

RUIMTE REGIE RESULTAAT



R

////////

Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Realiseren Smartlog Rotterdam 2 (Opslagdepot Europoort)

ruimtelijke onderbouwing

identificatie

planstatus

projectnummer:

datum:

status:

400508.201516.24

22-05-2017

definitief

projectleider:

ing. S. van Vessem

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging projectgebied	7
1.3	Afwijken door middel van omgevingsvergunning van het vigerend bestemmingsplan	8
1.4	Doorlopen procedure m.e.r.-beoordeling en besluit bevoegd gezag	9
1.5	Doel	10
1.6	Samenhang met overige vergunningen	10
1.7	Leeswijzer	11
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	13
2.1	Projectlocatie en omgeving	13
2.2	Noodzakelijkheid ontwikkeling en doelgroep	13
2.3	Beoogde ontwikkeling	14
2.4	Programma	14
2.5	Planologische afweging	15
Hoofdstuk 3	Toetsing aan beleid	17
3.1	Inleiding	17
3.2	Rijksbeleid	17
3.3	Provinciaal beleid	18
3.4	Gemeentelijk beleid	19
3.5	Algehele conclusie beleidskader	19
Hoofdstuk 4	Toetsing aan sectorale aspecten	21
4.1	Mer-beoordeling	21
4.2	Verkeer en parkeren	21
4.3	Luchtkwaliteit	24
4.4	Wegverkeerslawaaï	25
4.5	Industrielawaai	25
4.6	Archeologie en cultuurhistorie	26
4.7	Watertoets	27
4.8	Ecologie	29
4.9	Bodem	32
4.10	Externe veiligheid	32
4.11	Kabels en leidingen	36
4.12	Overige milieuaspecten	36

Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	37
5.1	Economische uitvoerbaarheid	37
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	37
Bijlagen		39
Bijlage 1	Overzicht bijlagen	41

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

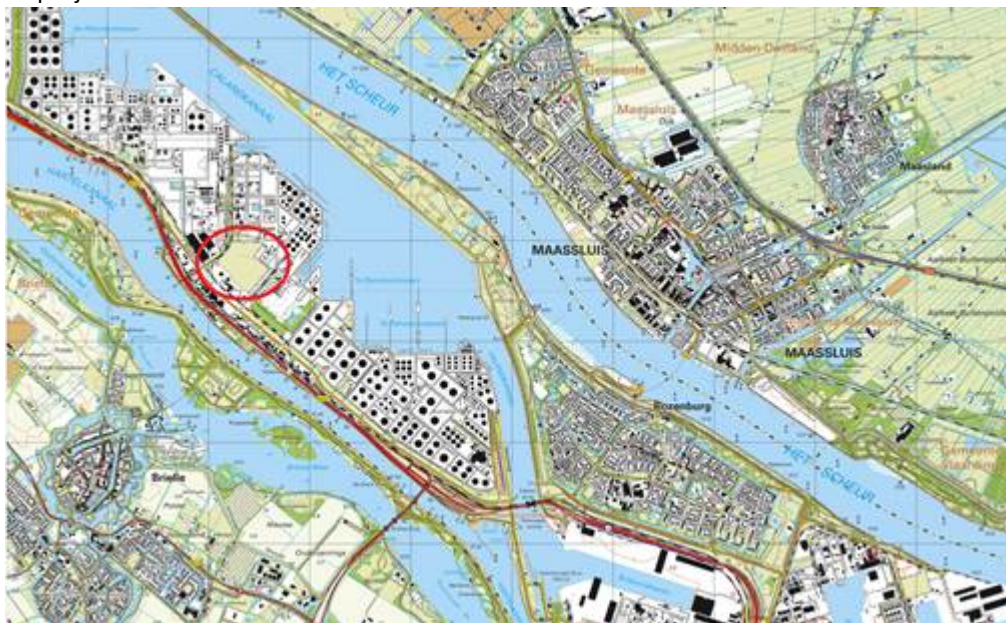
1.1 Aanleiding

David Hart Group, hierna DHG, is voornemens om op de locatie aan de Merwedeweg in het Rotterdamse havengebied een logistiek bedrijf te realiseren voor de op- en overslag van gevaarlijke stoffen (stoffen met een ADR-indicatie¹ en koopmansgoederen. De ontwikkeling voorziet in de bouw van vier bedrijfsgebouwen, buitenopslag en bijbehorende voorzieningen zoals kantoren.

De gronden zijn bestemd in het bestemmingsplan Europoort en Landtong (2013) en hebben de bestemming 'Bedrijf – 11'. Binnen deze bestemming is alleen op- en overslag van goederen niet toegestaan. Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan aangevraagd.

1.2 Ligging projectgebied

De projectlocatie is gelegen in het Rotterdamse havengebied Europoort. Het perceel is gelegen aan de Merwedeweg, ter hoogte van de 7e petroleumhaven en het Calandkanaal. In figuur 1.1 is de globale ligging van het perceel weergegeven. In paragraaf 2.2 wordt nader ingegaan op de huidige situatie van de projectlocatie.



Figuur 1.1 Globale ligging projectlocatie

1.3 Afwijken door middel van omgevingsvergunning van het vigerend bestemmingsplan

Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van de projectlocatie vigeert momenteel het bestemmingsplan 'Europoort en Landtong'. Dit bestemmingsplan is op 19 december 2013 vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam. Op het perceel gelden de bestemming 'Bedrijf – 11' en de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie – 1'.

Binnen de bestemming 'Bedrijf – 11' zijn de gronden onder meer bestemd voor:

- chemische industrie en de productie van biochemische producten met bijbehorende op- en overslag;
- op- en overslag van chemische producten en chemicaliën met de bijbehorende be- en verwerking;
- op- en overslag van ruwe olie en minerale olieproducten met de bijbehorende be- en verwerking;
- voorzieningen, zoals afvalwaterzuivering, luchtbehandelingssystemen, damp- en geurverwerkingsinstallaties en elektriciteitsopwekking anders dan met behulp van windturbines, die ten dienste staan van de hiervoor genoemde bestemmingen;
- (bedrijfs)gebonden kantoren.

Ten aanzien van bouwen gelden op basis van de bestemming 'Bedrijf – 11' geen beperkingen in oppervlak of bouwhoogte. Op basis van de archeologische dubbelbestemming geldt dat een archeologisch onderzoek noodzakelijk is voor grondroerende werkzaamheden groter dan 200 m² onder NAP.



Figuur 1.2. Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Europoort en Landtong'.

Noodzaak voor het afwijken van het bestemmingsplan

Binnen de bestemming is alleen op- en overslag van goederen zonder be- en verwerking niet toegestaan. Daarom wordt gebruikt gemaakt van de mogelijkheden die worden geboden in artikel 2.12 lid a sub 3 van de Wabo. Dit artikel maakt het mogelijk om af te wijken van het bestemmingsplan door

middel van de uitgebreide Wabo-procedure. Bij een dergelijke aanvraag dient door middel van een goede ruimtelijke onderbouwing te worden aangetoond dat het planvoornemen voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit wordt in voorliggend document aangetoond.

1.4 Doorlopen procedure m.e.r.-beoordeling en besluit bevoegd gezag

1.4.1 Waarom een m.e.r.-beoordeling?

In het Besluit milieueffectrapporten (Besluit m.e.r.) is vastgelegd wanneer een milieueffectrapport (MER) of een milieueffectbeoordeling (m.e.r.-beoordeling) moet worden opgesteld bij projecten, plannen en besluiten. De op – en overslag van gevaarlijke stoffen in verpakking valt onder categorie C 25 en D 25.1 van het Besluit m.e.r., de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein valt onder categorie D11.3.

- De omschrijving luidt onder de categorie C25: De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor de opslag van aardolie, petrochemische of chemische producten. In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een opslagcapaciteit van 200.000 ton of meer is het verplicht een milieueffectrapport op te stellen.
- Onder categorie D25.1 valt de oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie behorend tot de chemische industrie bestemd voor de opslag van aardolie, petrochemische of chemische producten. In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een opslagcapaciteit van 100.000 m³ of meer dient een m.e.r.-beoordeling te worden opgesteld, voor kleinere hoeveelheden is een vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig.
- Onder categorie D11.3 valt de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein. In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van meer van 75 hectare dient een m.e.r.-beoordeling te worden opgesteld, voor kleinere hoeveelheden is een vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig.

In voorliggende situatie is sprake van een opslagcapaciteit van 112.600 ton (zie paragraaf 3.2), zodat niet wordt voldaan aan de drempelwaarden bij categorie C25.1 en geen directe m.e.r.-plicht van toepassing is. De huidige inrichting behoort niet tot de chemische industrie, waardoor ook categorie D 25.1 niet van toepassing is. Per 16 mei 2017 zal de Implementatie herziening m.e.r.-richtlijn in werking treden, waarbij de toevoeging 'behorend tot de chemische industrie' bij categorie D 25.1 vervalt. Hierop anticiperend is reeds nu een m.e.r.-beoordeling voor deze ontwikkeling nodig.

De wijziging heeft betrekking op een oppervlakte van 1,5 hectare, categorie D11.3 is dan ook niet van toepassing aangezien de oppervlakte ruim onder de drempelwaarde blijft. Echter in het kader van de ruimtelijke procedure is wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig. Deze wordt in dit geval gecombineerd met de m.e.r.-beoordeling voor de omgevingsvergunning milieu.

1.4.2 Wat houdt een m.e.r.-beoordeling in?

De procedure van een m.e.r.-beoordeling ziet er kort samengevat als volgt uit.

- Wanneer sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit deelt de initiatiefnemer dit mee aan het bevoegd gezag en dient een aanmeldingsnotitie in.
- Binnen zes weken na ontvangst van deze mededeling beslist het bevoegd gezag of bij de voorbereiding van de voorgenomen activiteit al dan niet het doorlopen van een m.e.r. -procedure noodzakelijk is.
- De Wet milieubeheer voorziet niet in een inspraakprocedure over een m.e.r.-beoordeling.
- De beslissing om al dan niet de m.e.r.-procedure te doorlopen, wordt bekendgemaakt door mededeling in een of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen. Een beslissing dat geen milieueffectrapport wordt opgesteld, wordt tevens gepubliceerd in de Staatscourant. Tegen de beslissing kunnen belanghebbenden volgens artikel 7.1 van de Algemene wet bestuursrecht

bezwaar aantekenen bij het bevoegd gezag. Vervolgens staat voor belanghebbenden de beroepsgang open naar de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1.4.3 Besluit bevoegd gezag m.e.r.-beoordeling

Voor de ontwikkeling is een m.e.r.-beoordeling opgesteld die is beoordeeld door het bevoegd gezag. Op **PM** is besloten dat er geen m.e.r.-plicht geldt voor de beoogde activiteiten/ontwikkeling.

