

Bestemmingsplan Waterstoftankstation RTHA

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Doel bestemmingsplan	6
1.3 Ligging plangebied en plangrens	6
1.4 Geldende bestemmingsplannen	8
1.5 Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2 Het plangebied	10
2.1 Historie en huidige situatie	10
2.2 Beschrijving toekomstige situatie	11
Hoofdstuk 3 Beleidskader	17
3.1 Rijksbeleid	17
3.2 Provinciaal beleid	20
3.3 Gemeentelijk beleid	21
3.4 Conclusie beleidskader	23
Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten	24
4.1 Vormvrije m.e.r.-beoordeling	24
4.2 Luchtkwaliteit	25
4.3 Geluidhinder	26
4.4 Ecologie	27
4.5 Externe veiligheid	31
4.6 Bodemkwaliteit	36
4.7 Archeologie en cultuurhistorie	39
4.8 Waterparagraaf	39
4.9 Duurzaamheid	42
4.10 Bedrijven en milieuzonering	43
4.11 Verkeer en parkeren	45
Hoofdstuk 5 Juridische toelichting	47
5.1 Algemeen	47
5.2 De bestemmingen	47
5.3 Procedure bestemmingsplan	50
Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid	51
Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	52
7.1 Vooroverleg	52
Bijlagen bij de toelichting	55
Bijlage 1 Akoestisch Onderzoek	56
Bijlage 2 Verkennend natuuronderzoek	57
Bijlage 3 Stikstofrapportage en AERIUS-berekening	58
Bijlage 4 Veiligheidsaspecten	59
Bijlage 5 Risico-Analyse	60
Bijlage 6 Bodemonderzoek	61
Bijlage 7 Aanvullend en nulsituatie bodemonderzoek	62
Bijlage 8 Archeologisch onderzoek	63

Bijlage 9	Rapportbeoordeling Archeologie gemeente Rotterdam	64
Bijlage 10	Watertoets	65
Bijlage 11	Verkeersonderzoek	66
Regels		67
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	68
Artikel 1	Begrippen	68
Artikel 2	Wijze van meten	73
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	74
Artikel 3	Bedrijf - Waterstoftankstation	74
Artikel 4	Dubbelbestemming - Archeologie	76
Hoofdstuk 3	Algemene regels	78
Artikel 5	Anti-dubbeltelregel	78
Artikel 6	Algemene bouwregels	79
Artikel 7	Algemene aanduidingsregels	80
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	81
Artikel 8	Overgangsrecht	81
Artikel 9	Slotregel	82
Bijlagen		83
Bijlage 1	Aangeduide bouwhoogtes RTHA	84

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Fountain Fuel B.V. is voornemens een waterstoftankstation te realiseren aan de Zaventembaan te Rotterdam, op het terrein van Rotterdam The Hague Airport. In de huidige situatie is sprake van braakliggend terrein. Het is de bedoeling om hier waterstof af te leveren aan voertuigen. Ook zal er de mogelijkheid zijn om elektrische auto's op te laden.

Bij het tankstation zal een gebouw (kiosk) worden gebouwd dat is ingericht voor ondergeschikte detailhandel in de vorm van een tankshop.

Het bestemmingsplan wordt opgesteld voor de veiligheid van de omliggende omgeving en de aanleg en gebruik van het waterstoftankstation. Middels een veiligheidscontour wordt de omgeving beschermd van de activiteiten van het waterstoftankstation. Het is noodzakelijk om deze veiligheidscontour vast te stellen voor de omgeving zodat er binnen de risicocontour geen gevoelige objecten meer gebouwd kunnen worden en hierdoor de omgeving veilig is.

1.2 Doel bestemmingsplan

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt het volgende doel nagestreefd:

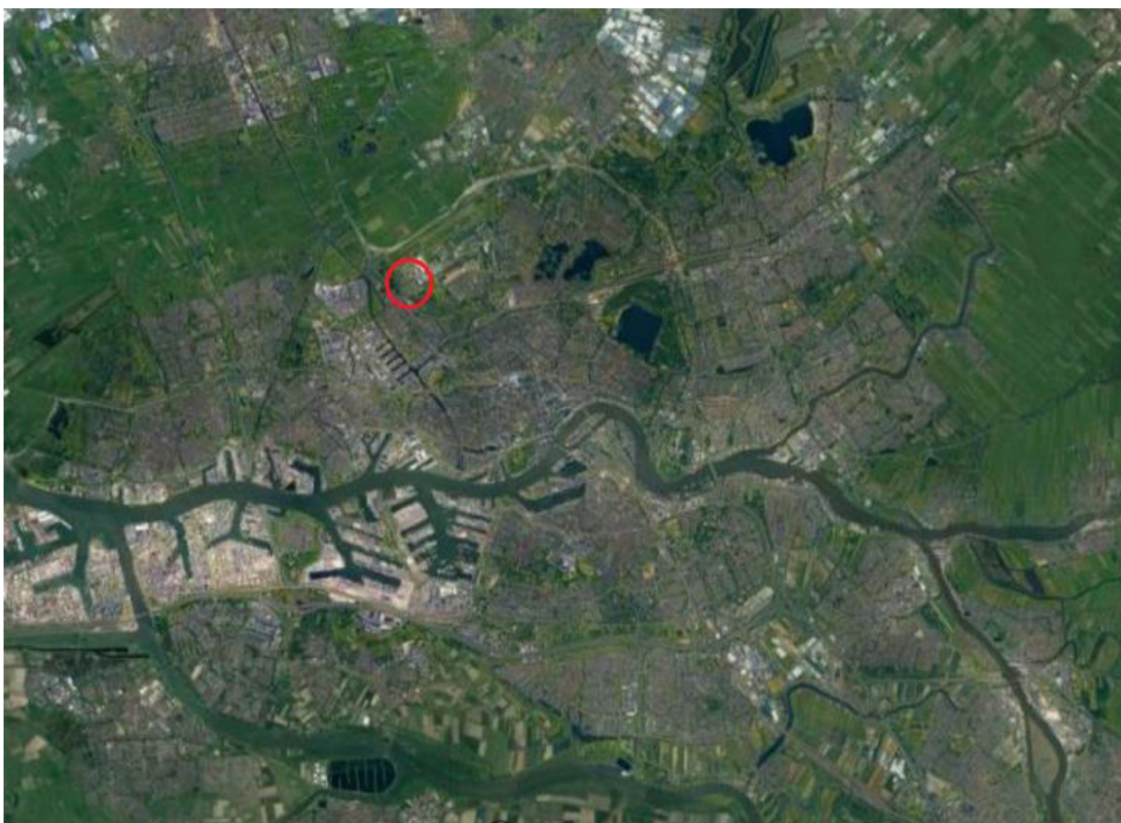
- Het planologisch mogelijk maken en in gebruik kunnen nemen van het nieuwe waterstoftankstation;
- Het planologisch borgen van de veiligheid middels een veiligheidszone.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

Het waterstoftankstation zal gerealiseerd worden aan de Zaventembaan op het terrein van Rotterdam The Hague Airport binnen de gemeente Rotterdam (Zie Figuur 1.2). Het tankstation wordt ontsloten via de Vliegveldweg. Ten oosten van het plangebied ligt de parkeerplaats P3, wat onderdeel is van het vliegveld. In het noorden grenst het plangebied aan een aantal vliegclubs. Ten westen van het gebied bevindt zich de Vliegveldweg en op zo'n 500 meter richting het westen ligt de snelweg A13.



Figuur 1.1 Ligging en indicatie begrenzing plangebied



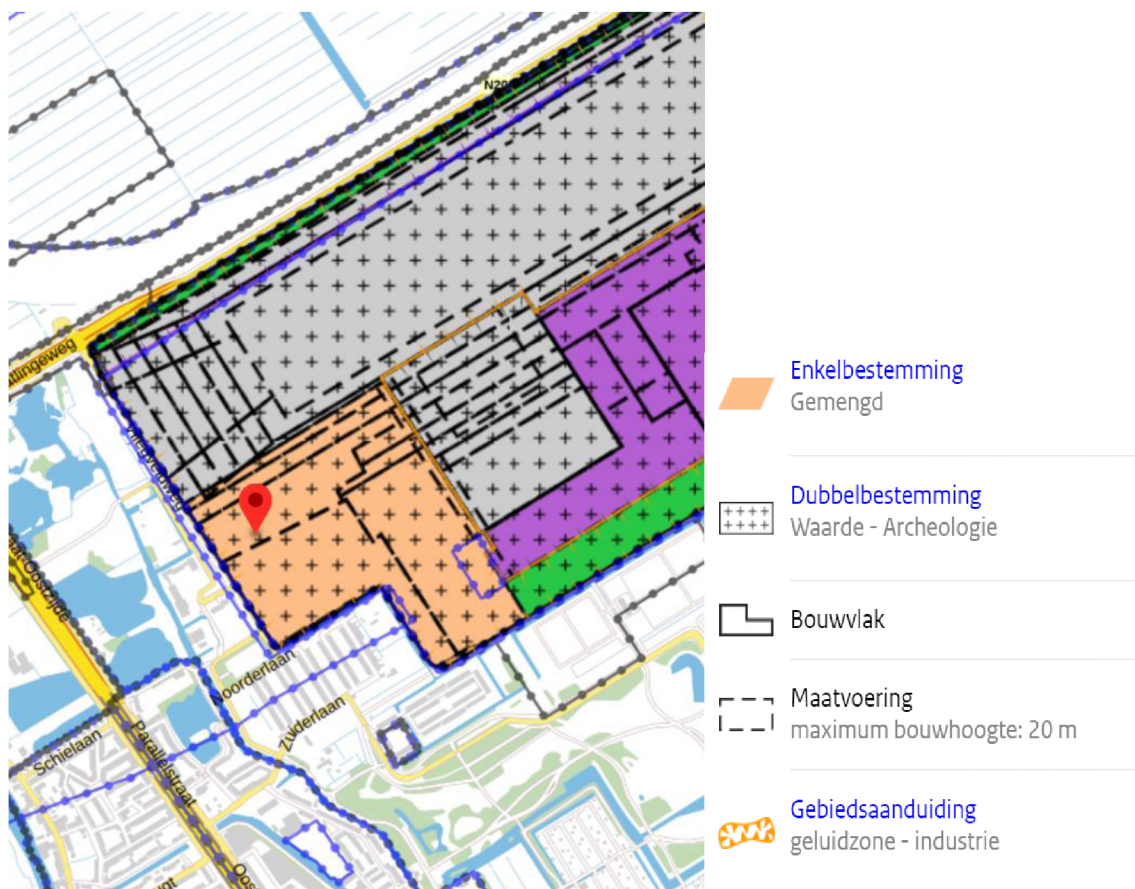
Figuur 1.2 Ligging plangebied t.o.v. Rotterdam

1.4 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan zijn momenteel de volgende bestemmingsplannen van kracht:

Bestemmingsplan	Status	Bestemming plangebied
Rotterdam The Hague Airport	Onherroepelijk, vastgesteld, 2 februari 2017	- Enkelbestemming Gemengd - Dubbelbestemming Waarde - Archeologie - Bouwvlak - Maatvoering maximum bouwhoogte: 20 m - Gebiedsaanduiding Geluidzone - Industrie
Parapluherziening biologische veiligheid	Onherroepelijk, vastgesteld op 14 juni 2018	
Parapluherziening parkeernormering Rotterdam	Onherroepelijk, vastgesteld op 14 december 2017	
Parapluherziening evenementen	Geheel in werking, vastgesteld op 2 maart 2022	

De regels die momenteel van toepassing zijn op het plangebied, volgen uit het bestemmingsplan 'Rotterdam The Hague Airport' (vastgesteld op 2 februari 2017).



