar) worden gegeven. Het groepsrisico is vooral bedoeld om grote gevolgen van een calamiteit met een installatie te voorkomen.

Voor het groepsrisico geldt in Nederland geen harde grens. Als oriënterende waarde: voor 10^n slachtoffers geldt een risico van $1 \cdot 10^{-(2+2n)}$ /jaar, oftewel 10^{-4} /jaar voor 10 slachtoffers, 10^{-6} /jaar voor 100 slachtoffers, etc. Het is de bedoeling dat het risico onder deze grens blijft en dat maatregelen worden genomen om bestaande overschrijdingen te verminderen. Indien er een goede motivatie is mag de grens echter worden overschreden. De genoemde norm geldt voor risico door weg-, rail- of scheepstransport; risico rondom vaste installaties moet een factor 10 lager zijn.



Bijlage 2 Rekenrapport wegtransport 2006

1 Projectgegevens

1.1 Algemene gegevens

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Modaliteit	Weg	
Weerfile	Rotterdam	
Totale lengte van de route	4411	m
Berekend	Plaatsgebonden- en groepsrisico's	

1.2 Versies

Onderdeel	Versie	Release datum
RBMII.exe	1.1.1 Build: 7	20/04/2005
Stof.DAT	1.0	02/02/2005
Weer2.Par	1.0	2-2-2005
parameters.dat	1.1.1.6	20-4-2005
Scenario.dat	1.0	2-2-2005
RBMII.HLP	2.1	2-2-2005

1.3 Werkgebied

Punt	X-waarde	Y-Waarde
Linksonder	86000	431000
Rechtsboven	91000	436000

1.4 Projectgegevens van Beneluxster-oost (wegtransport)

Eigenschap	Waarde
Projectnaam	Beneluxster-oost (wegtransport)
Omschrijving	Niet ingevuld
Extra informatie	Geen informatie
Projectcode	-
Datum afronding	15-6-2006
Uitgevoerd door	
Analist	Theo Bussink
Telefoon	010 -4895994
E-mail	T.Bussink@gw.rotterdam.nl
Bedrijf	Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam
Postadres	Postbus 6633
Postcode	3002AP
Plaats	Rotterdam
In opdracht van	
Naam	Niet ingevuld
Telefoon	0 -
E-mail	Niet ingevuld
Organisatie contactpersoon	Niet ingevuld
Postadres	Niet ingevuld
Postcode	Niet ingevuld
Plaats	Niet ingevuld

1.4.1 Weergegevens van Rotterdam

Eigenschap	Waarde	Eenheid
------------	--------	---------

Weerstation	Rotterdam
Specificaties	CPR 18E pag. 4.32
Aantal windrichtingen	12
Aantal weersklassen	6
Begin van de dag (hh:mm)	06:30
Begin van de nacht (hh:mm)	18:00
Meteo gegevens	

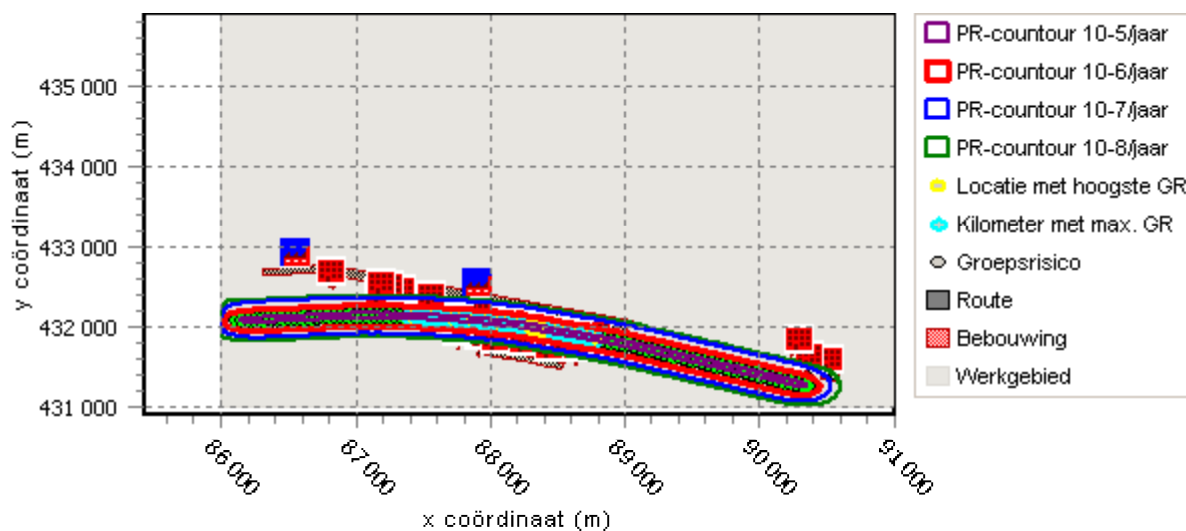
Weerst		B	D	D	D	E	F
Windsn	m/s	3.0	1.5	5.0	9.0	5.0	1.5
6:0	o/o	2.200	0.800	2.300	1.900	0.000	0.000
0:1	o/o	2.000	0.800	1.600	1.400	0.000	0.000
1:1	o/o	2.900	0.900	2.100	2.200	0.000	0.000
1:2	o/o	2.900	0.800	2.000	1.900	0.000	0.000
2:2	o/o	1.600	0.500	1.400	0.900	0.000	0.000
2:3	o/o	1.300	0.900	1.600	0.800	0.000	0.000
3:3	o/o	1.700	1.200	3.300	2.400	0.000	0.000
3:4	o/o	1.600	1.100	3.800	4.900	0.000	0.000
4:4	o/o	2.000	1.300	3.900	7.100	0.000	0.000
4:5	o/o	2.800	1.400	4.100	4.400	0.000	0.000
5:5	o/o	2.400	0.900	2.700	2.900	0.000	0.000
5:6	o/o	1.200	0.600	2.000	2.700	0.000	0.000
Weerst		B	D	D	D	E	F
Windsn	m/s	3.0	1.5	5.0	9.0	5.0	1.5
6:0	o/o	0.000	1.200	1.100	0.500	0.500	2.400
0:1	o/o	0.000	1.200	1.300	0.600	0.800	2.700
1:1	o/o	0.000	1.200	2.300	1.700	1.500	3.000
1:2	o/o	0.000	1.200	1.800	1.000	1.200	2.300
2:2	o/o	0.000	0.800	1.300	0.500	0.700	1.400
2:3	o/o	0.000	1.200	2.100	0.800	0.700	1.500
3:3	o/o	0.000	1.500	3.700	2.400	1.100	2.100
3:4	o/o	0.000	1.500	3.600	4.800	1.300	2.500
4:4	o/o	0.000	1.900	3.800	4.800	1.100	3.300
4:5	o/o	0.000	1.700	2.300	2.000	0.900	2.200
5:5	o/o	0.000	0.900	1.500	1.800	0.500	1.400
5:6	o/o	0.000	0.900	1.200	1.100	0.400	1.200

1.4.1.1 Wereldgegevens van

Eigenschap	Waarde	Eenheid
X min	86000	m
Y min	431000	m
Gebiedsgrootte	5000	m

2 Plaatsgebondenrisico's

2.1 Ligging van de contouren



Figuur 1

2.2 Gemiddelde afstand tot de contouren

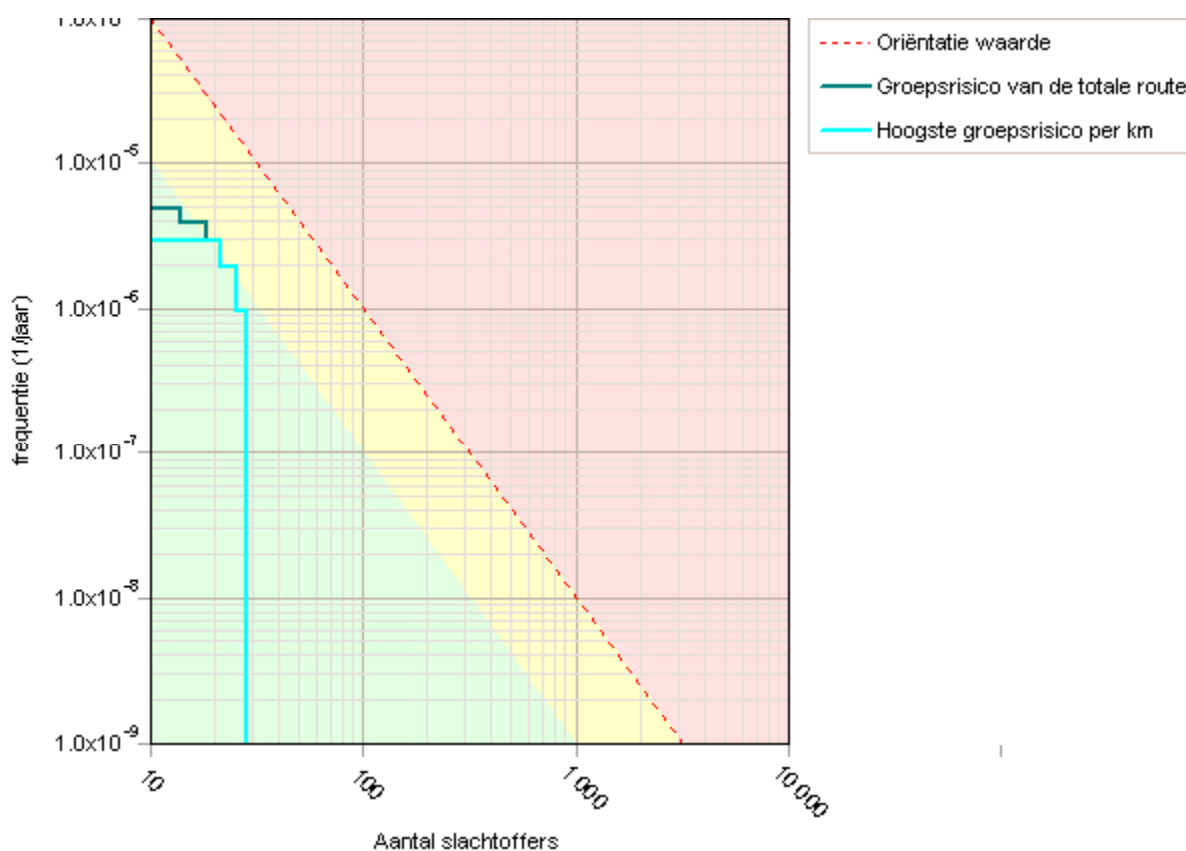
Contour	Afstand	Eenheid
10-5 contour	27	m
10-6 contour	129	m
10-7 contour	216	m
10-8 contour	250	m