1.5 Doel

Doel van deze ruimtelijke onderbouwing is om de ruimtelijk relevante effecten van de voorgenomen ontwikkeling inzichtelijk te maken. In deze ruimtelijke onderbouwing wordt aangegeven waarom de opslag van koopmansgoederen en gevaarlijke stoffen voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening. Op basis van deze ruimtelijke onderbouwing beslist het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam op de aanvraag om omgevingsvergunning van de initiatiefnemer.

1.6 Samenhang met overige vergunningen

Naast een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan zijn nog andere vergunningen en toestemmingsvereisten noodzakelijk voordat de opslagvoorziening gerealiseerd en in gebruik genomen kan worden. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de benodigde toestemmingsvereisten die aangevraagd dienen te worden:

Tabel 1.1 Overzicht vergunning en toestemmingsvereisten

Toestemmingsvereisten	Activiteit	Eventueel nadere toelichting
-----------------------	------------	------------------------------

Omgevingsvergunning	Milieu	Deze vergunning is nodig vanwege: Besluit omgevingsrecht bijlage 1: Onder categorie 2: 2.7 onder D; voor de opslag van propaan of propeen in meer dan twee opslagtanks. Besluit omgevingsrecht bijlage 1, lijst C onder categorie 4.4 J lid 2: waar: 1°. een opslagvoorziening voor verpakte gevaarlijke stoffen, anders dan kunstmeststoffen van meststoffengroep 1 of 2, of CMR-stoffen met een opslagcapaciteit van meer dan 10.000 kg aanwezig is, of 2°. op enig moment in een brandcompartiment tijdelijke opslag plaats vindt van in totaal meer dan 10.000 kg gevaarlijke stoffen in verpakking of CMR-stoffen in verpakking; Besluit omgevingsrecht artikel 3.3 onder 1: Gedeputeerde staten van de provincie waar het betrokken project in hoofdzaak zal worden of wordt uitgevoerd, zijn bevoegd te beslissen op: elke aanvraag die betrekking heeft op activiteiten met betrekking tot een inrichting waarop het Besluit risico's zware ongevallen 2015 van toepassing is of waartoe een installatie behoort voor een industriële activiteit als bedoeld in bijlage I, categorie 4, van richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 inzake industriële emissies (PbEU L334).
	Uitvoeren van een werk	-
	Bouwen	-
	Aanleg van een uitrit	-
	Brandveiligheid gebruik	-
Ontheffing Wet Natuurbescherming 2017	Noodzakelijk in verband met verplaatsen orchissen, bouwen buiten broedseizoen vogels	Het Havenbedrijf Rotterdam heeft in 2013 een algemene ontheffing Flora- en faunawet (per 1 januari 2017 Ontheffing Wet Natuurbescherming 2017)'. Voor de ontwikkeling kan aangesloten worden bij deze algemene ontheffing.

Bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan wordt tevens het onderdeel milieu aangevraagd. Deze twee onderdelen zijn, in de procedure, maatgevend. De onderdelen bouwen, uitvoeren van een werk en de aanleg van een uitrit sluiten hierbij aan.

1.7 Leeswijzer

Deze ruimtelijke motivering is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2: Planbeschrijving.
- Hoofdstuk 3: Toetsing aan beleid.
- Hoofdstuk 4: Toetsing aan sectorale aspecten.
- Hoofdstuk 5: Uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Projectlocatie en omgeving

De projectlocatie ligt zoals hiervoor is beschreven gelegen in het Rotterdamse havengebied Europoort. Het deel van de haven waar de projectlocatie is gelegen richt zich voornamelijk op de petrochemie en biochemie. Het perceel is gesitueerd aan de Merwedeweg. Het betreft een kavel dat momenteel nog braak ligt en bestaat uit grasland. Aan de noordwestzijde is het huidige AKZO-terrein gelegen en aan de noordwestzijde van de projectlocatie zijn gronden aangewezen voor groencompensatie ten behoeve van andere ontwikkelingen in de omgeving. Aan de zuidwestzijde grenst het bedrijf onder andere aan een tankcontainerreinigingsbedrijf en een bedrijf dat vloeibare meststoffen en chemicaliën produceert voor de industrie. Aan de zuidoostzijde grenst het terrein aan een leidingenstrook. In figuur 2.1 is een luchtfoto van de huidige situatie, daarnaast is in dit figuur ook de begrenzing van het kavel opgenomen.



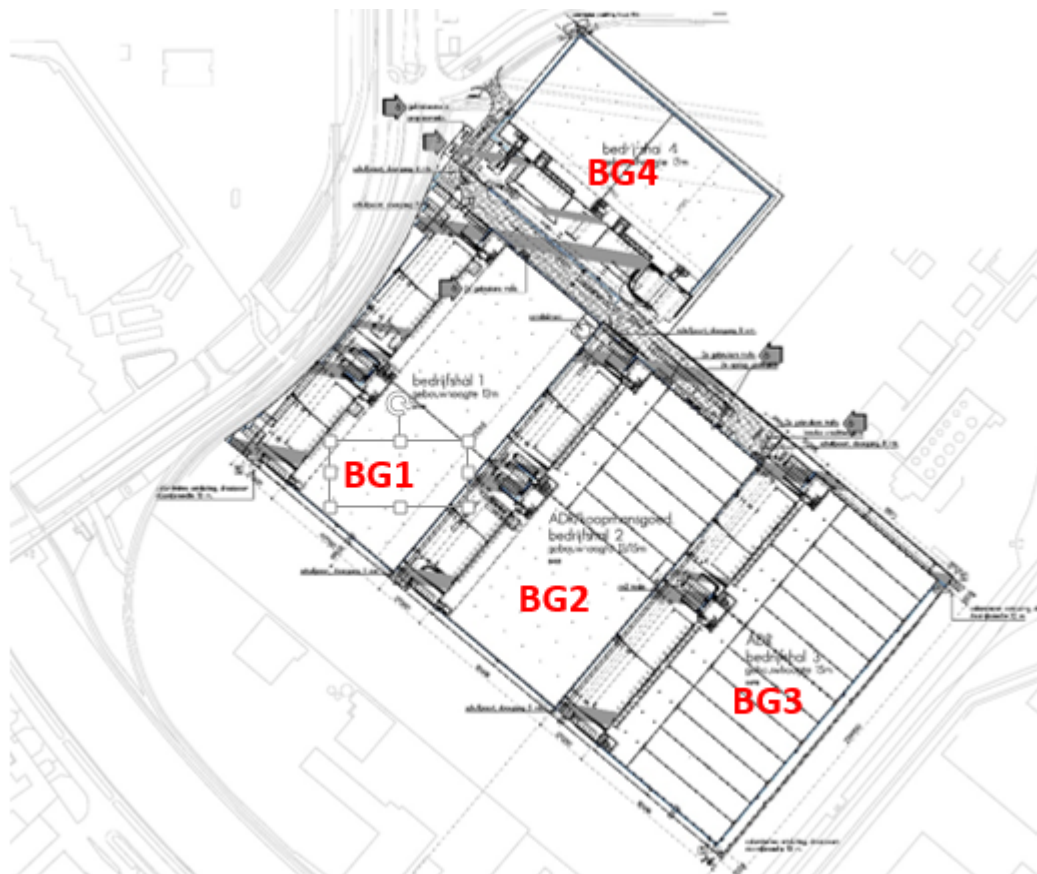
Figuur 2.1 Projectlocatie

2.2 Noodzakelijkheid ontwikkeling en doelgroep

Op het perceel wil DHG zowel de op- en overslag van gevaarlijke stoffen (goederen met een ADR-indicatie) als van ongevaarlijke goederen (koopmansgoederen). Het bedrijf richt zich hierbij vooral op bedrijven die beide stoffen willen overslaan. Er is een grote vraag naar dit soort logistieke bedrijven waar op een doelmatige manier deze goederen tijdelijk overgeslagen kunnen worden.

2.3 Beoogde ontwikkeling

De entree van het terrein bevindt zich aan de Merwedeweg. Op het perceel worden 4 bedrijfsgebouwen gerealiseerd met een maximale hoogte van circa 15 meter. Voor de loodsen is een loading dock, waar vrachtwagens achteruit naar beneden kunnen rijden. De loodsen zijn opgedeeld in verschillende compartimenten. Bij elke loods is een kantoor beoogd. Op het terrein worden twee (ondergrondse) propaantanks geplaatst ten behoeve van de verwarming van de kantoren en bedrijfsgebouwen. Tevens wordt op het terrein aan de buitenzijde van bedrijfsgebouw 2 een buitenopslag voor gevaarlijke stoffen beoogd. In de volgende paragraaf wordt specifiek ingegaan op het programma.



