

Hoek van Holland Bedrijventerreinen Oost

Ontwerpbestemmingsplan



Opgesteld door:
Stadsontwikkeling
Ruimte & Wonen, Bureau Bestemmingsplannen

Postbus 6575
3002 AN, Rotterdam

printdatum: 1 oktober 2018

Vastgesteld d.d.:

Onherroepelijk d.d.:

Inhoudsopgave Toelichting

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Ligging en begrenzing	5
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	6
1.4 Samenvatting "Hoek van Holland Bedrijventerreinen Oost"	7
Hoofdstuk 2 Beleid	8
2.1 Rijksbeleid	8
2.2 Provinciaal en regionaal beleid	9
2.3 Gemeentelijk beleid	10
Hoofdstuk 3 Beschrijving van het plangebied	17
3.1 Ontstaansgeschiedenis	17
3.2 Archeologie	17
3.3 Huidig gebruik	19
3.4 Stadsgezichten en Monumenten	21
Hoofdstuk 4 Planbeschrijving	25
4.1 Ontwikkelingen	25
4.2 Mogelijk toekomstige ontwikkelingen	26
4.3 Ontwikkelingen in directe omgeving: Oranjabonnen	27
4.4 Juridische planbeschrijving	28
Hoofdstuk 5 Water	32
5.1 Beleidskader	32
5.2 Samenwerking met de waterbeheerder	32
5.3 Huidige watersysteem	33
5.4 De wateropgave	34
Hoofdstuk 6 Milieu	37
6.1 Inleiding	37
6.2 Milieu effectrapportage	37
6.3 Milieuzonering	38
6.4 Geluid	39
6.5 Luchtkwaliteit	41
6.6 Geur	42
6.7 Bodem	43
6.8 Externe veiligheid	43

6.9	Natuur	46
Hoofdstuk 7	Handhaving	49
Hoofdstuk 8	Financiële uitvoerbaarheid	50
Hoofdstuk 9	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	51
9.1	GS, Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, directie DRM	51
9.2	HHD, Hoogheemraadschap van Delfland	51
9.3	VRR, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond	52
9.4	BOOR, Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam	53
9.5	TenneT (TSO B.V.) beheerder hoogspanningsnet	53
9.6	NGU, N.V. Nederlandse Gasunie	55
9.7	DCMR, Milieudienst Rijnmond	55
9.8	RWS, Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland	55
9.9	Havenbedrijf Rotterdam N.V.	57
9.10	Participatie en informatie	58
 Bijlagen		
Bijlage 1	Afbeelding Archeologie	
Bijlage 2	Wateradvies	
Bijlage 3	Akoestisch onderzoek	
Bijlage 4	Besluit hogere waarden	
Bijlage 5	Lucht- en geuronderzoek	
Bijlage 6	Risicoanalyse Externe Veiligheid	
Bijlage 7	Flora- en faunatoets	

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

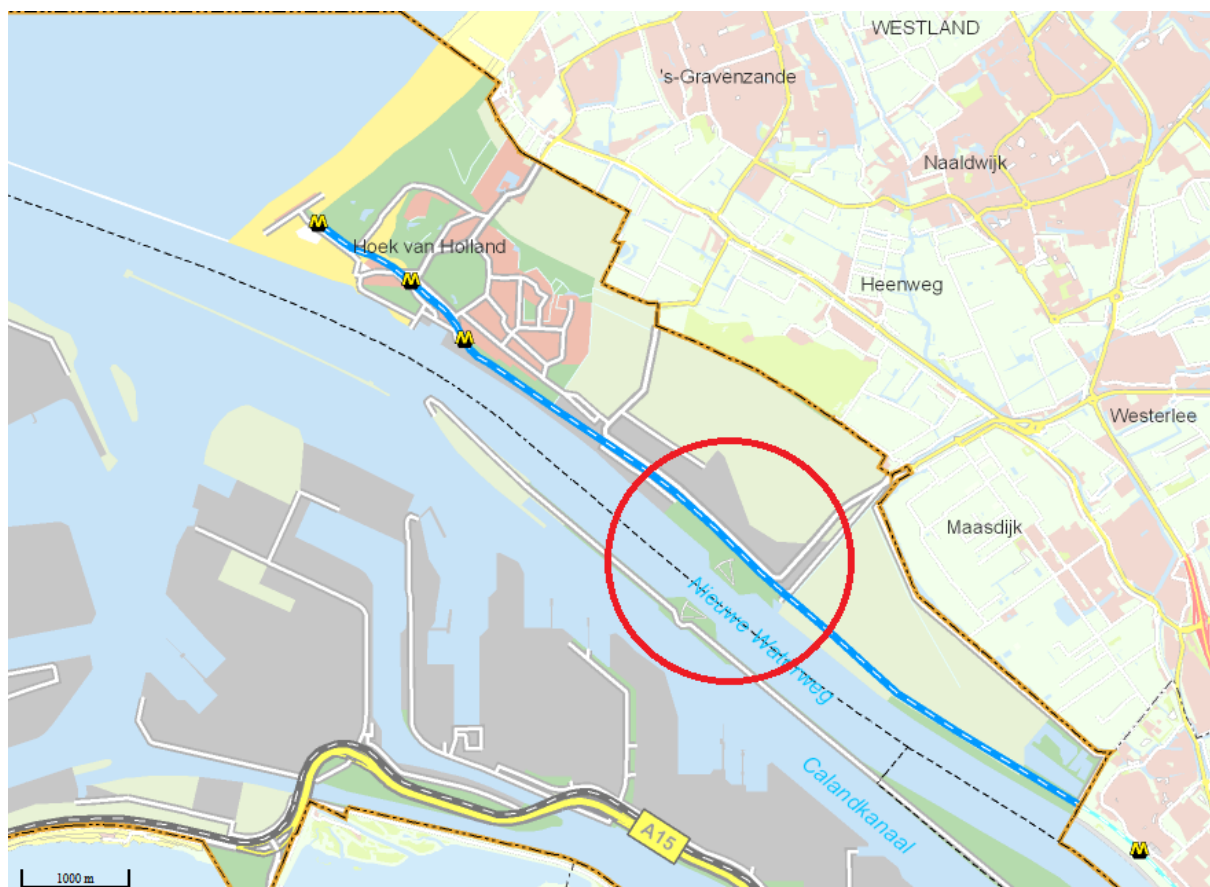
1.1 Aanleiding

De nu geldende bestemmingsplannen voor dit deel van Hoek van Holland zijn aan vernieuwing toe. Het opstellen van het bestemmingsplan gebeurt in het kader van het Meerjarenprogramma actualisering bestemmingsplannen. Het nieuwe bestemmingsplan legt vooral de huidige situatie vast. De huidige situatie wijkt op meerdere punten af van de eerdere bestemmingsplannen. Grote delen van het gebied zijn eerder agrarisch bestemd en hebben na het doorlopen van afwijkinsprocedures, een andere bestemming gekregen.

1.2 Ligging en begrenzing

Het plangebied ligt in Hoek van Holland en grenst aan de westzijde aan de bedrijventerreinen De Zekken, De Kulk en het gebied van Stenaline en het Viandaterrein. Aan de noord- en oostzijde grenst het aan de Bonnenpolder en het Nieuw Oranjekanaal. De zuidelijke plangrens loopt tot aan de plangrenzen van het bestemmingsplan “Europoort en Landtong”.

Het gebied omvat de Maeslantkering in de Nieuwe Waterweg, het bedrijventerrein aan het Nieuw Oranjekanaal, de tweede ontsluitingsweg van Hoek van Holland: de Hoeksebaan, het complex van het grote composteringsbedrijf, de (tijdelijke) munitiezeefinrichting en de grond- en slibbank van loswal 'De Bonnen'.



1.3 Vigerende bestemmingsplannen

De volgende bestemmingsplannen zijn geheel of gedeeltelijk binnen het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan gelegen. Bij elk plan is aangegeven wanneer het is vastgesteld door de gemeenteraad en wanneer het is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland:

364 Bedrijfsterrein Haakweg-Slachthuisweg

Vastgesteld: 17-10-1968 Goedgekeurd: ged. 10-12-1969

425 Hoek van Holland buitengebied-oost 1979

Vastgesteld: 03-05-1979 Goedgekeurd: ged. 29-07-1980 Onherroepelijk: 06-06-1985

441 Hoek van Holland Buitengebied noord en oost II

Vastgesteld: 03-04-1986 Goedgekeurd: ged. 10-02-1987 Onherroepelijk: 27-02-1989

455 Zeehavengebied

Vastgesteld: 29-11-1976 Goedgekeurd: ged. 21-02-1978 Onherroepelijk: 01-09-1987

496 Stormvloedkering Nieuwe Waterweg

Vastgesteld: 08-10-1992 Goedgekeurd: 18-05-1993 Onherroepelijk: 04-05-1994

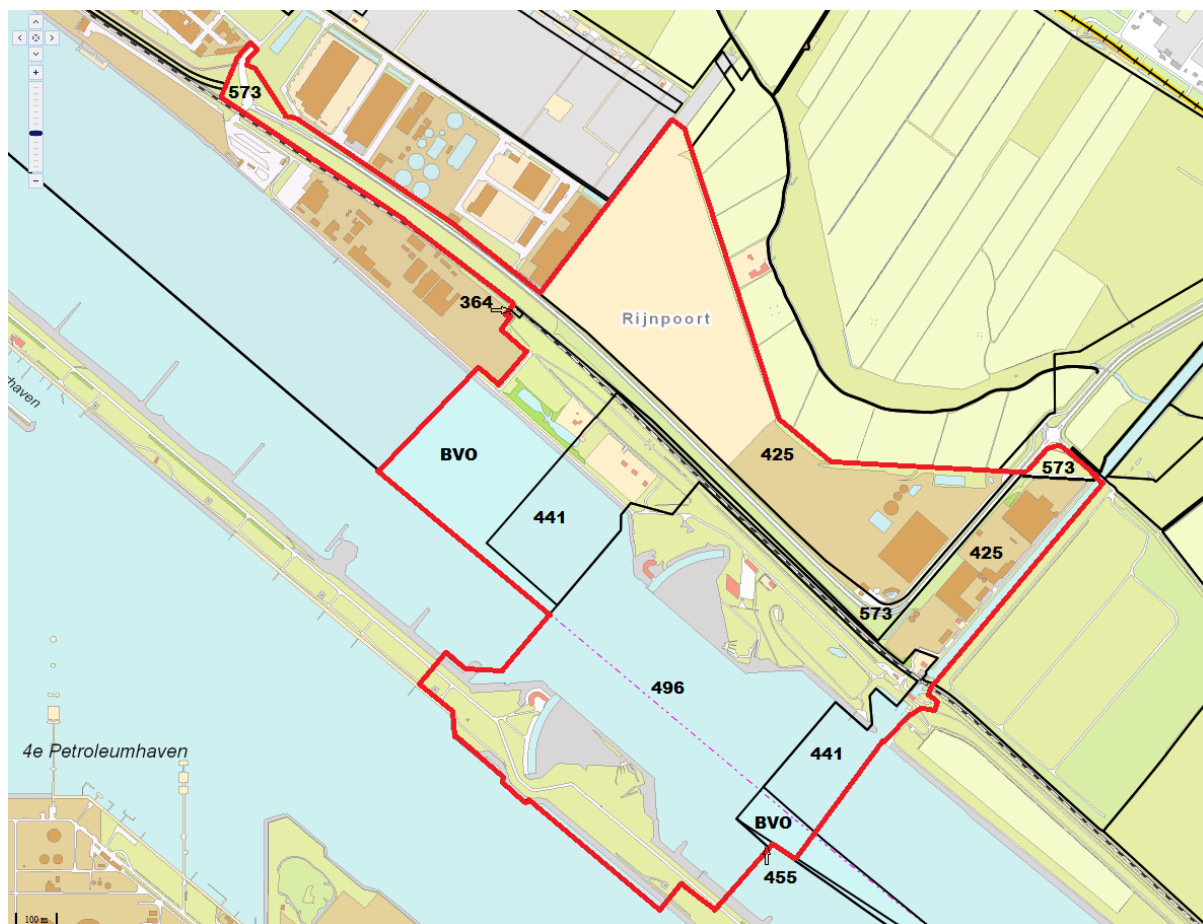
573 Tweede ontsluitingsweg Hoek van Holland

Vastgesteld: 13-03-2008 Goedgekeurd: 17-06-2008 Onherroepelijk: 22-08-2008

alsmede de Parapluherzieningen:

- | | | |
|-------------|--------------------------|---|
| 1077 | Terrassen | vastgesteld 11-11-2014 onherroepelijk 25-04-2015; |
| 1097 | Parkeernorming Rotterdam | vastgesteld 14-12-2017 onherroepelijk 31-03-2018; |
| 1104 | Biologische Veiligheid | vastgesteld 14-06-2018 onherroepelijk 18-08-2018. |

Daarnaast geldt op twee locaties in het gebied geen bestemmingsplan en is de Rotterdamse bouwverordening het planologisch kader (BVO).



1.4 Samenvatting "Hoek van Holland Bedrijventerreinen Oost"

Het bestemmingsplan voor dit deel van Hoek van Holland gaat over de Maeslantkering, het bedrijventerrein aan het Nieuw Oranjekanaal, de tweede ontsluitingsweg van Hoek van Holland, het complex van het grote composteringsbedrijf, de munitiezeefinrichting en de grond- en slibbank van loswal 'De Bonnen'. Ook gaat het plan over het hoogspanningstation van TenneT en enkele windturbines op zowel de Landtong als op de noordelijke oever van de Nieuwe Waterweg.

Het bestemmingsplan legt vooral de huidige situatie vast. De huidige situatie wijkt op meerdere punten af van de eerdere bestemmingsplannen. Grote delen van het gebied zijn eerder agrarisch bestemd en hebben na het doorlopen van afwijkingsprocedures, een andere bestemming gekregen. Voor enkele stukken geldt nog geen bestemmingsplan. Uitbreiding van het bedrijventerrein is mogelijk gemaakt op twee locaties aan het Nieuw Oranjekanaal. De bedrijfswoning van het hoogheemraadschap krijgt in het bestemmingsplan een woonbestemming.

In 2001 is voor loswal 'De Bonnen' een intentieovereenkomst afgesloten, als aanzet tot de sanering van de grond, realisatie van een tijdelijke grond- en slibbank, de tweede ontsluitingsweg en het grote composteringsbedrijf. We verwachten dat het opgehoogde terrein van de loswal binnen enkele jaren in gebruik wordt genomen voor andere, niet-agrarische doeleinden. Bijvoorbeeld een uitbreiding van het bedrijventerrein, eventueel met een locatie voor vrachtwagenparkeren en/of recreatie. Deze ontwikkelingen, de ontsluiting van het terrein en de mogelijke inpassing in de omgeving zijn echter nog onvoldoende concreet om nu in het bestemmingsplan te worden meegenomen.

Hoofdstuk 2 **Beleid**

2.1 Rijsbeleid

Algemeen

Met de komst van de Wet ruimtelijke ordening in 2008 zijn de juridische mogelijkheden van het Rijk gewijzigd. Structuurvisies zullen voortaan de hoofdlijnen van het nationale ruimtelijk beleid aangeven en de nationale belangen die met dat beleid worden behartigd proberen veilig te stellen. Ter verwezenlijking daarvan heeft het Rijk de beschikking over nieuwe juridische mogelijkheden. Het Rijk kan een bestemmingsplan opstellen, een zogenaamd rijksinpassingsplan. Daarnaast zijn er instrumenten die uitvoering van het rijksbeleid kunnen verzekeren zoals de bevoegdheid tot het stellen van algemene regels in een algemene maatregel van bestuur (amvb) en het opleggen van aanwijzingen. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is in werking getreden en geeft de rijksbelangen weer die doorwerken in gemeentelijke bestemmingsplannen.

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Vastgesteld op 13 maart 2012

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een krachtige aanpak die gaat voor een excellent internationaal vestigingsklimaat, ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Dit doet het Rijk samen met andere overheden en met een Europese en mondiale blik. Voor de middellange termijn (2028) kiest het Rijk drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden:

- 1) Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur;
- 2) Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- 3) Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Daarnaast benoemt het Rijk 13 nationale belangen, waar het rijk verantwoordelijk voor is. Het betreft:

- 1) een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
- 2) Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
- 3) Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
- 4) Efficiënt gebruik van de ondergrond;
- 5) Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
- 6) Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem;
- 7) Het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen;
- 8) Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
- 9) Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening, en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
- 10) Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
- 11) Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
- 12) Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
- 13) Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

De nationale ruimtelijke hoofdstructuur geeft de nationale belangen, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is, geografisch weer. Op deze kaart in de structuurvisie is op hoofdlijnen aangegeven welke gebieden en structuren van nationaal belang zijn bij de geformuleerde rijksdoelen rond concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefbaarheid en veiligheid, zodat een samenhangende ruimtelijke hoofdstructuur zichtbaar wordt.

De structuurvisie infrastructuur en ruimte vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

2.1.2 Beleidsvisie Erfgoed en Ruimte

Vastgesteld op 15 juni 2011

In de jaren 2012-2016 heeft de Rijksdienst in vijf programmalijnen uitvoering gegeven aan de beleidsnota Visie Erfgoed en Ruimte, Kiezen voor Karakter. In de beleidsnota schetst het kabinet haar visie op het borgen van onroerend cultureel erfgoed in de ruimtelijke ordening. De beleidsvisie is complementair aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het ministerie van I&M. Het programma Erfgoed en Ruimte wordt met een paar jaar verlengd, tot aan de invoering van de Omgevingswet in (naar verwachting) 2019.

De komende jaren werkt de Rijksdienst aan drie programmalijnen:

- Water en erfgoed;
- Landschap: transformatie van het landelijk gebied;
- Transformatie in de stad en in krimpgebieden.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

Algemeen

Met de komst van de Wet ruimtelijke ordening in 2008 zijn de juridische mogelijkheden van de provincie gewijzigd. Structuurvisies zullen voortaan de hoofdlijnen van het provinciale ruimtelijk beleid aangeven en de provinciale belangen die met dat beleid worden behartigd veilig stellen. Ter verwezenlijking daarvan heeft de provincie de beschikking over nieuwe juridische mogelijkheden, te weten het provinciale bestemmingsplan ofwel inpassingsplan, de verordening en het opleggen van aanwijzingen. Met de inwerkingtreding van de Wro is de goedkeuringstaak van Gedeputeerde Staten ten aanzien van ruimtelijke plannen komen te vervallen. Dit betekent dat de provincie dient te handelen vanuit het provinciaal belang. Enkel op die basis kan de provincie gebruik maken van het instrumentarium dat op grond van de Wro beschikbaar is.

2.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit

Vastgesteld door Provinciale Staten op 9 juli 2014, Actualisering vastgesteld op 12 december 2016

De Visie ruimte en mobiliteit bestaat uit verschillende delen:

- De Visie ruimte en mobiliteit omvat de doelen van het provinciale beleid en is zelfbindend voor de provincie.
- Het Programma mobiliteit en het Programma ruimte: in deze twee programma's worden de doelen uitgewerkt en is een realisatiestrategie opgenomen. Per doel is aangegeven welke instrumentenmix wordt ingezet. Sommige doelen en projecten kan de provincie zelf realiseren, maar voor de meeste doelen en projecten heeft de provincie andere partijen nodig. Dit kan zowel via de informele weg, zoals overleg en het maken van afspraken, als via de formele weg, door het inzetten van het juridisch instrumentarium van de Wro. Het gaat dan bijvoorbeeld om zienswijze, aanwijzing, inpassingsplan en verordening.
- De verordening Ruimte 2014 bevat regels over de inhoud en toelichting van bestemmingsplannen of daarmee gelijkgestelde plannen.

Het bestemmingsplan "Hoek van Holland Bedrijventerreinen Oost" bevat de volgende provinciale onderwerpen:

- Er is geen wijzigingsbevoegdheid en/of een uitwerkingsplicht opgenomen. Het plan past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet niet in wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal

van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart. Het plan voldoet daarmee aan de ruimtelijke kwaliteit beschreven in de Verordening Ruimte.

- Het groepsrisico rond transportassen en de Nieuwe Waterweg neemt niet toe en het berekende groepsrisico ligt onder de oriëntatiewaarde.

2.3 Gemeentelijk beleid

Algemeen

Met de komst van de Wet ruimtelijke ordening in 2008 kunnen ook gemeenten hun gemeentelijk beleid vastleggen in structuurvisies. Ter verwezenlijking van de doelen in het ruimtelijk beleid stelt de gemeente bestemmingsplannen op. In Rotterdam zijn er twee typen bestemmingsplannen te onderscheiden het zogenoemde gebiedsbestemmingsplannen en projectbestemmingsplannen.

Gebiedsbestemmingsplannen worden opgesteld door het cluster Stadsontwikkeling naar aanleiding van een meerjarenplanning. Wanneer een bepaalde ontwikkeling buiten het opstellen van een gebiedsbestemmingsplan valt, kan daar een projectbestemmingsplan voor opgesteld worden of een omgevingsvergunningprocedure voor doorlopen worden, door een initiatiefnemer.

2.3.1 Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030

Vastgesteld op 29 november 2007 door de Rotterdamse gemeenteraad

De Stadsvisie vormt het ruimtelijk kader voor alle investeringen, projecten en plannen die in de stad worden gerealiseerd. De Stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de stad Rotterdam, voor de periode tot 2030. De Stadsvisie heeft als missie een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad.

Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op de onderwerpen wonen en economie en deze bepalen wat er de komende jaren op deze gebieden gebeurt in de stad. Veel van de kernbeslissingen zullen de komende vijftien jaar worden omgezet in de uitvoering van een aantal (bouw) projecten in de stad, waardoor Rotterdam over pakweg vijftien jaar inderdaad een sterke economie heeft en aantrekkelijke woongebieden kent, ook voor haar hoogopgeleide bewoners.

Op basis van effectmeting zijn dertien gebiedsontwikkelingen aangewezen die het belangrijkst zijn voor de realisatie van de doelen 'sterke economie' en 'aantrekkelijke woonstad', zogenoemde VIP-gebieden. Deze dertien grote gebiedsontwikkelingen krijgen prioriteit in de nabije toekomst (de komende 10 jaar).

2.3.2 Visie Werklocaties 2030

Vastgesteld op 2 april 2009 door de Rotterdamse gemeenteraad

Op 2 april 2009 heeft de gemeenteraad van Rotterdam de visie Werklocaties 2030 vastgesteld. Deze visie is de ruimtelijk-economische uitwerking van de Stadsvisie Rotterdam 2030 en tevens een vertaling naar de werklocaties in de regio Rotterdam. Werklocaties zijn gebieden waarin de economische functie(s) dominant aanwezig zijn. Het doel van de Visie Werklocaties 2030 is de bijdrage van de verschillende deelgebieden aan de gewenste economische ontwikkeling van Rotterdam en regio in kaart te brengen. De visie Werklocaties 2030 geeft inzicht in de vraag naar welke ontwikkelingen waar mogelijk zijn en in de match tussen publieke en private belangen. Het gaat hier om het vaststellen van de hoofdlijnen voor de ruimtelijk - economische ontwikkeling. Hierdoor ontstaat een kader voor de toetsing van projecten op hun bijdrage aan de doelen van de Stadsvisie Rotterdam 2030. Vanuit dit perspectief wordt Rotterdam gekenmerkt door drie ontwikkelingszones met belangrijke werklocaties: de Haven- en Industriële Zone (Maasvlakte 2, Stadshavens en Ridderster), de kennis- en dienstzone (Rotterdam Airport/Schieveen, Alexander en Spaanse Polder/Noordwest) en het kerngebied (Binnenstad, Hart van Zuid, Stadionpark en Kralingse Zoom).