2.3 Oppervlak onder de contouren

Contour	Oppervlak	Eenheid
10-5 contour	242245	m ²
10-6 contour	1185697	m ²
10-7 contour	2049266	m ²
10-8 contour	2405963	m ²

3 Groepsrisico's

3.1 Groepsrisicocurve



3.1.1 Kenmerken van het berekende groepsrisico

Eigenschap	Waarde	
Normwaarde GR	0,1335 /jaar	bij 21 slachtoffers
Maximale frequentie	2,9E-06 /jaar	bij 13 slachtoffers
Maximaal aantal slachtoffers	28	bij 9,7E-07 /jaar

4 Route en transportgegevens

4.1 Wegroutegegevens van A15

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	A15	
Omschrijving	tussen Beneluxplein en afslag Charlois	
Type wegtraject	Buiten de bebouwde kom	
Breedte	40	m
Frequentie (1/vtg.km)	3.600E-007	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
86103.00	432083.00	
86245.00	432082.00	
86973.00	432138.00	
87323.00	432136.00	

87623.00	432110.00
87875.00	432082.00
88215.00	432021.00
88995.00	431788.00
90368.00	431251.00

Stof	Aantal transp.	Transp. middel	Transp. overdag	Transp. werkweek
	1/jaar		o/o	o/o
LF2 (zeer brandbare vloeistoffen)	71156	Tankwagen (brandb. vloeistof)	70	100
LF1 (brandbare vloeistoffen)	35300	Tankwagen (brandb. vloeistof)	70	100
LT1 (toxische vloeistoffen)	4226	Tankwagen (tox. vloeistof)	70	100
LT2 (toxische vloeistoffen cat. 2)	1155	Tankwagen (tox. vloeistof)	70	100
GF3 (licht ontvlambare gassen)	26778	Tankwagen (brandb. gas)	70	100

5 Bebouwingsgegevens

5.1 Bebouwinggegevens van kantoor3

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor3	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87192.00	432332.00	
87176.00	432276.00	
87190.00	432271.00	
87208.00	432327.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.2 Bebouwinggegevens van kantoor6

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor6	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87144.00	432268.00	
87139.00	432254.00	
87211.00	432230.00	
87216.00	432242.00	

Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.3 Bebouwinggegevens van horeca2

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	horeca2	
Omschrijving	wegrestaurant	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88632.00	431577.00	
88620.00	431527.00	
88635.00	431525.00	
88649.00	431574.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	170	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.3	
Nacht	NVT	

5.4 Bebouwinggegevens van bedrijven19

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven19	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
90475.00	431470.00	
90458.00	431348.00	
90581.00	431338.00	
90591.00	431463.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.5 Bebouwinggegevens van bedrijven17

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven17	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	

X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
90373.00	431487.00	
90336.00	431448.00	
90383.00	431403.00	
90417.00	431440.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.6 Bebouwinggegevens van bedrijven16

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven16	
Omschrijving	werkplaats emplacement	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
90233.00	431642.00	
90241.00	431605.00	
90370.00	431629.00	
90362.00	431669.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.7 Bebouwinggegevens van bedrijven15

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven15	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87925.00	431756.00	
87895.00	431641.00	
87914.00	431636.00	
87945.00	431750.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.8 Bebouwinggegevens van bedrijven14

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven14	
Omschrijving	Vitesse	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87984.00	431710.00	
87964.00	431641.00	
88120.00	431600.00	
88140.00	431670.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.9 Bebouwinggegevens van bedrijven13

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven13	
Omschrijving	Nippon+Ziegter+Hudig	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88147.00	431670.00	
88129.00	431597.00	
88328.00	431542.00	
88351.00	431613.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.10 Bebouwinggegevens van bedrijven12

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven12	
Omschrijving	Caretrex	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88363.00	431611.00	
88341.00	431539.00	
88527.00	431488.00	
88546.00	431560.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	

Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.11 Bebouwinggegevens van bedrijven11

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven11	
Omschrijving	NCR	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88757.00	431680.00	
88736.00	431613.00	
88835.00	431590.00	
88864.00	431653.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.12 Bebouwinggegevens van bedrijven10

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven10	
Omschrijving	Hudig	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88750.00	431764.00	
88733.00	431704.00	
88862.00	431675.00	
88872.00	431725.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.13 Bebouwinggegevens van bedrijven9

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven9	
Omschrijving	Vitesse2	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	

88642.00	431772.00	
88613.00	431680.00	
88664.00	431663.00	
88693.00	431759.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.14 Bebouwinggegevens van bedrijven8

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven8	
Omschrijving	Vitesse1	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88484.00	431820.00	
88449.00	431690.00	
88597.00	431650.00	
88630.00	431781.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.15 Bebouwinggegevens van bedrijven7

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven7	
Omschrijving	Hudig	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88381.00	431889.00	
88338.00	431722.00	
88394.00	431710.00	
88439.00	431877.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.16 Bebouwinggegevens van bedrijven6

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven6	
Omschrijving	Vat	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88294.00	431924.00	
88250.00	431747.00	
88324.00	431725.00	
88371.00	431900.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.17 Bebouwinggegevens van bedrijven5

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven5	
Omschrijving	Nippon	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88144.00	431951.00	
88102.00	431783.00	
88163.00	431771.00	
88208.00	431934.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.18 Bebouwinggegevens van Bedrijven4

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven4	
Omschrijving	Unitor	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88074.00	431954.00	
88031.00	431805.00	
88085.00	431786.00	
88129.00	431937.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	

Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.19 Bebouwinggegevens van Bedrijven3

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven3	
Omschrijving	Maersk2	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87974.00	431983.00	
87929.00	431830.00	
87973.00	431820.00	
88013.00	431973.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.20 Bebouwinggegevens van Bedrijven2

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven2	
Omschrijving	Maersk1	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87897.00	432018.00	
87870.00	431905.00	
87905.00	431895.00	
87935.00	432003.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.21 Bebouwinggegevens van woonhuis4

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	woonhuis4	
Omschrijving	woning2	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	

87758.00	431748.00	
87755.00	431740.00	
87760.00	431738.00	
87764.00	431745.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	56	
Nacht	80	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.22 Bebouwinggegevens van woonhuis3

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	woonhuis3	
Omschrijving	woning1	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87771.00	431775.00	
87764.00	431762.00	
87770.00	431760.00	
87776.00	431771.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	56	
Nacht	80	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.23 Bebouwinggegevens van woonhuis2

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	woonhuis2	
Omschrijving	dienstwoning	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87777.00	431939.00	
87777.00	431930.00	
87785.00	431930.00	
87785.00	431939.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	56	
Nacht	80	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.24 Bebouwinggegevens van Woonhuis1

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Woonhuis1	
Omschrijving	Bedrijfswoning	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87418.00	432072.00	
87418.00	432062.00	
87430.00	432062.00	
87430.00	432072.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	56	
Nacht	80	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.25 Bebouwinggegevens van Horeca1

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Horeca1	
Omschrijving	Tennisvereniging	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87554.00	432209.00	
87554.00	432198.00	
87593.00	432198.00	
87593.00	432209.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	932.4	
Nacht	-5.006E14	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.9	
Nacht	NVT	

5.26 Bebouwinggegevens van Bedrijven 1B

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven 1B	
Omschrijving	Eemhaven (ECT)	
Type bebouwing	Bedrijven (continu dienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
86800.00	432785.00	
86752.00	432670.00	
89000.00	431940.00	
89050.00	432070.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	40	

Nacht	40	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.27 Bebouwinggegevens van Bedrijven 1A

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven 1A	
Omschrijving	Eemhaven (ECT)	
Type bebouwing	Bedrijven (continu dienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
86307.00	432728.00	
86305.00	432663.00	
86752.00	432670.00	
86800.00	432785.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	40	
Nacht	40	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.28 Bebouwinggegevens van kantoor5

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor5	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87312.00	432297.00	
87308.00	432283.00	
87372.00	432262.00	
87377.00	432278.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.29 Bebouwinggegevens van kantoor4

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor4	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	

87230.00	432344.00	
87225.00	432330.00	
87281.00	432312.00	
87286.00	432326.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.30 Bebouwinggegevens van kantoor 2

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor 2	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87191.00	432363.00	
87185.00	432342.00	
87213.00	432333.00	
87219.00	432353.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.31 Bebouwinggegevens van kantoor 1

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor 1	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
86804.00	432505.00	
86800.00	432495.00	
86833.00	432483.00	
86837.00	432494.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	



Bijlage 3 Rekenrapport wegtransport 2016

1 Projectgegevens

1.1 Algemene gegevens

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Modaliteit	Weg	
Weerfile	Rotterdam	
Totale lengte van de route	4411	m
Berekend	Plaatsgebonden- en groepsrisico's	

1.2 Versies

Onderdeel	Versie	Release datum
RBMII.exe	1.1.1 Build: 7	20/04/2005
Stof.DAT	1.0	02/02/2005
Weer2.Par	1.0	2-2-2005
parameters.dat	1.1.1.6	20-4-2005
Scenario.dat	1.0	2-2-2005
RBMII.HLP	2.1	2-2-2005

1.3 Werkgebied

Punt	X-waarde	Y-Waarde
Linksonder	86000	431000
Rechtsboven	91000	436000

1.4 Projectgegevens van Beneluxster-oost (wegtransport)

Eigenschap	Waarde
Projectnaam	Beneluxster-oost (wegtransport)
Omschrijving	Niet ingevuld
Extra informatie	Geen informatie
Projectcode	-
Datum afronding	15-6-2006
Uitgevoerd door	
Analist	Theo Bussink
Telefoon	010 -4895994
E-mail	T.Bussink@gw.rotterdam.nl
Bedrijf	Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam
Postadres	Postbus 6633
Postcode	3002AP
Plaats	Rotterdam
In opdracht van	
Naam	Niet ingevuld
Telefoon	0 -
E-mail	Niet ingevuld
Organisatie contactpersoon	Niet ingevuld
Postadres	Niet ingevuld
Postcode	Niet ingevuld
Plaats	Niet ingevuld

1.4.1 Weergegevens van Rotterdam

Eigenschap	Waarde	Eenheid
------------	--------	---------

Weerstation	Rotterdam
Specificaties	CPR 18E pag. 4.32
Aantal windrichtingen	12
Aantal weersklassen	6
Begin van de dag (hh:mm)	06:30
Begin van de nacht (hh:mm)	18:00
Meteo gegevens	