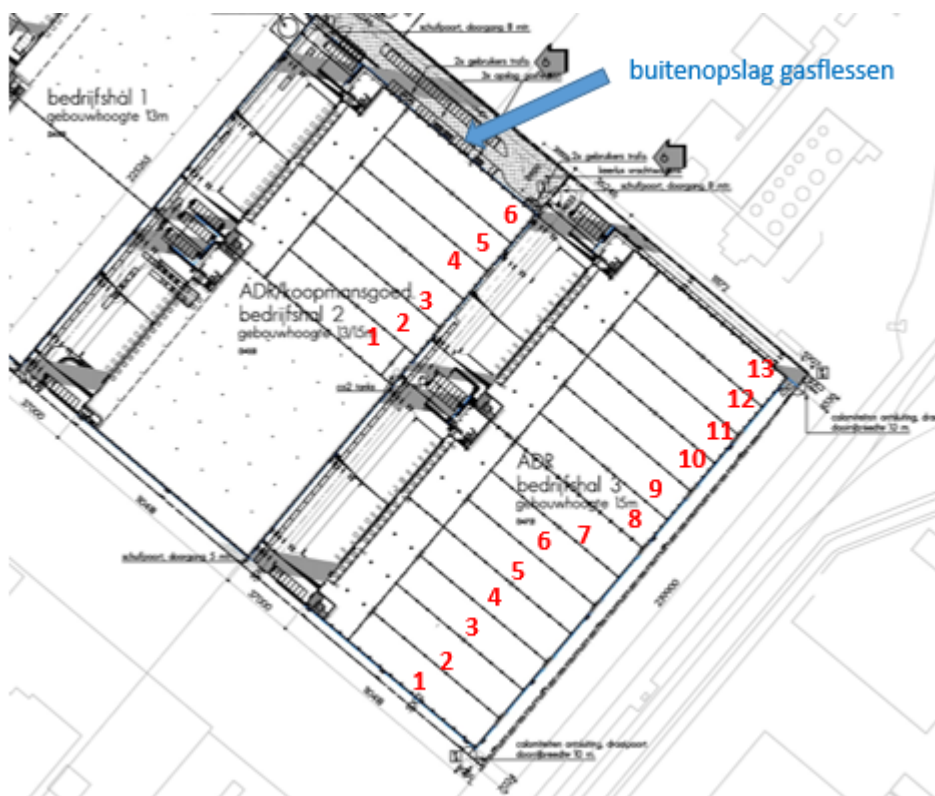
Figuur 2.2 Impressie situatieschets (BG= bedrijfsgebouw)

2.4 Programma

Figuur 2.3 geeft de opslag per bedrijfsgebouw weer. Bedrijfsgebouw 1, 2 (gedeeltelijk) en 4 zijn aangewezen voor de opslag van koopmansgoederen en ADR-klasse 8². Bedrijfsgebouw 2 (gedeeltelijk) en 3 zijn aangewezen voor de opslag van gevaarlijke goederen in ADR-klassen 2-6. In tabel 3.1 volgt een overzicht van de oppervlakte per bedrijfsgebouw.

	bruto vloeroppervlak (circa)	kantoren/ bruto vloeroppervlak (circa)
Bedrijfsgebouw 1	22.040 m ²	430 m ²
Bedrijfsgebouw 2	24.460 m ²	455 m ²
Bedrijfsgebouw 3	26.410 m ²	455 m ²
Bedrijfsgebouw 4	15.455 m ²	430 m ²

Tabel 2.1 Programma



Figuur 2.3. Impressie situatie bedrijfsgebouwen met opslag, de bradcompartimenten zijn genummerd.

De opslag van koopmansgoederen vindt plaats in bedrijfsgebouw 1, 2 (gedeeltelijk) en 4. De opslag vindt plaats in blokopslag op de grond of in stellingen. Het betreft de volgende goederen en materialen:

- normale brandbare handelsgoederen en/of handelsgoederen welke voor een deel of geheel niet geëxpandeerde kunststof materialen bestaat, al dan niet in kartonnen dozen;
- handelsgoederen die voor een deel uit geëxpandeerd kunststof materialen bestaat;
- kunststof en houten pallets.

De opslag van gevaarlijke stoffen betreft ADR-klassen 2; 3; 4.1; 4.2; 4.3; 5.1; 5.2; 6.1; en 8 of spuitbussen. Voor een uitgebreide toelichting over het aspect externe veiligheid wordt verwezen naar paragraaf 4.10 Externe veiligheid of de Kwalitatieve risicoanalyse die voor de ontwikkeling is uitgevoerd en als afzonderlijke bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing is toegevoegd³.

2.5 Planologische afweging

De essentie van de ontwikkeling is het mogelijk maken van de op- en overslag van koopmansgoederen en gevaarlijke stoffen op één locatie. Hierbij wordt een specifieke doelgroep/markt beoogd.

De ontwikkeling past binnen het beleid zoals genoemd in hoofdstuk 3 (Beleidskader) om Mainport Rotterdam verder (internationaal) te versterken op logistiek gebied. Met het Havenbedrijf Rotterdam N.V. zijn afspraken gemaakt om minimaal 50 % van de bedrijfsgebouwen te gebruiken voor de overslag van gevaarlijke stoffen. Hierdoor blijft er voldoende op- en overslag capaciteit voor gevaarlijke stoffen aanwezig op de Europoort.

Daarnaast zijn de ontwikkelingen getoetst aan milieuwetgeving (Hoofdstuk 4). Indien nodig zijn maatregelen getroffen om de ontwikkelingen mogelijk te maken. Zodoende vormen de milieuaspecten geen belemmering voor het verlenen van de afwijking van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 3 Toetsing aan beleid

3.1 Inleiding

Door de verschillende overheden is beleid geformuleerd ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen. In dit hoofdstuk is uiteengezet of het initiatief past binnen het geldende ruimtelijk beleid.

3.2 Rijksbeleid

Economische visie op de lange termijn ontwikkeling van de Mainport Rotterdam (2009)

Het kabinet wil dat Nederland en het Nederlandse bedrijfsleven sterk staan in de internationale concurrentie. Mainport Rotterdam levert hierin een belangrijke bijdrage. De kern van de visie is een toekomst waarin 'Rotterdam' nauwer samenwerkt met andere zeehavens (Amsterdam, Zeeland, Groningen en Moerdijk), binnenhavens, logistieke knooppunten en industrie centra op en langs de achterlandverbindingen. Intensievere samenwerking in een Mainport Netwerk Nederland leidt tot meer specialisatie van zeehavens en andere knooppunten en tot meer complementariteit in de haven en logistieke sector. Daarnaast zijn verlaging van de milieudruk en een efficiënter gebruik van ruimte en infrastructuur wenselijk.

De twee belangrijkste componenten van Mainport Rotterdam zijn het transport & logistieke cluster en het petrochemische & energie cluster. De economische agenda richt zich op het versterken van het vestigingsklimaat in de Mainport Rotterdam met aandacht voor verbeteringen in het innovatief vermogen, de arbeidsmarkt, bereikbaarheid en infrastructuur en ruimte voor bedrijven. Daarbij ligt de nadruk op de speerpunten transport & logistiek en energie & chemie. De transport- en logistieke sector zal moeten blijven innoveren en veranderen en zo het organiserend vermogen versterken.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig. Daar streeft het Rijk naar met een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Mainport Rotterdam wordt specifiek genoemd in de visie. Aangegeven wordt dat het Rijk inzet op versterking van de Mainport Rotterdam en de verbetering van kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond. Een samenvatting van nationale belangen is weergegeven in de nationale ruimtelijke hoofdstructuur, waar de MIRT-regio Zuidvleugel/Zuid-Holland onderdeel van is.

Hierbinnen zijn onder andere de volgende opgaven van nationaal belang benoemd:

- Het verbeteren van het vestigingsklimaat van de regio, waaronder die van de mainport, door het optimaal benutten, waar mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid en het opstellen van de structuurvisie Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

- Vernieuwen en versterken van de Mainport Rotterdam door het ontwikkelen van een efficiënt multimodaal netwerk in samenhang met de andere Nederlandse zeehavens.

PKB Mainport

Het kabinet wil de ruimtelijke voorwaarden scheppen voor een impuls in de economie en de leefomgeving van de Rotterdamse regio. Het gaat hierbij om:

1. versterking van de positie van de mainport Rotterdam;
2. het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond.

In de PKB Mainportontwikkeling Rotterdam stelt het kabinet ter realisering van de dubbele doelstelling een pakket maatregelen voor die samen het Project Mainportontwikkeling Rotterdam vormen. Voor de bestaande havens is het deelproject BRG (Bestaand Rotterdams Gebied) van belang. Dit betreft een serie projecten om het bestaande havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Hierin worden onder andere projecten voor intensivering en optimalisering van het ruimtegebruik van de bestaande haven aangegeven.

Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro)

Een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies vraagt om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ruimtevraag en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling. Overheden die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk willen maken, moeten standaard een aantal stappen zetten die borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkeling wordt gekomen. Ruimtelijke besluiten moeten aandacht besteden aan de Ladder van duurzame verstedelijking. Onder het kopje provinciaal beleid wordt hier nader op ingegaan.

3.3 Provinciaal beleid

Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland'(2010, met herzieningen)

In de structuurvisie geeft de provincie aan wat zij van provinciaal belang vindt. In voorliggende situatie is dit dat de provincie streeft naar het behouden en aantrekken van werkgelegenheid. De ambitie is om de vestigingsfactoren van bedrijven en organisaties die bijdragen aan de mainportfunctie, verder te ontwikkelen. Daarnaast is duurzaam ruimtegebruik van belang.

Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM)

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De Visie ruimte en mobiliteit geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer. De VRM bestaat uit verschillende documenten waaronder de Verordening ruimte 2014, het Programma ruimte en het Programma mobiliteit. Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving.

In de VRM zijn 4 thema's te onderscheiden:

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

Verordening ruimte 2014

In samenhang met de structuurvisie is de Verordening ruimte opgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen en bij omgevingsvergunningen voor het afwijken van het bestemmingsplan. Het volgende is relevant voor deze omgevingsvergunning.

Artikel 2.1.1 lid 1: Ladder voor duurzame verstedelijking

Een omgevingsvergunning die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

1. de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;
2. in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, of
3. indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van locaties die,
 - a. gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld,
 - b. passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1. van toepassing is.

In het kader van de provinciale ladder voor duurzame verstedelijking worden de nieuwe gebruiksmogelijkheden op bestaand bedrijventerrein gezien als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Toetsing aan de ladder is dan ook noodzakelijk.

3.4 Gemeentelijk beleid

Havenvisie 2030

In de Havenvisie is uiteengezet welke scenario's voor de wereldwijde economische ontwikkelingen zich in de komende decennia kunnen voltrekken en hoe elk van deze scenario's doorwerkt in de omvang en aard van de goederenoverslag in de Rotterdamse haven.

Bij de totale hoeveelheid goederen die in de komende jaren in Rotterdam wordt overgeslagen, is sprake van een bandbreedte. In alle scenario's groeit de overslag tot aan 2020, in één scenario treedt na 2020 krimp op. Daarnaast geeft de Havenvisie ook een indicatie van de ontwikkelingen per hoofdsegment. Het hoofdsegment containers en overig stukgoed (non-bulk) groeit hard. Dit is in 2030 in alle scenario's het grootste hoofdsegment. De positionering van Rotterdam in het nat massagoed blijft ongewijzigd sterk. Chemische producten, plantaardige oliën en vooral minerale olieproducten zijn groeiemarkten. Voor ruwe olie is dit veel minder het geval. (Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de visie.)