Het noordelijke gebied ligt in de "kennis en dienstzone" van Rotterdam en de economische oriëntatie is vooral gericht op de Randstad. In de Randstadgemeenten bevindt zich tevens het aanvullende of concurrerende aanbod aan locaties. Om te kunnen concurreren met de Randstad moeten hoogwaardige werklocaties worden aangeboden in combinatie met een bijbehorend woningen- en voorzieningenaanbod. Het zakenmiegveld Rotterdam Airport is een belangrijk sellingpoint. Spaanse Polder en Noord West dienen te worden geoptimaliseerd en herstructureerd. Daarnaast kan de vraag

naar lokale bedrijfsruimte worden opgevangen in Nesselande en Park Zestienhoven. Op termijn komt Rotterdam Airport, gezamenlijk met Schieveen in beeld.

Het planaanbod aan kantorenlocaties kent een fors overschot. In Alexander blijft het consoliderende beleid gehandhaafd. Aan ontwikkeling van de volkstuinen langs de A20 is tot 2030 geen behoefte. De locaties rond Rotterdam Airport en Schieveen zullen behoedzaam moeten worden ontwikkeld, waarbij de aanwezigheid van het zakenvliegveld zoveel mogelijk uitgebuit wordt. Afstemming met het aanbod in Delft (Technopolis), Schiedam (Schieveste) en Vlaardingen (Vijfsluizen) over een gezamenlijke aanpak is noodzakelijk om het overaanbod terug te dringen.

De voorzieningen in Noord zijn vooral gelegen in het gebied rondom het vliegveld. Afstemming met de Binnenstad en Alexander is gewenst.

Het plangebied "Hoek van Holland Bedrijventerreinen Oost" ligt nog net binnen de Haven- & Industriële Zone en wordt gerekend tot het Beheersgebied. De locatie is nog altijd aantrekkelijk voor de markt. Vanuit publieke overwegingen is de noodzaak en wenselijkheid om in deze gebieden (door) te ontwikkelen echter niet groot. Overwegingen die hieraan ten grondslag liggen kunnen bijvoorbeeld zijn: concurrentie met meer prioritaire gebieden, dan wel zeer hoge kosten om ruimte te creëren. De publieke investeringen zullen dan ook worden beperkt tot het onderhouden en beheren van het gebied.

2.3.3 Gebiedsplan Hoek van Holland 2014-2018

Vastgesteld door de Gebiedscommissie Hoek van Holland op 17 juli 2014

Het gebiedsplan beschrijft de ambitie voor Hoek van Holland in de periode 2014 – 2018. Niet alleen de doelen, maar ook de strategieën waarmee de doelen bereikt gaan worden staan beschreven. Bij het opstellen van het gebiedsplan zijn samenwerkingspartners betrokken geweest.

Het Gebiedsplan onderstreept het belang van een goede ontsluiting en bereikbaarheid:

Hoek van Holland is bereikbaar via de N211 vanuit 's-Gravenzande en Den Haag en via de Maasdijk/Hoeksebaan N220/N223/A20 vanuit Maassluis en Rotterdam. Op drukke stranddagen is het wegennet naar Hoek van Holland overbelast. Er zijn vergoederde plannen om de Harwichweg te verbinden met de Hoeksebaan via de zogenaamde H6-weg waardoor een extra ontsluitingroute ontstaat voor doorgaand verkeer. De dorpskern wordt daarmee verder ontlast. Er is een financiële samenhang met de ombouw van de Hoekse Lijn naar lightrail. Het is van belang dat de H6-weg zo snel mogelijk na het realiseren van het 3-in-1 project wordt gerealiseerd.

Verder spreekt het Gebiedsplan over de mogelijke uitbreiding van bedrijventerreinen:

De gebiedscommissie wil dat in 2018 een plan is opgesteld over mogelijke uitbreiding van bedrijventerreinen aan de oostzijde van bedrijventerrein De Kulk, feitelijk onderdeel van het bestemmingsplangebied.

De komende jaren is er een aantal prioriteiten gesteld voor Hoek van Holland. De volgende prioriteit is voor het bestemmingsplangebied "Hoek van Holland Bedrijventerreinen Oost" relevant:

- Bijzondere aandacht voor het milieu in Hoek van Holland, mede door het uitbreiden van de bevoegdheden van de gebiedscommissie op het gebied van milieu.

2.3.4 Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2017 - 2030+

Vastgesteld op 11 mei 2017 door de Rotterdamse Gemeenteraad

Het Stedelijk Verkeersplan is een plan waarbij bereikbaarheid in dienst van een economisch sterk en gezond Rotterdam staat. Het Stedelijk Verkeersplan zet de lange termijnvisie neer, waarbij het uitgangspunt is dat mobiliteit geen doel op zich is, maar een belangrijke randvoorwaarde voor een economische sterk, gezond en aantrekkelijk Rotterdam. De Rotterdamse Mobiliteitsagenda kent een drietal vertrekpunten:

- de groei en stedelijke verdichting van Rotterdam naar 690.000 inwoners in 2035;
- de economische vernieuwing (Next Economy) en de daarbij horende energietransitie;
- de stedelijke mobiliteitstransitie naar meer fiets en ov-gebruik.

Bovengenoemde ontwikkelingen zijn vertaald in een verschillend aantal kansen en bereikbaarheidsmaatregelen die bijdragen aan Rotterdam als levendige en sterke economische stad. Een goede balans in modaliteiten, oftewel een nieuw evenwicht tussen fietsers, voetgangers, auto's en het openbaar vervoer is daarbij vertrekpunt. Dit betekent dat de verdichting met woningen binnen het stedelijk gebied prioriteit krijgt en de transitie naar de Next Economy het regionaal en stedelijk vervoersnetwerk vorm geeft. Hierbij staat de gezondheid van de Rotterdammer voorop en wordt geïnvesteerd in slimme mobiliteit, waarbij de stad functioneert als proeftuin. De structureringsrepen binnen het Stedelijk Verkeersplan bieden de meeste kansen om een stedelijk en regionaal infrastructuur netwerk te vormen dat voldoende flexibel en genoeg adaptief is om de stad van de toekomst (Next City) vorm te geven. De mobiliteitsstrategie ontstaat vanuit de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkeling van stad en regio en wordt -wanneer de bereikbaarheidsopgave in de toekomst verandert- steeds opnieuw aan de tijdgeest aangepast, omdat het geen volgordeijkheid kent. Dit leidt tot de volgende beleidskeuzen:

1. City Lounge versterkt: stimuleren van fiets en ov;
2. een samenhangend regionaal en stedelijk netwerk: wegen en ov in evenwicht;
3. regionale en stedelijke oeververbindingen: nieuwe en transformatie van bestaande;
4. aantrekkelijke en levendige (Binnen)stad: de City Lounge versterkt;
5. versterken nieuwe vervoerswijzen: vervoer over water en Last Mile;
6. geen vervoersarmoede: sociale en maatschappelijke participatie versterkt;
7. gezonde leefomgeving: versterken ruimtelijke kwaliteit, luchtkwaliteit en Zero Emissie;
8. slimme mobiliteit: technologische innovatie en ict;
9. gebieden Buiten de Ring: duurzaam verbinden.

2.3.5 Horecanota Rotterdam 2017-2021

Vastgesteld door B&W op 1 november 2016

In de Horecanota 2017-2021 staat de balans tussen levendigheid en een aantrekkelijk woon- en leefklimaat centraal. De nota beschrijft het instrumentarium dat hieraan invulling geeft. Gebiedsgericht werken, een verdere vereenvoudiging van het vergunningstelsel, verfijning van het handhavingsskader en stimulering van eigen initiatief door experimenten zijn hiervan de elementen.

Belang voor de stad

Rotterdam is een levendige stad met een aantrekkelijke binnenstad, een groot cultureel aanbod en een gevarieerde samenstelling van bewoners, ondernemers en bezoekers. Horeca speelt een cruciale rol: een goede mix van kwaliteit en kwantiteit, een balans met andere stedelijke functies en openbare orde en veiligheid, bevordert de populariteit van Rotterdam. Bovendien levert de horecasector werkgelegenheid op en stimuleert het de lokale economie. De aantrekkingskracht van de stad is de afgelopen jaren toegenomen. Er wordt weer geld uitgegeven door bezoekers, Rotterdam voert de goede lijstjes aan en is in 2015 uitgeroepen tot beste binnenstad van Nederland. Tegelijkertijd verdicht de bewoning en is ruimte schaars. Het is dus van belang alles in goede banen te leiden en deze schaarse ruimte optimaal te benutten. De positieve ontwikkelingen van Rotterdam weten sommige delen van de stad onvoldoende te bereiken vanwege de aanwezigheid van malafide ondernemingen, georganiseerde criminaliteit en overlast. Dit vraagt om extra aandacht en stevig optreden.

Visie en ambities

Met dit horecabeleid borduurt Rotterdam voort op de goede ontwikkelingen in onze stad. Met oog voor ondernemerschap en aandacht voor een prettig woon- en leefklimaat voor onze bewoners zijn aan de hand van een aantal uitgangspunten vier ambities bepaald waarmee Rotterdam invulling geeft aan de visie op horeca voor de komende jaren.

De Horecanota 2017-2021 geeft invulling aan de visie van Rotterdam ten aanzien van de horeca voor de komende vijf jaar. De horecanota staat niet op zichzelf. Het is een kader dat samen met andere gemeentelijke kaders en visies moet zorgen voor het behoud en de verdere ontwikkeling van Rotterdam als aantrekkelijke stad om in te wonen, te werken en te verblijven. Op basis van de visie en aan de hand van onderstaande uitgangspunten realiseert Rotterdam de ambities van balans in de wijk, een veerkrachtige binnenstad, verantwoord ondernemerschap en de stad als laboratorium.

- Rotterdam bruist!;

- de wijk is het uitgangspunt bij het bepalen van de mogelijkheden en onmogelijkheden;
- bewoners en ondernemers hebben inspraak en nemen gezamenlijk verantwoordelijkheid;
- ruimte voor innovatie en experimenten ter bevordering van het ondernemerschap en woon- en leefgenot;
- minder regels, minder lasten en een vereenvoudigd vergunningenstelsel;
- uitgaan van vertrouwen en sturen op naleving (high trust);
- wanneer regels en afspraken worden geschonden, dan wordt stevig opgetreden (high penalty).

Uiteenzetting horecastelsel (vergunningen)

In deze paragraaf is aangegeven wat in Rotterdam verstaan wordt onder horeca en voor welke vormen een exploitatievergunning noodzakelijk. Ook wordt een toelichting gegeven op bijzondere vormen van (tijdelijke) horeca en de andere zaken die bij het starten en/of overnemen van een horeca-inrichting komen kijken.

Wat is horeca?

Horeca kent enorm veel verschijningsvormen en dankzij creatieve ondernemers komen er naast hotels, restaurants en cafés nog steeds meer vormen bij. In Rotterdam verstaan we onder horeca elk openbaar pand of openbare ruimte waar je structureel en tegen betaling kan eten en drinken (of afhalen) en/of waar amusement of ontspanning wordt aangeboden. De exacte definitie is in de Algemene Plaatselijke Verordening opgenomen onder het begrip: openbare inrichting.

De Horecanota ziet niet toe op alle vormen van openbare inrichtingen. Prostitutiebedrijven en coffeshops kennen vanwege hun bijzondere karakter eigen beleidsregels en aparte vergunningen. Vestigingsvoorwaarden voor hotels zijn eveneens geen onderdeel van dit beleid. Een restaurant in een hotel natuurlijk wel.

Exploitatievergunning of niet?

In Rotterdam bestaan meerdere categorieën exploitatievergunningen. De aard van de activiteiten die in de horeca-inrichting worden aangeboden bepaalt welke categorie vereist is. Hoe uitbundiger de bedrijfsvoering van een horeca-inrichting, hoe uitgebreider de vereiste exploitatievergunning. Dit geeft tevens de mogelijkheid om een deel van de ondernemers die beperkte en/of zeer lichte vormen van horeca exploiteren vrij te stellen van de vergunningplicht (categorie 0). Dit is de afgelopen jaren een duidelijke lastenverlichting gebleken en sluit aan bij de high trust (high penalty) aanpak.

Naast bedrijven waar horeca de primaire bedrijfsvoering is, kent Rotterdam ook talloze bedrijven, instellingen en clubhuizen waar horeca slechts een ondersteunende functie heeft. Ook hiervan kan een groot deel gebruik maken van de vrijstelling van de vergunningplicht. Omdat er op basis van landelijke wetgeving, zoals de Winkeltijdenwet, ruimtelijke ordeningswetgeving en de Drank- en Horecawet nu eenmaal verschil zit tussen deze vormen van zeer lichte en/of ondersteunende horeca, onderscheiden we in Rotterdam drie varianten die vrijgesteld van de exploitatievergunningplicht mogen exploiteren; exploitatiecategorie 0.

Basisvrijstelling

- Geopend tussen 07:00 en 22:00 uur;
- alleen achtergrondmuziek aanbieden;
- alleen een gevelzitplaats (max. 1m uit de gevel over de breedte van de gevel) exploiteren;
- geen kansspelen, seks- en/of drugsgerelateerde activiteiten aanbieden en/of gelegenheid bieden tot het roken met gebruik van een waterpijp;
- de horeca-activiteiten passen binnen de bestemming van het object;
- de openbare inrichting niet vergunningplichtig is op grond van de Drank- en Horecawet.

Indien een horeca-inrichting een horecabestemming heeft, dan worden de basisvoorwaarden verruimd en deels vervangen met onderstaande voorwaarden. De overige voorwaarden blijven gelijk.

Vrijstelling met horecabestemming

- Geopend tussen 07:00 en 23:00 uur;
- een gevelterras exploiteren tot max. 3m uit de gevel over de breedte van de gevel;
- alcoholische drank schenken indien zij in het bezit zijn van een Drank- en Horecawetvergunning.

Ook als er geen sprake is van een horecabestemming kan het zijn dat er ruimere voorwaarden gelden. Sommige instellingen en voorzieningen hebben traditiegetrouw een aanzienlijk horecadeel, maar waarbij de openbare orde niet in het geding komt. Dit is een verzamelcategorie van instellingen en bijzondere objecten (limitatief): muziek- en sportverenigingen, musea, theaters, filmhuizen, hotels/hostels, rouwcentra, ziekenhuizen, bejaarden- en verzorgingshuizen, gebedshuizen, bedrijfskantines en instelling voor hoger onderwijs. De overige voorwaarden blijven gelijk aan de basisvoorwaarden. (Voor muziek- en sportverenigingen geldt dat uit de bestemming dient te volgen dat sport en/of muziek de primaire functie van het object is.)

Vrijstelling voor bijzondere objecten & instellingen

- Geopend tussen 07:00 en 23:00 uur;
- een gevelterras exploiteren tot max. 3m uit de gevel over de breedte van de gevel;
- alcoholische drank schenken indien zij in het bezit zijn van een Drank- en Horecawetvergunning⁷.

Indien het woon- en leefklimaat in een straat of buurt onder grote druk staat, kan de burgemeester verbieden dat horeca zich daar zonder vergunning vestigt. Dit gebeurt door middel van een aanwijzingsbesluit dat voor bepaalde of onbepaalde tijd van kracht is. De aanwijzing wordt genomen op basis van het Horecagebiedsplan (zie ook paragraaf 2.3.6) dat ter plaatse van kracht is, waarin ook gemotiveerd is waarom het gebied wordt aangewezen. In die gevallen is altijd een exploitatievergunning vereist om horeca-activiteiten te exploiteren, ook al is er sprake van één van de hierboven beschreven situaties.

Exploitatievergunning

Wanneer een ondernemer meer of zwaardere activiteiten wil dan hierboven beschreven is een exploitatievergunning noodzakelijk. Rotterdam hanteert hiervoor een duidelijk vergunningstelsel dat aan

de hand van losse activiteiten is opgebouwd. Dit wil zeggen dat de activiteiten worden vergund die in een horeca-inrichting kunnen plaatsvinden. Het vergunningstelsel biedt ondernemers op deze manier ruimte voor verschillende horecaconcepten.

Exploitatiecategorieën

De combinatie van activiteiten die in een horeca-inrichting worden aangeboden bepaalt in welke exploitatiecategorie de inrichting valt. Daarbij is relevant in hoeverre de activiteiten effect hebben op de openbare orde en het woon- en leefklimaat in de omgeving van het horecabedrijf. Hoe meer effect, des te zwaarder de exploitatiecategorie. Hoe zwaarder de categorie, des te zwaarder de toets bij vergunningverlening. Elke ondernemer kan gebruik maken van de voor hem of haar geldende vrijstelling van de exploitatievergunningplicht (categorie 0). Indien meer of zwaardere activiteiten worden aangeboden is een exploitatievergunning vereist in de categorie 1 t/m 4+ (licht, regulier, middelzwaar, zwaar, buiten categorie).

Gebiedsgericht werken

Een belangrijk, zo niet het belangrijkste onderdeel van de Horecanota is gebiedsgericht werken; kennis uit de wijk is bepalend voor wat kan en wat niet. Deze werkwijze, waarbij maatwerk en flexibiliteit centraal staan, heeft in de afgelopen jaren reeds z'n vruchten afgeworpen op het gebied van horeca. Door per wijk of buurt een duidelijke visie en/of ambitie te hebben en daaraan vestigingsvoorwaarden te stellen, kunnen bekende en nog onbekende horeca-ontwikkelingen worden beoordeeld en gerealiseerd. Het horecagebiedsplan biedt het kader hiervoor.

2.3.6 Horecagebiedsplan Hoek van Holland 2017-2019

Vastgesteld door B&W op 23 mei 2017

- Hoek van Holland

Het horecagebiedsplan geeft voor de verschillende deelgebieden een omschrijving van de ontwikkelrichting. Voor Bedrijventerrein en Industrierrein geldt dat er twee horekazaken aanwezig zijn, de kantine van de IJsbahn en het RockArt museum. Beide zaken exploiteren onder vrijgesteld van de vergunningsplicht. De zaken liggen niet in het bestemmingsplangebied.

In het plangebied zijn enkele bedrijfswoningen gevestigd, verder is er geen bewoning. Er zijn wel klachten over geluid en stank, maar deze zijn niet horeca-gerelateerd. Door wel ontwikkelingen binnen de regels van vrijgesteld van de vergunningplicht toe te staan is er enige ruimte voor ontwikkeling zonder dat er gebruik kan worden gemaakt van ontheffingen (meer geluid te mogen produceren of verruiming van de openingstijden).

Als gewenste ontwikkeling voor bestaande en nieuwe inrichtingen geldt: consolideren.

Vrijgesteld van de vergunningplicht: Toestaan

De Maeslantkering met het publiekscentrum wordt gerekend onder het buitengebied. In het buitengebied is nauwelijks sprake van enige druk op het woon- en leefklimaat, er zijn weliswaar woningen in de omgeving, maar geen klachten bekend. Ook zijn er geen klachten bekend die te maken hebben met openbare orde en veiligheid. De gekozen ontwikkelrichting sluit aan bij het vastgestelde visiedocument voor dit gebied.

Als gewenste ontwikkeling voor bestaande en nieuwe inrichtingen geldt: ontwikkelen tot en met categorie 1.

Vrijgesteld van de vergunningplicht: Toestaan

2.3.7 Beleidsnota Archeologie 2008-2011, Archeologische Waarden- en Beleidskaart (AWK), lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), Archeologieverordening Rotterdam

Vastgesteld op 17 juli 2008 door de Rotterdamse Gemeenteraad, vastgesteld op 31 januari 2006 en vastgesteld op 29 september 2009 door de Burgemeester en Wethouders van Rotterdam, vastgesteld op 5 november 2009 door de Rotterdamse Gemeenteraad

In 1992 hebben de Ministers van Cultuur van de bij de Raad van Europa aangesloten landen te Valletta (Malta) het Europese Verdrag inzake de bescherming van het Archeologisch Erfgoed ondertekend. Met

het Verdrag van Malta is het streven vastgelegd naar onder meer:

- het behoud van het archeologisch bodemarchief ter plaatse (in situ);
- het documenteren van het archeologisch bodemarchief, indien behoud niet mogelijk blijkt;
- het vroegtijdig en volwaardig betrekken van de archeologie bij ontwikkelingen op het gebied van de ruimtelijke ordening;
- het verbreden van het draagvlak voor de archeologie;
- het toepassen van het beginsel 'de verstoorder betaalt'.

De afspraken van Malta zijn verwerkt in de Wet op de archeologische monumentenzorg, die op 1 september 2007 in werking is getreden. Het zwaartepunt van het archeologiebeleid is bij gemeenten komen te liggen. In een bestemmingsplan moet een gemeente aangeven welke archeologische waarden mogelijkzwaaijns aan de orde zijn.

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 het Rotterdamse archeologiebeleid 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 vastgestelde Archeologische Waarden- en Beleidskaart (AWK), een vastgestelde Beleidsnota Archeologie 2008-2011 en een vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zijn in de eveneens vastgestelde Archeologieverordening Rotterdam.

Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen.

2.3.8 Beleidsnota "Erfgoedagenda Rotterdam 2017-2020" en de Monumentenverordening Rotterdam 2010

Vastgesteld op 22 december 2016 en vastgesteld op 30 oktober 2010 door de Rotterdamse gemeenteraad

Rotterdam heeft een inmiddels volwassen monumententraditie. Er is sprake van een toenemend historisch bewustzijn in de stad. De karakteristieke vermenging van tijdlagen en de daarbij horende afwisseling van oud en nieuw zorgt voor een belangrijke en onderscheidende identiteit van het stadsbeeld.

In de beleidsnota Erfgoedagenda Rotterdam 2017-2020 wordt de visie op het Rotterdams gebouwde erfgoed en de hieruit voortvloeiende ambities beschreven. Rotterdam verbindt de zorg voor behoud van het gebouwde erfgoed met de hedendaagse opgaven van de stad. Ingezet wordt op bescherming, behoud en hergebruik, en instandhouding van erfgoed. Steeds vaker wordt cultuurhistorie gekozen als uitgangspunt voor (gebieds-)ontwikkelingen, waardoor de historische gelaagdheid van de stad behouden blijft voor toekomstige generaties. Het wettelijke instrumentarium hiervoor is de Monumentenverordening Rotterdam 2010. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van het planologisch instrumentarium.

Hoofdstuk 3 Beschrijving van het plangebied

3.1 Ontstaansgeschiedenis

Het bestemmingsplangebied maakt deel uit van een voornamelijk in en na de Late Middeleeuwen (1000-1500) gevormd landschap tussen Naaldwijk/'s-Gravenzande en de monding van de Nieuwe Maas. In de Romeinse tijd (begin jaartelling-350 na Chr.) en Vroege Middeleeuwen (350-1000) lag hier het mondingsgebied van de Nieuwe Maas. Afzettingen uit deze tijd ontbreken; tot op grote diepte bevinden zich slechts afzettingen die na het verschuiven van de Maasmonding naar het zuiden in de Late Middeleeuwen en daarna zijn gevormd. Het huidige landschap bestaat uit bedijkte kleigebieden en zogenaamde haakwallen: zandige strandafzettingen waarop duinvorming heeft plaatsgevonden. De haakwallen zijn in verschillende fasen in zuidwaartse richting afgezet. De meest noordelijke haakwal (waarop 's-Gravenzande ligt) is in het midden van de 12e eeuw gevormd. De tweede haakwal is die van het Nieuwlandse duin en Staalduinen en moet vóór 1242 zijn gevormd. De derde haakwal (De Haak) is pas gevormd tussen 1542 en 1611. Deze haakwal staat namelijk nog niet afgebeeld op de provinciale kaart van Van Deventer uit 1542, maar wel op de kaart van Delfland van Floris Balthasars uit 1611. De laatstgenoemde wal bevindt zich ten dele binnen het bestemmingsplangebied. Het zuidelijk deel van het plangebied valt binnen het voormalige kweldergebied de Zekken.