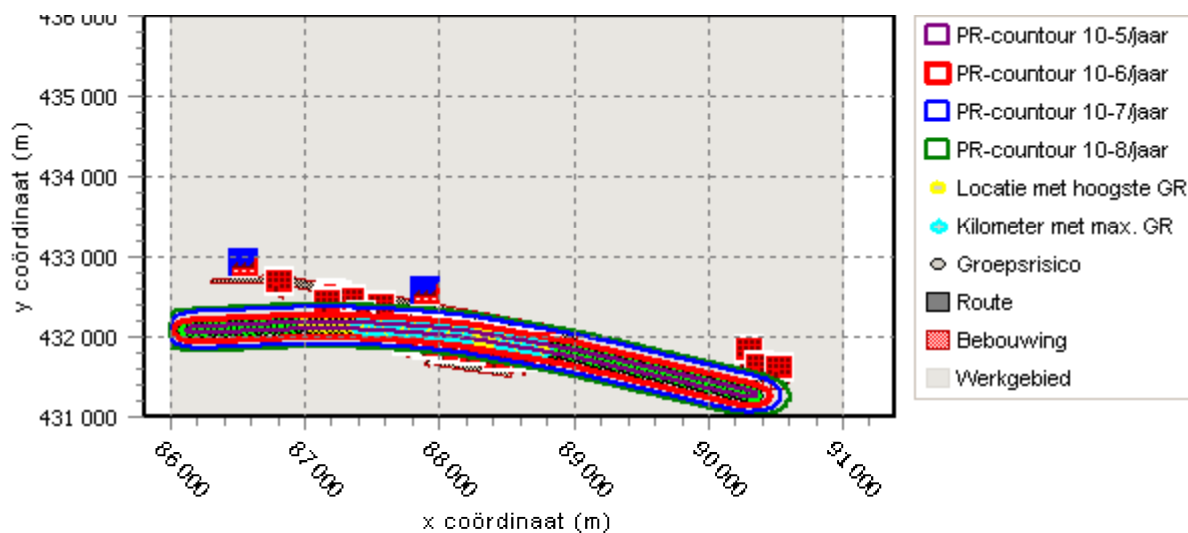
Weerst		B	D	D	D	E	F
Windsn	m/s	3.0	1.5	5.0	9.0	5.0	1.5
6:0	o/o	2.200	0.800	2.300	1.900	0.000	0.000
0:1	o/o	2.000	0.800	1.600	1.400	0.000	0.000
1:1	o/o	2.900	0.900	2.100	2.200	0.000	0.000
1:2	o/o	2.900	0.800	2.000	1.900	0.000	0.000
2:2	o/o	1.600	0.500	1.400	0.900	0.000	0.000
2:3	o/o	1.300	0.900	1.600	0.800	0.000	0.000
3:3	o/o	1.700	1.200	3.300	2.400	0.000	0.000
3:4	o/o	1.600	1.100	3.800	4.900	0.000	0.000
4:4	o/o	2.000	1.300	3.900	7.100	0.000	0.000
4:5	o/o	2.800	1.400	4.100	4.400	0.000	0.000
5:5	o/o	2.400	0.900	2.700	2.900	0.000	0.000
5:6	o/o	1.200	0.600	2.000	2.700	0.000	0.000
Weerst		B	D	D	D	E	F
Windsn	m/s	3.0	1.5	5.0	9.0	5.0	1.5
6:0	o/o	0.000	1.200	1.100	0.500	0.500	2.400
0:1	o/o	0.000	1.200	1.300	0.600	0.800	2.700
1:1	o/o	0.000	1.200	2.300	1.700	1.500	3.000
1:2	o/o	0.000	1.200	1.800	1.000	1.200	2.300
2:2	o/o	0.000	0.800	1.300	0.500	0.700	1.400
2:3	o/o	0.000	1.200	2.100	0.800	0.700	1.500
3:3	o/o	0.000	1.500	3.700	2.400	1.100	2.100
3:4	o/o	0.000	1.500	3.600	4.800	1.300	2.500
4:4	o/o	0.000	1.900	3.800	4.800	1.100	3.300
4:5	o/o	0.000	1.700	2.300	2.000	0.900	2.200
5:5	o/o	0.000	0.900	1.500	1.800	0.500	1.400
5:6	o/o	0.000	0.900	1.200	1.100	0.400	1.200

1.4.1.1 Wereldgegevens van

Eigenschap	Waarde	Eenheid
X min	86000	m
Y min	431000	m
Gebiedsgrootte	5000	m

2 Plaatsgebondenrisico's

2.1 Ligging van de contouren



Figuur 1

2.2 Gemiddelde afstand tot de contouren

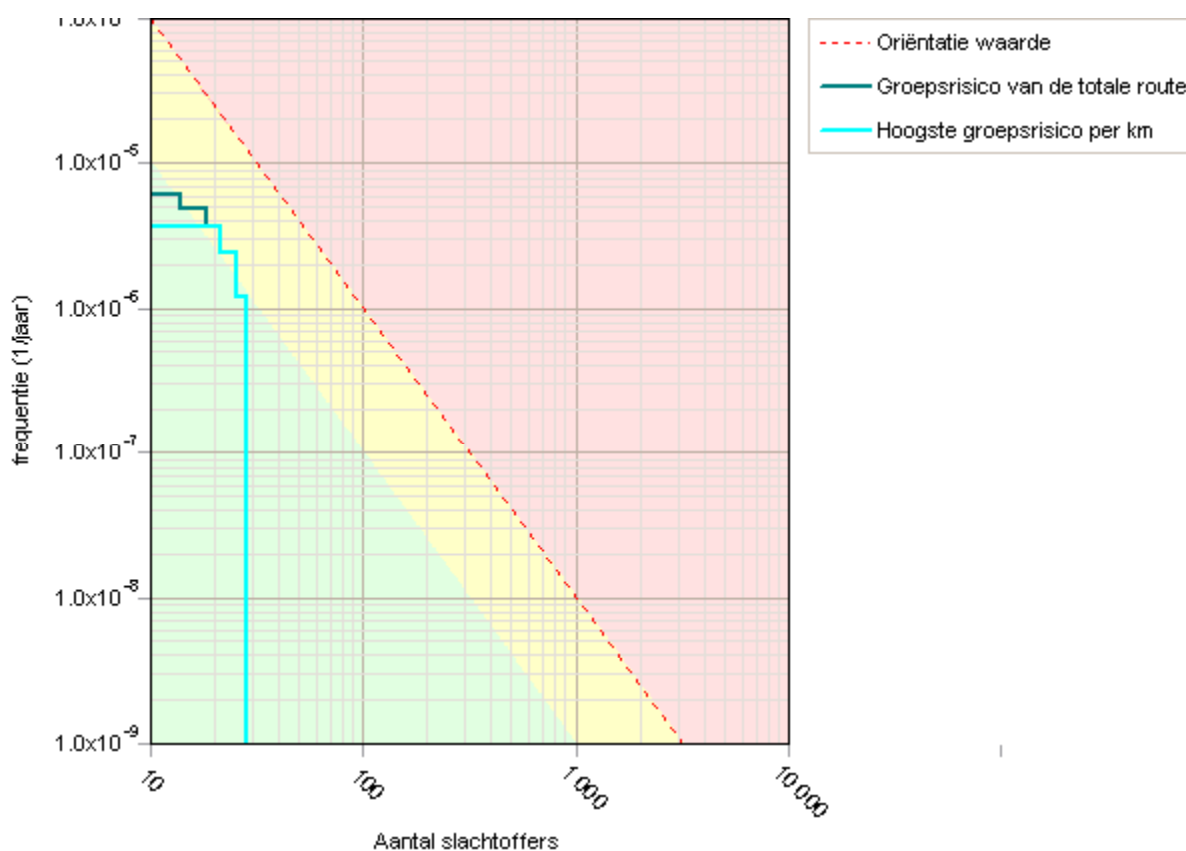
Contour	Afstand	Eenheid
10-5 contour	41	m
10-6 contour	136	m
10-7 contour	222	m
10-8 contour	252	m

2.3 Oppervlak onder de contouren

Contour	Oppervlak	Eenheid
10-5 contour	364044	m ²
10-6 contour	1258284	m ²
10-7 contour	2111549	m ²
10-8 contour	2426977	m ²

3 Groepsrisico's

3.1 Groepsrisicocurve



3.1.1 Kenmerken van het berekende groepsrisico

Eigenschap	Waarde	
Normwaarde GR	0,1659 /jaar	bij 21 slachtoffers
Maximale frequentie	3,6E-06 /jaar	bij 13 slachtoffers
Maximaal aantal slachtoffers	28	bij 1,2E-06 /jaar

4 Route en transportgegevens

4.1 Wegroutegegevens van A15

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	A15	
Omschrijving	tussen Beneluxplein en afslag Charlois	
Type wegtraject	Buiten de bebouwde kom	
Breedte	40	m
Frequentie (1/vtg.km)	3.600E-007	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
86103.00	432083.00	
86245.00	432082.00	
86973.00	432138.00	
87323.00	432136.00	

87623.00	432110.00
87875.00	432082.00
88215.00	432021.00
88995.00	431788.00
90368.00	431251.00

Stof	Aantal transp.	Transp. middel	Transp. overdag	Transp. werkweek
	1/jaar		o/o	o/o
LF2 (zeer brandbare vloeistoffen)	88473	Tankwagen (brandb. vloeistof)	70	100
LF1 (brandbare vloeistoffen)	43891	Tankwagen (brandb. vloeistof)	70	100
LT1 (toxische vloeistoffen)	5254	Tankwagen (tox. vloeistof)	70	100
LT2 (toxische vloeistoffen cat. 2)	1436	Tankwagen (tox. vloeistof)	70	100
GF3 (licht ontvlambare gassen)	33295	Tankwagen (brandb. gas)	70	100

5 Bebouwingsgegevens

5.1 Bebouwinggegevens van kantoor3

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor3	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87192.00	432332.00	
87176.00	432276.00	
87190.00	432271.00	
87208.00	432327.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.2 Bebouwinggegevens van kantoor6

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor6	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87144.00	432268.00	
87139.00	432254.00	
87211.00	432230.00	
87216.00	432242.00	

Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.3 Bebouwinggegevens van horeca2

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	horeca2	
Omschrijving	wegrestaurant	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88632.00	431577.00	
88620.00	431527.00	
88635.00	431525.00	
88649.00	431574.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	170	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.3	
Nacht	NVT	