Stadsvisie Rotterdam

In de stadsvisie van Rotterdam streeft de gemeente Rotterdam naar een schone, kleurrijke havenstad in 2030. Belangrijk uithangbord van Rotterdam is de haven. De ontwikkeling van de haven is dan ook een belangrijke economische motor voor de stad. De haven draagt daarnaast bij aan de kennisontwikkeling van de stad. De voorgenomen ontwikkeling van de opslagvoorziening voor gevaarlijke stoffen en koopmansgoederen dragen dan ook bij aan de concurrentiepositie van de haven. Daarmee past de ontwikkeling binnen de stadsvisie van de gemeente Rotterdam.

3.5 Algehele conclusie beleidskader

Algemeen beleid

Niet alle hier voorgenoemde documenten gaan specifiek in op voorliggende ontwikkeling. Echter algemeen kan het volgende geconcludeerd worden.

Het concept om de op- en overslag van gevaarlijke stoffen en koopmansgoederen te combineren leidt tot een specifiek product dat leidt tot extra gebruiksmogelijkheden van het bestaande havengebied. En uiteindelijk tot een betere marktpositie op de internationale markt.

Met het Havenbedrijf Rotterdam N.V. zijn afspraken gemaakt dat minimaal 50% van de opslagcapaciteit wordt gebruikt voor de op- en overslag van gevaarlijke stoffen. Op deze manier wordt de planologische mogelijkheid voor de toepassing van gevaarlijke stoffen op Europoort behouden.

Ladder voor duurzame verstedelijking

De ontwikkeling vindt plaats in bestaand stedelijk gebied en sluit hierdoor goed aan bij de beleidslijn van de provincie om ontwikkelingen zoveel mogelijk binnen bestaand stedelijk gebied te laten plaatsvinden.

Trede 1

Voor de toetsing aan trede 1 dient de ontwikkeling te voorzien aan een actuele behoefte die zo nodig regionaal is afgestemd. De ontwikkeling van de opslagvoorziening voor gevaarlijke stoffen in combinatie met koopmansgoederen voorziet in een behoefte van specifieke bedrijven.

Zoals eerder aangegeven zijn DHG en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. overeengekomen dat ten minste 50% van de opslagvoorziening dient te bestaan uit de overslag van gevaarlijke stoffen. De ontwikkeling voldoet hier aan en voldoet hiermee aan trede 1 van de ladder. Inmiddels is bedrijfsgebouw 2 voor een groot gedeelte verhuurd aan een logistiek bedrijf.

Trede 2

De ontwikkeling van het distributiebedrijf vindt plaats binnen het bestaande havengebied van Rotterdam. Hiermee wordt voldaan aan de tweede trede van de ladder, die voorschrijft dat ontwikkelingen bij voorkeur plaatsvinden binnen bestaand stedelijk gebied.

Trede 3

Omdat de ontwikkeling al voldoet aan trede 2 van de ladder, is toetsing aan de derde trede niet meer noodzakelijk. Ondanks dat is de locatie als een op- en overslag locatie goed bereikbaar voor vrachtwagen verkeer en daarmee goed passend ontsloten.

Hoofdstuk 4 Toetsing aan sectorale aspecten

4.1 Mer-beoordeling

Dit hoofdstuk bevat de samenvatting van de milieusituatie binnen het plangebied en de directe omgeving rondom Europoort Smartlog II. De samenvatting is gebaseerd op gegevens uit de m.e.r.-beoordelings notitie. Deze is als afzonderlijk bijlage toegevoegd bij deze aanvraag.

4.2 Verkeer en parkeren

Toetsingskader

Er is geen specifieke wetgeving met betrekking tot het aspect verkeer en parkeren. Wel wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening de aanvaarbaarheid van het effect van nieuwe ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in beeld gebracht.

Onderzoek

Ontsluiting

Het bedrijventerrein is gelegen aan de Merwedeweg, in het industrieterrein Europoort, in de gemeente Rotterdam. De Merwedeweg is gedefinieerd als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom en wordt alleen gebruikt door verkeer met een bestemming aan de Merwedeweg. De Merwedeweg kruist de Moezelweg, een gebiedsontsluitingsweg, en sluit vervolgens aan op de op- en afritten van de A35. Vanaf de Merwedeweg is Rotterdam te bereiken binnen 25 minuten.

Verkeersafwikkeling en bereikbaarheid

De Merwedeweg betreft een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. De weg wordt enkel gebruikt voor bestemmingsverkeer van en naar bedrijven. De activiteiten van DHG wijken niet af van de activiteiten die ter plaatse mogelijk zijn volgens het vigerende bestemmingsplan Europoort en Landtong ("Bedrijf – 11", onder andere de op- en overslag van chemische producten). In het huidige bestemmingsplan is reeds rekening gehouden met toename van verkeer ten gevolge van de realisatie van bedrijvigheid. Het type bedrijvigheid dat binnen de bedrijfsbestemming is toegestaan valt in de categorie 'bedrijf arbeid-/bezoekersextensief'. In de toelichting van het vigerende bestemmingsplan is opgenomen dat de doorstroming op het tracé N15 tussen de Merwedeweg en de N57 iets verslechtert door de beperkte groei van de activiteiten op het industrieterrein. In het vigerend bestemmingsplan wordt dit niet als belemmering gezien. Op basis van de berekening van de verkeersgeneratie voor DHG blijkt dat deze binnen de grenzen van het vigerend beleid valt. DHG maakt gebruik van de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, ook als de verkeersgeneratie op basis van de kencijfers van DHG te beperkt is ingeschat. Het wegprofiel is dermate dat het vrachtverkeer veilig afgewikkeld kan worden. De directe aansluiting op de A15 zorgt ervoor dat het vrachtverkeer snel en direct kan verplaatsen in de gewenste richting.

Parkeren

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte dient in principe aangesloten te worden bij de gemeentelijke parkeernormen, zoals opgenomen in de 'Bouwverordening Rotterdam' uit 2014. De gemeente Rotterdam hanteert kencijfers die overeen komen met die van het CROW ('Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', publicatie 317). De berekening van de parkeerbehoefte aan de hand van de gemeentelijke kencijfers is weergegeven in onderstaande tabel. Het gehanteerde oppervlak betreft het totale bruto vloeroppervlak (bvo) van de verschillende te realiseren bebouwing.

Tabel 4.1. Parkeerbehoefte volgens Gemeente Rotterdam

Functie	Oppervlakte	Kengetal gemeente	Parkeerplaatsen
Bedrijf arbeid/bezoeker extensief	88.385 m ²	0,6/100 m ²	530

Het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd dient te worden op basis van de gemeentelijke normen is meer dan DHG in werkelijkheid nodig heeft.

Afwijken gemeentelijke parkeernorm

In artikel 7 van de Bouwverordening is aangegeven dat het onder voorwaarden mogelijk is af te wijken van de parkeernormen.

1. Indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven, kan bij de vaststelling van de capaciteit van een parkeergelegenheid worden afgeweken.
2. De capaciteit van een parkeergelegenheid ten behoeve van gebouwen, welke niet staan vermeld in de wordt per geval vastgesteld. Daarbij wordt, voor zover mogelijk, aansluiting gezocht bij vergelijkbare gebouwen, vermeld in deze tabel.

Kencijfers Parkeren DHG

Vanuit DHG is een kencijfer voor parkeren aangeleverd dat is gebaseerd op jarenlange ervaring met het ontwikkelen van logistiek gerelateerde faciliteiten op bedrijventerreinen. DHG heeft meerdere logistieke centra in beheer waarbij keer op keer ondervonden wordt dat de parkeerbehoefte van hun klanten lager uitvalt dan de gehandhaafde parkeernormen. Het aantal parkeerplaatsen op basis van de cijfers van DHG bestaat uit een vast deel per (kantoor)gebouw en een deel dat afhankelijk is van de oppervlakte van de bedrijfshal.

Tabel 4.2 Parkeerbehoefte volgens DHG

Functie	Oppervlakte	Kengetal DHG	Parkeerplaatsen
Bedrijfshal	88.385 m ²	0,33/100 m ²	292
Kantoor	4 gebouwen	30 per gebouw	120
Totaal			412

Op basis van het kencijfer van DHG komt de totale parkeerbehoefte op 412 parkeerplaatsen, wat lager is dan de parkeerbehoefte volgens de gemeentelijke norm. Binnen het ontwerp is de realisatie van 455 parkeerplaatsen voorzien. Hiermee wordt altijd voldaan aan het parkeerkencijfers van DHG zoals bepaald op basis van eigen ervaringscijfers. Mocht een huurder meer parkeerplaatsen willen of mocht blijken dat in de praktijk toch meer parkeerplaatsen benodigd zijn, dan is er binnen het plangebied ruimte om dit op basis van herinrichting van het terrein mogelijk te maken.

Verkeersgeneratie

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie wordt aangesloten bij publicatie 317 van het CROW 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. De Merwedeweg is gelegen in het buitengebied van de gemeente Rotterdam, een zeer sterk stedelijke gemeente waar gemiddelde kencijfers gehanteerd worden. De kengetallen zijn bepaald voor een weekdag en kunnen vertaald worden naar werkdag door een factor van 1,33 toe te passen.

Het bedrijventerrein aan de Merwedeweg kan gecategoriseerd worden als 'Distributiepark', een terrein voor transport-, distributie- en groothandelsbedrijven. In deze categorie zijn kencijfers gegeven voor zowel personenauto's (PA) en vrachtauto's (VA).

Tabel 4.3 Verkeersgeneratie volgens het CROW (Distributiepark)

Werkmilieu	Oppervlakte	Kengetal CROW	Mvt/etmaal
Distributiepark - PA	8,84 hectare	135/ha	1.193
Distributiepark - VA	8,84 hectare	35/ha	309
Totaal	8,84 hectare	170/ha	1.502

Het bedrijventerrein aan de Merwedeweg kan verder gespecificeerd worden als er wordt gekeken naar het type bedrijven dat zich mogelijk gaat vestigen op het terrein. Toekomstige bedrijven passen het beste bij het type 'Bedrijf arbeid/bezoeker extensief (loods, opslag, transportbedrijf)'. Voor dit type bedrijf zijn zowel de (aanbevolen) gemiddelde als minimale kencijfers gehanteerd.