Figuur 1.3: Uitsnede bestemmingsplan Rotterdam The Hague Airport

De bouw en in gebruik nemen van het waterstof-tankstation past niet binnen de geldende bestemmingsplannen. Ook is het de bedoeling om voor de veiligheid een veiligheidscontour

vast te stellen. Hierdoor moet een nieuw bestemmingsplan gemaakt worden voor de realisatie van het waterstofstation en het borgen van de veiligheidscontour. De vigerende paraplubestemmingsplannen blijven van kracht.

1.5 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met bijbehorende regels, vergezeld van een toelichting. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. In de toelichting is een beschrijving van het plangebied opgenomen en zijn de aan het plan ten grondslag gelegen keuzes en beleidsuitgangspunten beschreven.

De toelichting bestaat uit 7 hoofdstukken. Hoofdstuk 1 is de inleiding van de toelichting. Hoofdstuk 2 beschrijft de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied en geeft aan welke ontwikkelingen zich voordoen in het plangebied. De voor het plan relevante beleidsuitspraken van rijk, provincie en regio en het eigen gemeentelijke beleid zijn in hoofdstuk 3 beschreven.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en de relevante omgevingsaspecten. Hierbij vindt er een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspecten plaats.

Een toelichting op het juridische systematiek, een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is beschreven in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 7 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedures.

Hoofdstuk 2 Het plangebied

In dit hoofdstuk is de ruimtelijke structuur van het plangebied beschreven aan de hand van de historische ontwikkeling, de huidige situatie en de nieuwe ontwikkelingen.

2.1 Historie en huidige situatie

Typering Rotterdam The Hague Airport

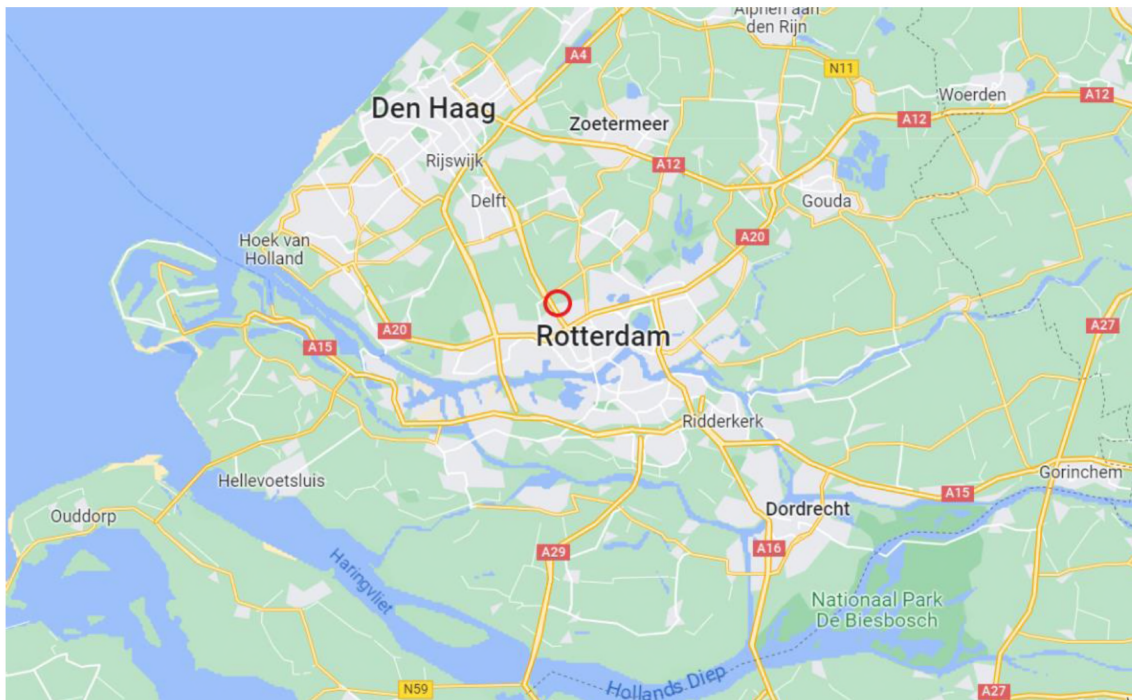
Rotterdam The Hague Airport is een internationaal vliegveld in de omgeving Rotterdam en Den Haag en faciliteert het vliegverkeer voor jaarlijks zo'n twee miljoen passagiers. Het vliegveld is geopend in 1956.

Huidige situatie

Het terrein voor het waterstoftankstation ligt ten westen van het vliegveld en de bijbehorende parkeerplaats P3. Op dit moment ligt het terrein braak. Het terrein ligt aan de Zaventembaan en wordt uiteindelijk ontsloten via de entree van het vliegveld via de Vliegveldweg. Via deze weg is het ongeveer 1 kilometer rijden tot de A13.



Figuur 2.1 Bestaande situatie plangebied.



Figuur 2.2 Ligging plangebied

2.2 Beschrijving toekomstige situatie

Wie is Fountain Fuel?

Fountain Fuel is een bedrijf die wil bijdragen aan een duurzame, rechtvaardige en schone toekomst. Dit willen ze bereiken door emissievrije tankstations te bouwen. Deze tankstations leveren waterstof en elektriciteit voor auto's. Momenteel zijn ze bezig met de bouw van 3 waterstoftankstations, tegen 2025 willen ze 11 stations in werking hebben en tegen 2030 willen ze in totaal 50 waterstoftankstations realiseren.

Nut en noodzaak voor de realisatie van een waterstoftankstation

De ambitie van Fountain Fuel is om op termijn enkel duurzaam geproduceerde elektriciteit in te zetten. In de transitie naar duurzame werktuigen en transport, zal waterstof naar verwachting een complementaire energiedrager vormen naast batterijen. Batterijen zijn minder geschikt voor de aandrijving van zware voertuigen en werktuigen alsook voor voertuigen die gedurende langere tijd of over langere afstand autonoom dienen te blijven. Waterstof vormt een energiedrager die meer mogelijkheden biedt dan batterijen als het gaat om energiedichtheid en gewicht.

Verder legt waterstof geen belasting op het milieu als het gaat om de grondstoffen. De voorzieningen en installaties die worden gebruikt bij de productie, opslag en gebruik van waterstof bevatten geen grote hoeveelheden schaarse grondstoffen (zoals zeldzame metalen die met dito nadelige gevolgen voor het milieu moeten worden gewonnen), noch bevatten deze installaties relevante gevaarlijke stoffen. Aan het einde van de levenscyclus is hergebruik ook eenvoudig. Dit alles in tegenstelling tot batterijen.

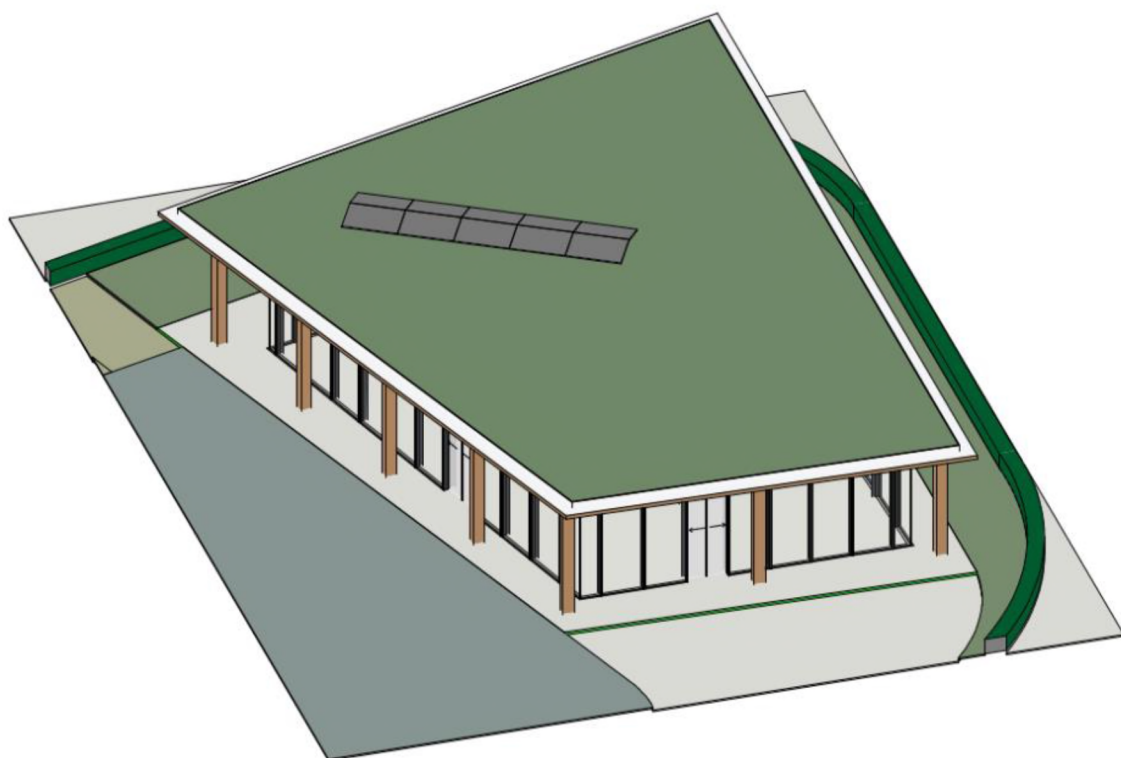
Waterstoftankstation

Aan de Zaventembaan wordt een waterstoftankstation gerealiseerd. Daarnaast worden er ook laadplaatsen met bijbehorende laadpalen voor elektrische auto's gecreëerd. Ook komt er op het terrein een kiosk dat is ingericht voor ondergeschikte detailhandel in de vorm van een tankshop, met daarbij een toiletgroep. Voor de opslag en aanvoer van waterstof zal er ook een opstelplaats voor vrachtwagens en een waterstof installatie komen. In het bestemmingsplan zal een veiligheidscontour rondom het waterstoftankstation gerealiseerd worden om op deze manier de veiligheid planologisch te borgen. De veiligheidszone is op figuur 2.3 ingetekend in de huidige situatie.



Figuur 2.3 Huidige situatie plangebied (rood) met de veiligheidszone (blauw)

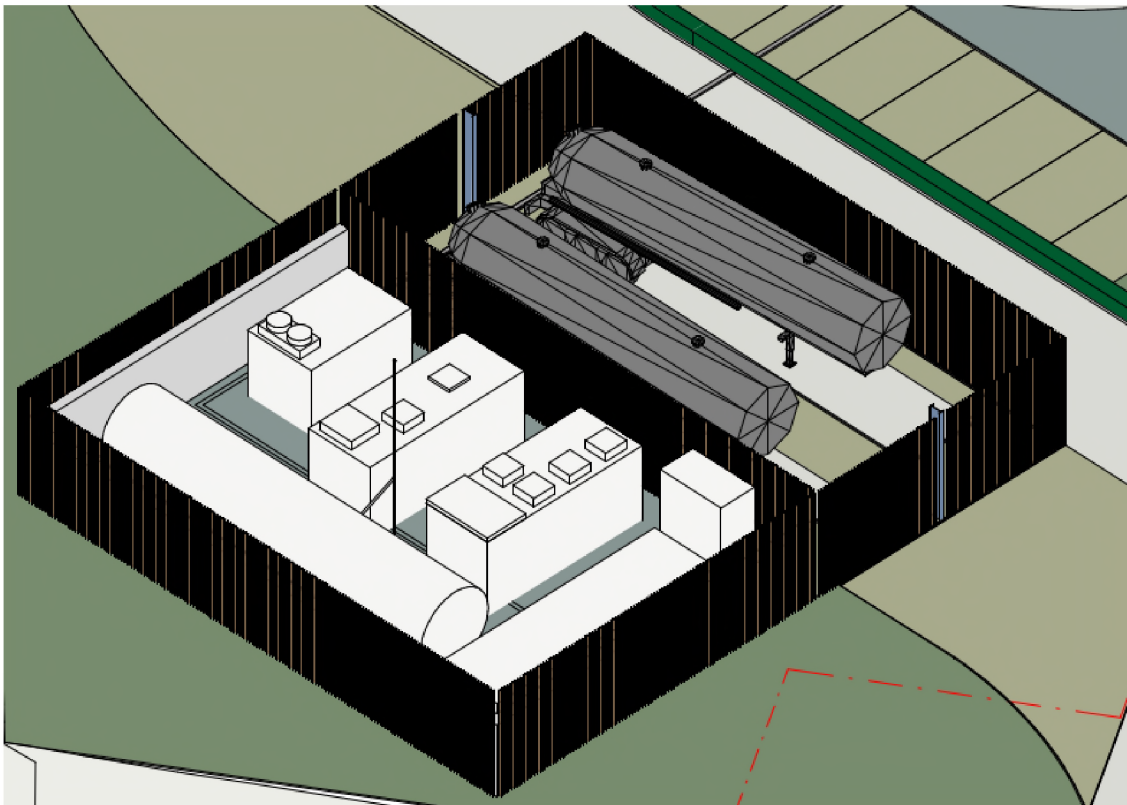
Het Masterplan RTH-Airport is van 2005 en bleek gedateerd. Er wordt gewerkt aan een nieuw masterplan, waarbij wordt gestreefd naar meer verbinding met de stad. De aanleg van de landschappelijke dijk aan de achterzijde van het tankstation draagt hieraan bij. Na de aanleg van de landschappelijke dijk te zijner tijd blijft het landschappelijk beeld aantrekkelijk. Fountain Fuel gaat mee in biobased ontwerpen en het gebruik van zoveel mogelijk natuurlijke materialen. In de figuren 2.4 t/m 2.9 zijn impressies weergegeven van het waterstoftankstation.