5.4 Bebouwinggegevens van bedrijven19

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven19	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
90475.00	431470.00	
90458.00	431348.00	
90581.00	431338.00	
90591.00	431463.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.5 Bebouwinggegevens van bedrijven17

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven17	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	

X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
90373.00	431487.00	
90336.00	431448.00	
90383.00	431403.00	
90417.00	431440.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.6 Bebouwinggegevens van bedrijven16

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven16	
Omschrijving	werkplaats emplacement	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
90233.00	431642.00	
90241.00	431605.00	
90370.00	431629.00	
90362.00	431669.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.7 Bebouwinggegevens van bedrijven15

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven15	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87925.00	431756.00	
87895.00	431641.00	
87914.00	431636.00	
87945.00	431750.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.8 Bebouwinggegevens van bedrijven14

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven14	
Omschrijving	Vitesse	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87984.00	431710.00	
87964.00	431641.00	
88120.00	431600.00	
88140.00	431670.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.9 Bebouwinggegevens van bedrijven13

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven13	
Omschrijving	Nippon+Ziegter+Hudig	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88147.00	431670.00	
88129.00	431597.00	
88328.00	431542.00	
88351.00	431613.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.10 Bebouwinggegevens van bedrijven12

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven12	
Omschrijving	Caretrex	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88363.00	431611.00	
88341.00	431539.00	
88527.00	431488.00	
88546.00	431560.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	

Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.11 Bebouwinggegevens van bedrijven11

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven11	
Omschrijving	NCR	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88757.00	431680.00	
88736.00	431613.00	
88835.00	431590.00	
88864.00	431653.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.12 Bebouwinggegevens van bedrijven10

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven10	
Omschrijving	Hudig	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88750.00	431764.00	
88733.00	431704.00	
88862.00	431675.00	
88872.00	431725.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.13 Bebouwinggegevens van bedrijven9

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven9	
Omschrijving	Vitesse2	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	

88642.00	431772.00	
88613.00	431680.00	
88664.00	431663.00	
88693.00	431759.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.14 Bebouwinggegevens van bedrijven8

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven8	
Omschrijving	Vitesse1	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88484.00	431820.00	
88449.00	431690.00	
88597.00	431650.00	
88630.00	431781.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.15 Bebouwinggegevens van bedrijven7

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven7	
Omschrijving	Hudig	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88381.00	431889.00	
88338.00	431722.00	
88394.00	431710.00	
88439.00	431877.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.16 Bebouwinggegevens van bedrijven6

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven6	
Omschrijving	Vat	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88294.00	431924.00	
88250.00	431747.00	
88324.00	431725.00	
88371.00	431900.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.17 Bebouwinggegevens van bedrijven5

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven5	
Omschrijving	Nippon	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88144.00	431951.00	
88102.00	431783.00	
88163.00	431771.00	
88208.00	431934.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.18 Bebouwinggegevens van Bedrijven4

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven4	
Omschrijving	Unitor	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88074.00	431954.00	
88031.00	431805.00	
88085.00	431786.00	
88129.00	431937.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	

Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.19 Bebouwinggegevens van Bedrijven3

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven3	
Omschrijving	Maersk2	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87974.00	431983.00	
87929.00	431830.00	
87973.00	431820.00	
88013.00	431973.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.20 Bebouwinggegevens van Bedrijven2

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven2	
Omschrijving	Maersk1	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87897.00	432018.00	
87870.00	431905.00	
87905.00	431895.00	
87935.00	432003.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.21 Bebouwinggegevens van woonhuis4

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	woonhuis4	
Omschrijving	woning2	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	

87758.00	431748.00	
87755.00	431740.00	
87760.00	431738.00	
87764.00	431745.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	56	
Nacht	80	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.22 Bebouwinggegevens van woonhuis3

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	woonhuis3	
Omschrijving	woning1	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87771.00	431775.00	
87764.00	431762.00	
87770.00	431760.00	
87776.00	431771.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	56	
Nacht	80	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.23 Bebouwinggegevens van woonhuis2

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	woonhuis2	
Omschrijving	dienstwoning	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87777.00	431939.00	
87777.00	431930.00	
87785.00	431930.00	
87785.00	431939.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	56	
Nacht	80	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.24 Bebouwinggegevens van Woonhuis1

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Woonhuis1	
Omschrijving	Bedrijfswoning	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87418.00	432072.00	
87418.00	432062.00	
87430.00	432062.00	
87430.00	432072.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	56	
Nacht	80	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.25 Bebouwinggegevens van Horeca1

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Horeca1	
Omschrijving	Tennisvereniging	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87554.00	432209.00	
87554.00	432198.00	
87593.00	432198.00	
87593.00	432209.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	932.4	
Nacht	-5.006E14	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.9	
Nacht	NVT	

5.26 Bebouwinggegevens van Bedrijven 1B

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven 1B	
Omschrijving	Eemhaven (ECT)	
Type bebouwing	Bedrijven (continu dienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
86800.00	432785.00	
86752.00	432670.00	
89000.00	431940.00	
89050.00	432070.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	40	

Nacht	40	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.27 Bebouwinggegevens van Bedrijven 1A

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven 1A	
Omschrijving	Eemhaven (ECT)	
Type bebouwing	Bedrijven (continu dienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
86307.00	432728.00	
86305.00	432663.00	
86752.00	432670.00	
86800.00	432785.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	40	
Nacht	40	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.28 Bebouwinggegevens van kantoor5

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor5	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87312.00	432297.00	
87308.00	432283.00	
87372.00	432262.00	
87377.00	432278.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.29 Bebouwinggegevens van kantoor4

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor4	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	

87230.00	432344.00	
87225.00	432330.00	
87281.00	432312.00	
87286.00	432326.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.30 Bebouwinggegevens van kantoor 2

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor 2	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87191.00	432363.00	
87185.00	432342.00	
87213.00	432333.00	
87219.00	432353.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.31 Bebouwinggegevens van kantoor 1

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor 1	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
86804.00	432505.00	
86800.00	432495.00	
86833.00	432483.00	
86837.00	432494.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	



Bijlage 4 Rekenrapport railtransport 2006

1 Projectgegevens

1.1 Algemene gegevens

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Modaliteit	Spoor	
Weerfile	Rotterdam	
Totale lengte van de route	4795	m
Berekend	Plaatsgebonden- en groepsrisico's	

1.2 Versies

Onderdeel	Versie	Release datum
RBMII.exe	1.1.1 Build: 7	20/04/2005
Stof.DAT	1.0	02/02/2005
Weer2.Par	1.0	2-2-2005
parameters.dat	1.1.1.6	20-4-2005
Scenario.dat	1.0	2-2-2005
RBMII.HLP	2.1	2-2-2005

1.3 Werkgebied

Punt	X-waarde	Y-Waarde
Linksonder	86000	431000
Rechtsboven	91000	436000

1.4 Projectgegevens van Beneluxster-oost (railtransport)

Eigenschap	Waarde
Projectnaam	Beneluxster-oost (railtransport)
Omschrijving	Niet ingevuld
Extra informatie	Geen informatie
Projectcode	Niet ingevuld
Datum afronding	16-6-2006
Uitgevoerd door	
Analist	Theo Bussink
Telefoon	010 -4895994
E-mail	T.Bussink@gw.rotterdam.nl
Bedrijf	Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam
Postadres	Postbus 6633
Postcode	3002AP
Plaats	Rotterdam
In opdracht van	
Naam	Niet ingevuld
Telefoon	0 -
E-mail	Niet ingevuld
Organisatie contactpersoon	Niet ingevuld
Postadres	Niet ingevuld
Postcode	Niet ingevuld
Plaats	Niet ingevuld

1.4.1 Weergegevens van Rotterdam

Eigenschap	Waarde	Eenheid
------------	--------	---------

Weerstation	Rotterdam
Specificaties	CPR 18E pag. 4.32
Aantal windrichtingen	12
Aantal weersklassen	6
Begin van de dag (hh:mm)	06:30
Begin van de nacht (hh:mm)	18:00
Meteo gegevens	

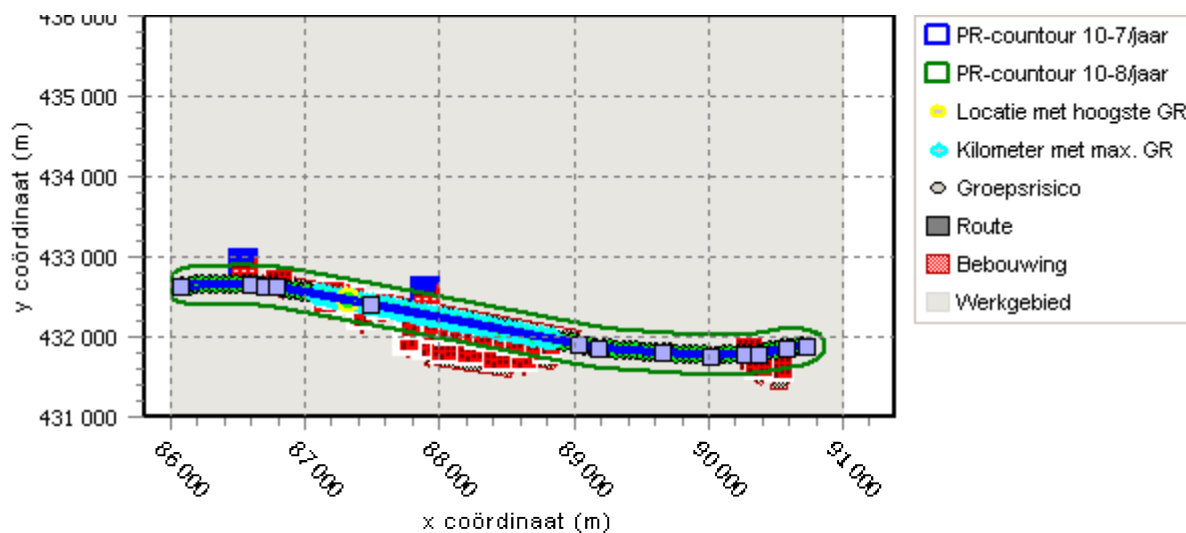
Weerst		B	D	D	D	E	F
Windsn	m/s	3.0	1.5	5.0	9.0	5.0	1.5
6:0	o/o	2.200	0.800	2.300	1.900	0.000	0.000
0:1	o/o	2.000	0.800	1.600	1.400	0.000	0.000
1:1	o/o	2.900	0.900	2.100	2.200	0.000	0.000
1:2	o/o	2.900	0.800	2.000	1.900	0.000	0.000
2:2	o/o	1.600	0.500	1.400	0.900	0.000	0.000
2:3	o/o	1.300	0.900	1.600	0.800	0.000	0.000
3:3	o/o	1.700	1.200	3.300	2.400	0.000	0.000
3:4	o/o	1.600	1.100	3.800	4.900	0.000	0.000
4:4	o/o	2.000	1.300	3.900	7.100	0.000	0.000
4:5	o/o	2.800	1.400	4.100	4.400	0.000	0.000
5:5	o/o	2.400	0.900	2.700	2.900	0.000	0.000
5:6	o/o	1.200	0.600	2.000	2.700	0.000	0.000
Weerst		B	D	D	D	E	F
Windsn	m/s	3.0	1.5	5.0	9.0	5.0	1.5
6:0	o/o	0.000	1.200	1.100	0.500	0.500	2.400
0:1	o/o	0.000	1.200	1.300	0.600	0.800	2.700
1:1	o/o	0.000	1.200	2.300	1.700	1.500	3.000
1:2	o/o	0.000	1.200	1.800	1.000	1.200	2.300
2:2	o/o	0.000	0.800	1.300	0.500	0.700	1.400
2:3	o/o	0.000	1.200	2.100	0.800	0.700	1.500
3:3	o/o	0.000	1.500	3.700	2.400	1.100	2.100
3:4	o/o	0.000	1.500	3.600	4.800	1.300	2.500
4:4	o/o	0.000	1.900	3.800	4.800	1.100	3.300
4:5	o/o	0.000	1.700	2.300	2.000	0.900	2.200
5:5	o/o	0.000	0.900	1.500	1.800	0.500	1.400
5:6	o/o	0.000	0.900	1.200	1.100	0.400	1.200