Tabel 4.4 Verkeersgeneratie volgens het CROW (arbeidsextensief)

Functie	Oppervlakte	Kengetal CROW	Mvt/etmaal
Bedrijf arbeid/bezoeker extensief (gem.)	88.385 m ²	4,8/100 m ²	5.642
Bedrijf arbeid/bezoeker extensief (min.)	88.385 m ²	3,9/100 m ²	4.585

De verschillen tussen tabel 4.3 en tabel 4.4 zijn aanzienlijk. Het duidelijk specificeren van het type bedrijven dat zich gaat vestigen op het bedrijventerrein is van grote invloed op de verkeersgeneratie.

DHG heeft zelf ook gegevens aangeleverd voor de bepaling van de verkeersgeneratie van het vrachtverkeer. Tijdens de dagperiode (7:00 – 19:00) arriveert en vertrekt er 1 vrachtwagen per uur en per dock (105 docks). Tijdens de avond- en nachtperiode (19:00 – 23:00 en 23:00 – 7:00) zijn dit er respectievelijk gemiddeld 0,1 en 0,05 per uur per dock. Daarmee komt het aantal vrachtwagens per etmaal neer op $12 \cdot 1 \cdot 105 + 4 \cdot 0,1 \cdot 105 + 8 \cdot 0,05 \cdot 105 = 1.344$ vrachtwagens per etmaal. Arriveren en vertrekken gelden beide als een voertuigbeweging waardoor het totaal neer komt op 2.688 mvt/etmaal. Deze 2.688 mvt/etmaal liggen aanzienlijk hoger dan de 309 mvt/etmaal berekend volgens de richtlijnen van het CROW voor werkmilieus in de categorie 3 (Distributiepark).

Voor het personenautoverkeer zijn geen gegevens bekend en wordt aangesloten bij het eerdere kengetal van DHG van 0,33 parkeerplaats per 100 m² en de parkeerbehoefte van 412 parkeerplaatsen (tabel 4.2). Volgens het CROW wordt 95% van de 412 parkeerplaatsen door werknemers gebruikt en de overige 5% door bezoekers. Er wordt aangenomen dat de turnover (door hoeveel verschillende voertuigen wordt een parkeerplaats per dag gebruikt) voor werknemers 2 bedraagt en voor bezoekers 3. Dus een werknemer arriveert 's ochtends en laat zijn auto geparkeerd staan totdat hij 's avonds weer vertrekt. Arriveren en vertrekken leidt tot 2 verkeersbewegingen. Bij bezoekers bedraagt de turnover 3, wat inhoudt dat een parkeerplaats gemiddeld vaker wordt gebruikt door verschillende auto's/bezoekers en dus ook tot meer verkeersbewegingen per parkeerplaats. Uit de verdeling van 95% werknemers met turnover 2 en 5% bezoekers met turnover 3 volgt een verkeersgeneratie van 844 personenauto's/etmaal.

Tabel 4.5 Verkeersgeneratie volgens DHG

Functie	Mvt/etmaal
Bedrijfshal - PA	844
Bedrijfshal - VA	2.688
Totaal	3.532

Conclusie

De verkeersgeneratie van het bedrijventerrein is sterk afhankelijk van het type bedrijven dat zich er in

de toekomst gaat vestigen. Algemene cijfers van het CROW vertonen grote verschillen met bedrijfsspecifieke cijfers van het CROW (1.502 en 5.642 mvt/etmaal). De cijfers gebaseerd op kentallen van DHG (3.532) vallen binnen de range van het CROW. De ervaring en expertise van DHG komen wat betreft de verkeersgeneratie goed overeen met de gegevens van het CROW.

Wat betreft parkeren liggen de cijfers van DHG lager maar is wel gebaseerd op een werkelijke situatie. DHG is bereid om te investeren in parkeerplaatsen als er in de toekomst knelpunten ontstaan bij het parkeren. Daarnaast dient ontheffing te worden aangevraagd van de Bouwverordening Rotterdam 2014.

4.3 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

Het toetsingskader voor emissies wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang indien de emissies grotendeels door verkeer worden veroorzaakt. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.6 weergegeven.

Tabel 4.6 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

Stof	Toetsing	Grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂) ⁴	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀) ⁵	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg / m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

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

Besluit niet in betekenende mate

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

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² bij één ontsluitingsweg en 200.000 m² bij twee ontsluitingswegen.

Onderzoek

Verkeersgeneratie

De beoogde ontwikkeling heeft een verkeersgeneratie van 3.532 mvt/etmaal tot gevolg. Dit betreffen 844 personenauto's en 2.688 vrachtauto's. Het verkeer rijdt vanaf het plangebied naar de op- en afritten van de A15. Vanaf daar is het verkeer opgenomen in het heersende verkeersbeeld⁶. Voor de toelichting van de verkeersgeneratie wordt verwezen naar de verkeersparagraaf.

Luchtkwaliteit berekening

Het projectgebied wordt ontsloten via de Merwedeweg. De ingevoerde etmaalintensiteiten voor de huidige en toekomstige situatie, inclusief de verkeersgeneratie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling, zijn weergegeven in tabel 4.7. Langs de Merwedeweg is een rekenpunt geplaatst om de concentraties luchtverontreinigende stoffen langs deze weg te berekenen. De berekening is uitgevoerd voor het jaar 2030.

Tabel 4.7 Ingevoerde verkeersgegevens NSL-rekentool

	Merwedeweg (aantal motorvoertuigen)		
	licht	middel	zwaar
Huidige situatie	299	115	74
Toekomstige situatie	1.143	115	2.762

Tabel 4.8 Resultaten luchtkwaliteit 2030 Merwedeweg

	NO ₂	PM ₁₀	PM ₁₀ Overschrijdingsdagen
Huidige situatie	16,0	17,8	6,2
Toekomstige situatie	17,3	18,0	6,3

Conclusie

Uit de resultaten van de NSL-rekentool kan geconcludeerd worden dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt. Langs de beschouwde weg wordt, ook na realisatie van de ontwikkeling ruimschoots voldaan aan de wettelijke grenswaarden uit tabel 4.7. Ter plaatse van het projectgebied en de directe omgeving zal dan ook sprake zijn van een aanvaardbaar leefklimaat.

4.4 Wegverkeerslawaaï

Toetsingskader

Langs alle wegen, met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven, bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones waarbinnen de geluidhinder vanwege de weg getoetst moet worden in geval van een geluidgevoelige functie. De breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken en van binnen of buiten stedelijke ligging. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook bij 30 km/h-wegen de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting te worden onderbouwd.

De geluidhinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat Lden (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. Deze waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Onderzoek en conclusie

De opslagvoorziening is geen geluidgevoelige functie zoals bedoeld in de Wgh. Akoestisch onderzoek in het kader van wegverkeerslawaaï kan om die reden achterwege blijven. Het aspect wegverkeerslawaaï staat de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.

4.5 Industrielawaai

Toetsingskader

Volgens de Wet geluidhinder (Wgh) dienen alle industrie- en bedrijventerreinen, waarop inrichtingen zijn of kunnen worden gevestigd die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken, gezoneerd te zijn. De bedoelde inrichtingen zijn nader genoemd in artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht. Rondom deze industrieterreinen dient een geluidzone te worden vastgesteld en vastgelegd in bestemmingsplannen. Buiten deze zone mag de geluidsbelasting als gevolg van het industrieterrein niet

meer dan 50 dB(A) bedragen. Bij het mogelijk maken van nieuwe geluidsgevoelige functies dient rekening te worden gehouden met de zonering van industrielawaai en de optredende geluidbelasting binnen de zone.

Onderzoek en conclusie

De DCMR heeft aangegeven dat een geluidruimteverdeelplan van toepassing is en dat voor elke kavel een geluidsbudget beschikbaar is. Op basis hiervan is voor de locatie akoestisch onderzoek uitgevoerd⁷. Uit de berekeningen blijkt dat de ontwikkeling een verwaarloosbare invloed heeft op de geluidzone, maar dat op enkele punten het beschikbare geluidsbudget wordt overschreden. Op andere punten wordt het geluidbudget onderschreden. De overschrijding van het geluidbudget betreft uitsluitend de dagperiode. Omdat in de dagperiode 10 dB(A) meer geluid is toegestaan dan in de nachtperiode, en de meeste bedrijven op het industrieterrein, anders dan DHG, volcontinu in werking zijn, vormt een kleine overschrijding in de dagperiode verder geen belemmering. Voor de avond en nacht blijft het geluid binnen de budgetwaarden.

De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het onderdeel industrielawaai bij geluidgevoelige functies of ter plaatse van de zonegrens. Dit betekent dat er geen aanzienlijke nadelige milieugevolgen zijn. Voor de avond en nacht blijft het geluid binnen de budgetwaarden.

4.6 Archeologie en cultuurhistorie

Toetsingskader

Archeologie

Rijksbeleid

De Wet op de archeologische monumentenzorg (een wijzigingswet van de Monumentenwet 1988) is het eindresultaat van de implementatie van het Europese Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed in de Nederlandse wetgeving. De wet bevat 3 belangrijke uitgangspunten:

- het streven naar behoud in situ van archeologische waarden;
- het tijdig betrekken van de archeologische waarden in de ruimtelijke ordening door het opnemen van harde juridische eisen in bestemmingsplannen;
- de verstoorder betaalt voor het onderzoek en de documentatie van archeologische waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Gemeentelijk beleid

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingsbevoegdheid. Het doel van de Rotterdamse archeologie is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

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

Cultuurhistorie

Per 1 juli 2011 is de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) in werking getreden. Als gevolg van MoMo is het Bro gewijzigd (artikel 3.6.1. lid 2). De volgende regel is dan van kracht:

In de toelichting bij een ontwikkeling dient een beschrijving te worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten

monumenten rekening is gehouden. De opsteller van de ruimtelijke onderbouwing is daarmee dus verplicht om breder te kijken dan alleen naar het facet archeologie. Ook de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

Dit betekent dat voor gemeenten er de verantwoordelijkheid komt om cultuurhistorische waarden te betrekken bij ontwikkelingen en hierover verantwoording af te leggen in de onderbouwing. Dat kan op verschillende manieren en kan van het wettelijk verplichte minimum tot en met uitgebreid eigen beleid.