Figuur 2.6 3D impressie bijgebouw



Figuur 2.7 3D impressie personenauto's bij 700 bar dispenser onder luifel

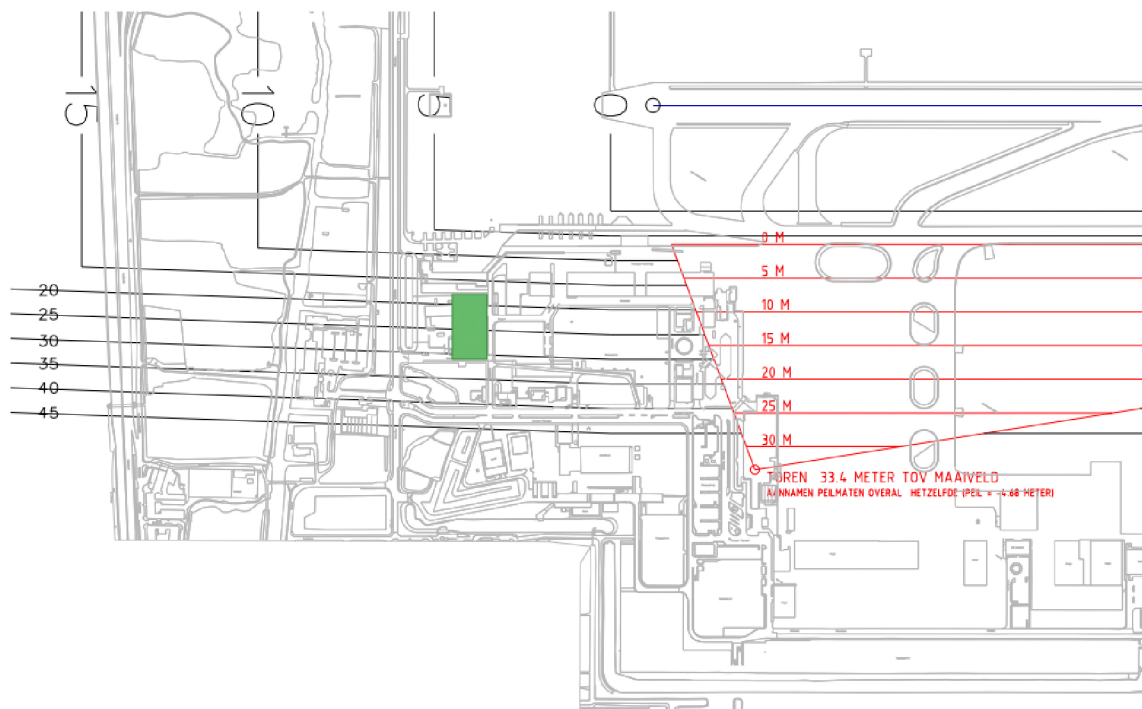


Figuur 2.8 3D impressie opstelplaats vrachtwagens en waterstof installatie

De hoogtes van de verschillende bouwwerken op het terrein zijn als volgt:

- Kiosk: 4m
- Luifel: 7m
- Waterstof installatie: 5m en een ventstack van 8 m.
- Opstelplaats trailers: 3,8m

In het plangebied moet er rekening worden gehouden met de vlieghoogtes van Rotterdam The Hague Airport. Deze minimale vlieghoogtes zijn ingedeeld in verschillende zones. Zoals te zien op de kaart van vlieghoogtes (Figuur 2.9), is te zien dat voor het plangebied de minimale vlieghoogte 15 meter is. Bij voorliggend plan is de maximale bouwhoogte 8 meter, waardoor dit geen probleem veroorzaakt met de naastgelegen landings- en opstijgbaan. Verdere beperking op de bouwhoogte in verband met de navigatie en communicatie apparatuur wordt behandeld in 3.1.4 Wet Luchtvaart.



Figuur 2.9 Hoogtes van het plan

Er wordt een bestemmingsplan opgesteld voor de realisatie van het waterstof tankstation. In het bestemmingsplan wordt een veiligheidscontour opgenomen. Dit wordt gedaan om de veiligheid van de omgeving te waarborgen. Dit betekent dat er binnen deze contour geen (beperkt) kwetsbare objecten mogen komen. Voor de omgeving buiten de veiligheidscontour geldt dit niet. Dat betekent dus dat er buiten de veiligheidscontour wel (beperkt) kwetsbare objecten gebouwd mogen worden.

Het terrein van Rotterdam The Hague Airport is in bezit van Schiphol Group. Met Schiphol Group is contact geweest over voorliggend bestemmingsplan. Schiphol Group is akkoord met het plan.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

In deze paragraaf wordt een analyse gegeven van het relevante beleidskader. De beleidsnota's die direct of indirect doorwerken in voorliggend bestemmingsplan, worden in deze paragraaf behandeld. Per bestuurslaag is een korte samenvatting gegeven van de meest relevante aspecten uit de verschillende beleidsnota's, alsmede de consequenties voor het voorliggende initiatief.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige inrichting en ontwikkeling van onze leefomgeving. Hiermee wil het Rijk inspelen op de grote uitdagingen die voor ons liggen. De NOVI geeft weer voor welke uitdagingen Nederland staat, wat daarbij de nationale belangen zijn, welke keuzes het Rijk maakt en welke richting het Rijk meegeeft aan decentrale keuzes. Deze keuzes hangen samen met de toekomstbeelden van de fysieke leefomgeving, de maatschappelijke opgaven en economische kansen die daarbij horen.

De NOVI komt voort uit de Omgevingswet die in werking treedt op 1 januari 2024. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang met elkaar. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes gemaakt worden.

Prioriteiten

De NOVI schetst een toekomstperspectief naar 2050 waarin vier prioriteiten worden vastgesteld:

Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie

Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering. Zeespiegelstijging, hoge rivierafvoeren, wateroverlast en lange periodes van droogte zijn hier voorbeelden van. In 2050 zal Nederland klimaatbestendig en waterrobuust zijn. In 2050 moet Nederland ook een duurzame energievoorziening hebben. Dit vraagt ruimte, onder meer voor windmolens en zonnepanelen. Voorwaarde is dat bewoners goed betrokken zijn en invloed hebben op het gebruik en kunnen meeprofiteren in de opbrengsten.

Voor de ontwikkeling van duurzame energie zijn regionale energiestrategieën (RES) essentieel. Medeoverheden geven, in samenwerking met de energiesector, gebruikers en andere belanghebbenden, in de RES invulling aan de inpassing van duurzame energie op het land.

Duurzaam economisch groeipotentieel

Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. De Nederlandse economie dient toekomstbestendig te worden, oftevel concurrerend, duurzaam, en circulair. Het gebruik van duurzame energiebronnen en verandering van productieprocessen wordt gestimuleerd. Steden en stedelijke regio's zijn belangrijk voor onze economie. Dit geldt vooral daar waar sprake is van een aantrekkelijke en gezonde omgeving en diversiteit in aanwezige economische functies, opleidingen en andere voorzieningen.

Sterke en gezonde steden en regio's

Er zijn vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. De leefbaarheid van stedelijk gebied staat voorop. Hiervoor dienen deze gebieden in te zetten op klimaatadaptatie om de gevolgen van klimaatverandering tegen te gaan. Ook dient de bouw van nieuwe woningen te zijn gericht om een zo breed mogelijk aantal inwoners te bereiken. Mobiliteit dient aan te sluiten op nieuwe ontwikkelingen waarbij onder meer de CO₂ uitstoot wordt verminderd.

Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. Er dient een balans tussen de ontwikkeling van natuur en landbouw te worden gevonden. Hiernaast dient het een prettige omgeving te zijn om te werken, wonen en te recreëren. Biodiversiteit van gebieden en de verduurzaming van landbouw zijn kempunten.

Afwegingsprincipes

Het stellen van de bovenstaande prioriteiten kan een situatie maken dat belangen soms botsen. Om in zo'n situatie keuzes te maken worden er drie afwegingsprincipes gebruikt:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI zoekt het Rijk naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte.
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied.
- Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat onze leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

De uitvoering van de NOVI moet gezamenlijk worden aangepakt. Rijk, provincies en gemeenten gaan meer samenwerken als één overheid. Ook staat participatie centraal. Daarnaast is de NOVI continu in beweging. Het is de bedoeling dat het zich continu aanpast aan ontwikkelingen, in een permanent en cyclisch proces.

Consequentie voor dit bestemmingsplan

De realisatie van het waterstof-tankstation draagt bij aan de leefbaarheid van het stedelijk gebied. Meerdere opties worden door dit tankstation aangeboden om gebruik te maken van vervoer. Ook wordt hierdoor de CO₂ uitstoot van auto's verminderd als er wordt gekozen om waterstof of elektriciteit te gebruiken om te rijden.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het rijksbeleid, is -voor zover nodig- in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: Barro) vastgelegd in regelgeving. Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld en op 30 december 2011 in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ter bescherming van nationale belangen. Provincies en gemeentes dienen hier rekening mee te houden bij het opstellen van inpassingsplannen en bestemmingsplannen.

De nationale belangen die worden benoemd in het Barro zijn:

1. Rijksvaarwegen
2. Project Mainportontwikkeling Rotterdam
3. Kustfundament
4. Grote rivieren
5. Waddenzee en waddengebied
6. Defensie
7. Hoofdwegen en landelijke spoorwegen
8. Elektriciteitsvoorziening
9. Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen
10. Natuurnetwerk Nederland
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament

12. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte)
13. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde
14. Ruimtereservering parallelle Kaagbaan

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Het bestemmingsplan valt niet onder één van de nationale belangen die worden benoemd in het Barro. Daardoor valt de locatie voor dit bestemmingsplan niet onder het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Dus daardoor vormt het Barro geen belemmering voor voorliggend bestemmingsplan.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft regels waar concrete ruimtelijke projecten aan moeten voldoen. Zo is in het Bro de Ladder voor duurzame verstedelijking verankerd. Deze ladder is gericht op vraaggericht programmeren en het zorgvuldig benutten van ruimte. Het Besluit ruimtelijke ordening is op 1 juli 2017 gewijzigd. Met de wijziging van het Bro is ook een nieuwe ladder systematiek geïntroduceerd, waarbij de ladder geen treden meer bevat. Hierbij moet ten eerste de behoefte aan de ontwikkeling worden beschreven en ten tweede moet bij buiten stedelijke ontwikkelingen worden gemotiveerd waarom deze niet binnenstedelijk plaats kunnen vinden.