1.4.1.1 Wereldgegevens van

Eigenschap	Waarde	Eenheid
X min	86000	m
Y min	431000	m
Gebiedsgrootte	5000	m

2 Plaatsgebondenrisico's

2.1 Ligging van de contouren



Figuur 1

2.2 Gemiddelde afstand tot de contouren

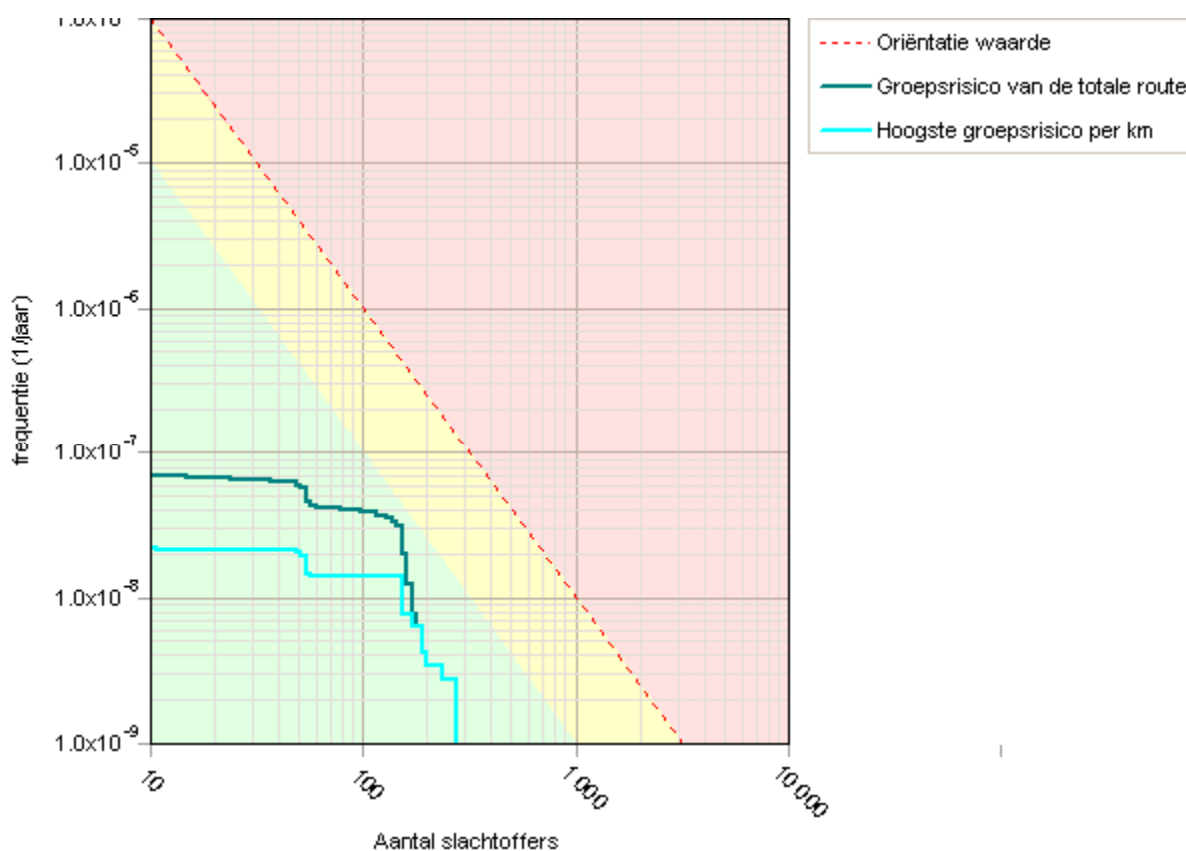
Contour	Afstand	Eenheid
10-5 contour	Niet aanwezig	
10-6 contour	Niet aanwezig	
10-7 contour	22	m
10-8 contour	234	m

2.3 Oppervlak onder de contouren

Contour	Oppervlak	Eenheid
10-5 contour	Niet aanwezig	
10-6 contour	Niet aanwezig	
10-7 contour	213772	m ²
10-8 contour	2412249	m ²

3 Groepsrisico's

3.1 Groepsrisicocurve



3.1.1 Kenmerken van het berekende groepsrisico

Eigenschap	Waarde	
Normwaarde GR	0,03206 /jaar	bij 152 slachtoffers
Maximale frequentie	2,2E-08 /jaar	bij 11 slachtoffers
Maximaal aantal slachtoffers	276	bij 2,8E-09 /jaar

4 Route en transportgegevens

4.1 Spoorroutegegevens van Betuweroute: Pernis - Barendrecht

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Betuweroute: Pernis - Barendrecht	
Omschrijving	maximale transporten	
Type spoorwegtraject	Generiek	
Breedte	21	m
Frequentie (1/vtg.km)	5.500E-008	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
86072.00	432635.00	
86593.00	432647.00	
86696.00	432634.00	
86795.00	432616.00	

87490.00	432400.00
89034.00	431902.00
89187.00	431850.00
89665.00	431795.00
90015.00	431760.00
90270.00	431770.00
90365.00	431780.00
90580.00	431857.00
90723.00	431886.00

Stof	Aantal transp.	Transp. middel	Transp. overdag	Transp. werkweek	Aantal C3 wagons
	1/jaar		o/o	o/o	
D4 (zeer giftige vloeistoffen)	1200	SKW zeer giftige vloeistof	33	71.4	NVT
D3 (giftige vloeistoffen)	1500	SKW vloeistof	33	71.4	NVT
C3 (zeer brandbare vloeistoffen)	14500	SKW vloeistof	33	71.4	NVT
A (brandbare gassen)	2100	SKW druk (bonte trein)	33	71.4	2
Wissels			Ja		
Aantal overgangen			0		1/km

5 Bebouwingsgegevens

5.1 Bebouwinggegevens van kantoor3

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor3	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87192.00	432332.00	
87176.00	432276.00	
87190.00	432271.00	
87208.00	432327.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.2 Bebouwinggegevens van kantoor6

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor6	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	

87144.00	432268.00	
87139.00	432254.00	
87211.00	432230.00	
87216.00	432242.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.3 Bebouwinggegevens van horeca2

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	horeca2	
Omschrijving	wegrestaurant	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88632.00	431577.00	
88620.00	431527.00	
88635.00	431525.00	
88649.00	431574.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	170	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.3	
Nacht	NVT	

5.4 Bebouwinggegevens van bedrijven19

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven19	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
90475.00	431470.00	
90458.00	431348.00	
90581.00	431338.00	
90591.00	431463.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.5 Bebouwinggegevens van bedrijven17

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven17	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
90373.00	431487.00	
90336.00	431448.00	
90383.00	431403.00	
90417.00	431440.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.6 Bebouwinggegevens van bedrijven16

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven16	
Omschrijving	werkplaats emplacement	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
90233.00	431642.00	
90241.00	431605.00	
90370.00	431629.00	
90362.00	431669.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.7 Bebouwinggegevens van bedrijven15

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven15	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87925.00	431756.00	
87895.00	431641.00	
87914.00	431636.00	
87945.00	431750.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	

Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.8 Bebouwinggegevens van bedrijven14

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven14	
Omschrijving	Vitesse	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87984.00	431710.00	
87964.00	431641.00	
88120.00	431600.00	
88140.00	431670.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.9 Bebouwinggegevens van bedrijven13

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven13	
Omschrijving	Nippon+Ziegter+Hudig	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88147.00	431670.00	
88129.00	431597.00	
88328.00	431542.00	
88351.00	431613.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.10 Bebouwinggegevens van bedrijven12

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven12	
Omschrijving	Caretrex	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	

88363.00	431611.00	
88341.00	431539.00	
88527.00	431488.00	
88546.00	431560.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.11 Bebouwinggegevens van bedrijven11

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven11	
Omschrijving	NCR	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88757.00	431680.00	
88736.00	431613.00	
88835.00	431590.00	
88864.00	431653.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.12 Bebouwinggegevens van bedrijven10

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven10	
Omschrijving	Hudig	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88750.00	431764.00	
88733.00	431704.00	
88862.00	431675.00	
88872.00	431725.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.13 Bebouwinggegevens van bedrijven9

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven9	
Omschrijving	Vitesse2	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88642.00	431772.00	
88613.00	431680.00	
88664.00	431663.00	
88693.00	431759.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.14 Bebouwinggegevens van bedrijven8

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven8	
Omschrijving	Vitesse1	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88484.00	431820.00	
88449.00	431690.00	
88597.00	431650.00	
88630.00	431781.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.15 Bebouwinggegevens van bedrijven7

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven7	
Omschrijving	Hudig	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88381.00	431889.00	
88338.00	431722.00	
88394.00	431710.00	
88439.00	431877.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	

Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.16 Bebouwinggegevens van bedrijven6