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 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.

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 Landschap en bewoningsgeschiedenis

Hoek van Holland maakt deel uit van een voornamelijk in de Late Middeleeuwen (1000-1500) en de Nieuwe Tijd gevormd landschap. In de Romeinse tijd (begin jaartelling-350 na Chr.) en Vroege Middeleeuwen (350-1000) lag ter plaatse het mondingsgebied van de Nieuwe Maas. Afzettingen uit deze tijd ontbreken; tot op grote diepte bevinden zich slechts afzettingen die daarna, vanaf de Late Middeleeuwen, zijn gevormd. Het huidige landschap bestaat uit jonge kustduinen, bedijkte kleigebieden en zogenaamde haakwallen: smalle stroken zandige, landinwaarts gebogen strandafzettingen waarop duinvorming heeft plaatsgevonden. Ten gevolge van sterke kusterosie zijn de westelijke delen van deze haakwallen, die aansloten op de kustduinen, verdwenen. Zo lag de kust bij Monster in de 17^e eeuw circa één kilometer ten westen van de huidige kustlijn. Doordat na de 12^e eeuw de Maasmonding zich voortdurend zuidwaarts verplaatste, is de zuidelijke oever de Maas ook steeds zuidwaarts geërodeerd vanaf die tijd.

De haakwallen zijn in verschillende fasen in zuidwaartse richting afgezet. De meest noordelijke haakwal (waarop 's-Gravenzande ligt) is in het midden van de 12^e eeuw gevormd, langs de noordelijke oever van de Maas. De tweede haakwal is die van het Nieuwlandse duin en Staalduinen en moet vóór 1242 zijn gevormd. De derde haakwal (De Haak, die deels in het plangebied ligt) is pas gevormd na 1542. De twee laatstgenoemde haakwallen bevinden zich grotendeels in Hoek van Holland. Van het bij de haakwallen behorende kustduingebied is logischerwijs alleen een deel van de laatste fase van ná circa 1573 (Spanjaardsduin, De Beer) bewaard gebleven in het huidige Hoek van Holland en onder het gebied van Maasvlakte 1. De gebieden tussen de opeenvolgende haakwallen werden bedijkt zodra dat mogelijk was. Zo ontstonden bijvoorbeeld de Nieuwlandse polder (kort na 1421) en de Bonnenpolder en de Oranjepolder. Historisch hoorde Hoek van Holland (tot de annexatie door Rotterdam in 1914) bij 's-Gravenzande en Naaldwijk. De naam Hoek van Holland verscheen in de 17^e eeuw voor het eerst op historische kaarten. Een deel van het gebied kwam door de aanleg van de Nieuwe Waterweg (1866-1872) ten zuiden daarvan te liggen en later is daar Maasvlakte 1 op aangelegd. De noodwoningen van de arbeiders die aan de Nieuwe Waterweg en de nieuwe spoorlijn werkten, vormden het begin van het binnen het plangebied gelegen oude dorp Hoek van Holland (tussen Strandweg en Seinpad). Al snel vestigde zich hier personeel van Rijkswaterstaat, de reddingsmaatschappij, het loodswezen en van bedrijven en rederijen. Sinds de aanleg van de Nieuwe Waterweg lag Hoek van Holland militair heel strategisch. Door de bouw van het Pantserfort (1883-1888), juist ten zuidoosten van het oude dorp, was er nu ook het nodige personeel van defensie gevestigd. In 1914 volgde annexatie van het gebied door Rotterdam.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden door de Duitse bezetter aan de monding van de Nieuwe Waterweg honderden verdedigingswerken opgetrokken. Het oppervlak van de vesting Hoek van Holland veranderde in 1942 enkele malen van omvang. In de herfst van dat jaar kwamen de definitieve plannen voor de Atlantikwall tot stand, ook van het omvangrijke Verteidigingsbereik Hoek van Holland. Het pantserfort 1881 werd aangepast en de bewapening gemoderniseerd. Binnen het plangebied lag een deel van de stellingen langs de ooststrand van dit *Verteidigingsbereik Hoek van Holland*.

3.2.3 Archeologische verwachting

De relatief jonge vorming van het landschap betekent dat de archeologische potentie van het bestemmingsplangebied voor de periode tot 1850 niet groot is. Er zijn mogelijk wel vindplaatsen uit de Nieuwe tijd te verwachten. Ook zijn er allerlei waterstaatkundige en landaanwinningsconstructies, denk aan stuifschermen bijvoorbeeld, te verwachten. De laatste jaren wordt in de erfgoedsector meer aandacht gevraagd voor (bouw)resten en structuren uit de periode na 1850. Archeologisch gezien gaat het in het plangebied dan bijvoorbeeld om nog niet in kaart gebrachte militaire constructies en structuren. De ligging en betekenis van de bouwwerken en de infrastructuur is grotendeels bekend, maar lang niet alles kennen we in detail. Te denken valt vooral aan kleinere onder de grond geraakte gebouwde objecten, infrastructurele werken en bijvoorbeeld aan loopgraven, mangaten, geschutlocaties en andere 'zachte' sporen met bijbehorend vondstmateriaal. Binnen het plangebied lagen langs het Oranjekanaal twee zogenaamde Wiederstandsneste, waarvan onder meer (delen van) bunkers bewaard zijn gebleven. Ook aan de overzijde van de Nieuwe Waterweg, bij het zuidelijk deel van de Maeslantkering, waren Duitse stellingen.

3.2.4 Aanbevelingen

Waarde - Archeologie 1

Voor de sterk opgehoogde delen het plangebied (Waarde - Archeologie 1), geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper reiken dan 4,0 meter meter beneden maaiveld, en die tevens een oppervlakte groter dan 200 vierkante meter beslaan.

Waarde - Archeologie 2

Voor de rest van het plangebied (Waarde - Archeologie 2), inclusief de terreinen met de mogelijke resten uit de Tweede Wereldoorlog, geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper reiken dan 1,0 meter beneden maaiveld en die tevens een oppervlakte groter dan 100 vierkante meter beslaan.

Waarde - Archeologie 3

Voor het watergedeelte van het plangebied (Waarde - Archeologie 3) geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden met een oppervlakte van meer dan 200 vierkante meter en die tevens dieper reiken dan de huidige onderwaterbodem.

3.3 Huidig gebruik

3.3.1 Maeslantkering in de Nieuwe Waterweg

Een belangrijk deel van het bestemmingsplangebied bestaat uit de Maeslantkering in de Nieuwe Waterweg. Tussen de twee stormvloedkeringen (Maeslantkering en Hartelkering) ligt nog de verbindende Europoortkering 1 en Europoortkering 2.

De Maeslantkering werd gebouwd tussen 1991 en 1997. Het bouwwerk is volledig automatisch gestuurd en vormt samen met de Hartelkering en de dijkverbreding Rozenburg, de Europoortkering. De Maeslantkering is een voorliggende kering, wat betekent dat hij de eerste klappen opvangt bij hoogwater vanuit zee. Hiermee beschermt de stormvloedkering de inwoners van Zuid-Holland.

Op het terrein van de waterkering is tevens het Keringhuis gelegen, een publieks- en informatiecentrum over hoogwaterbescherming in Zuid-Holland en over de indrukwekkende Maeslantkering.

3.3.2 Schakelstation van TenneT

De realisatie van het schakelstation was nodig om aan de toenemende energiebehoefte in de regio te voldoen. Op de locatie gaat de bovengrondse 380 kV hoogspanningsverbinding over in de ondergrondse hoogspanningsleiding.

3.3.3 Paardenhouderij aan de Slachthuisweg

Naast het schakelstation is op enige afstand een paardenhouderij gelegen. Er zijn diverse schuren en stallen aanwezig.

3.3.4 Loswal 'De Bonnen'

De baggerspecie die bij onderhoud van de Rotterdamse havens vrijkomt, werd ten dele afgevoerd naar de Noordzee en ten dele geborgen op het land, op de zo genoemde loswallen. De loswallen worden na rijping in het algemeen gebruikt voor agrarische doeleinden. Dit was ook de situatie voor de loswal 'De Bonnen', gelegen tussen bedrijventerrein De Kulk en de Hoeksebaan. De bestemming volgens het bestemmingsplan is agrarisch, maar de grond is op dit moment tijdelijk in gebruik als grond- en slibbank.

3.3.5 Munitiezeefinrichting aan de Dwarskulk

Op dit moment wordt een deel van de loswal gebruikt als munitiezeefinrichting. Een inrichting voor het zeven van met munitie verontreinigde grond met een maximum capaciteit van 100.000 ton per jaar.

Hiervoor is in 2013 een tijdelijke vergunning afgegeven voor 5 jaar. De munitiezeefinrichting zal naar verwachting gedurende een deel van de planperiode van dit bestemmingsplan in gebruik blijven.

De opslag van oude explosieven vormt een risico in verband met een eventuele detonatie. Bij een detonatie in de explosievenopslag zijn de schadelijke effecten onderzocht en is rekening gehouden met effectbeperkende maatregelen zoals het aanbrengen van een aarden wal of gevulde zeecontainers rondom de opslagcontainers die hoger is dan de containers zelf. Ook een zandbed van 50 cm op het containerdak kan verspreiding van dakfragmenten tegengaan.

3.3.6 Bedrijfsbestemming composteringsbedrijf

Tussen de grond- en slibbank en de Hoeksebaan ligt een groot composteringsbedrijf. Na de aanleg van de Hoeksebaan ligt het bedrijf afgescheiden van de rest van het bedrijfsterrein Nieuw Oranjekanaal. De activiteit van het bedrijf wordt gerekend tot een activiteit in milieucategorie 4.1, voornamelijk onder invloed van geuroverlast van een gemiddeld bedrijf van dit type.

Het bedrijf is een grote verwerker van tuinbouwfal dat onder meer vrijkomt bij de teeltwisseling van de kassen. Het groenafval gaat naar de locatie nabij de Hoeksebaan alwaar het bedrijf beschikt over een gespecialiseerd hypermodern tunnelcomposteringsbedrijf.

Het groenafval wordt ontvangen in een speciaal daarvoor ingerichte ontvangsthal van 9000m² waar het gesorteerd en vermengd wordt met structuurmateriaal. Vervolgens gaat het één van de zestien tunnels in waar door middel van beluchting en exacte regulatie van vochtigheid en temperatuur een ideale situatie wordt gecreëerd voor het composteringsproces. Na slechts twee weken ontstaat compost van uitstekende kwaliteit die voldoet aan de strenge eisen van Keurcompost. Het vocht dat vrijkomt tijdens het composteringsproces wordt opgevangen en opnieuw ingezet.

3.3.7 Hoeksebaan en Hoekse Lijn

Door het plangebied loopt de tweede ontsluitingsweg van Hoek van Holland, de Hoeksebaan. Deze verkeersverbinding verbindt de oostkant van Hoek van Holland met het rijkswegennet, waaronder de A20.

Ook de spoorlijn maakt onderdeel uit van het plan. Met het project Hoekse Lijn wordt de treinverbinding ingeruild voor een metroverbinding. De nieuwe spoorverbinding is in dit bestemmingsplan bestemd. Aanvankelijk maakte een station ter hoogte van de Maeslantkering, "Station Oranjbuitenpolder", onderdeel uit van de scope van het project Hoekse Lijn. Door het uitblijven van eerder verwachte ontwikkelingen in de omgeving is echter in 2008 besloten dit station niet te realiseren, omdat er te weinig reizigers worden verwacht. Technisch gezien wordt een toekomstige aanleg echter niet onmogelijk gemaakt.

3.3.8 Bedrijventerrein Nieuw Oranjekanaal

Tussen de Hoeksebaan en het Nieuw Oranjekanaal is het bedrijventerrein Nieuw Oranjekanaal gelegen. Dit terrein is circa 9 hectare groot en wordt voornamelijk gebruikt door recyclebedrijven, opslag/overslag en sorteerbedrijven in milieucategorie 3.1 en 3.2 met een sterke band met het Westland.

De voormalige dienstwoning van het hoogheemraadschap op adres Nieuw Oranjekanaal 115 ligt net buiten het bedrijventerrein.

3.3.9 Windturbines Landtong en Windpark Nieuwe Waterweg

Op de Landtong, aan de zuidzijde van de Nieuwe Waterweg staan meerdere windturbines opgesteld. Twee van die turbines zijn gelegen binnen het bestemmingsplangebied, nabij de Maeslantkering en zijn in het bestemmingsplan bestemd.

Aan de noordzijde van de Nieuwe Waterweg (en de rivier Het Scheur) wordt Windpark Nieuwe Waterweg gerealiseerd. Dit windpark bestaat uit 7 windturbines (oorspronkelijk 8), waarvan er één in het bestemmingsplangebied ligt, ten westen van de Maeslantkering. Na de uitspraak van de Raad van State is de omgevingsvergunning in 2016 onherroepelijk geworden. Ook deze turbine is bestemd in dit bestemmingsplan. De verwachting is dat de bouw van het windpark start in 2018.



Figuur Windpark Nieuwe Waterweg met 7 windturbines, waarvan 1 in het plangebied

3.4 Stadsgezichten en Monumenten

3.4.1 Algemeen

De gemeente Rotterdam kent een groot aantal panden en gebieden die vanwege cultuurhistorische waarden worden beschermd. Voor de bescherming wordt gebruik gemaakt van bestaand instrumentarium – Erfgoedwet (2016) en Monumentenverordening Rotterdam 2010. Daarnaast krijgen rijks beschermde stadsgezichten, wederopbouw aandachtsgebieden en beeldbepalende panden op de verbeelding en in de regels van een bestemmingsplan de dubbelbestemming “Waarde – Cultuurhistorie”.

Rijksmonumenten (RM) en Gemeentelijke monumenten (GM)

Een rijks- of gemeentelijk monument kan zijn een gebouw, water, terrein of een ander object dat van nationaal belang is, of van algemeen belang voor Rotterdam is (gemeentelijk monument), vanwege de schoonheid, betekenis voor de wetenschap of de cultuurhistorische waarde. Dit is vastgelegd in respectievelijk de Erfgoedwet (2016) en de Monumentenverordening Rotterdam 2010. Bij een monument gaat het om één gebouw of complex, zowel buiten als van binnen. Als vanzelfsprekend is het verboden om wijzigingen aan te brengen aan een beschermd monument zonder vergunning.

Beschermde stadsgezichten (BS)

Rotterdam kent door haar stedelijke omgeving alleen beschermde stadsgezichten. Een beschermd stadsgezicht is een groep van onroerende zaken die van algemeen belang zijn wegens schoonheid, onderlinge ruimtelijke structurele samenhang of wetenschappelijke waarde. De bescherming richt zich op de stedenbouwkundige karakteristiek en op een samenhangend geheel van straten en bebouwing. Het gaat om gebieden die van voor 1945. Na aanwijzing van een beschermd stadsgezicht dient er

binnen twee jaar een bestemmingsplan beschikbaar te zijn waarin de historische kwaliteiten en de relatie tot eventuele toekomstige ontwikkelingen vastliggen.

Wederopbouw aandachtsgebieden

Naast de van rijkswege beschermde stadsgezichten kent Rotterdam twee wederopbouw aandachtsgebieden van nationaal belang. Verder heeft de gemeente in de binnenstad een aantal wederopbouw aandachtsgebieden met een waardevolle samenhang tussen het stratenplan, de invulling van de bouwblokken en de architectuur. Bij nieuwe ontwikkelingen dient bekeken te worden hoe deze historische kwaliteiten kunnen worden behouden. Betreffende gebieden hebben geen wettelijke bescherming.

Beeldbepalende objecten (BO)

In Rotterdam is een groot aantal gebouwen te vinden die geen status hebben als monument, maar wel cultuurhistorisch waardevol zijn, zogenaamde beeldbepalende objecten. Voor deze panden geldt geen wettelijke bescherming, maar de gemeente zet zich wel in om de waarden van deze panden te behouden.

3.4.2 Plangebied

Voor Hoek van Holland is in het voorjaar van 2017 de cultuurhistorische verkenning vastgesteld, getiteld "Hoek van Holland: cultuurhistorische verkenning fase 1: biografie, analyse en waardering". (*Leon van Meijel, Els Bet, Maarten Wamsteeker, in opdracht van de gemeente Rotterdam*).

De eerste fase brengt inzicht in de ontwikkelingsgeschiedenis, de karakteristieken en bijzondere waarden van het gebied. In Fase 1 zijn de objecten, structuren en ensembles gegeven die het verhaal van Hoek van Holland vertellen, en wat ze met elkaar verbindt.

De tweede fase volgt later in 2017 en zal een overzicht bieden van plaatselijke initiatieven en aanbevelingen doen over hoe deze initiatieven met elkaar én met de cultuurhistorie in verbinding kunnen worden gebracht.

Voor een goed begrip van Hoek van Holland is de gebiedskarakteristiek ontrafeld aan de hand van de volgende thematisch lagen:

1. Het landschap: het verhaal over de riviermonding, de polders en de agrarische bestemming.
2. De Nieuwe Waterweg: het verhaal over de aanleg, de bijbehorende voorzieningen en diensten, alsmede de transportsector en de bedrijvigheid in de flank daarvan.
3. De bunkers en stellingen: het verhaal over de Nederlandse en Duitse militaire verdedigingswerken.
4. De kust en het toerisme: het verhaal over de ontwikkeling tot badplaats voor kampeerders, bleekneusjes en dagtoeristen.
5. Het dorp: het verhaal over de ontwikkeling van tijdelijke werkkolonie tot planmatig ontworpen nederzetting in de flank van de 'verborgen kringen'.

In deze cultuurhistorische verkenning wordt onder cultuurhistorische waarden het volgende verstaan:

Beschermde en niet-beschermde bovengrondse objecten, structuren en ensembles van landschappelijke, stedenbouwkundige en/of architectonische aard die door hun ouderdom, functie, verschijningsvorm, typologie, positie, techniek en/of ontwerp kwaliteiten op zichzelf, maar veelal ook in relatie met andere gewaardeerde uitingen en relictten, van uitzonderlijk belang zijn voor het verhaal en de beleving van het structuurbeeld van Hoek van Holland.

Het verhaal (de biografie) en het structuurbeeld (de analyse) vormen het vertrekpunt voor de waardering. Voldoet een object, structuur of ensemble aan bovenstaande definitie en is er sprake van een zekere mate van gaafheid, herkenbaarheid en/of zeldzaamheid, dan is het betreffende element gewaardeerd. Bij die waardering is sprake van gradaties.

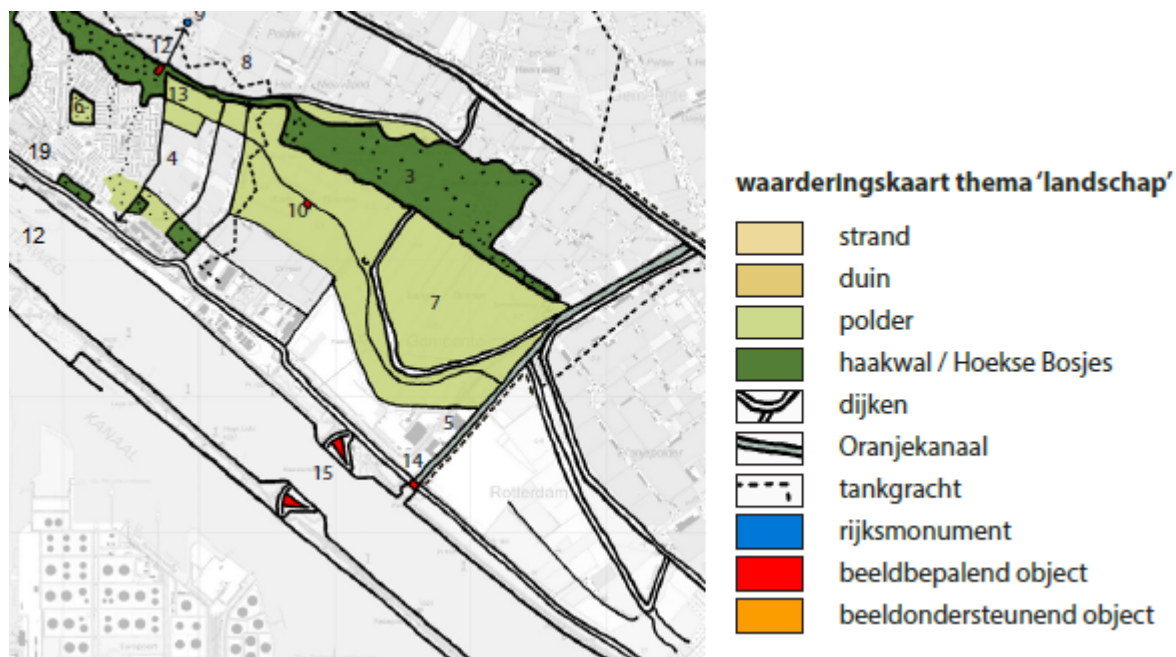
De hoogste status is die van rijks- of gemeentelijk monument of dorpsgezicht. De Rijksmonumenten zijn integraal beschermd.

Daarna volgen de beeldbepalende en beeldondersteunende structuren en objecten zonder formeel beschermde status. Bij deze categorieën is vooral het aanzien ervan vanuit de openbare ruimte van belang.

Beeldbepalend wil zeggen dat het object of de structuur in hoge mate kenmerkend is voor de identiteit van het gebied, het thema of het ruimtelijke stelsel. Deze objecten of structuren zijn de belangrijkste dragers van het verhaal en het bijbehorende structuurbeeld. Zonder dat is het verhaal en het beeld niet meer te begrijpen.

Beeldondersteunend wil zeggen dat het object of de structuur representatief is voor de identiteit van het gebied, het thema of het ruimtelijke stelsel. Deze objecten of structuren dragen bij aan het verder inkleuren van het verhaal en het bijbehorende structuurbeeld.

De CV geeft bij elk gewaardeerd object, structuur of ensemble een korte argumentatie. De status beeldbepalend of beeldondersteunend betekent niet dat er meteen actie wordt ondernomen, maar wel dat de motivatie er is om actie te ondernemen. Zo zou nader onderzoek kunnen uitwijzen welke beeldbepalende zaken eventueel in aanmerking kunnen komen voor bescherming als gemeentelijk monument.



Uitsnede van het plangebied uit de cultuurhistorische verkenning voor Hoek van Holland, waarderingskaart thema 'landschap'

Thema Landschap, Beeldbepalende structuren:

5. Het (Nieuw) Oranjekanaal met daaraan gekoppeld het gemaal 'Westland' als belangrijk waterstaatkundig stelsel.

14. Maeslantkeringweg 121: boezemgemaal 'Westland' in modernistische jaren zestig architectuur met gevelkunstwerk, markant gesitueerd op de plek waar het (Nieuw) Oranjekanaal uitmondt in de Nieuwe Waterweg.

15. Nieuwe Oranjekanaal 139: 'Maeslantkering' uit 1993-1997 van architect W. Quist, ontworpen als sluitstuk van de nationale deltawerken, bestaande uit twee vakwerkarmen met boogvormige 'deuren' die de Nieuwe Waterweg kunnen afsluiten: het nieuwe 'verdedigingsfort' van Hoek van Holland.

Thema Nieuwe Waterweg, beeldbepalende objecten:

12. Nieuwe Waterweg, in 1866-1868 gegraven en later diverse malen aangepaste rechtstreekse verbinding tussen de Rotterdamse havens en de zee, waaraan het dorp Hoek van Holland zijn ontstaan dankt.