Als sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, dan moet er getoetst worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Volgens artikel 1.1.1, lid 1 onder 1 van het Bro is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling indien een project ziet op de ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Bij de beoordeling of er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, wordt gekeken of er sprake is van een nieuw beslag op de ruimte. Daarvan is in beginsel sprake als een nieuw ruimtelijk besluit meer bebouwing mogelijk maakt dan er op grond van het voorheen geldende planologische regime aanwezig was of volgens het voorheen geldende planologische regime kon worden gerealiseerd.

Indien de ladder voor duurzame verstedelijking van toepassing is moet worden beschreven in hoeverre de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Er is bij voorliggend bestemmingsplan geen sprake van een stedelijke ontwikkeling, gezien het eenzijdige bedrijfsbestemming is op het gebied van vliegveld RTHA. Ook ligt het plangebied volgens de provinciale verordening binnen bestaand stedelijk gebied, waardoor er ook geen sprake kan zijn van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Hierdoor dient de ladder van duurzame stedelijke ontwikkeling niet doorlopen te worden en vormt het Bro geen belemmering voor voorliggend bestemmingsplan.

3.1.4 Wet Luchtvaart

Het beperkingengebied van een luchthaven is een zone waar planologische beperkingen van kracht zijn, zoals aan de maximale bouwhoogten in de aan- en uitvliegroutes. Daarnaast kunnen, met name ter beperking van de geluidhinder, beperkingen worden opgelegd aan de bestemmingen van gebouwen in een ruimere zone rond de luchthaven.

De omvang van het beperkingengebied en de planologische beperkingen daarin zijn onderdeel van het luchthavenindelingsbesluit dat voor een luchthaven is genomen. De gemeenteraad is verplicht binnen een jaar nadat het luchthavenindelingsbesluit in werking is getreden het bestemmingsplan of de beheersverordening overeenkomstig dat besluit vast te stellen.

Het luchthavenindelingbesluit wordt in acht genomen bij de vaststelling van een bestemmingsplan, de beheersverordening of het afwijken daarvan via een omgevingsvergunning voor een gebied dat is gelegen binnen het beperkingengebied.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

De projectlocatie ligt binnen het beperkingengebied van Rotterdam The Hague Airport, zoals aangegeven op de kaart in bijlage 1 van de regels. Het plan is in strijd met de bouwhoogtes binnen het beperkingengebied, gezien er op de locatie van het plan niet hoger dan de start- en landingsbaan gebouwd mag worden, zoals beschreven in artikel 6.1. Dit is bij het plan wel het geval. In artikel 6.1 is er een mogelijkheid om hiervan af te wijken als er geen bezwaar is vanuit Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de luchthavenexploitant (Schiphol Group). Er heeft afstemming met LVNL plaatsgevonden. LVNL stelt dat er geen gevolgen zijn voor de goede werking van de navigatie en communicatie apparatuur. LVNL stemt in met het voorliggend bestemmingsplan. Ook heeft er afstemming met de luchthavenexploitant plaatsgevonden, Schiphol Group heeft aangegeven dat er geen bezwaar is betreft wind en de vogelaantrekkende werking.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland (2019)

De Omgevingsvisie Zuid-Holland is het provinciaal beleidsplan van de fysieke leefomgeving. De meeste recente versie van de Omgevingsvisie van de provincie Zuid-Holland is in werking getreden op 1 april 2019 en volgt daarmee de Visie Ruimte en Mobiliteit uit 2014 op. Met de Omgevingsvisie anticipeert de provincie op het in werking treden van de Omgevingswet. In de nieuwe Omgevingsvisie is het volledige omgevingsbeleid van de provincie vervat, zoals de Omgevingswet ook zal voorschrijven. In de Omgevingsvisie worden de huidige beleidsplannen in één document verenigd:

- de provinciale ruimtelijke structuurvisie, artikel 2.2 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro);
- het milieubeleidsplan, artikel 4.9 van de Wet milieubeheer (Wm);
- het regionale waterplan, artikel 4.4 van de Waterwet (Vw);
- het verkeers- en vervoersplan, artikel 5 van de Planwet verkeer en vervoer;
- de natuurvisie, artikel 1.7 van de Wet natuurbescherming (Wnb).

De provincie Zuid-Holland kiest hierbij voor een opgavegerichte aanpak, waarbij steeds samenhangende beleidsonderdelen worden vernieuwd waar dat nodig is. Het provinciale omgevingsbeleid is dus geen statisch (eind)document, maar een document waarmee voortdurend de dialoog wordt gezocht met de diverse ruimtelijke actoren: altijd klaar, maar nooit af.

Hoofddoel van de Omgevingsvisie Zuid-Holland is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De sturingsfilosofie van de omgevingsvisie betreft:

1. Ruimte bieden aan ontwikkelingen;
2. Aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijventerreinen, kantoren, winkels en mobiliteit;
3. Allianties aangaan met maatschappelijke partners;
4. Minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Het bestemmingsplan maakt de aanleg van een waterstoftankstation mogelijk. Dit tankstation, dat ook laadplaatsen heeft voor elektrische auto's, draagt bij aan het mobiliteitsnetwerk. Meer duurzame opties van transport worden mogelijk om te gebruiken binnen de provincie Zuid-Holland.

3.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

Gelijktijdig met de omgevingsvisie hebben de Provinciale staten van Zuid-Holland op 20 februari 2019 de Omgevingsverordening vastgesteld. Deze verordening vormt de vertaling van het provinciaal beleid, in algemene regels (zoals bedoeld in artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening). Hiermee is het beleid van de provincie juridisch verankerd. In de verordening zijn regels gesteld over de inhoud van bestemmingsplannen en de inhoud van de toelichting van bestemmingsplannen. Bij het opstellen van bestemmingsplannen dient daarom ook rekening te worden gehouden met provinciaal beleid en belangen. Het gaat daarbij verder vooral om het integrale ruimtelijke beleid dat is opgenomen in de provinciale Omgevingsvisie.

De omgevingsverordening schrijft voor waaraan de inhoud van onder andere bestemmingsplannen, omgevingsvergunningen voor afwijken van het bestemmingsplan en beheersverordeningen moeten voldoen. In de verordening zijn regels opgenomen die het provinciaal belang beschermen.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Het plan sluit aan bij de uitgangspunten van de provinciale omgevingsverordening van Zuid-Holland. Deze regels vormen dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkelingen in dit bestemmingsplan.

3.2.3 Omgevingsvisie Zuid-Holland - Energietransitie

De provincie Zuid-Holland streeft ernaar om de uitstoot van broeikasgassen in 2030 met 49% en in 2050 met 95% te verminderen ten opzichte van 1990 om klimaatverandering te voorkomen en de stijging van de zeespiegel te beperken. De provincie zal de trias energetica gebruiken om het gebruik van fossiele brandstoffen te verminderen door efficiëntie, hernieuwbare energiebronnen en het minimaliseren van CO₂-uitstoot te bevorderen. De provincie werkt aan warmte, wind, zon, energie-efficiëntie en mobiliteit en ondersteunt lokale initiatieven in de energietransitie. Participatie is belangrijk en de provincie wil verschillende perspectieven van gemeenten, bedrijven, maatschappelijke organisaties en inwoners betrekken bij het besluitvormingsproces. De provincie hecht waarde aan draagvlak en werkt aan het bevorderen van maatschappelijke participatie en lokale eigendom bij energieprojecten.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Het voorliggend bestemmingsplan draagt bij aan de Omgevingsvisie Energietransitie van Zuid-Holland omdat het realiseren van een emissievrij waterstofstation mensen stimuleert om emissievrij te gaan rijden. Dit is een voorbeeld van een lokaal initiatief in de energietransitie.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Rotterdam

De gemeente Rotterdam heeft in juni 2021 de omgevingsvisie Rotterdam vastgesteld. In deze visie heeft de gemeente ambities voor de lange termijn staan. Met de omgevingsvisie wordt richting gegeven aan toekomstige ontwikkelingen die plaatsvinden in een veilige en gezonde fysieke leefomgeving met een goed omgevingskwaliteit voor inwoners. Binnen de gemeente wordt gestreefd naar 'De Veranderstad'. Rotterdam gebruikt hierbij het motto: "I have to change to stay the same". De trek naar de stad, vergrijzing, de energietransitie, klimaatverandering, digitalisering en de opkomst van netwerksamenleving zijn ontwikkelingen die de stad raken en voor verandering zorgen. Rotterdam kiest voor een goede groei. Dit betreft een groei die bijdraagt aan het welzijn van de inwoners, aan een duurzame samenleving en aan economische vooruitgang.

Om de goede groei voor Rotterdam concreet te maken wordt in de omgevingsvisie vijf hoofdkeuzes gemaakt:

1. Rotterdam zet in op prettig leven in de delta
2. Rotterdam gaat verstedelijken & verbinden
3. Rotterdam zet in op vitale wijken

4. Rotterdam zet de schouders onder de energie- en grondstoffentransitie
5. Rotterdam vernieuwt het verdienvermogen

Rotterdam zet in op prettig leven in de delta

Het doel is om van Rotterdam een gezonde, groene en aantrekkelijke stad om te wonen, werken en recreëren te maken. De rivieren – de Maas, de Schie en de Rotte zijn de belangrijkste groen-blauwe verbindingen. Nieuwe parken worden aangelegd en vergroenen de boulevards in de stad, zoals de Blaak en Westblaak. Het verbinden van groenstructuren zorgt voor aantrekkelijke routes binnen de stad en om de biodiversiteit te vergroten. Tegelijkertijd wordt er gewerkt aan het toevoegen van groen, het reduceren van hittestress en aan de opvang van water tijdens hevige regenbuien. Rotterdam wordt zo aantrekkelijk gemaakt voor Rotterdammers. Verder is het doel dat de auto minder belangrijk wordt waardoor meer ruimte aan de fietser en voetganger wordt geboden.

Rotterdam gaat verstedelijken & verbinden

Rotterdam verstedelijkt binnen de bestaande stad om de stad te versterken. Dat doen ze vooral bij en rondom bestaand of nieuw hoogwaardig openbaar vervoer. Dat is de meest duurzame manier van verstedelijking. Daarom investeren ze met de partners onder andere een nieuwe oeververbinding, nieuwe stations en meer treinen op het spoor tussen Leiden en Dordrecht (Oude Lijn). Door het toevoegen van woningen ontstaat een groter draagvlak voor voorzieningen. Met hogere dichtheden wonen meer mensen in de directe nabijheid van verschillende voorzieningen. Men kan al zijn dagelijkse voorzieningen te voet of op de fiets bereiken: de stad om de hoek. De ontwikkeling van een netwerk van complementaire stedelijke centra zorgt ervoor dat de toplocaties elkaar versterken.

Rotterdam zet in op vitale wijken

Rotterdam wil iedereen dezelfde kansen bieden en inzetten op goed onderwijs, een goede woning en passend werk. In de wijken komen een heleboel opgaven samen: de energietransitie, klimaatadaptieve ingrepen en sociaaleconomische opgaven. Deze worden samen opgepakt om de wijken toekomstbestendig te maken. In alle wijken wordt ingezet op een divers aanbod van woon- en werkruimte en is de openbare ruimte op orde. Maatschappelijke voorzieningen groeien mee met de stad en worden intensiever benut.

Rotterdam zet de schouders onder energie-en grondstoffentransitie

Rotterdam heeft het doel om de komende jaren energie anders en schoner op te wekken, anders distribueren en de vraag te verminderen. Daarnaast is het doel om materiaalkringlopen te sluiten. In het havenindustriële complex betekent dat onder andere elektrificatie van processen en inzet van waterstof als energiedrager. Restwarmte wordt gebruikt om het stedelijk gebied van warmte te voorzien en het verduurzamen van de woningvoorraad. Ook is het doel om de stedelijke mobiliteit en transport naar en in de haven te verduurzamen.