Onderzoek

Archeologie

Overeenkomstig het geldende bestemmingsplan geldt ter plaatse van de projectlocatie de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie – 1'. Dit betekent dat een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk met een oppervlakte van meer dan 200 m², dat in ongeroerde bodem dieper reikt dan NAP, uitsluitend wordt verleend indien een rapport beschikbaar is van een archeologisch deskundige waarin naar het oordeel van het bevoegd gezag de verwachte archeologische waarde van de beneden NAP te verstoren ongeroerde bodem in voldoende mate is vastgesteld.

In opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam is er archeologisch veldonderzoek uitgevoerd voor de locatie⁸. Het onderzoek bestond uit het verrichten, beschrijven en analyseren van zes mechanische boringen. Tijdens het verkennend inventariserend veldonderzoek zijn geen aanwijzingen aangetroffen voor de aanwezigheid van archeologische vindplaatsen. Gelet op het bovenstaande worden ook geen stratigrafische niveaus met archeologische potentie in het projectgebied verwacht. Geconcludeerd wordt dat de kans zeer klein is dat bij de geplande grond- en heiwerkzaamheden in het projectgebied archeologische waarden verstoord zullen worden.

Cultuurhistorie

In de omgeving bevinden zich geen cultuurhistorisch waardevolle elementen.

Conclusie

Archeologie

Mogelijk brengen de heipalen schade aan de archeologische waarden in het gebied. Dit kan echter pas beoordeeld worden als de sonderingen volledig beschikbaar zijn en toegezonden worden aan BOOR voor extra advies. Voor voorliggende procedure worden er vooralsnog geen belemmeringen verwacht.

Cultuurhistorie

Cultuurhistorie staat het initiatief niet in de weg, aangezien er geen cultuurhistorisch waardevolle elementen zich in de omgeving bevinden.

4.7 Watertoets

Toetsingskader

Bij een ruimtelijk plan dient in een vroeg stadium overleg gevoerd te worden met de waterbeheerder over een ruimtelijke planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het projectgebied ligt binnen het beheersgebied van het waterschap Hollandse Delta, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer.

De initiatiefnemer heeft het waterschap geïnformeerd door gebruik te maken van de Digitale Watertoets (02-03-2016).

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de

waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het gebied relevante nota's, waarbij het beleid van het waterschap en de gemeente nader wordt behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

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

Provinciaal:

- Provinciaal Waterplan
- Provinciale Structuurvisie
- Verordening Ruimte

Waterschapsbeleid

In het Waterbeheerprogramma (WBP) (2016-2021) staan de doelen van het waterschap Hollandse Delta voor de taken waterveiligheid (dijken en duinen), voldoende water, schoon water en de waterketen (transport en zuivering van afvalwater). Ook wordt aangegeven welk beleid gevoerd wordt en wat het waterschap in de planperiode wil doen om de doelen te bereiken. De maatregelen voor de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn onderdeel van het plan.

Uit het oogpunt van waterkwaliteit moet schoon hemelwater bij voorkeur worden afgekoppeld en direct worden geloosd op oppervlaktewater. Dit vermindert de vuiluitworp uit het gemengde rioolstelsel en verlaagt de belasting van de afvalwaterzuivering. De toename van verhard oppervlak leidt tot een zwaardere belasting van het oppervlaktewatersysteem en leidt met regelmaat tot wateroverlast stroomafwaarts. Om de zwaardere belasting van het oppervlaktewatersysteem onder normale omstandigheden tegen te gaan, is het brengen van hemelwater vanaf verhard oppervlak op het oppervlaktewaterlichaam specifiek vergunningplicht gesteld. Bij een toename van aaneengesloten verhard oppervlak van 500 m² of meer in stedelijk gebied of 1500 m² of meer in landelijk gebied dient een vergunning aangevraagd te worden in het kader van de Keur. De versnelde afvoer als gevolg van de toename aan verharding moet volledig worden gecompenseerd door het aanbrengen van een gelijkwaardige vervangende voorziening (compensatieplicht), met een oppervlakte van 10% van de toename van verharding. Het waterschap geeft in volgorde de voorkeur aan de volgende gelijkwaardige voorzieningen:

- Nieuw te graven oppervlaktewater in de directe nabijheid van de verhardingtoename.
- Nieuw te graven oppervlaktewater binnen hetzelfde peilgebied.
- Nieuw te graven oppervlaktewater in het benedenstrooms gelegen peilgebied of een eventueel alternatief.

Gemeentelijk beleid: Waterplan 2

De gemeente en de waterschappen zoeken in de 'wateropgave' samen naar de beste oplossingen om wateroverlast zoveel mogelijk te voorkomen. In Waterplan 2 staat een visie voor het watersysteem, de problemen die er zijn en de mogelijke maatregelen om deze te verhelpen.

Waterplan 2 Rotterdam beschrijft hoe de gemeente Rotterdam, het waterschap Hollandse Delta en de hoogheemraadschappen van Delfland, Schieland en de Krimpenerwaard de komende jaren willen omgaan met het water in de stad. Dit is vastgelegd omdat de klimaatverandering ook voor Rotterdam grote gevolgen kan hebben. Om de stad 'waterproof' te maken moet er een nieuwe aanpak komen voor de waterberging, de waterkwaliteit en de bescherming tegen het water.

Huidige situatie

Algemeen

Het projectgebied is gelegen op het bedrijventerrein Europoort en bestaat in de huidige situatie uit een

onverharde braakliggende kavel. Binnen en direct grenzend aan het projectgebied is geen oppervlaktewater aanwezig.

Veiligheid en waterkeringen

Ten zuiden van het projectgebied is op circa 600 m afstand een primaire waterkering gelegen. Het projectgebied is niet gelegen binnen de kern- of beschermingszone van deze waterkering.

Afvalwaterketen en riolering

Het projectgebied is aangesloten op het gemeentelijke rioolstelsel.

Onderzoek

Algemeen

Op basis van het vigerende bestemmingsplan Europoort en Landtong is het toegestaan het perceel voor volledig te bebouwen. Ten opzichte van de vigerende bestemming wordt alleen een extra functie toegestaan. Dit leidt niet tot een andere waterhuishoudkundige situatie dan juridisch-planologisch voor het aspect bouwen is geregeld.

Afvalwaterketen en riolering

Conform de Leidraad Riolering en vigerend waterschapsbeleid is het voor nieuwbouw gewenst een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen zodat schoon hemelwater niet bij een rioolzuiveringsinstallatie terecht komt. Afvalwater wordt aangesloten op de bestaande gemeentelijke riolering. Voor hemelwater wordt de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:

- hemelwater vasthouden voor benutting;
- (in-) filtratie van afstromend hemelwater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar RWZI.

Het hemelwater wordt volledig afgekoppeld op het rioolwater. Voor het havengebied geldt er geen compensatie van water als gevolg van een toename van het verhard oppervlak. Er is dus geen watercompensatie nodig.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem is het van belang om duurzame, niet-uitlogbare materialen te gebruiken, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase.

Veiligheid en waterkeringen

De ontwikkeling heeft geen invloed op de waterveiligheid in de omgeving.

Conclusie

De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

4.8 Ecologie

Toetsingskader

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

Natuurbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- Natura-2000 gebieden; de Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel

uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn). De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

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

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

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

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. Verder is het verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden.

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

Programma Aanpak Stikstof

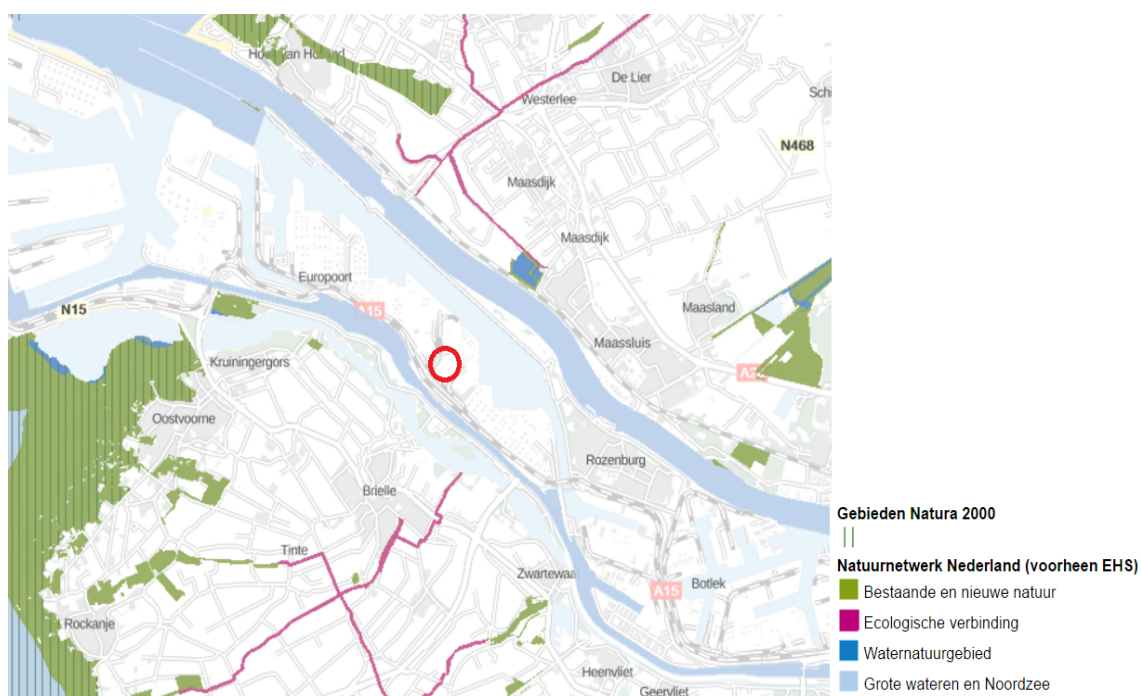
Op 1 juli 2015 is het Programma Aanpak Stikstof vastgesteld (PAS). In het PAS werken overheden en maatschappelijke partners samen om de stikstofuitstoot te verminderen en daarmee ook economische ontwikkelingen mogelijk te maken. In het programma zijn bron- en herstelmaatregelen opgenomen. De PAS bepaalt dat een deel van de daling van de stikstofdepositie mag worden ingezet voor nieuwe projecten of projecten waarin uitbreiding van bestaande stikstofemissie aan de orde is (ontwikkelingsruimte). Op deze manier blijft de stikstofdepositie dalen, terwijl er ook ruimte is voor de gewenste economische ontwikkeling.