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven6	
Omschrijving	Vat	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88294.00	431924.00	
88250.00	431747.00	
88324.00	431725.00	
88371.00	431900.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.17 Bebouwinggegevens van bedrijven5

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven5	
Omschrijving	Nippon	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88144.00	431951.00	
88102.00	431783.00	
88163.00	431771.00	
88208.00	431934.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.18 Bebouwinggegevens van Bedrijven4

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven4	
Omschrijving	Unitor	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	

88074.00	431954.00	
88031.00	431805.00	
88085.00	431786.00	
88129.00	431937.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.19 Bebouwinggegevens van Bedrijven3

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven3	
Omschrijving	Maersk2	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87974.00	431983.00	
87929.00	431830.00	
87973.00	431820.00	
88013.00	431973.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.20 Bebouwinggegevens van Bedrijven2

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven2	
Omschrijving	Maersk1	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87897.00	432018.00	
87870.00	431905.00	
87905.00	431895.00	
87935.00	432003.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.21 Bebouwinggegevens van woonhuis4

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	woonhuis4	
Omschrijving	woning2	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87758.00	431748.00	
87755.00	431740.00	
87760.00	431738.00	
87764.00	431745.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	56	
Nacht	80	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.22 Bebouwinggegevens van woonhuis3

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	woonhuis3	
Omschrijving	woning1	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87771.00	431775.00	
87764.00	431762.00	
87770.00	431760.00	
87776.00	431771.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	56	
Nacht	80	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.23 Bebouwinggegevens van woonhuis2

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	woonhuis2	
Omschrijving	dienstwoning	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87777.00	431939.00	
87777.00	431930.00	
87785.00	431930.00	
87785.00	431939.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	56	

Nacht	80	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.24 Bebouwinggegevens van Woonhuis1

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Woonhuis1	
Omschrijving	Bedrijfswoning	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87418.00	432072.00	
87418.00	432062.00	
87430.00	432062.00	
87430.00	432072.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	56	
Nacht	80	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.25 Bebouwinggegevens van Horeca1

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Horeca1	
Omschrijving	Tennisvereniging	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87554.00	432209.00	
87554.00	432198.00	
87593.00	432198.00	
87593.00	432209.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	932.4	
Nacht	-5.006E14	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.9	
Nacht	NVT	

5.26 Bebouwinggegevens van Bedrijven 1B

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven 1B	
Omschrijving	Eemhaven (ECT)	
Type bebouwing	Bedrijven (continu dienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	

86800.00	432785.00	
86752.00	432670.00	
89000.00	431940.00	
89050.00	432070.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	40	
Nacht	40	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.27 Bebouwinggegevens van Bedrijven 1A

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven 1A	
Omschrijving	Eemhaven (ECT)	
Type bebouwing	Bedrijven (continu dienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
86307.00	432728.00	
86305.00	432663.00	
86752.00	432670.00	
86800.00	432785.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	40	
Nacht	40	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.28 Bebouwinggegevens van kantoor5

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor5	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87312.00	432297.00	
87308.00	432283.00	
87372.00	432262.00	
87377.00	432278.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.29 Bebouwinggegevens van kantoor4

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor4	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87230.00	432344.00	
87225.00	432330.00	
87281.00	432312.00	
87286.00	432326.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.30 Bebouwinggegevens van kantoor 2

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor 2	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87191.00	432363.00	
87185.00	432342.00	
87213.00	432333.00	
87219.00	432353.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.31 Bebouwinggegevens van kantoor 1

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor 1	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
86804.00	432505.00	
86800.00	432495.00	
86833.00	432483.00	
86837.00	432494.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	

Nacht	NVT
-------	-----

Fractie buitenshuis	--
---------------------	----

Dag	0.07
-----	------

Nacht	NVT
-------	-----



Bijlage 5 Rekenrapport railtransport 2016

1 Projectgegevens

1.1 Algemene gegevens

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Modaliteit	Spoor	
Weerfile	Rotterdam	
Totale lengte van de route	4795	m
Berekend	Plaatsgebonden- en groepsrisico's	

1.2 Versies

Onderdeel	Versie	Release datum
RBMII.exe	1.1.1 Build: 7	20/04/2005
Stof.DAT	1.0	02/02/2005
Weer2.Par	1.0	2-2-2005
parameters.dat	1.1.1.6	20-4-2005
Scenario.dat	1.0	2-2-2005
RBMII.HLP	2.1	2-2-2005

1.3 Werkgebied

Punt	X-waarde	Y-Waarde
Linksonder	86000	431000
Rechtsboven	91000	436000

1.4 Projectgegevens van Beneluxster-oost (railtransport)

Eigenschap	Waarde
Projectnaam	Beneluxster-oost (railtransport)
Omschrijving	Niet ingevuld
Extra informatie	Geen informatie
Projectcode	Niet ingevuld
Datum afronding	16-6-2006
Uitgevoerd door	
Analist	Theo Bussink
Telefoon	010 -4895994
E-mail	T.Bussink@gw.rotterdam.nl
Bedrijf	Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam
Postadres	Postbus 6633
Postcode	3002AP
Plaats	Rotterdam
In opdracht van	
Naam	Niet ingevuld
Telefoon	0 -
E-mail	Niet ingevuld
Organisatie contactpersoon	Niet ingevuld
Postadres	Niet ingevuld
Postcode	Niet ingevuld
Plaats	Niet ingevuld

1.4.1 Weergegevens van Rotterdam

Eigenschap	Waarde	Eenheid
------------	--------	---------

Weerstation	Rotterdam
Specificaties	CPR 18E pag. 4.32
Aantal windrichtingen	12
Aantal weersklassen	6
Begin van de dag (hh:mm)	06:30
Begin van de nacht (hh:mm)	18:00
Meteo gegevens	

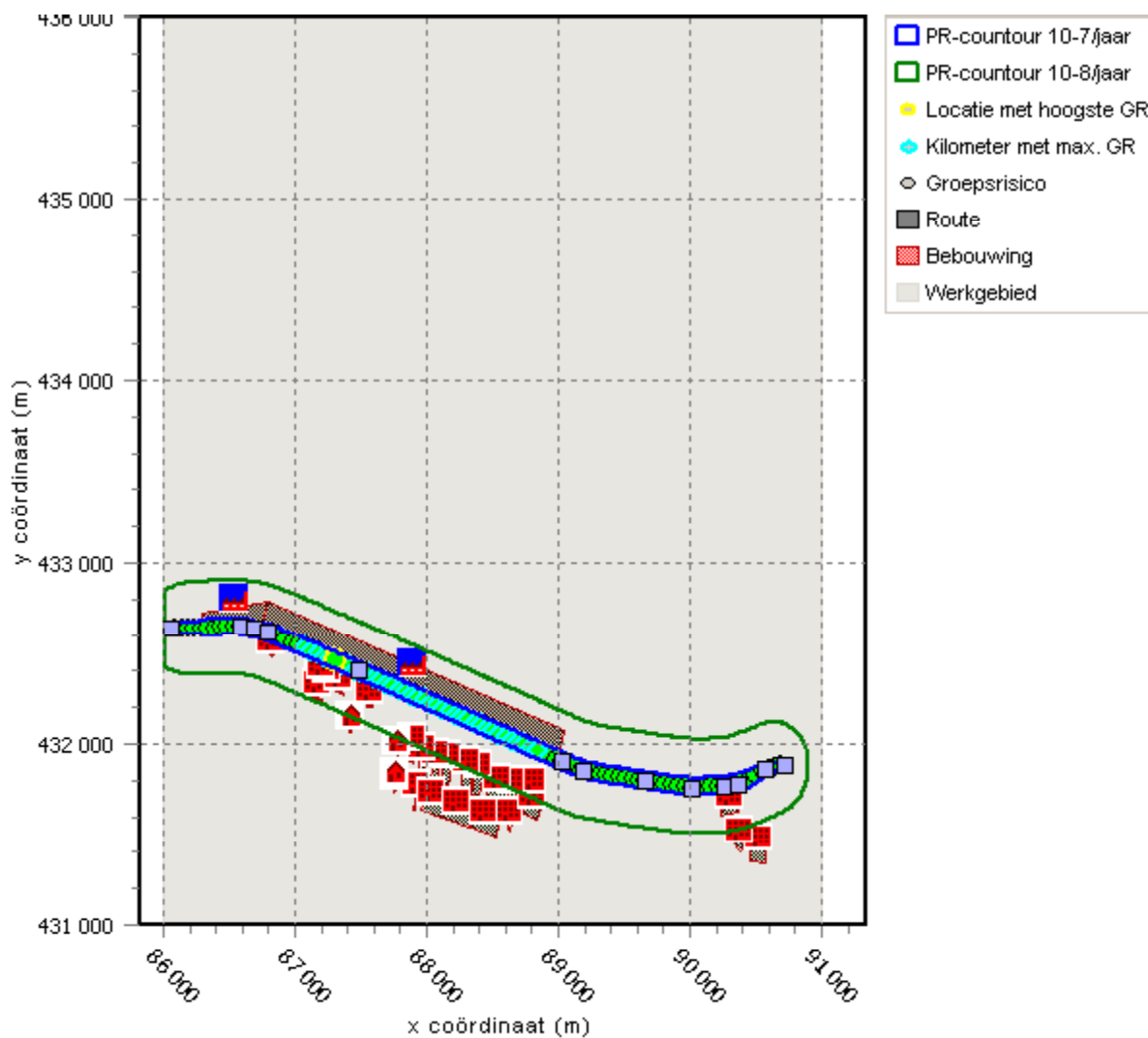
Weerst		B	D	D	D	E	F
Windsn	m/s	3.0	1.5	5.0	9.0	5.0	1.5
6:0	o/o	2.200	0.800	2.300	1.900	0.000	0.000
0:1	o/o	2.000	0.800	1.600	1.400	0.000	0.000
1:1	o/o	2.900	0.900	2.100	2.200	0.000	0.000
1:2	o/o	2.900	0.800	2.000	1.900	0.000	0.000
2:2	o/o	1.600	0.500	1.400	0.900	0.000	0.000
2:3	o/o	1.300	0.900	1.600	0.800	0.000	0.000
3:3	o/o	1.700	1.200	3.300	2.400	0.000	0.000
3:4	o/o	1.600	1.100	3.800	4.900	0.000	0.000
4:4	o/o	2.000	1.300	3.900	7.100	0.000	0.000
4:5	o/o	2.800	1.400	4.100	4.400	0.000	0.000
5:5	o/o	2.400	0.900	2.700	2.900	0.000	0.000
5:6	o/o	1.200	0.600	2.000	2.700	0.000	0.000
Weerst		B	D	D	D	E	F
Windsn	m/s	3.0	1.5	5.0	9.0	5.0	1.5
6:0	o/o	0.000	1.200	1.100	0.500	0.500	2.400
0:1	o/o	0.000	1.200	1.300	0.600	0.800	2.700
1:1	o/o	0.000	1.200	2.300	1.700	1.500	3.000
1:2	o/o	0.000	1.200	1.800	1.000	1.200	2.300
2:2	o/o	0.000	0.800	1.300	0.500	0.700	1.400
2:3	o/o	0.000	1.200	2.100	0.800	0.700	1.500
3:3	o/o	0.000	1.500	3.700	2.400	1.100	2.100
3:4	o/o	0.000	1.500	3.600	4.800	1.300	2.500
4:4	o/o	0.000	1.900	3.800	4.800	1.100	3.300
4:5	o/o	0.000	1.700	2.300	2.000	0.900	2.200
5:5	o/o	0.000	0.900	1.500	1.800	0.500	1.400
5:6	o/o	0.000	0.900	1.200	1.100	0.400	1.200