Rotterdam vernieuwt het verdienvermogen

Rotterdam vernieuwt het verdienvermogen. Rotterdam heeft een sterke economische uitgangspositie; een wereldhaven, een sterke logistieke sector en groeiende maakindustrie. Deze sectoren blijven ook in de toekomst belangrijk voor de werkgelegenheid en het verdienvermogen, maar moeten de komende jaren flink vernieuwen. Tegelijkertijd is Rotterdam, onder meer door zijn uitstekende (internationale) bereikbaarheid, een middelpunt van innovatie en van kennisintensieve dienstverlening. Rotterdam verwelkomt nieuwe bedrijfsmodellen, zoals start-ups in de circulaire economie. Bedrijven die hinder veroorzaken en daarom in een hoge milieucategorie vallen concentreren ze zoveel mogelijk op een paar locaties. Door goede netwerken en interactie ontstaat innovatie in de bestaande en de nieuwe economie; juist dat is de economische kracht van Rotterdam.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Met de omgevingsvisie wordt een toekomstbeeld geschetst van de gemeente Rotterdam. Het project valt onder het onderwerp 'Rotterdam zet de schouders onder energie-en grondstoffentransitie', omdat er met een waterstoftankstation en laadplaatsen een alternatief wordt geboden voor fossiele brandstoffen. Hierdoor draagt het bij aan de energie-en grondstoffentransitie.

3.3.2 Visie waterstof gemeente Rotterdam

Waterstof zal een belangrijke rol spelen in de energietransitie en zal worden gebruikt als grondstof, brandstof en energiedrager. De ontwikkeling van groene en blauwe waterstof is nog in volle gang en de gemeente Rotterdam ziet de ontwikkeling van blauwe waterstof als een tussenstap naar groene waterstof. Er moeten keuzes worden gemaakt waar waterstof voor wordt ingezet, waarbij wordt gelet op de economische ontwikkeling, de alternatieven, de bijdrage aan het algehele energiesysteem en de efficiëntie. Waterstof moet worden ingezet waar het het meest nodig is en waar de bijdrage aan het energiesysteem het grootst is. Er moeten waardige alternatieven worden overwogen en lokale (groene) elektriciteit moet zoveel mogelijk worden ingezet als elektriciteit. De visie van gemeente Rotterdam wordt tot uiting gebracht in de waterstofladder.

De waterstofladder bepaalt op welke wijze waterstof het best ingezet kan worden. Waterstof wordt bij voorkeur ingezet als grondstof, brandstof voor industriële warmte, brandstof voor zwaar transport en vervoer, en voor opslag en netstabiliteit.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Het waterstof-tankstation draagt bij aan de Visie waterstof gemeente Rotterdam gezien waterstof getankt kan worden door onder andere vrachtwagens wat valt onder zwaar transport en vervoer.

3.3.3 Waterstof in Rotterdam Port of Rotterdam

Rotterdam wil de belangrijkste haven voor de import van duurzame energie worden en schat in dat de hoeveelheid groene waterstof die via Rotterdam in 2050 binnenkomt kan oplopen tot 18 miljoen ton. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft een lijst opgesteld van vijftien kansrijke landen voor import van waterstof en er worden verkenningen opgezet met meer dan tien landen. Het Havenbedrijf werkt samen met partijen om de handel in certificaten en commodity's te faciliteren om de kosten te beperken. Er worden initiatieven aangekondigd voor de ontwikkeling van importterminals en de terminalcapaciteit voor groene waterstof en verschillende dragers zal vergroot worden. De Delta Rhine Corridor maakt het mogelijk dat grote hoeveelheden naar andere delen van Nederland en omliggende landen wordt getransporteerd en in verschillende vormen.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Het waterstof-tankstation van Fountain Fuel biedt een extra mogelijkheid in Rotterdam om waterstof te tanken. Dit bevordert de handel in waterstof en draagt bij aan het vergroten van de verhandelde waterstof van de haven van Rotterdam om zo de belangrijkste haven voor de import van duurzame energie te worden.

3.4 Conclusie beleidskader

Het bestemmingsplan past binnen de beleidsdoelstellingen van alle overheidsniveaus. Voornamelijk op het gebied van duurzaamheid speelt het bestemmingsplan een rol in het beleid van de verschillende overheden.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

In voorliggend hoofdstuk zijn de milieu- en omgevingsaspecten behandeld voor voorliggende ontwikkeling. Per milieu- en omgevingsaspect wordt ingegaan op het relevante kader (beleid waaruit het milieu-aspect volgt), de relatie van het kader tot het plangebied en vervolgens de conclusie van het omgevingsaspect.

4.1 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

4.1.1 Kader

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. In de Wet milieubeheer (art 7.2) en het Besluit milieueffectrapportage (art 2 lid 5) is verankerd dat er een beoordeling moet worden gemaakt of een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden als een plan of besluit (bijvoorbeeld een bestemmingsplan) wordt opgesteld voor één of meerdere activiteiten met mogelijk belangrijke negatieve effecten op het milieu. Activiteiten waarvoor dat het geval is, worden genoemd in de bijlage onderdeel C en D van het Besluit m.e.r.:

- Onderdeel C: Hierin staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het doorlopen van een m.e.r.-procedure en dus het opstellen van een m.e.r. verplicht is;
- Onderdeel D: Hierin staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r.-beoordeling verplicht is. Als de activiteiten die met het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt in kolom 1 van onderdeel D staan, dan bestaat de m.e.r.-beoordelingsplicht er uit dat het bevoegd gezag moet beoordelen of de activiteiten belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Blijkt uit deze beoordeling dat de betreffende activiteiten belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen hebben, dan moet de m.e.r.-procedure (m.e.r.) worden doorlopen en moet een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden opgesteld.

4.1.2 Plangebied

De activiteit valt niet onder een categorie van het Besluit m.e.r. Hierdoor is er geen sprake van een m.e.r. beoordelingsplicht. Hierdoor is het voor voorliggend bestemmingsplan niet noodzakelijk om een m.e.r. - beoordelingsbesluit op te stellen.

4.1.3 Conclusie

Gezien de omvang van de activiteiten en de effecten is er geen m.e.r. beoordelingsplicht noodzakelijk. Het aspect vormvrije m.e.r.-beoordeling vormt geen belemmering voor voorliggend bestemmingsplan.

4.2 Luchtkwaliteit

4.2.1 Kader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

Luchtkwaliteitsaspecten zijn verankerd in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2) en betreffen een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit, waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waarvan de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. De wet voorziet onder meer het rijksprogramma het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip "in betekenende mate" (ibm) en gebiedssaldering. De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en Besluit NIBM

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd, kan Nederland nog niet overal voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die sinds 2010 van kracht zijn. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Voorts bestaat in het wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit de mogelijkheid van projectsaldering. Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. Projectsaldering is aan de orde wanneer de gevolgen van een project de 3% grens, voor 'niet in betekenende mate' overschrijden. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden, aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof. Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit een maximaal toegestane verslechtering van 1,2 µg/m³.

Besluit gevoelige bestemmingen

Gevoelige bestemmingen zoals scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van het "Besluit gevoelige bestemmingen" extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden.

Beleidskader - Rotterdam

Koersnota Schone Lucht 2019-2022

De gemeente Rotterdam heeft in 2019 de Koersnota Schone Lucht 2019-2022 vastgesteld. Hierin staat een drietal overkoepelende doelen op het gebied van luchtkwaliteit benoemd:

- Alle straten in Rotterdam voldoen in 2020 aan de Europese normen: In 2020 zijn alle knelpunten, waar de wettelijke norm op het gebied van luchtkwaliteit wordt overschreden, opgelost. In geen enkele straat worden de Europese normen nog overschreden.

- Verbetering van de gemiddelde luchtkwaliteit in Rotterdam in 2022: In 2022 is de luchtkwaliteit in de hele stad verbeterd ten opzichte van het jaar 2018. Niet alleen de concentratie van stikstof (NO₂) moet omlaag, maar ook de concentraties fijnstof (PM₁₀, PM_{2,5}) en roet.
- Rotterdam voldoet aan de WHO-advieswaarden in 2025: In 2025 wil de gemeente dat de Rotterdamse luchtkwaliteit overeenkomt met de advieswaarden van de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) voor NO₂ en PM₁₀. Daarnaast wil de gemeente wat betreft roet voldoen aan een informele richtwaarde, afgeleid van de WHO-norm voor fijnstof.

4.2.2 Plangebied

Het bestemmingsplan voorziet een waterstoftankstation. Bij een zero-emissie energie-station komen er nauwelijks gassen vrij. De lokale emissie van NO_x, CO₂ en fijnstof is nihil, omdat de voertuigen van de gebruikers zero-emissie zijn. De realisatie van voorgenomen ontwikkeling zorgt daarmee voor een verbetering van de luchtkwaliteit indien meer zero-emissie voertuigen worden gebruikt. Het zero-emissie energie-station heeft geen negatief effect op de luchtkwaliteit. Hiermee voldoet het plan automatisch aan zowel de NSL, Besluit NIBM, Besluit gevoelige bestemmingen en Beleidskader - Rotterdam omdat deze beleidskaders opgesteld zijn om zo min mogelijk luchtvervuiling toe te staan, voorliggend plan draagt hieraan bij

4.2.3 Conclusie

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling.

4.3 Geluidhinder

4.3.1 Kader

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder (Wgh)). Daarnaast vindt de beoordeling zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), doordat een goede ruimtelijke ordening vereist dat een goed woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd ter plaatse van bijvoorbeeld gevoelige functies.

Voor de beoordeling van de indirecte hinder is aansluiting gezocht bij de "Circulaire inzake geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de Wet milieubeheer d.d. 29 februari 1996". Voor indirecte hinder dient uitgegaan te worden van een voorkeursgrenswaarde van 50, 45 en 40 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode ter plaatse van woningen van derden. Indien een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde niet te voorkomen is kan, mits gemotiveerd, een ontheffing worden overwogen tot maximaal 15 dB(A) boven de voorkeursgrenswaarde. Indien de geluidbelasting zich tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale grenswaarde bevindt, dient een binnenniveau in de betrokken woningen van 35 dB(A) etmaalwaarde te worden gegarandeerd.

4.3.2 Plangebied

Voor het voorliggend plan is er ten behoeve van het aspect geluidhinder een akoestisch onderzoek uitgevoerd, wat is te lezen in Bijlage 1. Uit dit onderzoek blijken de volgende bevindingen betreft langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, maximale geluidniveaus en indirecte hinder:

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (LAR,LT)

Uit de rekenresultaten blijkt dat het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (LAR,LT) op de omliggende woningen ten hoogste 34, 36 en 35 dB(A) bedraagt in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Hiermee wordt er voldaan aan het gestelde toetsingskader van 50, 45 en 40 dB(A) voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

Maximale geluidniveaus (L_{Amax})

Uit de rekenresultaten blijkt dat het maximale geluidsniveau (LA_{max}) op de maatgevende woningen hoogste 48 dB(A) in de dagperiode en 50 dB(A) in zowel de avond- als nachtperiode. Hiermee wordt er voldaan aan het gestelde toetsingskader van 70, 65 en 60 dB(A) voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

Indirecte hinder

Uit de rekenresultaten blijkt dat het equivalente geluidniveau, vanwege het verkeer van en naar de inrichting, ten hoogste 41, 44 en 38 dB(A) bedraagt in respectievelijk de dag-, avond- als nachtperiode. Hiermee wordt er op alle woningen voldaan aan het gestelde toetsingskader van 50, 45 en 40 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

Op ongeveer 120 meter afstand ten westen van het gebied aan de Achterdijk bevindt zich het dichtsbijzijnde geluidsgevoelig object, hierbij gaat het om een vrijstaande woning. Op ongeveer dezelfde afstand bevindt zich ook het Kraamzorghotel Noord, eveneens aan de Achterdijk. Ook dit wordt gezien als een geluidsgevoelig object. Op zo'n 190 meter ten zuiden van het plan gebied staan er 10 woningen naast elkaar aan de Vliegveldweg en de dichtsbijzijnde woonwijk ligt op een afstand van ongeveer 340 meter ten zuidoosten het plangebied. Hierbij gaat het om de woonwijk 'Landzicht'.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er geen geluidsoverlast veroorzaakt zal worden op kwetsbare objecten want het geluid van voertuigen op waterstof en elektrisch aangedreven voertuigen is te verwaarlozen. Bovendien is de afstand tot het dichtsbijzijnde kwetsbaar object (vrijstaande woning aan de Achterdijk) groot genoeg (120 meter). Verder staat de compressor in een geluiddempende omkasting en de gehele installatie is gebouwd in een terp met keerwand. De ventilatoren van koel installaties staan in terp met keerwand. Er wordt hierdoor voldaan aan de Wet geluidhinder en aan een goede ruimtelijke ordening waardoor het voldoet aan de Wet ruimtelijke ordening.