19. Spoorlijn Rotterdam – Hoek van Holland: voor de ontsluiting en ontwikkeling van Hoek van Holland cruciale infrastructuur.

Binnen het bestemmingsplangebied zijn geen monumenten gelegen.

De beeldbepalende structuren en objecten blijven behouden in het bestemmingsplan. Het gemaal

'Westland' heeft als beeldbepalende object een dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie' gekregen ter bescherming van de cultuurhistorische waarde. Die dubbelbestemming werpt een drempel op tegen sloop, zodat sloop in principe niet mogelijk is. Alleen indien maatschappelijke, technische of economische overwegingen zwaarwegend genoeg zijn om een uitzondering te maken, kan er een sloopvergunning worden verleend. Verder leidt de dubbelbestemming ertoe dat in geval van nieuwbouw voldoende rekening wordt gehouden met de cultuurhistorische waarden van de locatie.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Ontwikkelingen

4.1.1 Tijdelijke grond- en slibbank

Loswal 'De Bonnen' heeft in het oude bestemmingsplan een agrarische bestemming, maar wordt op dit moment niet agrarisch gebruikt. De grond is tijdelijk in gebruik als grond- en slibbank.

In 2001 is door de gemeente Rotterdam en de Stichting Verwerken Tuinafval Westland een intentieovereenkomst afgesloten, als aanzet tot de sanering van de grond, realisatie van een tijdelijke grond- en slibbank, de tweede ontsluitingsweg en het grote composteringsbedrijf. De overeenkomst markeert tevens de start van de planologische procedure voor dit gebied voor een aanvaardbare nieuwe bedrijfs- of recreatiebestemming van de voorheen agrarische gronden.

Naar verwachting zal het opgehoogde terrein van loswal 'De Bonnen' binnen de planhorizon van het bestemmingsplan in gebruik worden genomen voor andere, niet-agrarische doeleinden. Gedacht wordt aan uitbreiding als bedrijventerrein, eventueel met een locatie voor vrachtwagenparkeren en/of recreatie. Deze ontwikkelingen, de ontsluiting van het terrein en de mogelijke inpassing in de omgeving zijn echter nog onvoldoende concreet om nu in het bestemmingsplan te worden meegenomen. Als de initiatieven meer concreet zijn, zullen deze een zelfstandige planologische procedure volgen.

In dit bestemmingsplan is het feitelijke gebruik (grond- en slibbank) opgenomen in de bestemming 'Bedrijf - 3'.

4.1.2 Munitiezeefinrichting aan de Dwarskulk

Op dit moment wordt een deel van de loswal gebruikt als munitiezeefinrichting. Het gaat om een inrichting voor het zeven van met munitie verontreinigde grond. De inrichting heeft een maximum capaciteit van 100.000 ton per jaar.

Voor de activiteit is in 2013 een tijdelijke vergunning afgegeven voor 5 jaar. De munitiezeefinrichting is intussen in gebruik genomen. Het is de verwachting dat de inrichting gedurende de planperiode van dit bestemmingsplan in gebruik zal zijn en daarna in gebruik zal blijven. Daarom is de inrichting in dit bestemmingsplan als munitiezeefinrichting bestemd.

De opslag van oude explosieven vormt een risico in verband met een eventuele detonatie. Bij een detonatie in de explosievenopslag zijn de schadelijke effecten onderzocht en is rekening gehouden met effectbeperkende maatregelen zoals het aanbrengen van een aarden wal (of gevulde zeecontainers) rondom de opslagcontainers die hoger is dan de containers zelf. Ook een zandbed van 50 cm op het containerdak kan verspreiding van dakfragmenten tegengaan.

In verband met de aanwezigheid van de munitiezeefinrichting is een veiligheidsafstand van 124 meter opgenomen op de verbeelding en zijn de eisen en beperkingen ten gevolge van de veiligheidsafstanden opgenomen in artikel 29.1 veiligheidszone - munitie van het bestemmingsplan.

4.1.3 Nieuw Oranjekanaal 73 - 75

Op deze locatie wordt de uitbreiding van de bedrijfskavel mogelijk gemaakt, op het aangrenzende driehoekig gebied dat resteert tussen de huidige kavel en de rotonde. Het driehoekige gebied had in het oude bestemmingsplan een agrarische bestemming. Een aantal jaren geleden is voor deze uitbreiding een projectbestemmingsplan opgestart.

Met de invulling van de bedrijfskavel kan een zorgvuldige afronding van het bedrijventerrein plaatsvinden aan de zijde van de Hoeksebaan en Hoeksedwardsbaan.

Binnen de bedrijfskavel, op adres Nieuw Oranjekanaal 51, is een stacaravan aanwezig. Deze stacaravan was toegestaan in het vorige bestemmingsplan binnen de bestemming 'Opslagbedrijf' en is nu wederom opgenomen in de bestemming 'Bedrijventerrein'

De bedrijfskavel ligt in bestemmingsvlak 'Bedrijventerrein' met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding

- 1'. In de regels is opgenomen dat binnen deze aanduiding minimaal 33 % van de gronden onverhard dient te blijven.

4.1.4 Potgrondbedrijf Nieuw Oranjekanaal 95 - 99

Op locatie Nieuw Oranjekanaal 95 is een potgrondbedrijf gevestigd. Dit bedrijf is een producent van potgrond en substraten voor de professionele tuinbouw. Het bedrijf heeft uitbreidingsplannen en heeft hiervoor de aangrenzende gronden (Nieuw Oranjekanaal 99) gekocht. Het potgrondbedrijf heeft een conceptaanvraag voor omgevingsvergunning ingediend bij de gemeente voor het bouwen van een bedrijfsloods met een oppervlakte van 5.100 m² en een bouwhoogte van circa 13 meter, ten behoeve van uitbreiding van het bedrijf aan het Nieuw Oranjekanaal.

Vanuit milieutechnische overwegingen bestaat er geen bezwaar tegen de uitbreidingsplannen van het bedrijf op de voorheen agrarische bestemming van de locatie. De activiteit past prima binnen het huidige gebruik en de mogelijkheden die het bedrijventerrein biedt. De locatie ligt in het bestemmingsvlak 'Bedrijventerrein'.

4.1.5 (bedrijfs)woningen

Op adres Nieuw Oranjekanaal 51 is een stacaravan aanwezig. Deze stacaravan was toegestaan in het vorige bestemmingsplan binnen de bestemming 'Opslagbedrijf' en is nu wederom bestemd in de bestemming 'Bedrijventerrein'.

Nieuw Oranjekanaal 99: Op dit adres is een bedrijfswoning aanwezig. Deze bedrijfswoning is opgenomen in de bestemming 'Bedrijventerrein'.

4.1.6 Voormalige bedrijfswoning bij gemaal

Nieuw Oranjekanaal 115: Op dit adres is een voormalige bedrijfswoning van het waterschap aanwezig, voorheen toegestaan binnen de bestemming B-Gemaal.

Met dit bestemmingsplan heeft deze voormalige bedrijfswoning de bestemming 'Wonen' gekregen. De woning ligt op gepaste afstand tot verschillende soorten bedrijvigheid in de nabije omgeving (50 meter of meer), van bedrijven in de milieucategorie 3. Vanwege de afstand van minimaal 50 meter tot naastgelegen bedrijven zorgt de aanwezigheid van een woning niet voor een onevenredige beperking van de bedrijfsmogelijkheden.

4.2 Mogelijk toekomstige ontwikkelingen

4.2.1 Bedrijventerrein en/of recreatie loswal 'De Bonnen'

In 2001 is door de gemeente Rotterdam en de Stichting Verwerken Tuinafval Westland een intentieovereenkomst afgesloten, als aanzet tot de sanering van de grond, realisatie van een tijdelijke grond- en slibbank, de tweede ontsluitingsweg en het grote composteringsbedrijf. De overeenkomst markeert tevens de start van de planologische procedure voor een aanvaardbare nieuwe bedrijfs- of recreatiebestemming van de voorheen agrarische gronden.

Naar verwachting zal het opgehoogde terrein naast het composteringsbedrijf binnen de planhorizon van het bestemmingsplan in gebruik worden genomen voor andere, niet-agrarische doeleinden. Gedacht wordt aan uitbreiding als bedrijventerrein, eventueel met een locatie voor vrachtwagenparkeren en/of recreatie en een groene rand als aansluiting op de omgeving. Deze ontwikkelingen, de ontsluiting van het terrein en een aanvaardbare aansluiting op de omgeving zijn nog onvoldoende concreet om nu in het bestemmingsplan te worden meegenomen. Als de initiatieven meer concreet zijn, dan zullen deze een zelfstandige planologische procedure volgen.

4.2.2 Metrostation Oranjebuitenpolder in de Hoekse Lijn

Door het plangebied loopt de metroverbinding van de Hoekse Lijn. De nieuwe spoorverbinding is in dit bestemmingsplan bestemd.

Aanvankelijk maakte een station ter hoogte van de Maeslantkering, Oranjebuitenpolder, onderdeel uit van de scope van het project. Door het uitblijven van eerder verwachte ontwikkelingen in de omgeving is

echter in 2008 besloten dit station niet te realiseren, omdat er te weinig reizigers worden verwacht.

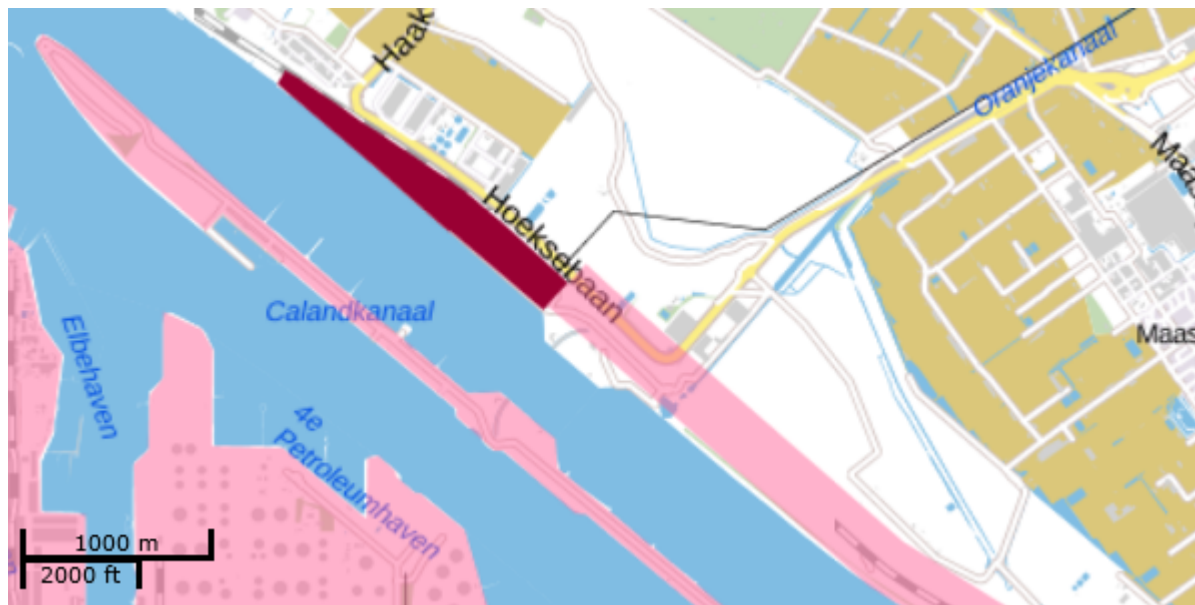
Technisch gezien wordt een toekomstige aanleg niet onmogelijk gemaakt.

4.2.3 Vervangen verouderde windturbines "Windpark Landtong Rozenburg"

Initiatiefnemer Wolff Nederland Windenergie (WNW) is van plan het bestaande windpark op de Landtong Rozenburg te repoweren (op te schalen). Het bestaande windpark heeft 10 turbines, waarvan er twee in het bestemmingsplangebied liggen. Het zijn verouderde Neg Mico-turbines met een ashoogte van 78 meter, een rotordiameter van 64 meter en een vermogen van 1,5 MW. Het is de bedoeling dat deze turbines op de Landtong worden vervangen door moderne, meer efficiënte exemplaren. Die turbines wekken meer energie op en hebben dus meer rendement, waarmee het vermogen groeit van 15 MW naar 27 MW. De nieuwe turbines hebben wellicht een vermogen van 3 à 5 MW per turbine.

4.2.4 Windturbines windpark Verlengde Nieuwe Waterweg

Op 20 december 2017 is de Verordening ruimte 2014 partiel gewijzigd en is een locatie voor windenergie toegevoegd die voor een deel in het bestemmingsplangebied ligt. Het betreft de locatie 'Verlengde Nieuwe Waterweg', donkergekleurd op de uitsnede van Kaart 10 van de Verordening. Daarmee ligt ook voor windpark 'Verlengde Nieuwe Waterweg' het ruimtelijk kader vast. Het initiatief voor een nieuw windpark, en de financiering daarvan ligt overigens bij de markt.



Uitsnede van Kaart 10 van de partiële wijziging Verordening ruimte 2014 (vastgesteld 20-12-2017)

De bevoegdheden voor de vergunningverlening voor alle locaties windenergie in Rotterdam zijn inmiddels van de Provincie aan de gemeente overgedragen (besluitnummer PZH-2018-638926252). De weg naar een Provinciaal Inpassingsplan is daarmee geen voor de hand liggende weg meer.

De exacte locaties van de turbines gelegen in windpark "Verlengde Nieuwe Waterweg" zijn in mei 2018 nog niet bekend en derhalve niet opgenomen in het bestemmingsplan.

4.3 Ontwikkelingen in directe omgeving: Oranjabonnen

Het plangebied grenst aan de Oranjabuitenpolder en de Bonnenpolder, samen Oranjabonnen genoemd. Voor dit gebied zijn door het college van Rotterdam twee beleidsplannen vastgesteld: Ambitiedocument Oranjabonnen Hoek van Holland, 19 maart 2013 en Ontwikkelplan Oranjabonnen, 10 mei 2016.

Ambitiedocument Oranjabonnen

Begin 2012 spreken de gemeente en de stadregio de ambitie uit om de recreatieve en ecologische verbindingen tussen de Delflandse kust en Midden-Delfland uit te breiden en te verbeteren. De

Oranjabonnen vormt een belangrijk onderdeel van deze verbinding. Het zijn open polders met voornamelijk akkerbouw en weidegrond. Dit open karakter is bijzonder te midden van de verstedelijking en de kassen. Deze openheid moeten we koesteren. Daarom is het Ambitiedocument Oranjabonnen Hoek van Holland, in nauwe samenwerking met gebruikers van de Oranjabonnen, opgesteld en op 19 maart 2013 door het college van B&W vastgesteld.

Dit document geeft invulling aan de transformatie van de Oranjabonnen van agrarisch gebied naar agrarisch-recreatief gebied. De nadruk ligt op landschappelijke veranderingen. Bijvoorbeeld de aanpassing van bestaande wegen of de aanleg van nieuwe wegen, paden en beplanting.

Ontwikkelplan Oranjabonnen

Het Ontwikkelplan Oranjabonnen is een coproductie van betrokken partijen, ondernemers en bewoners. Het ontwikkelplan zet vooral in op de kansen voor ondernemers, investeerders en bewoners van het gebied om recreatieve en agrarische ontwikkelingen mogelijk te maken. Daarnaast geeft het aandachtspunten mee voor bebouwingsregels en milieuaspecten. Het ontwikkelplan vormt het uitgangspunt voor het bestemmingsplan Oranjabonnen.

Relatie met Hoek van Holland Bedrijventerreinen Oost

De aansluiting op de recreatieve routes is veiliggesteld met de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'. De noordrand van het bestemmingsplangebied vormt een belangrijke ecologische verbinding met Oranjabonnen en vraagt een groene inrichting.

4.4 Juridische planbeschrijving

4.4.1 Bedrijven

In het bestemmingsplangebied zijn al langer meerdere bedrijven gevestigd. Aan de regels van het bestemmingsplan is een lijst van bedrijfsactiviteiten toegevoegd. Het betreft een positieve lijst. Dit betekent dat alleen de in de lijst genoemde activiteiten in het plangebied zijn toegestaan. Als hulpmiddel bij het opstellen van de lijst is gebruik gemaakt van de lijst zoals samengesteld door de VNG. De in de lijst opgenomen afstanden zijn indicatieve minimumafstanden voor een gemiddeld modern bedrijf tot een rustige woonwijk. Tot de bedrijven zoals bedoeld in dit bestemmingsplan worden niet gerekend zoneringsplichtige inrichtingen zoals bedoel in art. 40 van de Wet geluidhinder.

Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' zijn nieuwe bedrijven toegestaan in de milieucategorieën 1 tot en met 3.2 als deze voorkomen op de lijst van bedrijfsactiviteiten. Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning wel afwijken en andere activiteiten toestaan, maar daarvoor is advies nodig van de milieudeskundige. De milieudeskundige kan bepalen dat activiteiten naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen zijn met de toegestane activiteiten.

Binnen de bestemmingen 'Bedrijf - 3' en 'Bedrijf - 4' zijn de huidige bedrijfsactiviteiten toegestaan.

Hoog-risico biologische laboratoria

Binnen bedrijfsbestemmingen zijn in principe ook laboratoria toegestaan. Voorheen waren binnen deze bestemmingen dus ook hoog-risico biologische laboratoria toegestaan. Dit is vanuit het oogpunt van veiligheid niet wenselijk, daarom zijn hoog-risico biologische laboratoria nu in beginsel niet toegestaan binnen bedrijfsbestemmingen. Daartoe is in de regels van het bestemmingsplan een verbodsbepaling opgenomen. Het betreft hoog-risico biologische laboratoria die onder de werking van het bij dit plan gevoegde beleidskader "Beleidskader hoog-risico biologische laboratoria Rotterdam-Rijnmond" vallen en genoemd zijn in artikel 4.4 onder k, categorie 4, onderdeel C van Bijlage I van het Besluit omgevingsrecht. In geval van het werken met genetisch gemodificeerde organismen zijn dat alle categorieën van fysische inperking op inperkingsniveaus III en IV, zoals genoemd in Bijlage 4 van het Besluit genetisch gemodificeerde organismen milieubeheer 2013. Kort gesteld zijn het laboratoria met biologische veiligheidsklasse 3 of hoger.

Na nadere afweging is het wel mogelijk om een hoog-risico laboratorium toe te staan. Burgemeester en wethouders kunnen daarvoor bij omgevingsvergunning afwijken. Ook daartoe is in de regels een bepaling opgenomen. Bij de afweging wordt een advies van de GGD/VRR betrokken. Deze instanties geven een

advies op basis van het "Beleidskader hoog-risico biologische laboratoria Rotterdam-Rijnmond". Aan de hand van het beleidskader kan worden beoordeeld of de risico's van een hoog-risico biologisch laboratorium voldoende beheersbaar zijn bij calamiteiten en of een hoog-risico biologisch laboratorium al dan niet wenselijk is op de voorgenomen locatie.

4.4.2 Dubbelbestemmingen, leidingen en gebiedsaanduidingen

Binnen het bestemmingsplan zijn verschillende dubbelbestemmingen opgenomen. Deze bestemmingen liggen over de enkelbestemmingen en regelen feitelijk dubbelgebruik of bescherming van de gronden.

'Leiding - Hoogspanning', 'Leiding - Hoogspanningsverbinding'

In het plangebied zijn ondergrondse en bovengrondse hoogspanningsleidingen / verbindingen gelegen van de verbinding Westerlee - Maasvlakte. De ondergrondse hoogspanning is met een belemmeringszone van 4 meter aan weerszijden van de hartlijn van de leiding aangegeven op de verbeelding. De bovengrondse verbinding heeft een belemmeringszone van 38 meter aan weerszijden van de hartlijn.

'Leiding - Leidingstrook' en 'Leiding - Olie'

In het plangebied is tussen beide oevers een leidingstrook gelegen met daarin buisleidingen, leidingen en kabels.

'Leiding - Water'

In het plangebied liggen enkele grote drinkwater transportleidingen ten behoeve van de watervoorziening. Deze leidingen zijn planologisch relevant en de ligging is inclusief een bebouwingsvrije zone van 5 meter aan weerszijden met de dubbelbestemming 'Leiding - Water' opgenomen op de verbeelding.

'Waarde - Cultuurhistorie'

Het gemaal 'Westland' heeft als beeldbepalende object een dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie' gekregen ter bescherming van de cultuurhistorische waarde.

'Waarde - Archeologie 1', 'Waarde - Archeologie 2' en 'Waarde - Archeologie 3'

In de regels zijn ter bescherming van de archeologische waarden in het plangebied deze dubbelbestemmingen opgenomen. Voor bepaalde werkzaamheden in de grond is een omgevingsvergunning nodig. Een beschrijving van de archeologische waarden is gegeven in par. 3.2.

'Waterstaat - Waterkering'

Deze dubbelbestemming is opgenomen voor de kernzone van de waterkeringen in het plangebied, inclusief de Maeslantkering. Ter plaatse is bouwen niet toegestaan. De beschermingszone van de waterkering is aangegeven als 'vrijwaringszone - dijk'. Deze zone is mede bestemd voor onderhoud, bescherming of mogelijkheden voor versterking van de waterkerende functies van de dijk. Afwijken van het bouwverbod is mogelijk, waarbij eerst contact opgenomen moet worden met de beheerder van de waterkering.

'Waterstaat - Waterstaatkundige functie'

Deze dubbelbestemming is opgenomen ter bescherming van de oever van hoofdwatgang, zodat onder andere onderhoud kan worden gepleegd. In dit geval gaat het om het Nieuw Oranjekanaal. Ter plaatse bouwen is niet toegestaan. Afwijken van het bouwverbod is mogelijk, waarbij eerst contact opgenomen moet worden met het waterschap Delfland.

4.4.3 Groen

Structurele groengebieden zijn bestemd als 'Groen'. Binnen deze bestemming zijn ook speeltoestellen, voet-, fiets- en ruiterspaden, dagrecreatie en auto-ontsluitingen toegestaan. Binnen deze bestemmingen is ook de aanleg van nieuwe waterpartijen, watergangen en waterberging mogelijk, bijvoorbeeld indien dit vanuit het oogpunt van waterbeheer wenselijk is. Dit betekent dat veranderingen in de inrichting van de openbare ruimte kunnen worden doorgevoerd zonder planherziening (mits de veranderingen passen binnen deze bestemming).

Een belangrijk deel van de bestemming Groen" heeft ook de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering".

Tevens is een paardenhouderij toegestaan binnen de functieaanduiding, gelegen op enige afstand van het hoogspanningstation van TenneT.

4.4.4 Parkeerregeling

Dynamische verwijzing

Op 1 juli 2018 zijn de stedenbouwkundige voorschriften uit de Bouwverordening 2010 van de gemeente Rotterdam, waaronder de voorschriften over parkeernormen, vervallen. Dat betekent dat er vanaf dat moment niet meer getoetst kan worden aan die voorschriften en er dus geen parkeernormen meer gelden. Gelet daarop, is er op 1 februari 2018 over parkeren beleid vastgesteld. Het betreft de "Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018" (hierna: de beleidsregeling). De beleidsregeling is op 21 februari 2018 in werking getreden. De beleidsregeling geeft normen voor parkeren van auto's én fietsen. Aan deze normen moet voldaan worden bij een omgevingsvergunning voor het bouwen of bij een omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken.