1.4.1.1 Wereldgegevens van

Eigenschap	Waarde	Eenheid
X min	86000	m
Y min	431000	m
Gebiedsgrootte	5000	m

2 Plaatsgebondenrisico's

2.1 Ligging van de contouren



Figuur 1

2.2 Gemiddelde afstand tot de contouren

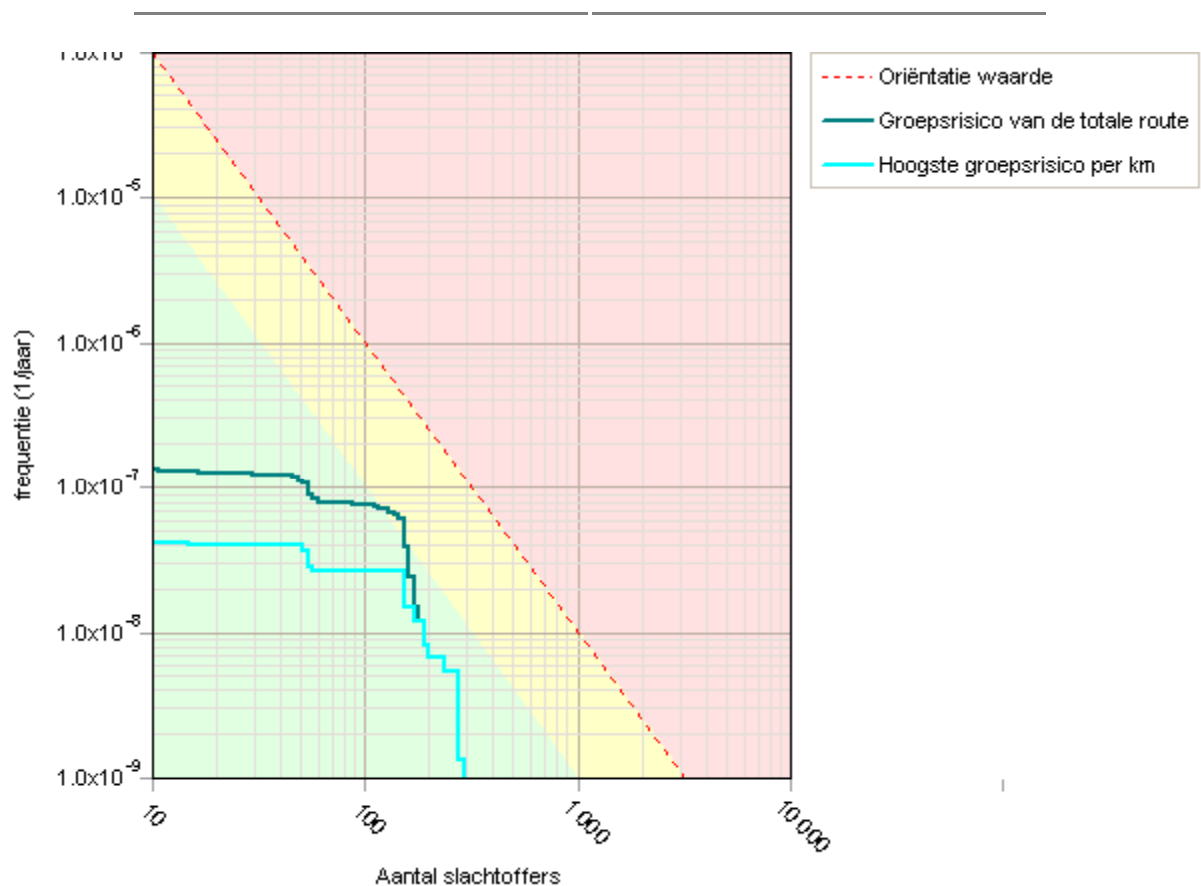
Contour	Afstand	Eenheid
10-5 contour	Niet aanwezig	
10-6 contour	Niet aanwezig	
10-7 contour	44	m
10-8 contour	248	m

2.3 Oppervlak onder de contouren

Contour	Oppervlak	Eenheid
10-5 contour	Niet aanwezig	
10-6 contour	Niet aanwezig	
10-7 contour	424666	m ²
10-8 contour	2569530	m ²

3 Groepsrisico's

3.1 Groepsrisicocurve



3.1.1 Kenmerken van het berekende groepsrisico

Eigenschap	Waarde	
Normwaarde GR	0,06184 /jaar	bij 152 slachtoffers
Maximale frequentie	4,1E-08 /jaar	bij 11 slachtoffers
Maximaal aantal slachtoffers	291	bij 1,3E-09 /jaar

4 Route en transportgegevens

4.1 Spoorroutegegevens van Betuweroute: Pernis - Barendrecht

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Betuweroute: Pernis - Barendrecht	
Omschrijving	maximale transporten	
Type spoorwegtraject	Generiek	

Breedte	21	m
Frequentie (1/vtg.km)	5.500E-008	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
86072.00	432635.00	
86593.00	432647.00	
86696.00	432634.00	
86795.00	432616.00	
87490.00	432400.00	
89034.00	431902.00	
89187.00	431850.00	
89665.00	431795.00	
90015.00	431760.00	
90270.00	431770.00	
90365.00	431780.00	
90580.00	431857.00	
90723.00	431886.00	
Stof	Aantal transp.	Transp. middel
	1/jaar	
D4 (zeer giftige vloeistoffen)	800	SKW zeer giftige vloeistof
D3 (giftige vloeistoffen)	2000	SKW vloeistof
C3 (zeer brandbare vloeistoffen)	13000	SKW vloeistof
B2 (giftige gassen)	4750	SKW druk (bont trein)
A (brandbare gassen)	4050	SKW druk (bonte trein)
Wissels		Ja
Aantal overgangen		0
		1/km

5 Bebouwingsgegevens

5.1 Bebouwinggegevens van kantoor3

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor3	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87192.00	432332.00	
87176.00	432276.00	
87190.00	432271.00	
87208.00	432327.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.2 Bebouwinggegevens van kantoor6

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor6	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87144.00	432268.00	
87139.00	432254.00	
87211.00	432230.00	
87216.00	432242.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.3 Bebouwinggegevens van horeca2

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	horeca2	
Omschrijving	wegrestaurant	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88632.00	431577.00	
88620.00	431527.00	
88635.00	431525.00	
88649.00	431574.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	170	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.3	
Nacht	NVT	

5.4 Bebouwinggegevens van bedrijven19

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven19	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
90475.00	431470.00	
90458.00	431348.00	
90581.00	431338.00	
90591.00	431463.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	

Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.5 Bebouwinggegevens van bedrijven17

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven17	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
90373.00	431487.00	
90336.00	431448.00	
90383.00	431403.00	
90417.00	431440.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.6 Bebouwinggegevens van bedrijven16

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven16	
Omschrijving	werkplaats emplacement	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
90233.00	431642.00	
90241.00	431605.00	
90370.00	431629.00	
90362.00	431669.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.7 Bebouwinggegevens van bedrijven15

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven15	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	

87925.00	431756.00	
87895.00	431641.00	
87914.00	431636.00	
87945.00	431750.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.8 Bebouwinggegevens van bedrijven14

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven14	
Omschrijving	Vitesse	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87984.00	431710.00	
87964.00	431641.00	
88120.00	431600.00	
88140.00	431670.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.9 Bebouwinggegevens van bedrijven13

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven13	
Omschrijving	Nippon+Ziegter+Hudig	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88147.00	431670.00	
88129.00	431597.00	
88328.00	431542.00	
88351.00	431613.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.10 Bebouwinggegevens van bedrijven12

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven12	
Omschrijving	Caretrex	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88363.00	431611.00	
88341.00	431539.00	
88527.00	431488.00	
88546.00	431560.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.11 Bebouwinggegevens van bedrijven11

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven11	
Omschrijving	NCR	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88757.00	431680.00	
88736.00	431613.00	
88835.00	431590.00	
88864.00	431653.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.12 Bebouwinggegevens van bedrijven10

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven10	
Omschrijving	Hudig	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88750.00	431764.00	
88733.00	431704.00	
88862.00	431675.00	
88872.00	431725.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	

Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.13 Bebouwinggegevens van bedrijven9

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven9	
Omschrijving	Vitesse2	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88642.00	431772.00	
88613.00	431680.00	
88664.00	431663.00	
88693.00	431759.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.14 Bebouwinggegevens van bedrijven8

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven8	
Omschrijving	Vitesse1	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88484.00	431820.00	
88449.00	431690.00	
88597.00	431650.00	
88630.00	431781.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.15 Bebouwinggegevens van bedrijven7

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven7	
Omschrijving	Hudig	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	

88381.00	431889.00	
88338.00	431722.00	
88394.00	431710.00	
88439.00	431877.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.16 Bebouwinggegevens van bedrijven6

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven6	
Omschrijving	Vat	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88294.00	431924.00	
88250.00	431747.00	
88324.00	431725.00	
88371.00	431900.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.17 Bebouwinggegevens van bedrijven5

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	bedrijven5	
Omschrijving	Nippon	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88144.00	431951.00	
88102.00	431783.00	
88163.00	431771.00	
88208.00	431934.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.18 Bebouwinggegevens van Bedrijven4

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven4	
Omschrijving	Unitor	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
88074.00	431954.00	
88031.00	431805.00	
88085.00	431786.00	
88129.00	431937.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.19 Bebouwinggegevens van Bedrijven3