4.3.3 Conclusie

Het voorgenomen bestemmingplan overschrijdt de voorgelegde normen van de Wet geluidhinder en Wet ruimtelijke ordening niet. Hierdoor kan worden geconcludeerd dat het aspect geluid geen belemmering op zal leveren voor dit bestemmingsplan.

4.4 Ecologie

4.4.1 Kader

Ontwikkelingen kunnen effect hebben op beschermde natuurwaarden. Dit betreft potentiële effecten op soorten, maar ook effecten op beschermde natuurgebieden zijn mogelijk. De Wet natuurbescherming (Wnb) bevat alle regels voor de bescherming van zowel soorten als natuurgebieden. In het kader van de Wet natuurbescherming is het noodzakelijk om inzicht te hebben in de mogelijke effecten van het plan op de beschermde natuurwaarden.

Natura 2000

Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. In Natura 2000-gebieden zijn bepaalde diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit te behouden.

Soortenbescherming

In hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming is het soortenbeschermingsregime vormgegeven met als doel het behoud van plant- en diersoorten die in het wild voorkomen. De wet beschouwt alle dieren en planten als waardevol en mensen moeten daar zorgvuldig mee omgaan.

Stikstof

De Wet stikstofreductie en natuurverbetering regelt onder meer drie resultaatsverplichtingen voor stikstofreductie: in 2025 moet minimaal 40% van het areaal van de stikstofgevoelige natuur in beschermde Natura 2000-gebieden een gezond stikstofniveau hebben; in 2030 minimaal de helft en in 2035 minimaal 74%.

4.4.2 Plangebied

Natura 2000

Binnen een straal van 25 kilometer zijn 11 Natura 2000-gebieden gelegen. Het Natura 2000-gebied Oude Maas is het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied op circa 10,7 km afstand van het plangebied. Gezien de ligging van het plangebied ten opzichte van het Natura 2000-gebied, zijn negatieve effecten van geluid en beweging op de instandhoudingsdoelstellingen op voorhand uit te sluiten. Daarnaast ligt het Natura 2000-gebied Boezems Kinderdijk op zo'n 15,7 km afstand ten oosten van het gebied en het Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen ligt op 16,8 km afstand ten westen van het plangebied. De afstand tot deze gebieden is te zien in figuur 4.1. Daardoor zal er geen oppervlakteverlies van de Natura 2000-gebieden plaatsvinden omdat het plangebied niet wordt gerealiseerd in een Natura 2000-gebied, evenmin veroorzaakt het versnippering voor aangewezen soorten, verontreiniging en verdroging.



Figuur 4.1 Ligging projectgebied ten opzichte van Natura 2000

De werkzaamheden in het plangebied resulteren niet in een oppervlakteverlies van de Natura 2000-gebieden omdat het plangebied niet wordt gerealiseerd in een Natura 2000-gebied, ook veroorzaakt het geen versnippering voor aangewezen soorten, noch verontreiniging of verdroging van de omliggende Natura 2000-gebieden. De werkzaamheden leiden niet tot verstoring door verlichting en door mechanische effecten omdat de Natura 2000-gebieden op voldoende afstand liggen van het waterstof tankstation.

Stikstof

Stikstofemissie kan optreden tijdens zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. Deze emissie kan zich verplaatsen over grote afstand en zodoende resulteren in stikstofdeposities in Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitattypen. Voor voorliggend plan zijn de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden de Oude Maas, Boezems Kinderdijk en Solleveld & Kapittelduinen. Hiervoor is er een stikstofrapportage opgesteld en een AERIUS-berekening gemaakt. De stikstofrapportage en AERIUS-berekening zijn te vinden in Bijlage 3.

Aanlegfase

Bij het planvoornemen wordt gebruik gemaakt van meerdere (mobiele) werktuigen en vinden verkeersbewegingen plaats. Dit zorgt voor een emissie van stikstof. Deze emissie is berekend. De werkzaamheden zien er als volgt uit:

- Bouw zal maximaal 6 maanden duren
- Grondwerk vindt plaats in 2 weken met graafmachines en vrachtwagens
- De 8 weken daarna het betonwerk verricht met hijskranen, betonmixers en vrachtwagens.

- De afbouw vindt plaats in 12 weken met een hijskraan en eventueel vrachtwagens en hefrucks
- Gelijktijdig wordt aan de kiosk gebouwd in 26 weken waar incidenteel ook een hijskraan wordt ingezet en vrachtwagens nodig zijn voor het aanvoeren van materialen en materieel.
- Gemiddeld zullen 2 bussen per dag van en naar het plangebied rijden (licht verkeer).

De invoergegevens voor deze werktuigen zijn bepaald op basis van kencijfers en ervaringen uit andere soortgelijke berekeningen. Worst-case is uitgegaan dat de hijskranen en vrachtwagens 40 uur per week draaien op het terrein tijdens de 26 weken bouwtijd. De berekening is in één rekenjaar ingevoerd. De mobiele werktuigen zijn als vlakbron ingevoerd over het terrein. Voor het bouwverkeer is een lijnbron aangehouden.

Uit de AERIUS-berekening voor de aanlegfase blijkt dat er geen depositie is hoger dan 0,00 mol / ha / jaar bij omliggende Natura 2000-gebieden.

Gebruiksphase

In deze stikstofberekening is uitgegaan van een gasloze kiosk. Ook de waterstoftanks zorgen niet voor een emissie. De berekening van de gebruiksfase focust zich daarom slechts op de verkeersgeneratie van het plan. Deze verkeersgeneratie wordt gevormd door zowel het tankstation als de kiosk.

De toekomstige verkeersgeneratie van de kiosk is berekend op basis van kengetallen van CROW (publicatie 381). Hierbij is uitgegaan van de ligging in 'rest bebouwde kom' van een 'zeer sterk stedelijk gebied'.

In de kiosk is ruime voor een koffiebar, winkel, wachtruimte en werkruimte. Om de verkeersgeneratie te bepalen is in dit geval worst-case uitgegaan van een horecafunctie. Voor horeca/winkel zijn geen 'eenduidige' verkeerskencijfers opgenomen in de CROW publicatie. Voor een restaurant en een cafetaria zijn bijvoorbeeld alleen parkeerkecijfers opgenomen. In dit geval kan daarom het beste aangesloten worden bij de kencijfers van een "buurtsupermarkt". Hiervoor geldt een verkeersgeneratie van maximaal 93,4 mvt / etmaal / 100 m² bvo. De kiosk van 320 m² zorgt dan voor een verkeersgeneratie van maximaal 299 mvt / etmaal. Dit zal een overschatting zijn, maar worst-case is hiermee rekening gehouden.

Een tankstation wordt niet beschreven in de publicatie met CROW kencijfers. Een tankstation zorgt namelijk zelf ook vaak niet voor extra verkeer. Een tankstation is vaak gelegen aan een rijroute van bestaand verkeer. Uit een verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat een gemiddeld tankstation (benzine en diesel) zorgt circa 288 bezoekers per dag telt. Dit zijn 576 mvt / etmaal. Dit kan gezien worden als een sterk worst-case scenario, aangezien een regulier tankstation naar verwachting meer verkeer genereert dan een waterstoftankstation. Toch is in deze stikstofberekening uitgegaan van dit kengetal om aan te tonen dat de realisatie van waterstoftankstation ook geen invloed zou hebben op Natura 2000. De verwachting is dat circa 10% van dit verkeer in de vorm van 'zwaar verkeer / vrachtverkeer' zal plaatsvinden. Het gaat dus om ca. 58 mvt / etmaal aan zwaar verkeer en 518 mvt / etmaal aan licht verkeer.

De verkeersaantallen van de kiosk en van het waterstoftankstation zijn ingevoerd in de AERIUS calculator. Er is een lijn bron ingevoerd met het totale verkeer. Deze is ingevoerd tot aan het knooppunt bij de A13 en N209. Het wegverkeer van de kiosk en het tankstation zorgt gezamenlijk voor ca. 225,9 kg / jaar aan NO_x en 9,5 kg / jaar aan NH₃.

Uit de AERIUS-berekening voor de gebruiksfase blijkt dat er geen depositie is hoger dan 0,00 mol / ha / jaar bij omliggende Natura 2000-gebieden omdat het waterstoftankstation bestemd is voor emissieloze auto's. Negatieve effecten op Natura 2000 kunnen worden uitgesloten.

Conclusie stikstof

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat er geen depositie is hoger dan 0,00 mol / ha / jaar bij omliggende Natura 2000-gebieden. Negatieve effecten op Natura 2000 kunnen worden uitgesloten.

Soortenbescherming

In het plangebied is een verkennend natuuronderzoek verricht waarin verschillende diersoorten zijn onderzocht die voorkomen in het plangebied. Deze staat in Bijlage 2. Hieronder worden de

verschillende voorkomende soorten in het plangebied beschreven waar het plan een mogelijk effect op kan hebben.

- **Vleermuizen**

Het is nodig om mitigerende maatregelen te treffen om verstoring (Wnb art. 3.5 lid 2) – in het geval van het gebruik van (bouw)verlichting tijdens de werkzaamheden – op mogelijke verblijfplaatsen van vleermuizen te voorkomen. Dit wordt gedaan door (bouw)verlichting niet te richten op omliggende groenstructuren c.q. bomen tussen één uur voor zonsondergang en één uur na zonsopkomst in de periode maart tot en met oktober. De mitigerende maatregelen dienen te worden opgenomen in een ecologisch werkprotocol.

- **Muizensoorten, egel, wezel en bunzing**

Voor diverse muizensoorten en de egel, wezel en bunzing is het plangebied geschikt als voortplantingslocatie en foerageergebied. In dit geval betekent dit dat er maatregelen moeten worden getroffen, zodat er bij de geplande werkzaamheden geen nadelige gevolgen optreden voor de aanwezige dieren, bijvoorbeeld het opzettelijk doden van individuen of verstoren en/of vernietigen van verblijfplaatsen met kwetsbare jonge dieren tijdens de kraamperiode. Dit kan door de werkzaamheden altijd vanaf een kant op te starten, zodat aanwezige dieren kunnen vluchten of door te werken buiten de kwetsbare kraamperiode (januari tot en met oktober).

- **Broedvogels**

Alle in Nederland broedende vogels zijn beschermd. De werkzaamheden dienen daarom bij voorkeur buiten het broedseizoen in de periode half juli t/m half maart plaats te vinden om verstoring te voorkomen. Indien dit niet mogelijk is, dient er eerst een broedvogelcontrole uitgevoerd te worden alvorens de werkzaamheden plaatsvinden, deze dient opnieuw uitgevoerd te worden als de werkzaamheden twee dagen stil liggen. Wanneer zeker is dat er zich geen broedende vogels binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden bevinden, kunnen werkzaamheden binnen het broedseizoen worden uitgevoerd.