Om aan dit beleid te kunnen toetsen is er in het bestemmingsplan in artikel 31.1 een bepaling opgenomen waarin staat dat er alleen een omgevingsvergunning voor het bouwen of gebruiken van gronden of bouwwerken mag worden verleend als sprake is van voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen op basis van het geldende beleid ten aanzien van parkeren in de gemeente Rotterdam. De bepaling is vormgegeven als een zogenaamde "dynamische verwijzing". Dat wil zeggen dat er alleen wordt geregeld dat er voldoende parkeergelegenheid moet zijn voor fietsers en auto's conform het in de gemeente Rotterdam geldende parkeerbeleid. In de bepaling wordt niet expliciet verwezen naar de hiervoor genoemde beleidsregeling. Dat is een bewuste keuze. Op het moment van tot stand komen van dit bestemmingsplan is de "Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018" het geldende beleid waaraan getoetst moet worden. Dit beleid kan in de toekomst echter wijzigen. Om ook aan een eventuele wijziging van het beleid van de gemeente Rotterdam te toetsen, zonder dat het bestemmingsplan daarvoor aangepast moet worden, is de beleidsregeling niet expliciet genoemd of bijgevoegd. Met de bepaling is bedoeld dat er bij het verlenen van een omgevingsvergunning voldoende parkeergelegenheid moet zijn voor auto's en fietsen op basis van parkeerbeleid van de gemeente Rotterdam dat geldt op het moment van verlenen van de omgevingsvergunning.

Beleidsregeling

De op dit moment geldende "Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018" is via de volgende link te raadplegen:

http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Historie/Rotterdam/486392/486392_1.html

De beleidsregeling geeft parkeernormen voor zowel auto's als fietsen. Bij de omgevingsvergunning voor het bouwen of voor het gebruiken van gronden of bouwwerken wordt een parkeereis gesteld conform de gebiedsindeling die bij de beleidsregeling als bijlage is opgenomen. De parkeereis moet in beginsel volledig op eigen terrein worden opgelost. Er kunnen aanvullende voorwaarden worden gesteld, bijvoorbeeld ten aanzien van de inpassing van de parkeervoorzieningen in het gebouw of de omgeving, het laden en lossen etc.

Van de parkeereis kan worden afgeweken; zowel van de eis zelf (geheel of gedeeltelijk) als van de voorwaarde dat op eigen terrein moet worden geparkeerd. Ook kan de parkeereis zelf worden bijgesteld. In de beleidsregeling is uitgebreid omschreven onder welke voorwaarden van de parkeereis kan worden afgeweken of kan worden bijgesteld. Daarbij gelden er voor auto's en fietsen aanvullende beleidsregels.

4.4.5 Uitbreiding/bebouwing op het achtererfgebied

Per 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden, alsmede het Besluit omgevingsrecht (Bor). Gelijktijdig is het Besluit bouwvergunningvrije en licht bouwvergunningplichtige bouwwerken van de Woningwet vervallen.

De vergunningvrije activiteiten zijn nu opgesomd in de artikelen 2 en 3 van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht Bor).

Een omgevingsvergunningvrij bouwwerk op grond van artikel 2 van het Bor is zonder meer toegestaan, hiervoor hoeft niet naar het bestemmingsplan te worden gekeken. Voor bouwwerken die toegestaan zijn op grond van artikel 3 van het Bor is bij strijdigheid met het bestemmingsplan wel een omgevingsvergunning vereist.

4.4.6 Verkeers- en verblijfsgebied

De Hoeksebaan heeft als hoofdontsluiting van het plangebied de bestemming 'Verkeer - Wegverkeer' gekregen. De bestemming is bedoeld voor verkeerswegen met de bijbehorende bruggen en viaducten en parkeerplaatsen. En daarnaast natuurlijk ook voor wandel- en fietspaden en gebouwtjes en bouwwerken ten behoeve van deze functies.

De bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' is opgenomen voor de ontsluitingswegen, parkeerplaatsen en eventueel de bijbehorende trottoirs. Binnen deze bestemming is ook de aanleg van nieuwe waterpartijen, watergangen en waterberging mogelijk, bijvoorbeeld omdat dit vanuit het oogpunt van waterbeheer wenselijk is. Dit betekent dat veranderingen in de inrichting van de openbare ruimte kunnen worden doorgevoerd binnen deze bestemming.

4.4.7 Voorzieningen van openbaar nut

De bestemming 'Bedrijf - Nutsvoorziening' is toegekend aan gebouwen en terreinen ten behoeve van de elektriciteitsvoorziening (zoals trafohuizen, verdeelstations) en waterhuishouding (zoals gemalen). Kleine bouwwerken van openbaar nut zijn niet bestemd en kunnen in principe overal worden gerealiseerd. Het gaat hierbij om gebouwtjes met een inhoud van minder dan 80 m³.

4.4.8 Werken aan huis

Het plangebied kent een enkele woning en een bedrijfswoning. Voor woningen geldt de Rotterdamse standaard voor werken aan huis, waarbij maximaal 30 % van de woning gebruikt mag worden voor werken aan huis.

Hoofdstuk 5 Water

5.1 Beleidskader

5.1.1 Rijksbeleid

In 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening.

Het Nationaal Waterplan (2016-2021) bevat de hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid en de daartoe behorende aspecten van het ruimtelijk beleid. Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. In het Nationaal Waterplan legt het Rijk onder meer de strategische doelen voor het waterbeheer vast.

5.1.2 Provinciaal beleid

Het Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010-2015 (11 november 2009 vastgesteld door Provinciale Staten van Zuid-Holland) bevat de hoofdlijnen van het provinciaal waterbeleid voor deze periode. Het plan komt in plaats van het waterbeleid zoals is vastgelegd in het beleidsplan Groen, Water en Milieu (2006). Het provinciaal waterplan vervangt tevens het Grondwaterplan 2007-2013 en beschrijft dus ook het strategische grondwaterbeleid voor Zuid-Holland. De provinciale rol in het waterveld spitst zich toe op kaderstelling en toezicht.

5.1.3 Regionaal beleid

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

Het Waterplan 2 biedt tevens een perspectief voor Rotterdam als waterstad in 2030. De gemeente en de andere waterbeheerders hebben op 5 juni 2013 de herijking van het Waterplan 2 vastgesteld. Dit betreft een herijking van de realisatiestrategie en de introductie van een nieuw uitvoeringsprogramma 2013-2018.

Het gemeentelijk waterveiligheidsbeleid is geborgd in de beleidsnotitie Waterveiligheid binnen de gemeente Rotterdam. B&W hebben dit beleid op 29 mei 2018 vastgesteld. Waterveiligheid in de Rotterdamse delta heeft permanente aandacht nodig, en zal in de toekomst nog meer aandacht nodig hebben als gevolg van klimaatverandering. Binnen de gemeente dient waterveiligheid op de juiste wijze meegenomen te worden bij de ruimtelijke plannen (bestemmingsplannen, MER, gebiedsvisies) en bouwontwikkelingen.

5.2 Samenwerking met de waterbeheerder

De gemeente Rotterdam werkt in overleg met alle betrokken waterbeheerders aan een gemeenschappelijke procedurele en inhoudelijke invulling van de Watertoets en de waterparagraaf. Conform de Watertoets heeft de gemeente in algemene zin overleg gevoerd met de waterbeheerders.

Voor dit bestemmingsplan gaat het om de volgende beheerders:

- Hoogheemraadschap van Delfland - waterbeheerder regionaal water;
- Waterschap Hollandse Delta - waterbeheerder regionaal water;
- Rijkswaterstaat - waterbeheerder Rijkswater;
- Gemeente Rotterdam (Stadsbeheer, afdeling Water) - rioolbeheerder.

Op basis van de Keur verlenen de waterschappen vergunningen voor werken op, in en rond watergangen en waterkeringen en voor werken die de waterhuishouding beïnvloeden.

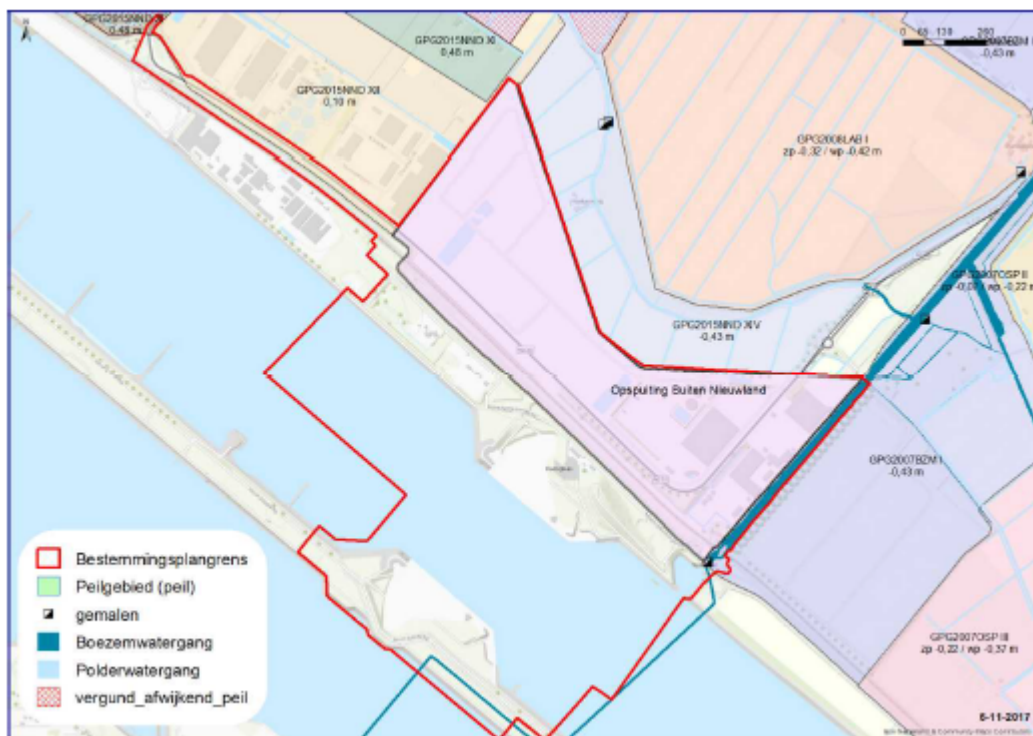
Naast waterbeheerder van het Rijkswater de Nieuwe Waterweg, is Rijkswaterstaat ook de beheerder van de Stormvloedkeringen (Maeslantkering en Hartelkering) en verbindende primaire waterkering, Europoortkering 1 en Europoortkering 2. Hier is de Waterwet van toepassing.

5.3 Huidige watersysteem

5.3.1 Oppervlaktewater

De Nieuwe Waterweg en het Nieuw Oranjekanaal vallen binnen het plangebied. Rijkswaterstaat is de waterbeheerder van de Nieuwe Waterweg en Hoogheemraadschap van Delfland van het Nieuw Oranjekanaal. Een groot deel van het plangebied bestaat uit de Opspuiting Buiten Nieuwland. Voor dit gebied is geen peil vastgesteld. Het gaat hier om relatief hooggelegen opgespoten gebied dat onder vrij verval afwatert op het Nieuw Oranjekanaal. Het Nieuw Oranjekanaal ligt in peilgebied GPG2007BZM 1 en heeft een peil van NAP - 0,43 m. Aan de westzijde van het plangebied ligt peilgebied GPG2015NND XII, dit peilgebied heeft een peil van NAP + 0,10 m.

Onder de Nieuwe Waterweg ligt een persleiding voor oppervlaktewater. In tijden van droogte kan met deze leiding zoet water worden aangevoerd vanuit het Brielse Meer. De leiding is opgenomen in het bestemmingsplan.



figuur Oppervlaktewatersysteem, overgenomen uit onderzoek Wateradvies

5.3.2 Grondwater

Voor grondwater liggen er geen peilbuizen in het plangebied, wel ligt er een aantal peilbuizen in de omgeving, maar deze zijn niet representatief. De loswal 'De Bonnen' heeft namelijk een veel hogere maaiveldligging dan de directe omgeving.

5.3.3 Waterkeringen en waterveiligheid

In het plangebied ligt de Maeslantkering, de Delflandsedijk en de Europoortkering die op landtong Rozenburg aansluit op de Maeslantkering. De Maeslantkering en de primaire waterkering op landtong Rozenburg worden beheerd door Rijkswaterstaat. De Delflandsedijk wordt beheerd door het Hoogheemraadschap Delfland.

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnendijks, binnen de primaire waterkeringen. De primaire waterkeringen worden zo ontworpen dat iedereen die achter de waterkering woont, kan rekenen op een beschermingsniveau van ten minste 10^{-5} per jaar (d.w.z. de kans op overlijden als gevolg van een overstroming voor een individu niet groter is dan 1 op 100.000 jaar). Dit uitgangspunt is vertaald in een norm per dijktraject. Voor de primaire waterkeringen in het plangebied betekent dit dat de kans op overstroom per jaar vastgesteld is op 1 : 10.000 voor de Delflandsedijk en 1:100.000 voor de Maeslantkering en de kering op de landtong Rozenburg.

5.3.4 Riolering: afval- en hemelwater

Een klein deel van het bestemmingsplangebied valt in rioleringsdistrict 15. De rest van het gebied is niet aangesloten op de riolering. Afvalwaterzuivering wordt waarschijnlijk individueel geregeld bijvoorbeeld met IBA's (een systeem voor de individuele behandeling van afvalwater).

Regenwater dat valt op wegen in het plangebied stroomt veelal via de berm af naar oppervlaktewater in de directe nabijheid, in de vorm van sloten of greppels. Hoe afvoer van regenwater geregeld is bij bedrijven in het plangebied is grotendeels onbekend. In de tijdelijk vergunning van de Munitiezeverij is vastgelegd dat regenwater dat op het verharde oppervlak valt, wordt afgevoerd via riolering die is aangesloten op de riolering van het bedrijfsterrein ten westen van het plangebied.

5.4 De wateropgave

5.4.1 Oppervlaktewater

Het merendeel van de ontwikkelingen heeft geen invloed op het watersysteem. Extra aandacht is nodig voor de munitiezeverij. Ook de uitbreidingen van het bedrijf aan Nieuw Oranjekanaal 73 - 75 en het potgrondbedrijf aan Nieuw Oranjekanaal 95 - 99 worden hieronder besproken, net als het bestaande grote composteringsbedrijf aan Nieuw Oranjekanaal 43.

Munitiezeverij

Een tijdelijke vergunning is destijds verleend voor deze zeeverij voor vijf jaar. Bij aanleg van de Munitiezeverij is het verharde oppervlak toegenomen met ongeveer 16.400 m². Zoals al eerder genoemd, wordt regenwater dat op het verharde oppervlak valt momenteel afgevoerd via riolering die is aangesloten op de riolering van het bedrijfsterrein ten westen van het plangebied. Op deze manier afvoeren van het regenwater is onwenselijk, bij verlenging van de vergunning zal moeten worden opgenomen dat regenwater op eigen terrein verwerkt moet worden. Bij de aanleg is geen extra water aangelegd om te compenseren voor de toename van het verharde oppervlak, ook is er niet op andere wijze gecompenseerd. De munitiezeverij wordt nu in het bestemmingsplan opgenomen, zodat er niet langer sprake is van een tijdelijke situatie. De watercompensatie zal daarom alsnog geregeld moeten worden. Het bestemmingsplan maakt het daarom mogelijk om water aan te leggen in het bestemmingsplanvlak waarin de munitiezeverij is gelegen. De watercompensatie zal in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland vormgegeven moeten worden. Dit kan geregeld worden bij de verlenging van de vergunning van de munitiezeverij.

Bedrijf Nieuw Oranjekanaal 73 - 75

Het huidige terrein van het bedrijf is bestemd als bedrijventerrein met de mogelijkheid om dit geheel te verharden. De mogelijkheden om hier verharding aan te brengen zijn nog niet geheel benut. Aan de westzijde van het huidige terrein is nu nog een gedeelte onverhard. In het bestemmingsplan wordt de mogelijkheid opgenomen om uitbreiding toe te staan in het driehoekige gebied ten noorden van het huidige terrein van het bedrijf. Dit driehoekige gebied is nu onverhard en er ligt een aantal watergangen. In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen dat de bestaande verhouding tussen water, groen

en verharding in de nieuwe situatie ongewijzigd zal moeten blijven. Als de hoeveelheid verharding netto niet toeneemt is hier geen verplichting om nieuw water te graven. Als de uitbreiding wordt gerealiseerd op een locatie waar nu water aanwezig is dan geldt conform de regels van het Hoogheemraadschap van Delfland de verplichting om dezelfde hoeveelheid vervangend oppervlaktewater te graven. Zowel voor het dempen als het graven van nieuw oppervlaktewater is een vergunning nodig van het Hoogheemraadschap van Delfland.

Potgrondbedrijf Nieuw Oranjekanaal 95 - 99

Het potgrondbedrijf krijgt een mogelijkheid tot uitbreiding op gebied dat voorheen bestemd was als agrarisch met de mogelijkheid tot glastuinbouw. Het vigerende plan maakt dus ook al verharding mogelijk. In het vigerende bestemmingsplan was geen water bestemd. In de actuele situatie is nu sprake een vrijwel geheel verhard terrein. Aan de westzijde van het potgrondbedrijf ligt een strook groen met daarin een polderwatergang, deze polderwatergang is niet opgenomen in het vigerende bestemmingsplan. Mogelijk is dit water in het verleden aangelegd ter compensatie voor toegenomen verharding. In het nieuwe bestemmingsplan is de nu aanwezige strook met groen en water ook zo bestemd, zodat geborgd is dat hier in de toekomst geen extra verharding wordt toegevoegd. Ook maakt het bestemmingsplan het mogelijk om de aanwezige polderwatergang te verbreden.

Composteringsbedrijf Nieuw Oranjekanaal 43

Het composteringsbedrijf is mogelijk gemaakt door eerdere ruimtelijke procedures die afwijkingen van het destijds vigerende bestemmingsplan mogelijk maakten. Onduidelijk is of destijds afspraken gemaakt zijn over watercompensatie.

5.4.2 Grondwater

Het plan zorgt niet voor toename van verhard oppervlak of voor nieuwe ondergrondse objecten. Invloed op de grondwaterstand wordt niet verwacht.

5.4.3 Waterkering en waterveiligheid

Waterkeringen

De kernzone van de waterkeringen is op de verbeelding opgenomen met de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. De beschermingszone van de waterkering is aangegeven met de algemene aanduidingsregel 'vrijwaringszone - dijk'. De Maeslantkering is (primair) bestemd met de bestemming 'Waterstaatkundige doeleinden'.

De paardenhouderij aan de Slachthuisweg en de mogelijke windturbine(s) liggen in de beschermingszone van de primaire waterkering. Tevens liggen deze ontwikkelingen in het stroomgebied van de Nieuwe Waterweg. In het kader van het traject rondom de vergunningverlening voor het Windpark Nieuwe Waterweg is daarom onderzocht of er sprake is van invloed op de waterkering. De vormgeving en plaatsing is zo gekozen dat dit niet het geval is. Mochten hier in de toekomst toch ontwikkelingen plaatsvinden dan is vroegtijdig overleg met het Hoogheemraadschap Delfland en Rijkswaterstaat noodzakelijk. Voor dergelijke ontwikkelingen is een vergunning nodig van zowel het Hoogheemraadschap Delfland als Rijkswaterstaat.

Waterveiligheid binnendijs

De ontwikkelingen in het gebied hebben geen significante invloed op het veiligheidsrisico binnendijs. Ook neemt de economische waarde binnendijs niet significant toe.

Waterveiligheid buitendijs

De paardenhouderij aan de Slachthuisweg en de mogelijke windturbine(s) liggen in buitendijs gebied. Het risico op overstroming van dit gebied zal door de verwachte klimaatveranderingen in de toekomst toenemen. Het gebied is op de lange termijn kwetsbaar voor hoog water. Eind 2014 is een nieuw concept-uitgiftepeilenbeleid vastgesteld door het directieoverleg stadsontwikkeling van de gemeente Rotterdam. De gemeente wil uitgaan van een hoger veiligheidsniveau dan het Lokaal Individueel risico van de provincie. Zo wordt de kans op maatschappelijke ontwrichting door het uitvallen van functies verkleind. Voor deze locatie buiten de Maeslantkering is het advies een uitgiftepeil van NAP +5,10 m voor de basisfuncties en een uitgiftepeil van NAP + 5,50 m voor kwetsbare functies. Voor locaties

binnen de Maeslantkering is het advies een uitgiftepeil van NAP +3,60 m voor de basisfuncties en een uitgiftepeil van NAP + 3,90 m voor kwetsbare functies.

5.4.4 Riolering

Afvalwater

De hoeveelheid afvalwater kan toenemen door de uitbreiding van het potgrondbedrijf. Dit bedrijf zorgt echter zelf voor de verwerking van zijn afvalwater.

Hemelwater

Ten aanzien van hemelwater ligt de voorkeur in principe bij het gescheiden afvoeren van afval- en hemelwater. Aangezien het grootste deel van het plangebied niet aangesloten is op de riolering, zal in de meeste gevallen gekozen worden voor een oplossing voor regenwater waarbij dit afstroomt naar oppervlaktewater in de directe nabijheid.

5.4.5 Nautische veiligheid

Binnen de vrijwaringszone van 25 meter vanaf de oever vinden geen ontwikkelingen plaats.

5.4.6 Klimaatkansen

Het grootste deel van het gebied is hooggelegen en heeft daardoor een extra bescherming tegen overstroming door hoog water.

Hoofdstuk 6 Milieu

6.1 Inleiding

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 leefkwaliteit bepalen naast bijvoorbeeld voorzieningen, bereikbaarheid, kwaliteit van de publieke ruimte 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 en de leefkwaliteit te verbeteren.

In het bestemmingsplan moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening een afweging worden gemaakt van de wijze waarop milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen ten opzichte van elkaar moeten worden gesitueerd. De essentie en het gewicht van milieuonderwerpen is afhankelijk van het gebied, de opgave en eventuele wettelijke eisen. De gemeente Rotterdam is verplicht om bij de voorbereiding van het bestemmingsplan te onderzoeken welke (milieu)waarden bij het plan in het geding zijn en wat de gevolgen van het plan zijn voor deze waarden. Voor de meeste milieuthema's is er landelijk milieuwetgeving aanwezig. Een voorbeeld hiervan is de Wet geluidhinder. Daarnaast is er voor sommige milieuthema's Rotterdams beleid aanwezig. De voor dit plan relevante thema's worden hieronder verder uitgewerkt.

6.2 Milieu effectrapportage

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) wordt gebruikt om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. De basis hiervan ligt in de EU m.e.r.-richtlijn 2014/52/EU. 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 geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en in het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). 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. Daarbij geldt een bandbreedte. Bovendien dienen bij de afweging ook nog andere factoren te worden betrokken en dient nagegaan te worden of er significant negatieve effecten te verwachten zijn op natuurgebieden.

6.2.1 Plangebied

Plan m.e.r.-beoordeling

Door de wijze van bestemmen van bedrijvigheid in het bestemmingsplan, waarbij (op het bedrijventerrein) milieucategorie 3 mogelijk wordt gemaakt, valt niet uit te sluiten dat bedrijven in de toekomst (vormvrij) m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten in het plangebied zullen gaan uitvoeren. Daarmee is het bestemmingsplan in beginsel kaderstellend voor mogelijke toekomstige m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten. Daarom is ervoor gekozen om dergelijke m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten boven de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. uit te sluiten door middel van een specifieke bedrijvenlijst. En wordt er voor activiteiten onder de drempelwaarden door middel van een plan m.e.r.-beoordeling onderbouwd dat er door deze activiteiten geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu op zullen treden. Net als voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling hoeft hiervoor geen aparte procedure te worden doorlopen en volstaat een gemotiveerde afweging in de toelichting bij het plan.