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven3	
Omschrijving	Maersk2	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87974.00	431983.00	
87929.00	431830.00	
87973.00	431820.00	
88013.00	431973.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.20 Bebouwinggegevens van Bedrijven2

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven2	
Omschrijving	Maersk1	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87897.00	432018.00	
87870.00	431905.00	
87905.00	431895.00	
87935.00	432003.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	333	

Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.21 Bebouwinggegevens van woonhuis4

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	woonhuis4	
Omschrijving	woning2	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87758.00	431748.00	
87755.00	431740.00	
87760.00	431738.00	
87764.00	431745.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	56	
Nacht	80	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.22 Bebouwinggegevens van woonhuis3

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	woonhuis3	
Omschrijving	woning1	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87771.00	431775.00	
87764.00	431762.00	
87770.00	431760.00	
87776.00	431771.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	56	
Nacht	80	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.23 Bebouwinggegevens van woonhuis2

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	woonhuis2	
Omschrijving	dienstwoning	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	

87777.00	431939.00	
87777.00	431930.00	
87785.00	431930.00	
87785.00	431939.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	56	
Nacht	80	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.24 Bebouwinggegevens van Woonhuis1

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Woonhuis1	
Omschrijving	Bedrijfswoning	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87418.00	432072.00	
87418.00	432062.00	
87430.00	432062.00	
87430.00	432072.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	56	
Nacht	80	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.25 Bebouwinggegevens van Horeca1

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Horeca1	
Omschrijving	Tennisvereniging	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87554.00	432209.00	
87554.00	432198.00	
87593.00	432198.00	
87593.00	432209.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	932.4	
Nacht	-5.006E14	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.9	
Nacht	NVT	

5.26 Bebouwinggegevens van Bedrijven 1B

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven 1B	
Omschrijving	Eemhaven (ECT)	
Type bebouwing	Bedrijven (continu dienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
86800.00	432785.00	
86752.00	432670.00	
89000.00	431940.00	
89050.00	432070.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	40	
Nacht	40	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.27 Bebouwinggegevens van Bedrijven 1A

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven 1A	
Omschrijving	Eemhaven (ECT)	
Type bebouwing	Bedrijven (continu dienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
86307.00	432728.00	
86305.00	432663.00	
86752.00	432670.00	
86800.00	432785.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	40	
Nacht	40	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	0.01	

5.28 Bebouwinggegevens van kantoor5

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor5	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87312.00	432297.00	
87308.00	432283.00	
87372.00	432262.00	
87377.00	432278.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	

Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.29 Bebouwinggegevens van kantoor4

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor4	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87230.00	432344.00	
87225.00	432330.00	
87281.00	432312.00	
87286.00	432326.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.30 Bebouwinggegevens van kantoor 2

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor 2	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
87191.00	432363.00	
87185.00	432342.00	
87213.00	432333.00	
87219.00	432353.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	

5.31 Bebouwinggegevens van kantoor 1

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	kantoor 1	
Omschrijving	onbekend	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	

86804.00	432505.00	
86800.00	432495.00	
86833.00	432483.00	
86837.00	432494.00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	667	
Nacht	NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0.07	
Nacht	NVT	



Gemeente Rotterdam
Stadsontwikkeling

WIJZIGINGSPLAN

BENELUXSTER-OOSTZIJDE



Opgesteld door:

Stadsontwikkeling
Ruimtelijke Ordening, Team Bestemmingsplannen
Galvanistraat 15

Postbus 6575
3002 AN, Rotterdam

Datum:

Vastgesteld d.d.: 28 juni 2011

Onherroepelijk d.d.: 26 augustus 2011

Inhoudsopgave

- 1. Toelichting**
- 2. Bijlage**
- 3. Plankaart**

1. Toelichting:

Parallel aan de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde liep de procedure op grond van de Tracéwet voor het verbreden van de A15, tussen Maasvlakte en Vaanplein. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft in 2001 gekozen voor de benuttingsvariant. In deze variant wordt de A15 tussen de aansluiting Spijkenisse en het Vaanplein verbreed van 2x3 naar 2x3 plus 2x2 rijstroken. Op 25 juni 2009 heeft de Minister, voornoemd, daartoe een Ontwerp-Tracébesluit vastgesteld dat vervolgens ter inzage is gelegd.

In het bestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde is zoveel mogelijk geanticipeerd op het (Ontwerp) Tracébesluit, waarbij het plandeel voor de verbreding van de A15 bestemd is voor "Verkeer - Spoor- en wegverkeer". Ten aanzien van de definitieve begrenzing van het Tracébesluit was ten tijde van de eerdere vaststelling van het bestemmingsplan nog geen planologische zekerheid. Om die reden is teneinde deze delen van het plangebied in overeenstemming te kunnen brengen met het Tracébesluit, een wijzigingsbevoegdheid opgenomen in artikel 23 onder II van de planregels.

Deze wijzigingsbevoegdheid heeft betrekking op de volgende gebieden langs de A15:

- a. de locatie gelegen ten noorden van de A 15 en ten oosten van de leidingstraat (wijziging van de bestemming "Bedrijf-Haven" in "Verkeer – Spoor- en wegverkeer");
- b. de locatie gelegen ten zuiden van de A 15 en ten oosten van het Groenedijkviaduct (wijziging van de bestemming "Bedrijf" naar "Verkeer – Spoor- en wegverkeer");
- c. de locatie gelegen ten zuiden van de A 15 en ten westen van de Slotsedijk (wijziging van de bestemmingen "Natuur-Natuurgebied" en "Agrarisch" in "Verkeer – Spoor- en wegverkeer").

Uiteindelijk is het Tracébesluit op 1 maart 2010 door de Minister voornoemd vastgesteld en kort daarna van kracht geworden. Uit dit Tracébesluit volgt dat op onderdelen de bestemmingsgrens "Verkeer – Spoor- en wegverkeer" in het bestemmingsplan Beneluxster-Oostzijde niet in overeenstemming is met de definitieve begrenzing van het Tracébesluit,

In verband hiermee is toepassing gegeven aan de in artikel 23 van de planregels opgenomen wijzigingsbevoegdheid voor de hierboven onder a tot met c gemelde gebieden, voor zover aangeduid op de bij deze wijziging behorende plankaart. De planologische onderbouwing en effectbeschrijving van de voorgestelde bestemmingsgrenswijzigingen zijn uitvoerig beschreven in het Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein, de toelichting en de behorende onderzoeksrapporten.

Op grond daarvan zijn er geen beletselen om toepassing te geven aan artikel 23 van de planregels en is geen aanvullend onderzoek noodzakelijk.

BIJLAGE

Regels behorend bij bestemmingsplan “Beneluxster-Oostzijde”

Artikel 10 Verkeer - Spoor- en wegverkeer

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Spoor- en wegverkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. verkeers- en verblijfsruimte, te weten:

- ☐ voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, zoals rijstroken, fietspaden, parkeerplaatsen en voorzieningen ten behoeve van het spoorwegverkeer, zoals spoorbanen en -emplacements met bovenleidingen, met de daarbij behorende kunstwerken, als bruggen, viaducten en duikers;
- ☐ voorzieningen ten behoeve van wandelen en verblijven zoals trottoirs, paden en trappen;

b. geluidswerende voorzieningen;

c. groenvoorzieningen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;

d. havengerelateerde horeca;

e. verkooppunten voor motorbrandstoffen, inclusief LPG, met de daarbij behorende voorzieningen, voor zover aan de eisen van milieuregelgeving wordt voldaan;

f. 'Waarde - Archeologie' (als bedoeld in Artikel 16, voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd.)

10.2 Bouwregels

10.2.1 Algemeen

Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd, te weten:

a. de in het eerste lid bedoelde kunstwerken;

b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals portalen ten behoeve van de bewegwijzering en geluidsschermen ter beperking van de geluidshinder veroorzaakt door het weg- en spoorverkeer, straatmeubilair, verfraaiingselementen, reclame-inrichtingen, leidingviaducten, alsmede voor de functionering van het spoorwegverkeer noodzakelijke bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals seinpalen en overwegbomen;

c. voor het goed functioneren van het spoorwegverkeer noodzakelijke gebouwen;

d. bouwwerken ten behoeve van havengerelateerde horeca;

e. bouwwerken ten behoeve van de verkoop van motorbrandstoffen;

f. niet voor bewoning bestemde bouwwerken van openbaar nut als telefooncellen, wachthuisjes voor verkeersdiensten, transformatorgebouwen, verdeelkasten, gasdrukregel-, meet- en pompstations, gemaalgebouwen.

10.2.2 Medebestemming

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor 'Waarde - Archeologie', is voor het bouwen het bepaalde terzake in genoemde bestemming mede van toepassing.

Artikel 23 Algemene wijzigingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening het bestemmingsplan wijzigen:

- Ten behoeve van de op de plankaart aangegeven bestemmingsgrenzen, waarbij deze maximaal 10 meter mogen verschuiven, ingeval:
 - a. de toe te passen verkavelingswijze daartoe aanleiding geeft;
 - b. stedenbouwkundige redenen daartoe aanleiding geven.Een en ander met dien verstande dat ten aanzien van de bij de opschuiving betrokken gronden de voorschriften zullen gelden die betrekking hebben op de bestemming waarvan de grenzen worden verruimd en de ter zake toepasselijke milieuregelgeving niet wordt overschreden.
- Ten behoeve van het op de plankaart aangegeven gebied:
 1. met de bestemming 'Bedrijf - Haven' naar 'Verkeer - Spoor - en wegverkeer' indien noodzakelijk voor de realisatie van het tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein;
 2. met de bestemming 'Bedrijf' naar 'Verkeer - Spoor - en wegverkeer' indien noodzakelijk voor de realisatie van het tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein;
 3. met de bestemming 'Natuur - Natuurgebied' en 'Agrarisch' naar 'Verkeer - Spoor - en wegverkeer' indien noodzakelijk voor de realisatie van het tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein.



Kennisgeving Wijzigingsplan "**Beneluxster-Oostzijde**"

Burgemeester en wethouders van Rotterdam maken bekend dat bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geen beroep is ingesteld tegen het besluit tot vaststelling van het Wijzigingsplan "Beneluxster-Oostzijde".

Het Wijzigingsplan "Beneluxster-Oostzijde" is met ingang van 26 augustus 2011 inwerking getreden en onherroepelijk.

Rotterdam, 7 september 2011

Burgemeester en wethouders voornoemd,
namens dezen,

R. Voskuilen,
algemeen directeur Stadsontwikkeling