- **Amfibieën, larven, eiklommen en/of eismoeren**

Bij het uitvoeren van de werkzaamheden dient men rekening te houden met aanwezige amfibieën, larven, eiklommen en/of eismoeren. Dit kan door de werkzaamheden rustig op te starten en vanaf één zijde te werken zodat aanwezige dieren kunnen vluchten. Eiklommen en/of eismoeren dienen naar een geschikte locatie te worden verplaatst.

- **Zorgplicht**

De zorgplicht is altijd van toepassing en geldt ook voor niet beschermde flora en fauna. De zorgplicht houdt in dat werkzaamheden die nadelig kunnen zijn voor dieren en planten, in redelijkheid zo veel mogelijk nalaat of maatregelen neemt om onnodige schade aan dieren en planten te voorkomen.

Mitigerende maatregelen worden uitgewerkt in een ecologisch werkprotocol waarin staat omschreven welke maatregelen getroffen moeten worden om negatieve effecten op beschermde flora en fauna tijdens werkzaamheden te voorkomen.

4.4.3 Conclusie

Natura 2000

De werkzaamheden in het plangebied resulteren niet in een oppervlakteverlies van de Natura 2000-gebieden omdat het plangebied niet wordt gerealiseerd in een Natura 2000-gebied, evenmin veroorzaakt het versnippering voor aangewezen soorten, verontreiniging en verdroging. De werkzaamheden leiden niet tot verstoring door verlichting en door mechanische effecten.

Stikstof

Er zullen geen negatieve invloeden zijn betreft stikstof in zowel de aanleg- als gebruiksfase op Natura 2000 gebieden.

Soortenbescherming

Middels maatregelen voornamelijk tijdens de aanlegfase zal het voorliggend bestemmingsplan minimale impact hebben op de ecologie van het gebied. De maatregelen zullen ervoor zorgen dat de soorten minimaal verstoord kunnen worden.

Algemene conclusie

Indien de juiste maatregelen genoemd in paragraaf 4.4.2 tijdens de aanlegfase worden genomen vormt het aspect ecologie geen belemmering voor voorliggend bestemmingsplan.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Kader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van de opslag van of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is landelijke wet- en regelgeving van toepassing. Het externe veiligheidsbeleid voor buisleidingen en inrichtingen is geregeld in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) respectievelijk het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). In de landelijke wet- en regelgeving zijn kwaliteitseisen en normen op het gebied van externe veiligheid geformuleerd. Doel is om bepaalde risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld, tot een aanvaardbaar minimum te beperken.

4.5.2 Plangebied

Voor voorliggend bestemmingsplan is betreft externe veiligheid de Bevi van toepassing en is de Bevb niet van toepassing. Voorliggende ontwikkeling gaat om de bouw van een waterstoftankstation (Bevi) en niet om een buisleiding (Bevb). In voorliggend hoofdstuk zal verder ingegaan worden op de externe veiligheid van deze ontwikkeling. Voor het plangebied is een onderzoek gedaan naar de veiligheidsaspecten en is een risico-analyse opgesteld, een samenvatting is hieronder te lezen. Verdere details zijn te vinden in Bijlage 4 (veiligheidsaspecten) en Bijlage 5 (QRA).

Allereerst zal het veiligheidsaspecten onderzoek behandeld worden en alvorens de risico-analyse met de QRA (Quantitative Risk Assessment).

Na deze paragraaf volgt een overall conclusie van de gehele externe en interne veiligheid op voorliggende ontwikkeling.

4.5.2.1 Veiligheidsaspecten

In het veiligheidsaspecten onderzoek is ingegaan op verschillende thema's omtrent de veiligheid van het gebied, deze thema's zullen hieronder één voor één behandeld worden. Uit het veiligheidsaspecten onderzoek blijkt het volgende:

Geluidsemissie

De geluidsemissie maakt onderdeel uit van de veiligheidsaspecten onderzoek en is hier kort omschreven. Een uitgebreid onderzoek van de effecten van akoestiek is beschreven in 4.3 Geluidhinder.

Directie geluidsemissie is aanwezig bij de compressorinstallatie. Deze is hydraulisch aangedreven, waarbij de hydraulische pomp en compressor zelf een bron van geluid is. De compressorinstallatie is in een geluidsisolerende omkasting geplaatst met coulisse dempers bij de aanzuigopeningen. De gemeten waarden ligt op minder dan 75 dB(A) op 1 meter. Tevens is de installatie zodanig opgesteld dat het geluid niet ver draagt naar de directe omgeving.

Algemene beveiliging van de installatie

De installatie is voorzien van verschillende gasdetectie systemen op specifiek vastgestelde locaties en temperatuursensoren die een vooralarm genereren en/of een noodstop activeren. Tevens is door het gebruik van juiste componenten en apparatuur op locaties waar een explosiegevaarlijke omgeving heerst of kan ontstaan, het gevaar op brand of explosie tot een minimum beperkt. Naast de voorgeschreven veiligheidsvoorzieningen is de installatie voorzien van additionele maatregelen die het veilig gebruik garanderen. Zo is de installatie voorzien van lekdetectie op basis van drukverloop, die de installatie in veilige modus brengt. Dit is ook het geval bij de vulslang aansluiting alvorens met het daadwerkelijke vulproces wordt begonnen. De lay-out van de installatie en de route van leidingen is zodanig gekozen dat deze beschermd is tegen eventuele aanrijdingen. De installatie is, met uitzondering van de afleverzuil en bediening, niet toegankelijk voor onbevoegden. Bovenal zijn de interne veiligheidsafstanden zodanig gekozen dat installatie onderdelen geen invloed hebben op elkaar en de omgeving in geval van calamiteiten.

Bedrijfsnoodplan

Fountain Fuel zal gezamenlijk met stakeholders zoals beheerder, beveiliging en leveranciers het bedrijfsnoodplan opstellen en deze afstemmen met de lokale overheden. Het bedrijfsnoodplan zal onder andere de gedetailleerde veiligheidsmaatregelen en configuratie, alarmering, organisatie en taken bevatten. Actualisatie van het noodplan is gereed voordat het tankstation in gebruik wordt genomen en zal worden gedeeld met het bevoegd gezag.

Interne veiligheid

De interne veiligheid van het tankstation wordt bepaald door onder meer de ATEX-zonering (explosieve atmosfeer), explosieveiligheid en interne veiligheidsafstanden op basis van warmtestraling. Het tankstation is beveiligd middels waterstof-, temperatuur- en druksensoren. Wanneer door de sensoren abnormale waarden worden geconstateerd, kan het station door middel van het Emergency Shutdown Systeem (ESD) elektrisch en mechanisch worden geïsoleerd. Brandbestrijding wordt gewaarborgd door adequate blusvoorzieningen. Het vulstation kent een aantal veiligheidsvoorschriften voor gebruikers en beheerders, deze luidt als volgt:

- Roken en open vuur verboden;
- Gebruik van elektronische apparaten zoals telefoons verboden rond afgifte zuilen en onder de luifel;
- Tanken alleen door bevoegde personen, gewaarborgd middels tankpas of code;
- De opstelplaats en directe omgeving van het vulstation worden voorzien van waarschuwingstekens;
- De technische installatie is alleen toegankelijk voor bevoegden voorzien van persoonlijke beschermingsmiddelen zoals veiligheidskleding en met toestemming van de beheerder;
- Gebruikersinstructie en instructie ongewone voorvallen bij de afleveringszuil.

Verder wordt betreft de interne veiligheidsafstanden vaste afstanden in acht genomen. De afstand van de 200/300 bar batterijwagen (transporttrailer) tot het dichtstbijzijnde onderdeel van de installatie is meer dan 6 m. In het opgeschaalde scenario wordt een cilindertrailer onderdeel van de installatie en valt als zodanig binnen de systeemgrens. Voor een mobiele opslag geldt een interne veiligheidsafstand. In alle gevallen blijft het trekkende voertuig ruim buiten de geldende ATEX-zone 2.

De waterstofinstallatie en de transformator compact station en een aantal zogenaamde Power Cabinets staan opgesteld. De transformator staat opgesteld in een betonnen behuizing. De Power Cabinets zijn onderdeel van de snel laadinstallatie voor elektrische voertuigen (EV) en hebben als functie de wisselstroom uit het net naar gelijkstroom op juiste spanning voor EV's om te zetten. De Power Cabinets zijn voorzien van weerbestendige behuizingen en aangesloten op het ESD-systeem, in geval van een noodsituatie kunnen de cabinets automatisch of handmatig worden afgeschakeld. Zowel transformator en Power Cabinets staan opgesteld buiten de ATEX-zone van de waterstofinstallatie. Fountain Fuel is voornemens in de zuidwestelijke hoek van de inrichting een gebouw van 250 m² ten behoeve van nevenactiviteiten te realiseren. Dit gebouw zal zich buiten de maximum effectafstand bevinden en ruimschoots buiten de bepaalde interne afstanden voor kwetsbare objecten.

Aanvoeren van waterstof

Waterstof wordt in gasvorm met een trailer aangevoerd. De route die deze trailers afleggen

naar het waterstofankstation is vanaf de A13 > N209 > Vliegveldweg > Rotterdam Airportbaan > Zaventembaan. Voor deze installatie is gekozen voor een aanrijroute waarbij alleen in voorwaartse richting gereden behoeft te worden. Dit vergroot zowel de veiligheid tijdens aanrijden en manoeuvreren als ook de efficiëntie. De opstelplaats is zodanig uitgevoerd dat twee trailers naast elkaar opgesteld kunnen worden. Voor de beginsituatie is één opstelplaats beschikbaar, om te waarborgen dat de interne afstand van transporttrailer tot installatie voldoende groot is. In opgeschaalde vorm is de opstelplaats geschikt voor twee trailers als zijnde mobiele opslagtank. De mobiele opslagtank blijft in deze situatie staan en wordt onderdeel van de installatie en het proces. Pas als de trailer (bijna) leeg is wordt deze uitgewisseld. Een volle trailer wordt dan op de opstelplaats naast de lege trailer geplaatst en op de installatie aangesloten, terwijl de lege trailer wordt afgesloten en ontkoppeld, vervolgens wordt de lege trailer uitgereden. De vulpunten staan overzichtelijk en zonder belemmering opgesteld en de vulslang is niet langer dan 5m.

De opstelplaats is afgeschermd door een robuuste en voldoende hoge wand met aan de inrij- en uitrijzijde van de opstelplaats hoge hekken. Op deze wijze is de opstelplaats afgesloten voor onbevoegden maar ook tegen aanrijden beveiligd.

Aanlevering van waterstof zal worden uitgevoerd door ADR gecertificeerd personeel en materieel. Een aanleverprocedure en/of werkinstructie zal in samenwerking met beheerder en de waterstofleverancier opgesteld worden. Een overzichtelijke werkinstructie wordt bij het vulpunt geplaatst.

Ophopen van waterstof

Accumulatie van waterstof in afgesloten ruimtes en onder dak- en kapconstructies, moet worden voorkomen. Weersgevoelige apparatuur staat opgesteld in goed geventileerde containers. De technische installatie is niet overkapt. De luifel boven de 700 bar afleverzuilen wordt uitgevoerd met een hoek van 5 graden en de onderzijde is glad zodat waterstof onbelemmerd op natuurlijke wijze wordt weggevoerd. Bovendien is in het midden van de luifel een grote opening van 2 meter doorsnede, hetgeen ventilatie sterk bevordert. De verlichting onder de luifel wordt explosie veilig uitgevoerd.

Explosie veiligheid

Waterstof kent een zeer lage ontstekingsenergie, het is daarom van belang dat een elektrostatische oplading of zwervstromen direct vereffend kunnen worden. De installatie wordt voorzien van vereffeningssleidingen. Daar waar, na een lekkage, mogelijk ophoping van waterstof zou kunnen optreden worden detectiesensoren geplaatst, zoals onder de luifel, in de afleverzuil en in de container met compressor.