Onderzoek

Bestaande situatie

Ligging

Het projectgebied maakt geen deel uit van een beschermd natuurgebied. Circa 5 km ten noordwesten van de locatie ligt het Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen. Dit gebied maakt tevens deel uit van de EHS.



Figuur 4.1 Ligging projectgebied ten opzichte van beschermde gebieden.

Beschermde soorten

In de haven van Rotterdam komen verschillende beschermde planten- en diersoorten voor, die niet zomaar aangetast, gedood of verontrust mogen worden. Op de Natuurwijzer is voor de haven de verspreiding van de meeste beschermde soorten te zien. Uit deze kaart blijkt dat in de bestaande situatie op de projectlocatie geen beschermde soorten te verwachten zijn.

Gebiedsbescherming

Het projectgebied is niet gelegen in of direct aangrenzend aan beschermde natuurgebieden. Directe effecten als areaalverlies en versnippering kunnen derhalve worden uitgesloten. Gezien de afstand kunnen tevens effecten als verstoring en effecten op de waterhuishouding worden uitgesloten. Ten gevolge van de beoogde ontwikkeling is sprake van toename in verkeer. Deze toename van verkeer kan leiden tot een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in de omgeving. Met het programma AERIUS Calculator is een berekening uitgevoerd om de gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 in beeld te brengen. De berekening is toegevoegd bij deze vergunning.

Uit de berekening blijkt dat geen sprake is van rekenresultaten die hoger zijn dan de drempelwaarde van 0,05 mol N/ha/jr. Voor dergelijke projecten met zeer kleine deposities is met het Programma Aanpak Stikstof (PAS) voldoende ontwikkelingsruimte gecreëerd door het treffen van maatregelen in de Natura 2000-gebieden. Voor projecten die een bijdrage hebben van minder dan 0,05 mol N/ha/jr. geldt een vrijstelling van de vergunningplicht.

Soortenbescherming

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft in 2013 een algemene ontheffing Flora- en Faunawet aangevraagd voor alle gronden die binnen de begrenzingen van het erfpachtgebied van het Havenbedrijf Rotterdam gelegen zijn⁹. Er is namelijk sprake van een aantal beschermde diersoorten op de gronden. Op 24 december 2014 is ontheffing verleend voor de volgende soorten/activiteiten:

- het uitsteken, vernielen, beschadigen, ontwortelen of op enigerlei andere wijze van de groeiplaats verwijderen van de groenknolorchis;
- het beschadigen, vernielen of verstoren van nesten, hollen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, boomvalk, buizerd,

havik en de roek;

- het verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van de ransuil en de slechtvalk;
- het beschadigen, vernielen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen en het beschadigen of vernielen van eieren van de rugstreeppad.

De gronden van de ontwikkeling maken eveneens deel uit van deze ontheffing. Indien sprake is van voorliggende activiteiten zal rekening worden gehouden met de maatregelen zoals genoemd in de ontheffing.

Conclusie

Gebiedsbescherming

Uit de berekening blijkt dat er geen sprake is van rekenresultaten die hoger zijn dan de drempelwaarde van 0,05 mol N/ha/jr. Voor dergelijke projecten met zeer kleine deposities is met het Programma Aanpak Stikstof (PAS) voldoende ontwikkelingsruimte gecreëerd door het treffen van maatregelen in de Natura 2000-gebieden. Voor projecten die een bijdrage hebben van minder dan 0,05 mol N/ha/jr. geldt een vrijstelling van de vergunningplicht.

Soortenbescherming

Op 24 december 2014 is een algemene ontheffing als bedoeld in artikel 75 van de Flora- en faunawet verleend voor een aantal beschermde dier- en plantensoorten ter plaatse van de gronden die binnen de begrenzingen van het erfpachtgebied van het Havenbedrijf Rotterdam liggen. De gronden van de ontwikkeling maken hier deel van uit.

Indien sprake is van activiteiten die invloed hebben op deze dier- en plantensoorten dan dient rekening te worden gehouden met de maatregelen zoals genoemd in de ontheffing.

4.9 Bodem

Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient er in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het projectgebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt voor de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Onderzoek en conclusie

In de huidige situatie is sprake van braakliggende gronden. Om te onderzoeken in hoeverre sprake is van bodemverontreiniging wordt bodemonderzoek uitgevoerd. De initiatiefnemer zal zorgdragen dat het onderzoek binnen drie maanden na de oprichting wordt toegezonden aan het bevoegd gezag. Indien uit de bodemonderzoeken blijkt dat sanering noodzakelijk is, zal dit worden uitgevoerd.

De gronden zijn bestemd voor bedrijven. Met voorliggende ontwikkeling verandert dit niet. Het aspect bodem vorm dan ook geen belemmering voor de ontwikkeling.

4.10 Externe veiligheid

4.10.1 Besluit externe veiligheid

Toetsingskader

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

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

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

Risicovolle inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het plaatsgebonden risico (PR) rondom een risicovolle inrichting een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar. Bij een ruimtelijke ontwikkeling moet aan deze normen worden voldaan. Het Bevi bevat geen grenswaarde voor het groepsrisico (GR). Wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied rondom de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de regeling Basisnet in werking getreden. Het Bevt vormt de wet- en regelgeving, en de concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water. Het Bevt en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van 10^{-5} per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de 10^{-6} waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten, en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR 10^{-6} contour) opgenomen. Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes waarbinnen beperkingen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gelden. Voor het groepsrisico geldt op grond van het Bevt slechts een oriënterende waarde en alleen in bepaalde gevallen is het doen van een verantwoording van een toename van het GR verplicht.

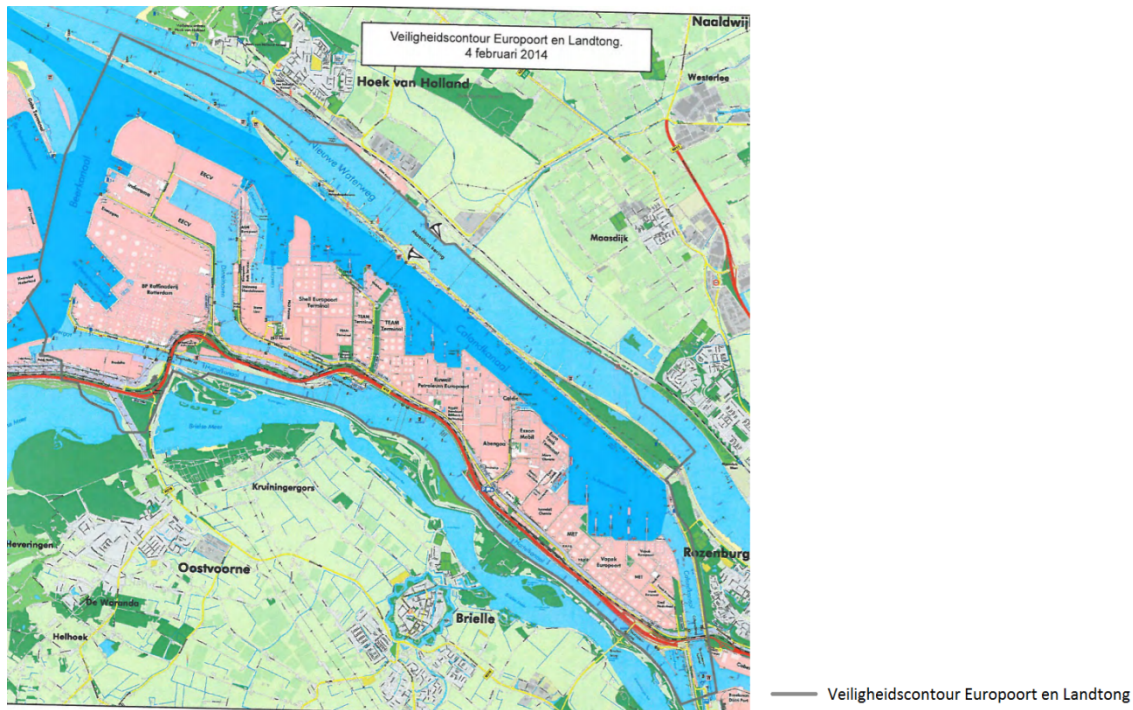
Besluit externe veiligheid buisleidingen

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. In dat besluit wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden. Op advies van de minister wordt bij de toetsing van externe veiligheidsrisico's van buisleidingen al enkele jaren rekening gehouden met deze risicobenadering.

Onderzoek en conclusie

Bestaande situatie

In de omgeving van het projectgebied zijn diverse risicovolle inrichtingen gelegen. Overeenkomstig artikel 14 uit het Bevi is voor Europoort en Landtong een veiligheidscontour vastgesteld. Deze veiligheidscontour geeft de grens aan tot waar de PR 10^{-6} contouren van bedrijven maximaal mogen rijken. De veiligheidscontour wordt op de kaart weergegeven als gebiedscontour (figuur 3.4).



Figuur 4.2 Veiligheidscontour Europoort en Landtong

De veiligheidscontour begrenst weliswaar het gebied tot waar de plaatsgebonden risicocontouren van de risicovolle industrie mag groeien, maar het gebied waarvoor het groepsrisico moet worden verantwoord wordt niet begrensd door de ligging van de veiligheidscontour. Naast PR 10^{-6} contouren hebben enkele bedrijven op bedrijventerrein Europoort ook een invloedsgebied voor het groepsrisico. Overeenkomstig de professionele risicokaart is het projectgebied gelegen binnen het invloedsgebied van het groepsrisico van Caldic Chemie B.V.

Langs het projectgebied lopen diverse buisleidingenstroken die aansluiten op de landelijke buisleidingenstraat. Overeenkomstig het vigerend bestemmingsplan zijn in de huidige situatie ten aanzien van de buisleidingen geen knelpunten bekend. Circa 300 m ten zuiden van het projectgebied is de N15 gelegen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het PR-plafond van 40 meter bereikt niet het projectgebied. Het maatgevende invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt 355 m. Het projectgebied is deels gelegen binnen het invloedsgebied. Ten zuiden van het projectgebied is ook een spoorlijn gelegen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het PR-plafond bedraagt 30 meter en bereikt niet het projectgebied. Het invloedsgebied van het groepsrisico is meer dan 4 km. Het projectgebied is gelegen binnen het invloedsgebied. Overeenkomstig het geldende bestemmingsplan wordt in de huidige situatie de gebruiksruimten niet overschreden. Ook worden gevaarlijke stoffen vervoerd over het water. Circa 500 m ten zuiden van het projectgebied worden gevaarlijke stoffen vervoerd over het Hartelkanaal. De PR 10^{-6} contour is niet buiten de oevers gelegen. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt 730 meter. Het projectgebied is deels gelegen binnen het invloedsgebied. De Nieuwe Waterweg en het Calandkanaal vormen vanwege de ruime afstand (> 1 km) tot het projectgebied geen extern veiligheidsrisico.