Op het bedrijventerrein Nieuw Oranjekanaal zijn de volgende bedrijfsactiviteiten toegestaan die voorkomen op de D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage. Het gaat om de oprichting, wijziging of uitbreiding van bepaalde installaties, waarbij de toegestane activiteit is teruggebracht tot onder de in het Besluit aangegeven drempelwaarde.

- D18.1: Installaties voor behandeling van bepaalde afvalstoffen;
- D18.3: Installaties voor storten van slib en baggerspecie;
- D18.8: Installaties voor opslag van schroot;
- D32.2: Installaties voor het bewerken van metaal;
- D35: Installaties voor het vervaardigen van conserven en plantaardige producten;
- D36: Installaties voor een zuivelfabriek;
- D38.3: Installaties voor een suikerwarenfabriek;
- D47: Installaties voor de vervaardiging van keramische producten.

De bovenstaande bedrijfsactiviteiten kunnen vanwege de beperkte omvang die zij bij vestiging op het bedrijventerrein Nieuw Oranjekanaal kunnen krijgen, geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu hebben. Het bestemmingsplan is daarom niet planm.e.r.-plichtig.

Conclusie

Dit bestemmingsplan staat enkele nieuwe ontwikkelingen toe. Gezien de maximale omvang van deze ontwikkelingen worden geen (grote) negatieve effecten op het milieu verwacht. Dit blijkt uit de in dit hoofdstuk beschreven milieuthema's. Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Het plangebied ligt niet in of nabij een gevoelig gebied, zoals de ecologische hoofdstructuur of een Natura 2000 gebied. Het bestemmingsplan is eveneens niet kaderstellend voor mogelijke toekomstige m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten, zodat het bestemmingsplan niet planm.e.r.-plichtig is.

6.3 Milieuzonering

Bij goede ruimtelijke ordening hoort het voorkomen van voorzienbare hinder door bedrijven. Hiervoor bestaan voor nieuwe situaties geen wettelijke normen. De gemeente Rotterdam gebruikt al sinds de jaren '50 instrumenten om bedrijven in te passen in de omgeving. Dit gebeurde eerst door middel van de Hinderwetverordening. Vanaf de jaren '70 werkt de gemeente met de Rotterdamse 'Staat van Inrichtingen'. Deze is afgeleid van de inrichtingen die zijn opgenomen in het Hinderbesluit en uitgebreid met een indeling in milieucategorieën. Begin jaren '90 heeft Rotterdam beleid vastgesteld waarbij voor de milieuzonering gebruik wordt gemaakt van indicatieve gebiedstypen en een bedrijvenlijst die is opgesteld door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering).

De (huidige) VNG-uitgave geeft informatie over milieuhinder van vrijwel alle bedrijfstypen en andere activiteiten. Hierin zijn voor de milieuaspecten geur, stof (luchtkwaliteit), geluid en gevaar indicatieve afstanden bepaald. De aard van de hinder is bepalend voor de vraag in hoeverre tussen een belastende en een gevoelige functie verweving mogelijk is, dan wel ruimtelijke scheiding noodzakelijk is. De VNG-uitgave bevat een tabel met de indicatieve afstanden. Hiermee kan de vraag worden beantwoord welke afstand aanvaardbaar is tussen een nieuw bedrijf en woningen en tussen nieuwe woningen en bedrijven, of welke bedrijven aanvaardbaar zijn in een gebied met functiemenging.

Bij gebieden met functiemenging kan gedacht worden aan stadscentra, winkelcentra, horecaconcentratiegebieden, zones langs stedelijke wegen, woongebieden met kleinschalige en ambachtelijke bedrijvigheid, gebieden nabij industrieterreinen. In deze gebieden is een combinatie van wonen en werken vaak mogelijk. Vaak aanpandig, bij lichte bedrijvigheid, of naast elkaar, bij de iets zwaardere bedrijven en met aandacht voor de ontsluiting bij bedrijven met een verkeersaantrekkende werking.

De gemeente Rotterdam bestemt in haar bestemmingsplannen de functies zoals agrarische doeleinden, kantoren, detailhandel, horeca, maatschappelijke voorzieningen, sport of recreatie als zodanig en niet als bedrijfsbestemming. In de bijgevoegde bedrijvenlijst zijn deze bestemmingen dan ook niet opgenomen. Voor het inpassen van die functies wordt echter wel gebruik gemaakt van de VNG-uitgave.

6.3.1 Plangebied

De milieurelevante bedrijfsactiviteiten binnen het plangebied zijn hoofdzakelijk bedrijven in de milieucategorieën 3 en 4.

Het bestemmingsplan "Hoek van Holland Bedrijventerreinen Oost" is bedoeld als conserverende actualisatie van bestaande bestemmingsplannen, en de invulling van een gebiedje waar geen

bestemmingsplan geldt. Het begrip 'conserverend' houdt voor een deel van het plangebied in dat bestemd wordt conform het huidige gebruik en niet conform de agrarische bestemming van het oude bestemmingsplan.

6.4 Geluid

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. Voor het bestemmingsplan is het aspect geluid onderzocht (zie Bijlage 3). De basis voor het beoordelen van geluid is de Wet geluidhinder en de Luchtvaartwet. In deze wetten liggen normen vast voor geluid afkomstig van de industrie, weg- en spoorwegverkeer en luchtvaartverkeer.

Volgens de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient in het kader van goede ruimtelijke ordening sprake te zijn van een goede leefkwaliteit, of leefomgevingskwaliteit. Deze begrippen zijn niet duidelijk omlijnd en kennen vele invalshoeken. Met betrekking tot geluid betekent het echter dat niet alleen gekeken wordt naar de geluidbronnen genoemd in de Wet geluidhinder, maar ook naar niet wettelijke geluidbronnen zoals scheepvaart, tramverkeer, 30 km/uur wegen, parkeervoorzieningen. Hierbij wordt het geluidniveau in beeld gebracht.

In de Wet geluidhinder staan de geluidgevoelige bestemmingen genoemd waarvoor maximaal toelaatbare geluidbelastingen gelden maar ook hier geldt dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening gekeken moet worden naar bestemmingen, die in de Wet geluidhinder niet als geluidgevoelig zijn aangemerkt, maar dit wel kunnen zijn, zoals kinderdagverblijven.

Rotterdams beleid

In het bestemmingsplan wordt een opsomming van geluidgevoelige bestemmingen en eventueel nieuwe bronnen, of aanpassingen van bestaande bronnen weergegeven. Onderzocht wordt of de maximaal toelaatbare geluidbelasting (ook wel voorkeursgrenswaarde genoemd) overschreden wordt. Is dit het geval, dan is onderzoek noodzakelijk naar maatregelen die genomen kunnen worden om de geluidbelasting terug te dringen. Indien het niet haalbaar blijkt de geluidbelasting terug te dringen tot de maximaal toelaatbare waarde biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting vast te stellen. Dit heet het nemen van een Besluit hogere waarden. De motivering van dit besluit moet voldoen aan het Rotterdamse Ontheffingsbeleid Wet Geluidhinder. Dit beleid is erop gericht het aantal geluidgehinderden zo veel mogelijk terug te dringen.

6.4.1 Wegverkeer

Binnen het plan wordt de voormalige bedrijfswoning van het gemaal (Nieuw Oranjekanaal 115) als woning bestemd. Voor het wegverkeerslawai afkomstig van stedelijke wegen zijn de wegen Nieuw Oranjekanaal en de N223/Hoeksebaan van belang.

6.4.2 Railverkeer

Spoortrajecten hebben, net als wegen, een geluidzone. De breedte van de geluidzone van spoorwegen die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart is afhankelijk van de hoogte van het vastgestelde geluidproductieplafond. Voor de omvang van de zone geldt een breedte van 100 en 200 meter. De betreffende woning ligt op ongeveer 30 meter van het spoor en dus ruim binnen de zone.

6.4.3 Industrielawaai

Het plangebied bevindt zich binnen de geluidzones van het industrieterrein "Europoort-Maasvlakte". Op industrieterrein Europoort-Maasvlakte bevinden zich zeehavengebonden activiteiten. Deze activiteiten bevinden zich veelal in de buitenlucht. Voor woningbouw binnen de zones van industrieterreinen met degelijke activiteiten is Artikel 50 van de Wet Geluidhinder van toepassing. Hierin wordt een hogere grenswaarde toegepast bij woningbouw in het kader van herstructurering, planmatige verdichting of bebouwing aansluitend op bestaand woongebied.

Regionaal afsprakenkader geluid en ruimtelijke ontwikkeling (RAK)

Op 8 juli 2015 hebben verschillende partijen waaronder de gemeenten in de Rijnmondregio en het

havenbedrijf het "Regionale afsprakenkader geluid en ruimtelijke ontwikkeling" (RAK) getekend. In dit convenant zijn afspraken gemaakt over de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de geluidzones van Maasvlakte/Europoort en Botlek/Pernis. Doel van het convenant is om geluidoverlast vanwege activiteiten in het havengebied te beperken en het realiseren van een zo hoog mogelijke woon- en leefkwaliteit bij woningbouwontwikkelingen in het havengebied zonder daarbij de milieugebruiksruimte van de haven te beperken. Woningbouwplannen en ruimtelijke ontwikkelingen dienen daarom zo vroeg mogelijk in het planproces te worden afgestemd met de betrokken partijen (havenbedrijf en DCMR). In het RAK zijn onder andere procesafspraken gemaakt met betrekking tot het vaststellen van hogere waarden. Binnen de geluidzone worden de 1 dB geluidcontouren (60 tot 55 dB(A) en 55 tot 48 dB(A)) gehanteerd voor het vaststellen van hogere waarden.

6.4.4 Conclusie en aanbevelingen

Bepaald is wat de geluidbelasting vanwege deze wettelijke geluidbronnen op de gevels van de ontwikkellocatie is en of deze voldoet aan de eisen uit de Wgh. Daarnaast is beoordeeld of het geluid afkomstig van bedrijven in en omgeving evenals geluid afkomstig van het windpark Nieuwe Waterweg voldoet aan wettelijke normen en past binnen een goede ruimtelijke ordening. Daarnaast is onderzocht of het plan voldoet aan het ontheffingsbeleid van de gemeente Rotterdam.

Wegverkeerslawaaï

De geluidbelasting vanwege alle relevante zoneplichtige wegen is op alle ontwikkellocatie lager dan de voorkeurswaarde (48 dB) van de Wgh en voldoet daarmee aan de bepalingen van deze wet. Maatregelen ter beperking van de geluidbelasting zijn niet noodzakelijk.

Railverkeerslawaaï

De voorkeurswaarde van 55 dB wordt bij de onderzochte woning met maximaal 5 dB overschreden. De maximaal toegestane geluidbelasting van 68 dB wordt daarbij niet overschreden. Het treffen van bron- en of overdrachtsmaatregelen aan of langs het spoor is in deze situatie financieel niet doelmatig.

Indien geen bron- en of overdrachtsmaatregelen worden getroffen om de geluidbelasting tot voorkeurswaarde te beperken, wordt geadviseerd om hogere waarden aan te vragen bij het college van burgemeester en wethouders.

Industrielawaai

De voorkeurswaarde van 50 dB(A) wordt bij de onderzochte woning vanwege het industrielawaai afkomstig van het industrieterrein Europoort-Maasvlakte met maximaal 4 dB(A) overschreden. De maximale toelaatbare geluidbelasting van 55 dB(A) vanwege een industrieterrein wordt daarbij niet overschreden.

Gebleken is dat bron- en/of overdrachtsmaatregelen niet mogelijk zijn om daarmee de geluidbelasting tot voorkeurswaarde te reduceren. Geadviseerd wordt om hogere waarden aan te vragen bij het college van burgemeester en wethouders.

6.4.5 Procedure hogere waarde

Indien geen bron- en/of overdrachtsmaatregelen worden getroffen, is het niet mogelijk om de geluidbelasting vanwege het spoorweglawaaï en industrielawaai tot de voorkeurswaarde te beperken. In dat geval dienen de maximaal berekende geluidbelastingen als hogere waarden te worden aangevraagd. De daarbij vast te stellen hogere waarden zijn hieronder weergegeven. Deze waarden dienen bij het college van Burgemeester en Wethouders ten behoeve van het bestemmingsplan als hogere waarden te worden aangevraagd.

Aan te vragen hogere waarden voor het bestemmingsplan "Hoek van Holland Bedrijventerreinen Oost":

locatie	Zoneplichtige bron	L_{den} [dB]	L_{etm} [dB(A)]
---------	--------------------	-------------------	----------------------

woning Nieuw Oranjekanaal 115	spoorweg Hoekse Lijn	60	-
	industrie Europort-Maasvlakte	-	54

Ontheffingsbeleid Rotterdam

De woning beschikt aan de noordoostzijde over een geluidluwe gevel en voldoet daarmee aan het ontheffingsbeleid van de gemeente Rotterdam.

Omliggende bedrijven

Het vaststellen van de bestemming Wonen op de onderzochte locatie heeft geen gevolgen voor de geluidruimte van de omliggende bedrijven.

Windturbines

De geluidbelastingen L_{den} en L_{night} vanwege de windturbines, horende bij het windpark Nieuwe Waterweg, voldoen bij de onderzochte woning aan de wettelijke grenswaarden voor geluid.

6.5 Luchtkwaliteit

Met betrekking tot de luchtkwaliteit zijn in het bestemmingsplan twee aspecten van belang. Ten eerste dient nagegaan te worden wat de gevolgen zijn van het plan voor de (lokale) luchtkwaliteit. Daarnaast dient te worden nagegaan of de gewenste bestemming past bij de aanwezige luchtkwaliteit. Dit geldt vooral voor bestemmingen die gevoelig zijn voor een verminderde luchtkwaliteit zoals scholen, kinderopvang, bejaardenhuizen, maar ook woningen.

Volgens Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (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 op bepaalde plaatsen 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, verbeteren de betrokken overheden met gebiedsgerichte programma's de luchtkwaliteit. 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 (luchtkwaliteitseisen) 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. Het NSL bepaalt de grens tussen wel of niet in betekenende mate op 3% van de grenswaarde. 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:

- er door de (ontwikkelingen in) het plan geen grenswaarden worden overschreden;
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof door het plan verbeterd of ten minste gelijk blijft;
- 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;
- het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtvervuiling;
- 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.

Rotterdams beleid

Om de luchtkwaliteit in Rotterdam te verbeteren en de ontwikkeling van de stad blijvend mogelijk te maken is de Rotterdamse strategie voor Besluit luchtkwaliteit vastgesteld, uitgewerkt in de Rotterdamse aanpak luchtkwaliteit. Daarin worden verschillende maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Zo is een slechte luchtkwaliteit bij nieuwbouw een belangrijk aandachtspunt. Herstructurering is alleen mogelijk als dat resulteert in netto minder blootgestelde inwoners. In overschrijdingsgebieden is nieuwbouw niet toegestaan.

Ten behoeve van het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit in het plangebied. (Zie Bijlage 5 Lucht- en geuronderzoek). Als onderzoeksgebied zijn de wegen in en rondom het plangebied genomen waar de planontwikkeling mogelijk een merkbare invloed heeft op de verkeersintensiteiten. De luchtkwaliteit is zowel onderzocht bij alleen de autonome ontwikkeling (zonder realisatie van het bestemmingsplan, maar met overige toekomstige ontwikkelingen), als bij de autonome ontwikkeling inclusief de realisatie van het bestemmingsplan. Het onderzoek is uitgevoerd volgens het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit dat sinds 27 november 2006 van kracht is.

6.5.1 Conclusie

De enige ontwikkeling die een nieuwe verkeersbijdrage levert is de uitbreiding van het potgrondbedrijf aan het Nieuw Oranjekanaal 99. De uitbreiding is beperkt, het aantal verkeersbewegingen over de Hoeksebaan en/of het Nieuw Oranjekanaal verandert hierdoor maar weinig. Daardoor verandert de luchtkwaliteit langs deze weg in geringe mate. Dit betekent dat het bestemmingsplan een niet in betekenende (NIBM) mate bijdrage levert aan de luchtkwaliteit. Voldaan wordt daarmee aan het besluit NIBM en dus aan de Wet Luchtkwaliteit.

In de analyse is aangetoond dat het bestemmingsplan "Hoek van Holland Bedrijventerreinen Oost" een niet in betekenende mate (NIBM) bijdrage geeft aan de luchtkwaliteit. NIBM (bestemmings-) plannen voldoen daarmee aan de Wet luchtkwaliteit.

6.6 Geur

Het aspect "Geur" is onderzocht in het Lucht- en geuronderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan "Hoek van Holland Bedrijventerreinen Oost". (Zie Bijlage 5 Lucht- en geuronderzoek)

Geur wordt gemeten door geurpanels en weergegeven in geur-eenheden per kubieke meter (ge/m^3). Eén ge/m^3 is gelijk aan de concentratie die de helft van een geurpanel nog net kan waarnemen. De grens van 1 ge/m^3 als 98-percentiel wordt gebruikt voor nieuwe milieuvergunningen. Daarbij vindt een beoordeling plaats van het uitstoten van geur en daarmee op de potentiële bijdrage aan de reeds aanwezige geurhinder. De afweging vindt vooraf per individueel bedrijf plaats. Opgemerkt wordt dat in de vergunningverlening maatregelen worden voorgeschreven op basis van best beschikbare technieken om nieuwe geurhinder te voorkomen.

Composteringsbedrijf Van Vliet B.V.

Binnen het plangebied veroorzaakt het Composteringsbedrijf Van Vliet B.V. geuruitstoot. Er is sprake van een vergunde situatie. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat deze contour anno nu anders zou zijn. De in 2008 voorgenomen veranderingen en uitbreidingen van het bedrijf hebben niet plaatsgevonden. De geurbelasting (ge/m^3) voor enkele beoordelingsposities is in het milieuonderzoek en de MER weergegeven.

6.6.1 Plangebied

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe geurgevoelige bestemmingen mogelijk. Ook maakt het bestemmingsplan geen nieuwe geurproducerende bedrijven mogelijk en ook geen uitbreiding van bestaande geurproducerende bedrijven (het potgrondbedrijf veroorzaakt geen geur).

De planologische situatie verandert niet met het nieuwe bestemmingsplan, waarmee geur geen toetsingsgrond is.

6.7 Bodem

De kwaliteit van de bodem wordt gewaarborgd in de Wet Bodembescherming. De bodemkwaliteit kan van invloed zijn op de beoogde functies, of financiële haalbaarheid van een bestemmingsplan. De bodem zelf kan ook verschillende functies hebben, zoals een archeologische-, of aardkundige waarde, energie-opslag, waterberging, drinkwaterwinning. Deze functies worden indien relevant eerder in deze toelichting beschouwd. In deze paragraaf staat de kwaliteit van de bodem centraal.

Ter bescherming van toekomstige gebruikers worden bij nieuwe bestemmingen, of veranderingen van de huidige bestemmingen bepaalde eisen gesteld aan de kwaliteit van de bodem. Dat betekent dat soms onderzoek moet worden gedaan naar de bodemkwaliteit. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van een (vermoedelijk) ernstige bodemverontreiniging wordt in deze paragraaf aangegeven hoe daar in relatie met de beoogde bestemming mee wordt omgegaan. Daaruit zal moeten blijken dat de beoogde bestemming haalbaar is.

6.7.1 Plangebied

In 2000 is de Indicatieve Bodemkwaliteitskaart Rotterdam opgesteld. Dit document geeft een indicatie van de mate waarin de bodem in een bepaald gebied is verontreinigd.

De indicatieve bodemkwaliteit van zowel de laag tot 1 meter onder maaiveld als de laag die zich meer dan 1 meter onder maaiveld bevindt, is aangeduid als 'sterk verontreinigd'. Op enkele plaatsen zijn verontreinigingen van het grondwater tot boven de interventiewaarde gemeten, wat wijst op het voorkomen van sterke verontreinigingen. Bekend is dat binnen het plangebied diverse bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden. Zo is een groot deel van het plangebied in de jaren '60 in gebruik geweest als baggerspeciedepot en is baggerspecie uit de haven opgespoten.

Bij herontwikkeling, herinrichting en/of grondverzet is maatwerk nodig.

6.8 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over risico's voor de omgeving als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen, zoals productie, op- en overslag en transport. Rotterdam, met zijn haven en vele industriële activiteiten, is bij uitstek een stad waar externe veiligheid een grote rol speelt. Daarnaast vindt in de regio veel transport van gevaarlijke stoffen plaats. Dat Rotterdammers daardoor gemiddeld een groter risico lopen betrokken te raken bij een incident met gevaarlijke stoffen is evident. Verantwoord omgaan met die risico's is een belangrijke opgave voor Rotterdam. Het reduceren en beheersen van deze risico's is het terrein van externe veiligheid.

Externe veiligheid heeft betrekking op inrichtingen (risicovolle bedrijven), transport (water, weg, spoor en buisleidingen) en luchthavens. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) worden veiligheidsnormen opgelegd aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Er is aparte wetgeving voor vuurwerk en explosieven voor civiel gebruik. De circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRnvg) beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor de oevers van de Nieuwe Waterweg en de Nieuwe Maas heeft de provincie in artikel 11 van haar Verordening Ruimte een veiligheidszone vastgesteld, waarin geen bebouwing is toegestaan. De zone is 40 meter bij zeeschepen en 25 meter voor binnenvaartschepen. Voor buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

In de wetgeving zijn grenswaarden vastgelegd voor het plaatsgebonden risico (PR) en een oriënterende waarde voor het groepsrisico (GR). Deze hebben als doel zowel individuen als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te garanderen tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het PR is de kans dat iemand overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen in zijn omgeving. Dit risico zegt iets over de kans op een ongeval met dodelijke slachtoffers. Het GR is de kans dat meerdere personen tegelijk dodelijk slachtoffer worden van een ongeval met gevaarlijke stoffen in hun omgeving. Daarbij wordt bijvoorbeeld gerekend met tien, honderd of duizend slachtoffers tegelijk. Dit risico zegt iets over de omvang van een ongeval en de maatschappelijke ontwrichting. Het GR kent geen wettelijke normen

of grenswaarden, maar een oriënterende waarde en een verantwoordingsplicht door het bevoegd gezag.

Rotterdams beleid

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

In het kader van dit bestemmingsplan heeft het Ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam onderzoek verricht naar de externe veiligheidssituatie. Zie Bijlage 6 Risicoanalyse Externe Veiligheid.

6.8.1 Transport van gevaarlijke stoffen over binnenstedelijke wegen

Bestemmingen waar gevaarlijke stoffen naar kunnen worden vervoerd zijn:

- Stena Line
- DSM Synres
- het LPG-station aan de Dirk van den Burgweg

De route die relevant is voor dit bestemmingsplan waar mogelijk gevaarlijke stoffen over kunnen worden vervoerd: De N223 ook wel Hoeksebaan genoemd, na de realisatie van het laatste stuk H6-weg tot het station Hoek van Holland Haven.

De hoeveelheden gevaarlijke stoffen die worden vervoerd over binnenstedelijke weg (Hoeksebaan H6-weg) zijn in de worst case gelijk aan het transport via wegvak z122 van de A20 (afrit N223). De transporthoeveelheid GF3 volgens de Regeling basisnet bedraagt 1000 tankauto's en de PR10⁻⁶ contour bedraagt 0 meter.

6.8.2 Transport van gevaarlijke stoffen over water

Het doorgaande transport over de Nieuwe Waterweg (Het Scheur) is van belang. Vanuit de monding van de Nieuw Waterweg tot aan de Waalhaven (Raai 1004) vindt transport met zowel zeeschepen als binnenvaartschepen plaats.

Ten aanzien van binnenvaart zijn te weinig tellocaties in het havengebied aanwezig om een sluitend betrouwbaar beeld te kunnen vormen. Daarom is gekozen voor een kwalitatieve beoordeling van de effecten op de externe veiligheid vanwege binnenvaart. Deze kwalitatieve beoordeling is gebaseerd op de risicoanalyses die zijn uitgevoerd ten behoeve van het de Regeling basisnet. De scheepvaart in de Rotterdamse haven maakt gebruik van de Nieuwe Waterweg, het Hartelkanaal en het Calandkanaal. De verbinding met het achterland wordt gerealiseerd via de Nieuwe en de Oude Maas.

Uit de eindrapportage van Basisnet Water [Ministerie I&M-2011] blijkt dat in de Huidige Situatie in de binnenvaartcorridors geen knelpunten zijn en dat er zeer ruim aan de referentiewaarden wordt voldaan.

Conclusie: het aspect transport door binnenvaartschepen is niet van belang voor de onderbouwing van het nieuwe bestemmingsplan.

6.8.3 Leidingen

Er zijn twee buisleidingen die mogelijk van invloed zijn op het bestemmingplangebied: een aardolieleiding (K1) van de NAM en een aardgasleiding van de NAM.

De aardolieleiding K1 van de NAM ligt oostelijk van het bestemmingsplangebied. De buisleiding heeft een PR10⁻⁶/jr van maximaal 13 meter van het hart van de leiding en een invloedsgebied van 31 meter aan weerszijden van het tracé. Het invloedsgebied valt enigszins binnen het bestemmingsplangebied. Binnen deze zone zijn geen nieuwe kwetsbare objecten toegestaan, en zijn ook geen kwetsbare objecten aanwezig aangezien de afstand tot het dichtstbijzijnde kwetsbare object 50 m bedraagt.

Uit de groepsrisicoberekeningen blijkt dat de oriënterende waarde in de huidige situatie niet wordt

overschreden. Het transport door de buisleiding vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

De aardgasleiding van de NAM ligt noordelijk van het bestemmingsplangebied. Op verschillende plekken rond de buisleiding ligt een $PR10^{-6}/\text{jr}$ van maximaal 110 meter van het hart van de buisleiding. De buisleiding heeft een invloedsgebied van 140 meter aan weerszijden van het tracé. Het invloedsgebied valt enigszins binnen het bestemmingsplangebied. Binnen deze zone zijn geen nieuwe kwetsbare objecten toegestaan, en zijn ook geen kwetsbare objecten aanwezig.

Uit de groepsrisicoberekeningen blijkt dat de oriënterende waarde in de huidige situatie niet wordt overschreden. Het transport door de buisleiding vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

De plaatsgebonden risicocontouren $10^{-6}/\text{jr}$ voor transport door de buisleidingen liggen buiten de kwetsbare bestemmingen in het bestemmingsplangebied.

De kwetsbare bestemmingen die in dit onderzoek zijn opgenomen, vallen buiten het invloedsgebied van beide buisleidingen.

Het groepsrisico voor beide buisleidingen na planrealisatie ligt meer dan een factor 100 beneden de oriënterende waarde.

De buisleidingen vormen geen belemmering voor het bestemmingsplan.

6.8.4 Inrichting DSM Synres (voorheen DSM NeoResins) en Stena Line

Volgens de Wm-vergunningen van deze bedrijven hebben deze bedrijven geen Plaatsgebonden risico contour die tot buiten de inrichting reikt. DSM Synres aan de Slachthuisweg ligt op 1,3km afstand van de westgrens van het bestemmingsplangebied. Het invloedsgebied bedraagt ca. 1,6km en ligt over de westelijke helft van het bestemmingsplangebied.

Stena Line ligt op zodanige afstand van het bestemmingsplangebied (3 km) dat het externe veiligheidsrisico van deze inrichting niet relevant is voor het bestemmingsplan.

Geconcludeerd is dat het Groepsrisico geen belemmering vormt voor het plan.

6.8.5 Windturbine Windpark Nieuwe Waterweg

Op de Landtong zijn in het bestemmingsplangebied eerder twee windturbines gerealiseerd. De afstand tot de rechteroever van de Nieuwe Waterweg is meer dan 450 meter. Op de rechteroever van de Nieuwe Waterweg is juridisch een windturbine mogelijk gemaakt met een vermogen van 3,0 MW, ashoogte 119 meter en een wiekdiameter van 112 m. Deze windturbine valt in de categorie IEC IIA/ IEC IIIA. Voor deze windturbine gelden veiligheidscontouren voor $PR = 10^{-6}/\text{jaar}$ en $PR = 10^{-5}/\text{jaar}$. De afstand is 216 meter voor $PR10^{-6}/\text{jaar}$ en 60 m voor $PR10^{-5}/\text{jaar}$.

Binnen de afstanden van de geprojecteerde windturbinelocatie bevindt zich één bestaand verblijfsobject, een klein bedrijfspand, op 60 meter afstand. Binnen deze afstanden van de bestaande windturbines op de Landtong bevindt zich geen (beperkt) kwetsbaar object. Deze windturbines vormen geen beperking voor het bestemmingplan.

6.8.6 Munitiezeefinrichting Dwarskulk (ongenummerd)

De opslag van oude explosieven vormt een risico in verband met een eventuele detonatie. Bij een detonatie in de explosievenopslag zijn de maatgevende schadelijke effecten:

- het vrijkomen van primaire en secundaire scherven;
- het vrijkomen van brokstukken;
- luchtdrukschokgolf (blast);
- hitte.

Voor de locatie van de inrichting zijn effectbeperkende maatregelen voorzien zoals een

- aarden wal of gevulde zeecontainers aanbrengen rondom de opslagcontainers die hoger is of zijn dan de opslagcontainers zelf;
- een zandbed van 50 cm op het containerdak om verspreiding van dakfragmenten tegen te gaan.

De primaire scherven afkomstig van de oude explosieven zullen grotendeels tegen worden gehouden door de verstevigde wand van de opslagcontainers die in twee lagen rondom het terrein zijn opgesteld.

Een deel van de fragmenten kan echter ook in verticale richting worden gelanceerd en zo buiten de inrichting worden geworpen. Uitgaande van dit effect worden veiligheidsafstanden gehanteerd voor verschillende soorten objecten. Het toetsingskader wordt gevormd door de "Circulaire opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik" d.d. 19 juli 2006 van het Ministerie van VROM.

Maatgevend voor de aan te houden afstanden is de opslagvoorziening voor conventionele explosieven. Hierbij is rekening gehouden met kwetsbare objecten binnen de veiligheidszones. Bij het bepalen van de afstanden van de veiligheidszones wordt onderscheid gemaakt in zones.

Met betrekking tot de veiligheidszones wordt voldaan aan de eisen van de "Circulaire opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik".

Met betrekking tot de veiligheidscontouren wordt voldaan aan de eisen van de "Circulaire opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik" d.d. 19 juli 2006 van het Ministerie van VROM.

De veiligheidscontouren worden opgenomen op de plankaart

De zonering volgens de "Circulaire opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik" is opgenomen in de artikelen die onderdeel uitmaken van het bestemmingsplan.

6.8.7 Eindconclusie Externe Veiligheid

De groepsrisico's als gevolg van risicobronnen in en buiten het plangebied nemen door de ontwikkelingen in dit plangebied niet toe. De groepsrisico's blijven onder 30% van de oriënterende waarde, daarmee is een categorie 'lichte' verantwoording aan de orde.

De zelfredzaamheid van de aanwezigen in het gebied is, gelet op de verblijfsfuncties en de verkeersinfrastructuur, groot.

Het groepsrisico geeft geen beperkingen voor de ruimtelijke ontwikkelingen in dit bestemmingplan.

Hiermee is het groepsrisico volgens het bestuur van Rotterdam verantwoord.

6.9 Natuur

Per 1 januari 2017 heeft de Wet natuurbescherming (Wnb) onder meer de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet vervangen. De Wet natuurbescherming is de Nederlandse implementatie van het Europese natuurbesluit zoals vastgelegd in de Habitatrichtlijn, de Vogelrichtlijn en in de verdragen van Bern en Bonn.

De Wet natuurbescherming heeft de volgende doelstellingen:

- het behouden en ontwikkelen van natuur;
- het behouden en herstellen van de biodiversiteit;
- het duurzaam kunnen blijven inzetten van natuur voor ecosysteemdiensten en
- het realiseren van samenhangend beleid gericht op het behoud van waardevolle landschappen vanwege hun maatschappelijke functies.

De Wet natuurbescherming verwezenlijkt bovenstaande doelen via: actieve natuurbescherming, gebiedsbescherming, soortbescherming en algemene zorgplicht voor natuur.

Actieve natuurbescherming volgt uit de door de EU aan haar lidstaten opgelegde verplichting zorg te dragen voor een goede stand van de natuur. Op provinciaal niveau is dit onderdeel van de Wet natuurbescherming nog niet uitgewerkt.

De Wet natuurbescherming kent geen procedurele vereisten bij het opstellen van ruimtelijke plannen. In de toelichting van het bestemmingsplan dient te worden gemotiveerd dat het plan aanvaardbaar is vanuit het oogpunt van de Wet natuurbescherming. Het begrip 'aanvaardbaar' betekent dat bij de uitvoering van het plan een vrijstelling geldt of een ontheffing mogelijk is. Bij vaststelling van het (ontwerp) bestemmingsplan dient deze toetsing aan de Wet natuurbescherming in principe afgerond te zijn. Echter het bestemmingsplan kijkt 10 jaar vooruit, en het is nog niet bekend wanneer de mogelijk gemaakte ontwikkelingen ook daadwerkelijk plaats gaan vinden. Uitgebreid onderzoek naar flora en fauna wordt in dit stadium bij een gebiedsbestemmingsplan daarom geen redelijke inspanning geacht. Wel wordt onderzocht of de nieuw mogelijk gemaakte ontwikkelingen geen onoverbrugbare strijdigheden

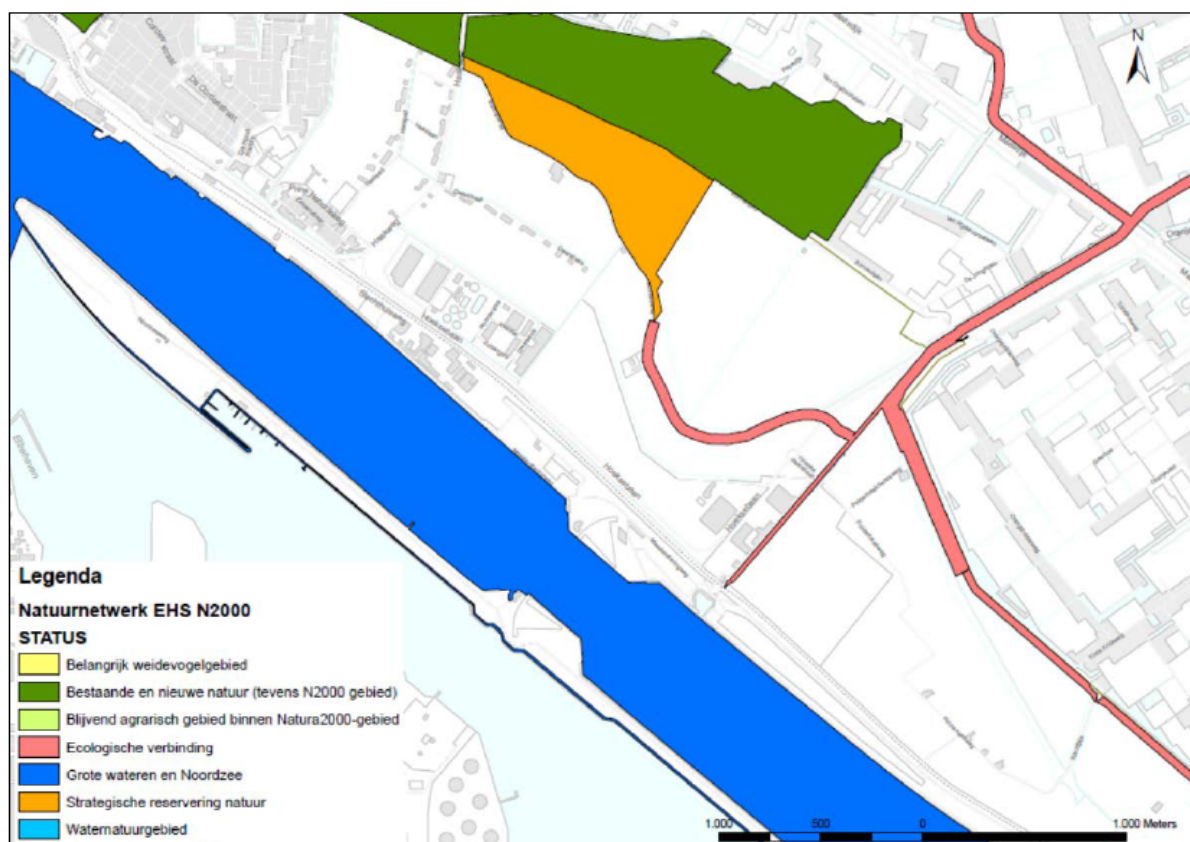
met de Wet natuurbescherming opleveren (aanvaardbaarheidstoets).

Bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen een bestaande bestemming of bij een veranderende bestemming (bijvoorbeeld sloop en nieuwbouw of renovatie) dient tijdig voorafgaand aan de werkzaamheden nog wel flora- en faunaonderzoek te worden uitgevoerd naar de specifieke effecten van de betreffende ontwikkeling op potentieel aanwezige beschermde flora en fauna.

6.9.1 Rotterdams beleid

Voor het bestemmingsplan "Hoek van Holland Bedrijventerreinen Oost" is door de gemeente Rotterdam, SO I-bureau een Flora- en faunatoets uitgevoerd (zie Bijlage 7 Flora- en faunatoets).

Op 18 maart 2014 is door B&W de Rotterdamse Natuurkaart vastgesteld. Het doel van de Natuurkaart Rotterdam is om de omgevingskwaliteit te verbeteren door meer rekening te houden met de ecologische kansen op ontwikkellocaties. Ingezet wordt op het verbinden van gebieden waar ecologische kwaliteit aanwezig is en deze gebieden ook te verbinden met Natuurnetwerk Nederland.



Figuur Natuurnetwerk Nederland (bron Provincie Zuid-Holland)

Het Nieuw Oranjekanaal vormt binnen het Natuurnetwerk een ecologische verbinding. Een deel van het Nieuwe Oranjekanaal valt binnen de begrenzing van het bestemmingsplangebied. Het Nieuw Oranjekanaal sluit aan op o.a. de Oude Spui die weer in verbinding staat met de oostwaarts gelegen Oranjeplassen (die als "bestaande natuur" is aangewezen). Aan de westzijde loopt de ecologische verbinding via de Bonnenweg richting het Staelduinse Bos (deze verbinding is op < 200 m van het bestemmingsplan gelegen). Tussen Staelduinse bos en de ecologische verbindingzone bevindt zich nog een gebied wat is aangewezen als "strategische reservering natuur". Deze gebieden krijgen pas een formele status als duidelijk is dat er voldoende middelen zijn voor uitvoering. Tot dan zijn deze gebieden in gebruik als agrarische functie. Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die tot negatieve effecten kunnen leiden op de huidige kwaliteit van de ecologische verbinding die door het bestemmingsplangebied loopt (Nieuw Oranjekanaal). Het bestemmingsplan is ook grotendeels conserverend.

6.9.2 Effecten van ontwikkelingen

Het bestemmingsplan is overwegend conserverend. In het bestemmingsplan wordt een beperkt aantal ontwikkelingen opgenomen. Het betreft uitbreiding van bestaand bedrijventerrein, omzetting agrarisch gebied naar bedrijventerrein en mogelijke functieverandering van een (voormalige) dienstwoning. Daarnaast worden er nog enkele ontwikkelingen opgenomen waarvoor al reeds milieukundig onderzoek heeft plaatsgevonden of nog wordt uitgevoerd. Deze hoeven dan ook niet getoetst te worden. Ontwikkelingen waarvoor geen bestemmingswijziging nodig is (bestaande bestemmingen) moeten op projectniveau getoetst worden aan de natuurwetgeving.

Het bestemmingsplangebied is gelegen in en nabij diverse gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (waarbinnen ook Natura 2000 gebieden zijn opgenomen). Het Nieuw Oranjekanaal vormt een ecologische verbinding binnen het Natuurnetwerk. Het kanaal loopt gedeeltelijk door het bestemmingsplangebied. Op korte afstand van het bestemmingsplangebied is het Natura 2000 gebied Solleveld- en Kapittelduinen gelegen (deelgebied Staelduinse bos). Het bestemmingsplan is overwegend conserverend van aard en de ontwikkelingen hebben een lokaal karakter. Negatieve effecten op (de kwaliteit van) bovengenoemde gebieden en verbindingen worden dan ook niet verwacht.

Voor dit plangebied is daarmee alleen soortbescherming vanuit de Wet Natuurbescherming relevant. Het bestemmingsplangebied is in het verleden niet tot nauwelijks onderzocht t.a.v. beschermde flora en fauna. Op basis van beschikbare gegevens kunnen in de omgeving van het bestemmingsplangebied enkele strikt beschermde soorten worden verwacht te weten: Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis, Laatvlieger, Huismus, Spreeuw, Kerkuil, Buizerd en Rugstreeppad. Het bestemmingsplangebied zelf zal voor het grootste deel geen belangrijke functie hebben voor deze soorten. De enige ontwikkelingslocatie waar mogelijk strikt beschermde soorten worden verwacht betreft de (voormalige) bedrijfswoning bij het gemaal. Het betreft dan soorten uit de soortgroep vleermuizen en jaarrond vogels als huismus en spreeuw. Effecten zijn echter alleen aan de orde indien er sprake is van renovatie of sloop. Aandachtspunt is verder het potentieel voorkomen van rugstreeppad op braak liggende terreinen binnen het bestemmingsplangebied. Indien deze terreinen bouwrijp gemaakt gaan worden of omgevormd wordt nader onderzoek aanbevolen.

De conclusie is dat:

Het bestemmingsplan 'aanvaardbaar' is vanuit het oogpunt van de Wet Natuurbescherming omdat, indien nodig, een ontheffing naar verwachting verkregen zal worden mits voorafgaand de juiste mitigerende maatregelen worden getroffen of indien een vastgestelde gedragscode wordt gevolgd.

Nader onderzoek en ontheffingsprocedures worden in de regel doorlopen in het kader van de uitvoering van de door het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen, maar ook ontwikkelingen die binnen de kaders van het bestemmingsplan al mogelijk zijn.

Hoofdstuk 7 Handhaving

In veel gevallen zijn illegale bebouwing en gebruik voor de gemeente niet direct kenbaar. Veelal komt de gemeente daar achter nadat door belanghebbenden is geklaagd over overlast. Inspectie ter plaatse en raadpleging van het ter plaatse geldende bestemmingsplan leert pas dan of er sprake is van strijd met de gegeven bestemming en of daartegen kan worden opgetreden.

Op grond van gemeentebestuur, neergelegd in het “Handhavingsbeleidsplan Toezicht Gebouwen” uit 2009 wordt bij de huidige aanpak eerst gekeken of het gebruik/bouwwerk kan worden gelegaliseerd. Als legalisatie niet mogelijk of wenselijk is, zal de overtreder doorgaans met een dwangsom worden gesommeerd om binnen een bepaalde periode een einde te maken aan de overtreding.

Hoofdstuk 8 Financiële uitvoerbaarheid

Het nieuwe bestemmingsplan legt vooral de huidige situatie vast. De huidige situatie wijkt op meerdere punten af van de eerdere bestemmingsplannen. Grote delen van het gebied zijn eerder agrarisch bestemd en hebben na het doorlopen van afwijkingsprocedures, een andere bestemming gekregen.

Er is sprake van vijf ontwikkelingen:

1. Tijdelijke grond- en slibbank;
2. Munitiezeefinrichting aan de Dwarskulk;
3. Nieuw Oranjekanaal 73 - 75;
4. Potgrondbedrijf Nieuw Oranjekanaal 95 - 99;
5. Voormalige bedrijfswoning bij gemaal.

De eerste vier planologische ontwikkelingen betreffen feitelijk vergunde situaties. De vijfde ontwikkeling betreft de omzetting van een bedrijfswoning naar een gewone woning. De woning is gelegen op gepaste afstand van naastliggende bedrijven. De omzetting is financieel neutraal te realiseren.

Gelet op het bovenstaande is het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar.

Bij de vaststelling van dit bestemmingsplan hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld, omdat door middel van (toekomstige) gronduitgiften het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden is verzekerd. Het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.12 lid 2 onder b, van de Wro is niet noodzakelijk en er zijn geen aanvullende eisen, regels of uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.12 lid 2 onder c van de Wro noodzakelijk.

Hoofdstuk 9 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van het overleg bij de voorbereiding van bestemmingsplannen, als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerpbestemmingsplan toegezonden aan:

1. **GS, Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, directie DRM;**
2. MRDH, Metropoolregio Rotterdam Den Haag;
3. **HHD, Hoogheemraadschap van Delfland;**
4. **BOOR, Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam;**
5. VRR, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond;
6. DCMR, Milieudienst Rijnmond;
7. LVNL, Luchtverkeersleiding Nederland;
8. **TenneT, (TSO B.V.) beheerder hoogspanningsnet;**
9. ProRail, beheerder spoorwegnetwerk;
10. KPN Telecom;
11. VWS Pipeline Control;
12. Monet, vereniging van mobiele netwerkoperators;
13. **NGU, N.V. Nederlandse Gasunie;**
14. Evides, beheerder drinkwaterleidingnet;
15. Ministerie van Defensie;
16. Ministerie van Economische Zaken en Klimaat;
17. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit;
18. **RWS, Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland;**
19. **HbR, Havenbedrijf Rotterdam N.V.**

9.1 GS, Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, directie DRM

Het concept ontwerpbestemmingsplan is door het invullen van het E-formulier aangeboden aan GS. Het E-formulier stelt vragen en de daarop gegeven antwoorden geven inzicht in de vraag of het bestemmingsplan mogelijk strijdig is met het provinciaal beleid en dus door de provincie nader bekeken moet worden.

Na een uitbreiding van de toelichting op de paragrafen over windenergie en bedrijventerrein ziet de provincie geen reden voor een formele reactie.

Commentaar:

Wij danken GS voor deze reactie en hebben de toelichting op onderdelen aangevuld.

9.2 HHD, Hoogheemraadschap van Delfland

Het hoogheemraadschap heeft gereageerd op het concept ontwerpbestemmingsplan. De opmerkingen zijn meegenomen in het Wateradvies.

Commentaar:

Wij danken HHD voor de reactie.

9.3 VRR, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Op 3 oktober 2013 heeft de VRR u geadviseerd met betrekking tot de omgevingsvergunning voor het “Windmolenpark Nieuwe Waterweg” (ons kenmerk: 13uit11 MO/R&C/JT/MB/DdG). In dit advies heeft de VRR reeds aangegeven dat zij haar bedenkingen heeft over het plaatsen van een windturbine in de directe nabijheid van de Maeslantkering. Uit onderzoek van adviesbureau Save (Risicoanalyse externe veiligheid Windpark Nieuwe Waterweg; projectnr. 257610 rev. 03, 20 juni 2013) blijkt dat in 20% van de incidenten waarbij een windturbine (of delen ervan-) de Maeslantkering raakt, er sprake is van een periode van een jaar waarin de kering niet kan functioneren. In 80% van de incidenten waarbij een windturbine (of delen ervan-) de Maeslantkering raakt, is de Maeslantkering voor een maand buiten dienst. Gezien de vitale functie die de Maeslantkering speelt in de bescherming van het achterliggende gebied, heeft de VRR u toentertijd gevraagd de plaatsing van deze windturbine opnieuw tegen het licht te houden.