Het projectgebied omvat braakliggend terrein. Er is dan ook geen sprake van externe veiligheidsrisico's. De beschreven risicobronnen zijn niet van invloed op de externe veiligheidssituatie ter plaatse van het projectgebied.

Toetsing en conclusie

Kwalitatieve risico analyse

Overeenkomstig het Bevi is een op- en overslaglocatie van goederen zowel geen kwetsbaar als beperkt

kwetsbaar object. Er hoeft dan ook niet getoetst te worden aan risicovolle bronnen in de omgeving. Wel dient vanwege de opslag van gevaarlijke stoffen de invloed van de beoogde overslaglocatie op de omgeving te worden onderzocht. Daarom is een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd.¹⁰

Uit de rapporten blijkt dat de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar wel buiten de inrichtingsgrens komt te liggen, maar binnen de veiligheidscontour. Hierbij is uitgegaan van het worst-case scenario uit de QRA (scenario met 100% opslag van spuitbussen (ADR klasse 2), waarbij de atomaire worst-case samenstelling op grond van SAFETI-NL van 10% stikstof, 10% chloor en 10% zwavel is gehanteerd).

Daarnaast blijkt uit de QRA dat de hoogte van het groepsrisico ruimschoots onder de oriëntatiewaarde ligt. Door de ontwikkeling worden wel personen toegevoegd, wat invloed kan hebben op het groepsrisico. In het vigerend bestemmingsplan is het groepsrisico van de verschillende bronnen (weg, spoor, inrichtingen water en buisleidingen) onderzocht voor zowel de huidige als toekomstige situatie. Daarbij is rekening gehouden met de invulling van de verander- en ontwikkellocaties. In het bestemmingsplan wordt geconcludeerd dat voldaan wordt aan de voorwaarden van het gemeentelijke groepsrisicobeleid.

Zuurstoftank op aangrenzend perceel

Recent is bekend geworden dat op het aangrenzende perceel vlakbij de erfgrans zich een zuurstof redunantistation bevindt. Hierin wordt onder hoge druk zuurstof opgeslagen. Door Havenbedrijf Rotterdam N.V. is uitgezocht waar de initiatiefnemer rekening mee dient te houden. Dit is toegelicht in een memo¹¹.

Geconcludeerd is dat afhankelijk van weerstand tegen branddoorslag van het gebouw er afstanden gelden variërend van 3 meter tot 10 meter tussen de bedrijfsgebouwen waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen en de zuurstoftank. De genoemde afstanden vormen geen belemmering voor de ontwikkeling. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de memo die als afzonderlijke bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing is toegevoegd.

Conclusie

In het kader van externe veiligheid leidt de beoogde ontwikkeling niet tot relevante negatieve effecten. De plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar is weliswaar buiten de inrichtingsgrens gelegen, maar binnen de veiligheidscontour. Daarnaast blijkt uit de QRA dat de hoogte van het groepsrisico ruimschoots onder de oriëntatiewaarde ligt.

4.10.2 BRZO inrichting

Algemeen

De overslaglocatie valt vanwege de hoeveelheid en type gevaarlijke stoffen onder de BRZO-2015, waardoor ook een Veiligheidsrapportage is opgesteld¹². In dit Veiligheidsrapport staan alle technische en organisatorische aspecten beschreven alsmede de voorzorgsmaatregelen die getroffen zijn ten aanzien van beheersing van de veiligheidsrisico's veroorzaakt door bedrijfsactiviteiten. Onderdeel van het Veiligheidsrapport (VR) is de Milieu Risico Analyse (MRA).¹³ Deze richt zich specifiek op de milieueffecten van ongewenste lozingen van waterbezwaarlijke stoffen op het oppervlaktewater. In de VR en MRA is beschreven hoe de relevante milieurisico's worden aangepakt. Zowel uit het VR als het MRA komen geen knelpunten naar voren.

Productbeheerssysteem

In de VR is het productbeheerssysteem/veiligheidsbeheerssysteem (VBS) beschreven. Omdat binnen de inrichting sprake is van meerdere huurders en ten alle tijden de aanwezige opslag bekend moet zijn en moet worden gemonitord dat geen ongewenste combinaties van bijv. spuitbussen en andere gevaarlijke stoffen binnen een brandcompartiment of gebouw plaatsvinden, zullen alle huurders verplicht worden gebruik te maken van het centraal ter beschikking gestelde VBS. Tevens worden alle huurders op de

hoogte gesteld van het VR. Bij ieder huurder zal te allen tijde een opgeleide en geïnstrueerde functionaris aanwezig zijn. De overall controle en verantwoordelijkheid ligt bij de aanvrager.

4.11 Kabels en leidingen

Toetsingskader

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

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

Onderzoek en conclusie

Ter hoogte van de Merwedeweg en Moezelweg is een leidingstrook gelegen. In deze leidingstrook liggen diverse leidingen, waaronder ook planologisch relevante leidingen. Deze leidingen hebben echter geen invloed op de voorgestelde ontwikkeling. Met eventueel aanwezige overige, planologisch gezien niet-relevante, leidingen (zoals rioolleidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainageleidingen) in of nabij de kantoorpanden, hoeft geen rekening te worden gehouden. Er wordt geconcludeerd dat het aspect kabels en leidingen de uitvoering van het plan niet in de weg staat.

4.12 Overige milieuaspecten

Gezondheid

Gelet op de aard van de beoogde bedrijfsactiviteiten, de maatregelen die worden genomen ten aanzien van veiligheid (zie VR en MRA) en de ruime afstand tot woningen zullen geen relevante negatieve gezondheidseffecten optreden.

Duurzaamheid

Op dit moment is de initiatiefnemer zich aan het oriënteren of er nog duurzaamheidsmaatregelen genomen kunnen worden. Mogelijke maatregelen zullen in eerste instantie kleinschalig zijn.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij nieuwe ontwikkelingen moet onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro) een exploitatieplan worden vastgesteld, tenzij het kostenverhaal anderszins is verzekerd, bijvoorbeeld door middel van gemeentelijke gronduitgifte of een anterieure overeenkomst.

Het project is een particulier initiatief. De uitvoeringskosten betreffen de bouw en de aanleg van vier bedrijfsgebouwen. De financiering hiervoor wordt gedragen door de aanvrager. Tevens wordt er tussen de initiatiefnemer en de gemeente een anterieure overeenkomst gesloten. Hiermee is het kostenverhaal voldoende verzekerd.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een besluit tot het verlenen van een omgevingsvergunning op grond van artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing. Op de ontwerp-omgevingsvergunning kan door belanghebbenden een zienswijze worden ingediend bij het bevoegd gezag. Tegen de definitieve omgevingsvergunning kan in twee instanties beroep worden ingesteld, eerst bij de Rechtbank en in hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De ontwerp omgevingsvergunning ligt 6 weken ter inzage. Gedurende deze periode kunnen bezwaarschriften ingediend worden bij het bevoegd gezag.

Bijlagen

Bijlage 1 Overzicht bijlagen

De volgende bijlagen zijn als afzonderlijke bijlagen toegevoegd bij de aanvraag.

Bijlage nummer	Bijlage
1.	DGH Logistiek centrum Europoort, akoestisch onderzoek, projectnummer: 400508B.20151624, 11 april 2017 Rho adviseurs voor leefruimte.
2.	Aerius Calculator, 14 november 2016, 15:44, Rho
3.	Kwantitatieve risico analyse (QRA), Smartlog Rotterdam 2, dossiernummer: AM&V2016015-01, 22-05-2017AM&V B.V.
4.	Memo Havenbedrijf Rotterdam N.V., ADR loodsen in relatie tot zuurstoftank op grens van naast gelegen perceel, 9 november 2016
5.	Rotterdam Europoort, Merwedeweg ADR-loodsen, een bureauonderzoek en een verkennend inventariserend veldonderzoek door middel van boringen, Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam, BOORrapporten 626, 2017.
6.	Veiligheidsrapport
7.	Milieurisicoanalyse (MRA), SMARTLOG Rotterdam 2, AM&V B.V.

Eindnoten

1. Afhankelijk van specifieke eigenschappen worden gevaarlijke stoffen ingedeeld in gevarenklassen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen in Europa is geregeld in het ADR 'Accord européen au transport international de marchandises Dangereuses par Route'.
2. ADR-klasse 8 valt niet onder het Bevi en ook niet onder de werking van het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (BRZO-2015).
3. Kwantitatieve risico analyse (QRA), Smartlog Rotterdam 2, dossiernummer: AM&V2016015-01, 15-11-2016, AM&V B.V.
4. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.
5. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).
6. Verkeer kan worden geacht te zijn opgenomen in het heersend verkeersbeeld op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet dan wel niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg kan bevinden.
7. DHG, logistiek centrum Europoort, akoestische onderzoek, Rho adviseurs voor leefruimte, projectnummer: 4005088.20151624, 11 april 2017.
8. Rotterdam Europoort, Merwedeweg ADR-loodsen, een bureauonderzoek en een verkennend inventariserend veldonderzoek door middel van boringen, Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam, BOORrapporten 626, 2017.
9. Het betreft de aanvraag 'Managementplan Beschermde soorten Havengebied Rotterdam'.
10. Kwantitatieve risicoanalyse (QRA), SMARTLOG Rotterdam 2, AM&V B.V.
11. Memo Havenbedrijf Rotterdam N.V., ADR loodsen in relatie tot zuurstoftank op grens van naast gelegen perceel, 9 november 2016
12. Veiligheidsrapport, deze is als afzonderlijke bijlage bij de aanvraag toegevoegd.
13. Milieurisicoanalyse (MRA), SMARTLOG Rotterdam 2, AM&V B.V., 29 maart 2017.