In de omgevingsvergunning waar het vernoemde advies betrekking op had, zijn meerdere alternatieven doorgerekend. Het alternatief dat men voornemens was uit te voeren, had betrekking op een windturbine met een hoogte van 80 meter en een rotordiameter van 90 meter. Op dit alternatief heeft de VRR geadviseerd. In het nu voorliggende bestemmingsplan is sprake van een windturbine met een hoogte van 112 meter en een rotordiameter van 119 meter. De VRR is niet in de gelegenheid gesteld om te adviseren op dit afwijkende alternatief. Gezien het feit dat de veiligheidsafstanden toenemen naarmate windturbines groter worden (en rotordiameters toenemen), is het risico ten opzichte van de situatie uit 2013 toegenomen. Aan de noordwestelijke zijde van de geprojecteerde windturbine is een hoogspanningsstation van Tennet gelegen. Voor hoogspanningsstations gelden dezelfde veiligheidsafstanden als voor een primaire waterkering zoals de Maeslantkering. De afstand tussen de geprojecteerde windturbine en het hoogspanningsstation is echter kleiner dan de veiligheidsafstand. Bij een incident met een windturbine waarbij het hoogspanningsstation betrokken is, zal de stroomvoorziening, voor het verzorgingsgebied van het hoogspanningsstation, wegvallen. De bovenstaande opmerkingen zijn tezamen met adviezen ten aanzien van de munitiezeefinrichting puntsgewijs opgenomen in het onderstaande advies.

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

Advies

Zowel de Wet ruimtelijke ordening als de Wet veiligheidsregio's bieden mogelijkheden om maatregelen ten behoeve van de verbetering van de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid te borgen. Bij de Wet ruimtelijke ordening gaat het daarbij voornamelijk om voorwaarden die kunnen worden gesteld aan (het gebruik van) bestemmingen. Ook bouwkundige maatregelen kunnen in het bestemmingsplan geborgd worden. De Wet veiligheidsregio's biedt mogelijkheden op het gebied van organisatorische maatregelen en voorlichting. Voor dit plan geldt het volgende advies:

9.3.1 Locatie windturbine tussen Maeslantkering en TenneT heroverwegen

In overweging te nemen of de geprojecteerde locatie voor de windturbine herzien kan worden.

- De geprojecteerde locatie vormt een risico voor de Maeslantkering. Gezien het belang van de Maeslantkering voor de gehele regio Rotterdam-Rijnmond zou een afstand van tenminste de PR10⁻⁶ contour (216 meter) betrachting moeten worden,
- De geprojecteerde locatie vormt een risico voor de stroomvoorziening en de medewerkers van Tennet. De windturbine staat dichtbij het hoogspanningsstation dan Tennet zelf aanvaardbaar acht. Tennet gaat uit van de maximale werpafstand bij nominaal toerental, zijnde 216 meter (Handboek Risicozonering Windturbines; Herziene versie 3.1 september 2014).

Commentaar:

In het kader van de omgevingsvergunning voor het Windpark Nieuwe Waterweg is de locatie zorgvuldig onderzocht en is het aspect externe veiligheid beoordeeld. In dat kader heeft de VRR gereageerd op de

het rapport 'Risicoanalyse externe veiligheid Windpark Nieuwe Waterweg, projectnummer 257610 - 130612 - HE09, revisie 05, d.d. 14 augustus 2013'. De VRR stelt zich op het standpunt dat de vitale onderdelen van de Maeslantkering te beschouwen zijn als kwetsbare objecten waar geen 10^{-6} /jaar risicocontour van de windturbine over mag vallen.

De reactie van VRR heeft geleid tot aanvullingen op het rapport en een conclusie dat het Bevi geen wettelijke grond geeft voor de aanwijzing kwetsbaar object. De Maeslantkering kan uitsluitend een aanwijzing kwetsbaar krijgen indien er zich grote aantallen personen gedurende langere tijd aanwezig zijn. En dat is niet het geval. Het aanvullend rapport concludeert dat de Maeslantkering volgens het Bevi hoogstens als een beperkt kwetsbaar object te beschouwen is. Beperkt kwetsbare objecten mogen ten hoogste worden blootgesteld aan risiconiveaus van 10^{-5} /jaar plaatsgebonden risico. De contour van het plaatsgebonden risico is afhankelijk van de opstellingsvariant 42 of 56 meter en raakt de Maeslantkering niet.

9.3.2 Binnen 124 meter vanaf munitiezeefinrichting geen nieuwe ontwikkelingen

Geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken binnen de risicocontour van 124 meter vanaf de munitiezeefinrichting voor de periode dat deze inrichting in gebruik is.

Commentaar:

Er is geen sprake van ontwikkelingen binnen de risicocontour van 124 meter vanaf de munitiezeefinrichting.

9.3.3 Zorg voor goede voorlichting

Draag zorg voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit door middel van de campagne "Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand". Doorgaans is schuilen in een gebouw de beste optie; sluit ramen en deuren, schakel het ventilatiesysteem af, blijf weg bij ramen en schuil bij voorkeur in dat deel van het gebouw dat zo ver mogelijk van het incident af is gelegen. Op de website "www.rijnmondveilig.nl" vindt u meer informatie over wat te doen in geval van een incident.

Commentaar:

Zoals door de Veiligheidsregio wordt gesteld valt dit advies niet binnen de context van de Wet ruimtelijke ordening en kan dit niet in het bestemmingsplan worden geregeld. De overheid doet dit door reguliere voorlichting.

9.4 BOOR, Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam

BOOR levert een aangepaste paragraaf, waarbij rekening wordt gehouden met de aandacht voor jongere archeologie, specifieke structuren en sporen uit WO II en waarbij sprake is van onderscheid in gebieden met drie archeologische bestemmingsregelingen.

Commentaar:

Wij danken BOOR voor deze aanpassing en aanvulling en hebben deze alsnog opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.

9.5 TenneT (TSO B.V.) beheerder hoogspanningsnet

TenneT transporteert elektriciteit met een spanningsniveau van 110.000 Volt en hoger en beheert het hierbij behorende netwerk. Dit netwerk is als vitale infrastructuur aangemerkt en wordt om deze reden bewaakt, beheerd en onderhouden.

9.5.1 Bestemmingsvlak Nutvoorziening niet geheel correct

Tennet merkt op dat in het concept ontwerpbestemmingsplan rekening is gehouden met de elektriciteitswerken. Op de Verbeelding is het hoogspanningsstation met een afzonderlijke bestemming 'Bedrijf - Nutvoorziening' opgenomen en beschermd. Het aangegeven bestemmingsvlak is echter niet geheel correct conform de bij het bedrijf in eigendom zijnde percelen. Tennet verzoekt de grootte van de bestemming aan te passen aan de bij het bedrijf in eigendom zijnde percelen.

Commentaar:

Aan dit verzoek is tegemoetgekomen door aanpassing van de verbeelding.

9.5.2 Bovengrondse hoogspanningsverbinding is breder

Daarnaast merkt TenneT op dat in de regels in lid 17.3.1 is vermeld dat afwijken niet is toegestaan voor bebouwing binnen 4 meter gemeten aan weerszijden uit de hartlijn "leiding hoogspanningsverbinding". De belemmerde strook van de bovengrondse verbinding heeft een breedte van 76 meter, te weten 38 meter aan weerszijden van de hartlijn. In verband hiermee verzoekt TenneT de desbetreffende zin van lid 17.3.1 als volgt te wijzigen: "Afwijking is niet toegestaan voor bebouwing binnen 38 meter gemeten aan weerszijden uit de hartlijn "leiding hoogspanningsverbinding"."

Commentaar:

Aan dit verzoek is tegemoetgekomen door aanpassing van artikel 17.3.1 van de regels.

9.5.3 Bovengrondse verbinding en hoogopgaande beplantingen en/of bomen

In lid 17.4.1 is een werk/werkzaamheid vermeld die betrekking heeft op een ondergrondse verbinding. Aangezien dit artikel de belangen van de bovengrondse verbinding regelt, verzoeken wij u de tekst van punt a. te wijzigen in "het aanbrengen van hoogopgaande beplantingen en/of bomen".

Commentaar:

Aan dit verzoek is tegemoetgekomen door aanpassing van artikel 17.4.1 in de regels.

9.5.4 Overige informatie

TenneT wijst erop dat het bij het uitvoeren van onderhouds- en herstelwerkzaamheden aan bovengrondse hoogspanningsverbindingen noodzakelijk kan zijn om rondom de masten te beschikken over voldoende vrije werkruimte. Deze ruimte is bijvoorbeeld nodig bij het opstellen van het benodigde materiaal en materieel hiervoor, zoals hoogwerkers, kranen, treklieren en haspels. Daarnaast kan het in bepaalde gevallen nodig zijn om de gronden binnen de belemmerde strook van de verbinding tijdens werkzaamheden tijdelijk te ontruimen. Hierbij kunnen ook wegen, fiets- en wandelpaden worden afgesloten. Bij verdere en/of een gewijzigde uitwerking van het gebied verzoeken wij u op voorhand rekening te houden met een vrije werkruimte rondom de masten van minimaal 50 bij 50 meter.

In het algemeen is TenneT geen voorstander om gronden onder een hoogspanningsverbinding aan te wenden voor doeleinden die gepaard gaan met verhoogde mensenconcentraties, maar kunnen het op grond van de normen die gelden voor de elektrische veiligheid niet verbieden. Wel wijst TenneT op het risico van het neervallen van ijs(pegels), sneeuw en/of verontreinigingen vanaf de masten en/of de fase- en bliksemdraden bij bepaalde weersomstandigheden.

Verder vraagt TenneT nieuwe inrichtings- of andere ruimtelijke plannen, besluiten en/of werkzaamheden tijdig te bespreken. Bijvoorbeeld tijdens het (voor)overleg voor deze nieuwe plannen en besluiten.

Commentaar:

Wij danken TenneT voor de overige informatie.

9.6 NGU, N.V. Nederlandse Gasunie

Het plan is door de NGU getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor onze aardgastransportleidingen, zoals bepaald in het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Op grond van deze toetsing komt NGU tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtst bij gelegen leiding van NGU valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Commentaar:

Wij danken NGU voor de reactie en nemen deze voor kennisgeving aan.

9.7 DCMR, Milieudienst Rijnmond

DCMR geeft aan geen formele reactie te geven in het kader van het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Commentaar:

Wij danken voor deze reactie.

9.8 RWS, Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland

RWS is waterbeheerder van de Nieuwe Waterweg (inclusief buitendijks gebied). Daarnaast is RWS beheerder van de Stormvloedkering, de Maeslantkering, en de primaire waterkering, de Europoortkering. Tot slot ziet RWS erop toe dat er voldoende ruimte is voor de veilige en ongehinderde afvoer van water.

De divisie Rijkshavenmeester van het Havenbedrijf Rotterdam ziet toe op de veiligheid van het scheepvaartverkeer op de Nieuwe Waterweg en in het Calandkanaal.

9.8.1 Kern- en beschermingszones Maeslantkering en Europoortkering

RWS merkt op dat de zone rond de Maeslantkering, zoals opgenomen in het bestemmingsplan Stormvloedkering Nieuwe Waterweg, 1994, in dit bestemmingsplan aanzienlijk kleiner is geworden.

Op de nieuwe plankaart is alleen het object Maeslantkering bestemd voor Waterstaatkundige doeleinden. Echter de beschermingszones voor deze stormvloed- / primaire waterkeringen zijn veel groter dan het gebied dat nu op de plankaart is aangegeven. Binnen zowel de kernzone, als de beschermingszone als de buitenbeschermingszone geldt de vergunningplicht op grond van de Waterwet. Activiteiten / bouwwerken binnen deze zones dienen ter goedkeuring te worden voorgelegd aan Rijkswaterstaat West-Nederland zuid, zijnde de waterbeheerder en de stormvloed- en kering beheerder.

RWS verzoekt zowel de Kernzone als de beschermingszones voor zowel de Maeslantkering (beide zijden) als de Europoortkering aan te geven op de plankaart en deze te bestemmen als primaire waterkering en de bestemmingsplanregels hierop aan te passen.

Commentaar:

De verbeelding is aangepast.

9.8.2 Opmerkingen en aanvullingen op de toelichting

Bij paragraaf 3.3.1 merkt RWS op dat tussen de twee Stormvloedkeringen (Maeslantkering en Hartelkering) nog de verbindende Europoortkering 1 en Europoortkering 2 ligt.

Bij paragraaf 5.2. merkt RWS op dat naast waterbeheerder van het Rijkswater de Nieuwe Waterweg, RWS ook de beheerder is van de Stormvloedkeringen (Maeslantkering en Hartelkering) en verbindende primaire waterkering , Europoortkering 1 en 2. Hier is de Waterwet van toepassing.

Bij paragraaf 5.4.3 merkt RWS op dat een mogelijke windturbine geen invloed mag hebben op de stabiliteit en werking van de Maeslantkering. Dit geldt ook voor windturbines op/nabij de Europoortkering. RWS verzoekt bovengenoemde aanvullingen in de toelichting op te nemen.

Commentaar:

Wij danken RWS voor deze opmerkingen en hebben deze alsnog op in de toelichting opgenomen.

9.8.3 Nieuw Keringhuis

RWS bekijkt momenteel of er een nieuw Keringhuis gebouw kan worden. Hiervoor worden verschillende varianten uitgewerkt. Een mogelijke variant is dat deze tegen de groene heuvel achter de Maeslantkering wordt gebouwd. Naast voorlichtings- en educatiecentrum is het ook de bedoeling dat het gebouw een kantoorfunctie krijgt. Rijkswaterstaat zal contact met de gemeente opnemen hierover zodra de plannen ver genoeg uitgewerkt zijn. RWS verzoekt in de groenbestemming (en primaire waterkering) nabij de Maeslantkering de mogelijkheid op te nemen om te zijner tijd: een voorlichtings- en educatiecentrum met kantoorfaciliteiten en met bijbehorende voorzieningen, met een bouwhoogte van maximaal 30 meter te bouwen.

Commentaar:

In het concept ontwerpbestemmingsplan is binnen de bestemming 'Waterstaatkundige doeleinden' een voorlichtings- en educatiecentrum met bijbehorende voorzieningen toegestaan, terwijl voor bouwwerken een maximum bouwhoogte van 30 meter van toepassing is. De exacte locatie van het centrum is niet vastgelegd, zodat niet alleen de huidige situatie mogelijk is, maar ook meerdere varianten. Er bestaat geen bezwaar tegen het vergroten van het bestemmingsvlak. In het ontwerpbestemmingsplan is dit opgenomen.

Kantoorfaciliteiten zijn binnen de bestemming 'Waterstaatkundige doeleinden' toegestaan onder de bestemmingsomschrijving 'voorzieningen ten behoeve van het functioneren en het onderhoud van de stormvloedkering'.

9.8.4 Windturbines

Voor zover het plan betrekking heeft op de (mogelijke) plaatsing van windturbines, het volgende: De tekst in de toelichting suggereert dat er drie windturbines mogelijk zijn, terwijl er op de plankaart maar twee zichtbaar zijn. RWS vraagt waar precies de drie windturbines bestemd zijn.

Daarnaast merkt RWS op dat de uitbreiding van windenergie, zoals dat in de wijziging van Visie Ruimte en Mobiliteit (locatie R) is vastgesteld, niet is vertaald in het bestemmingsplan, voor zover RWS kan beoordelen. Er zijn overigens aanwijzingen dat de in het bestemmingsplan opgenomen locatie net ten westen van de Maeslantkering (deel van de locatie AA van de VRM) om technische redenen niet mogelijk is.

RWS stelt voor een wijzigingsbevoegdheid/ zoekgebied voor een windturbine op te nemen in het plan, ten Westen van het hoogspanningsstation (conform locatie R uit de VRM). De definitieve locatie zal met gemeente, Provincie en met RWS tot stand moeten komen, daarbij rekening houdend met kansen voor windturbines buiten het plangebied. Als randvoorwaarden voor een geschikte locatie geldt o.a. dat de windturbine de stabiliteit van de Maeslantkering en van de oever van de Nieuwe Waterweg niet nadelig mag beïnvloeden en geen nadelige invloed mag hebben op het scheepvaartverkeer. Dit zal een initiatiefnemer moeten aantonen.

Commentaar:

In het bestemmingsplangebied zijn begin 2018 twee windturbines aanwezig, te weten de twee oudere turbines op de Landtong. De locatie waar turbines zijn toegestaan zijn met een functieaanduiding aangegeven in de bestemming Groen.

De locatie voor een derde turbine is ingetekend op de noordelijke oever tussen het hoogspanningsstation en de Maeslantkering. Deze turbine maakt onderdeel uit van Windpark Nieuwe Waterweg (locatie AA) van de Visie Ruimte en Mobiliteit. De procedure voor realisatie van het windpark is doorlopen en het windpark is vergund, maar begin 2018 nog niet gerealiseerd. De locatie AA van de Visie Ruimte en Mobiliteit valt voor een klein deel in het bestemmingsplangebied.

Windpark Verlengde Nieuwe Waterweg / Stenaterrein is in de Visie Ruimte en Mobiliteit bekend onder locatie R en is eveneens voor een klein deel gelegen in het bestemmingsplangebied. Mogelijk dat binnen het plangebied nog een turbine geplaatst kan worden ten westen van het hoogspanningsstation, maar de locatie is onvoldoende concreet bepaald om nu vast te leggen in het bestemmingsplan.

9.8.5 Nautisch beheer

Divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Rotterdam merkt met betrekking tot de windturbines bij de Maeslantkering en op de Landtong het volgende op:

- De kolommen van de windmolens mogen niet van invloed zijn op de werking van de walradar van het Havenbedrijf;
- De kolommen van de windmolens mogen de vrije zichtlijnen op en langs de oever van de vaarwegen niet blokkeren;
- De afstand van de straal van de wieken tot de vaarwegen én ligplaatsen langs de oever moet minimaal de halve straal + 30 meter bedragen.

Commentaar:

Het bestemmingsplan bestemt de reeds vergunde windturbines. Bovengenoemde aspecten komen aan de orde tijdens het verlenen van de omgevingsvergunning.

9.9 Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) is door Rijkswaterstaat als nautisch adviseur om advies gevraagd over het concept ontwerpbestemmingsplan "Hoek van Holland Bedrijventerreinen Oost" in het kader van het vooroverleg. HbR geeft de volgende drie punten aan:

9.9.1 Gelijke bestemmingsregelingen gebruiken als in aangrenzend plan

Ten behoeve van de continuïteit van de functies op de Landtong is het belang, dat de bestemmingen van het onderhavige plan overeenkomen met dezelfde aangrenzende bestemmingen van de Landtong. Het HbR verzoekt daarom de regels van de bestemmingen 'Groen', 'Leiding - Gas', 'Leiding - Hoogspanning', 'Leiding - Hoogspanningsverbinding', 'Leiding - Leidingstrook', Leiding – Olie, 'Waarde - Archeologie 1' uit het vigerende aangrenzende bestemmingsplan 'Europoort en Landtong' aan het houden voor het onderhavige plan.

Commentaar:

Voor de bestemmingsomschrijvingen is aangesloten bij de Rotterdamse standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen. De omschrijvingen voor het aangrenzende plan Europoort & Landtong is hier ook van afgeleid, en tevens doorontwikkeld voor de meer specifieke havenplannen. Het is niet nodig om de exacte omschrijving aan te houden, maar wel om meer expliciet aan te geven dat de gronden met bestemming 'Groen' ook bestemd zijn voor ruitpaden, dagrecreatie en waterberging.

Het is het niet meer gebruikelijk om een opsomming te geven van medebestemmingen die op enige locatie in de bestemming van toepassing kunnen zijn.

Voor de continuïteit van functies op de Landtong verdient het inderdaad de voorkeur om aan te sluiten door het gebruik van de bestemming Leiding - Leidingstrook, waarin de watertransportleiding en de olieleiding toegelaten zijn.

Voor wat betreft de regeling voor Waarde - Archeologie geldt dat BOOR bezig is met een nieuwe archeologische waardenkaart (AWK), onder meer in verband met de Omgevingswet en het Omgevingsplan. Eén kaart voor Rotterdam, waarop per zone is aangegeven op welke diepte - in meters onder het huidige maaiveld - archeologie kan voorkomen. Hierop vooruitlopend houden wij bij bestemmingsplannen nu al rekening met deze diepte / verwachtingenkaart.

9.9.2 Effecten repowering windturbines eerst onderzoeken alvorens te bestemmen

In het plan is een aanduiding 'windturbine' van een mogelijk toekomstige windturbine op de Landtong opgenomen, terwijl de effecten daarvan niet zijn onderzocht en aangeduid voor een gebied waarvan delen zijn uitgesloten voor de plaatsing van een windturbines zoals leidingen en leidingstroken. HbR geeft aan dat op deze wijze de nieuwe windturbine niet kan worden bestemd. Verzocht wordt alleen de bestaande 2 windturbines op de Landtong te bestemmen. Een eventuele nieuwe windturbine zal in samenhang met het gehele plan voor de repowering van de bestaande turbines op de Landtong via een aparte procedure mogelijk gemaakt moeten worden.

Commentaar:

Bij nader inzien is het onzorgvuldig om de locatie voor de eventueel nieuwe windturbines zo globaal in het bestemmingsplan op te nemen. Het is beter om niet op de procedure vooruit te lopen en in lijn met de opmerking van HbR slechts de vergunde turbines aan te geven.

9.9.3 Veiligheidszone vervoer gevaarlijke stoffen ontbreekt op verbeelding

In het plan ontbreekt de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen' langs de Nieuwe Waterweg.

Commentaar:

In de toelichting is in paragraaf 6.8.2 aandacht besteed aan de veiligheidszone vervoer gevaarlijke stoffen. Op grond van de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland (artikel 11) dient voor gronden langs de Nieuwe Waterweg een bebouwingsvrije zone te worden aangehouden. Het opnemen van een aanduiding voor een veiligheidszone kan hierin voorzien. Binnen de veiligheidszone geldt een bouwverbod (voor nieuwe bebouwing), waarvan - onder voorwaarden - kan worden afgeweken. Er kan bijvoorbeeld worden afgeweken bij kleinschalige voorzieningen ter ondersteuning van het dagrecreatieve karakter van de oever en bij voorzieningen noodzakelijk voor het functioneren van de vaarweg of de haven, zoals radarposten en kranen.

Nu in de veiligheidszone dergelijke bouw mogelijkheden niet zijn opgenomen, is het opnemen van een veiligheidszone en bepalingen om af te mogen wijken niet noodzakelijk.

9.10 Participatie en informatie

In de startfase wijst de gebiedsdirecteur enkele commissieleden aan die een actieve rol vervullen bij het nieuw op te starten bestemmingsplan. De commissie maakt wensen/advies voor het nieuwe bestemmingsplan kenbaar bij de startbijeenkomst.

Tijdens de startbijeenkomst is in overleg met betrokkenen besloten welke ontwikkelingen wel of niet worden meegenomen in het nieuwe bestemmingsplan. Deze zijn in de startnotitie aangegeven.

Op het moment dat het ontwerp ter inzage ligt wordt de gebiedscommissie om advies gevraagd.

Ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, is een ieder gedurende zes weken, in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan. Gedurende de periode van terinzagelegging is een informatieavond georganiseerd waar een ieder vragen kan stellen met betrekking tot het terinzageliggende ontwerpbestemmingsplan.