Drukapparatuur

Waterstofgas heeft als natuurlijke eigenschap een laag soortelijk gewicht en moet daarom gecomprimeerd worden om een gewenste energiedichtheid te verkrijgen. Om deze redenen kent de waterstofinstallatie een groot aantal onderdelen en componenten die moeten voldoen aan de Pressure Equipment Directive (PED) en Warenwetbesluit drukapparatuur 2016. De PGS 35 heeft een aantal maatregelen opgenomen, waarvan sommige wettelijk bepaald, om te waarborgen dat de installatie is afgestemd op het bevatten van (hoge) drukken. Voordat de installatie in gebruik wordt genomen, worden drukhoudende onderdelen met stikstof getest om te verifiëren dat installatie ook op maximale druk geheel drukhoudend is. De installatie zal tegen overdruk beveiligd worden door drukregel- en drukveiligheidskleppen en sensoren. In het geval van een overdruk situatie zal waterstofgas via een speciaal geïnstalleerde afblaasleiding afgevoerd worden via een vent-stack naar een veilige locatie.

Onderhoud

Het waarborgen van betrouwbaarheid en veiligheid van de installatie is van essentieel belang voor eigenaar, beheerder en gebruikers van de waterstofinstallatie. Onderhoud kan alleen worden uitgevoerd door deskundig en door de fabrikant geautoriseerd personeel. Toegang tot de technische installatie kan alleen in opdracht of met medeweten van installatiebeheerder en met in acht name van de geldende veiligheidsmaatregelen. Dit zal ook worden opgenomen in het bedrijfs- en onderhoudsplan. De installatie zal op afstand door zowel de fabrikant van de compressor alsook de beheerder worden gemonitord op correct en veilig functioneren. Personeel van de beheerder zal tijdens de oplevering van de installatie worden opgeleid in het

gebruik, reinigen en om basisonderhoud uit te voeren. De beheerder zal in samenwerking met leveranciers een onderhoudsplan en -register opzetten.

Conclusie

Uit de onderzochte veiligheidsaspecten blijkt dat voldoende is nagedacht over:

- Geluidsemissie;
- Algemene beveiliging;
- Bedrijfsnoodplan;
- Interne veiligheid;
- Aanvoeren van waterstof;
- Ophopen van waterstof;
- Explosieveiligheid;
- Drukapparatuur en
- Onderhoud van de installatie.

Deze aspecten vormen zoals beschreven geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling omdat er met voldoende veiligheidsaspecten rekening gehouden is. Het rekening houden met deze veiligheidsaspecten zorgt voor een uitvoerbaar plan.

4.5.2.2 Risico-analyse

In voorliggende paragraaf wordt ingegaan op de risico-analyse en de QRA. Met de Quantitative Risk Assessment (QRA) is bepaald wat de externe veiligheidsrisico's zijn. Daarmee is vastgesteld wat het groepsrisico (GR) en het plaatsgebonden risico (PR) is. In voorliggende paragraaf wordt eerst ingegaan op het plaatsgebonden risico en vervolgens het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een inrichting bevindt, overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Plaatsen met een gelijk risico worden door risicocontouren op een kaart weergegeven. Het plaatsgebonden risico van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr dient volgens het Bevi (Besluit externe veiligheid inrichtingen) gehanteerd te worden als grenswaarde voor kwetsbare objecten en als richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

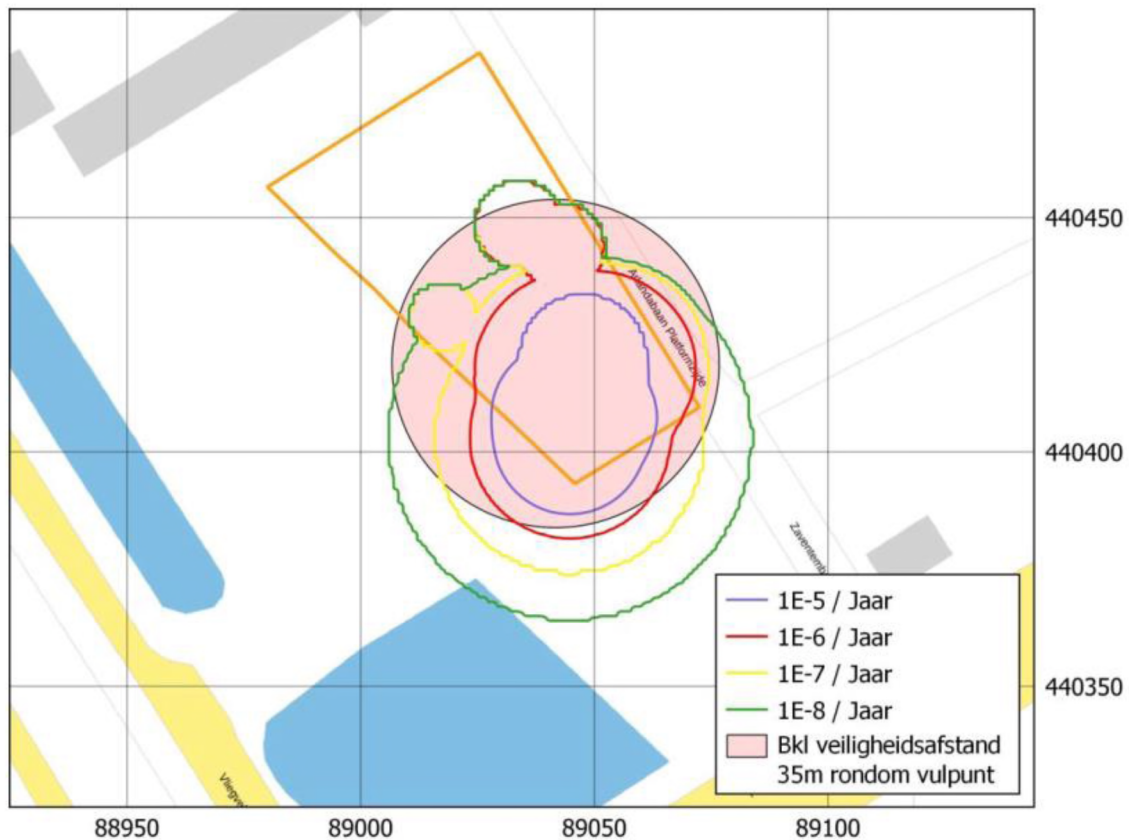
Figuur 4.1 toont de plaatsgebonden risicocontouren. De contour voor de grenswaarde van het plaatsgebonden risico van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr (zoals beschreven volgens Bevi) ligt gedeeltelijk buiten de inrichting. Het gebied binnen deze contour, maar buiten de inrichting is bestemd voor Bedrijf - Waterstoftankstation volgens het vigerend bestemmingsplan. Er liggen hier geen (beperkt) kwetsbare objecten en worden hier niet meer mogelijk gemaakt. Conform de Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) dient voor een waterstoftankstation een afstand van 35 m rond het vulpunt aangehouden te worden. Het gebied binnen deze contour buiten de inrichting is bestemd voor Bedrijf - Waterstoftankstation. Er liggen hier geen (beperkt) kwetsbare objecten en worden hier niet meer mogelijk gemaakt. De technische installatie, waaronder de compressor, opslagtank, hoge- en mediumdruk buffers, staan opgesteld binnen de terp constructie. Daardoor is het aannemelijk dat in de praktijk de bovengenoemde contour in noordelijke, oostelijke en zuidelijke richting aanzienlijk kleiner is. Het rekenmodel geeft geen mogelijkheid brandwerende muren of andere beperkende (mitigerende) maatregelen te analyseren, daardoor kan het positieve effect van de terpconstructie niet gekwantificeerd worden. Er liggen binnen de bestemming Bedrijf - Waterstoftankstation waar de contour overheen komt geen (beperkt) kwetsbare objecten, gezien dit ook niet mogelijk is binnen de bestemming en door middel van deze risicocontour worden deze objecten ook niet meer mogelijk gemaakt. Dit in verband met de veiligheid. De waterstof-installatie veroorzaakt geen groepsrisico. Buiten de risicocontouren zijn er geen effecten.

Groepsrisico

Het groepsrisico geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de inrichting verblijft, bepaald daardoor mede de hoogte van het groepsrisico. Uit de QRA blijkt het volgende betreft het groepsrisico:

- De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico is gelijk aan $10^{-3} / N_2$, dat wil zeggen een frequentie van 10-5/jr voor 10 slachtoffers, 10-7/jr voor 100 slachtoffers en geldt vanaf het punt met 10 slachtoffers.

Binnen het invloedsgebied zullen onder normale bedrijfsvoering niet meer dan tien personen aanwezig zijn. Het tankstation veroorzaakt hierdoor dan ook geen groepsrisico.



Figuur 4.1 Risicocontouren rondom de waterstof installatie.

Conclusie

Bij het opstellen van de QRA is gekeken naar het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmeringen omdat binnen de bestemming Bedrijf-Waterstoftankstation geen (beperkt) kwetsbare objecten zijn toegestaan en door de veiligheidscontour ook niet meer mogelijk worden gemaakt. Het groepsrisico vormt ook geen belemmering omdat onder de normale bedrijfsvoering niet meer dan tien personen aanwezig zullen zijn.

4.5.3 Conclusie

Men is voornemens aan de Zaventembaan een waterstof-installatie op te richten. Uit het veiligheidsaspecten onderzoek blijkt dat voldoende rekening is gehouden met verschillende veiligheidsvoorschriften. Ook wordt er voldaan aan deze veiligheidsvoorschriften. Er is hierin onderzoek gedaan naar:

- Geluidsemissie;
- Algemene beveiliging;
- Bedrijfsnoodplan;
- Interne veiligheid;
- Aanvoeren van waterstof;
- Ophopen van waterstof;
- Explosieveiligheid;

- Drukaparatuur en
- Onderhoud van de installatie.

Verder is gekeken naar het plaatsgebonden risico en het groepsrisico in de QRA. Uit de QRA blijkt dat de contour van de grenswaarde van het plaatsgebonden risico van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr van de waterstof-installatie gedeeltelijk buiten de inrichting ligt. Het gebied binnen deze contour is bestemd voor Bedrijf. Er liggen hier geen (beperkt) kwetsbare objecten en deze worden hier ook niet meer mogelijk gemaakt. Conform de Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) dient voor een waterstoftankstation een afstand van 35 m rond het vulpunt aangehouden te worden. Het gebied binnen deze contour buiten de inrichting is bestemd voor Bedrijf - Waterstoftankstation. Er liggen hier geen (beperkt) kwetsbare objecten omdat dat ook niet mogelijk is binnen de bestemming en worden hier niet meer mogelijk gemaakt. De waterstof-installatie veroorzaakt geen groepsrisico. Buiten deze contouren is er geen risico. Uit de QRA blijkt dat binnen het invloedsgebied zullen onder normale bedrijfsvoering niet meer dan tien personen aanwezig zijn waardoor het tankstation geen groepsrisico veroorzaakt.

Middels voorliggend bestemmingsplan wordt de veiligheidscontour planologisch mogelijk gemaakt. Hierdoor kunnen binnen deze zone geen (beperkt) kwetsbare objecten gebouwd worden en is deze zone veilig.

Voor het aspect externe veiligheid is rekening gehouden met veiligheidsvoorschriften en een risico-analyse met QRA waarin het plaatsgebonden risico en het groepsrisico geborgd wordt. Ook wordt er een veiligheidscontour gewaarborgd. Hierdoor is er voldoende rekening gehouden met de Externe veiligheid van het waterstofstation, hierdoor vormt het aspect externe veiligheid geen belemmering voor de beoogde ontwikkelingen.

4.6 Bodemkwaliteit

4.6.1 Kader

In het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 1 onder d) is bepaald dat voor de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden moet worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bepaald of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden bepaald of nader onderzoek en eventueel saneringen noodzakelijk zijn. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

4.6.2 Plangebied

In het kader van bodemkwaliteit is er een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Bijlage 6). Uit dit verkennend bodemonderzoek blijkt dat op het zuidelijk deel van de ontwikkelingslocatie sprake is van verontreinigingen in grond en grondwater. In de bovengrond zijn lichte verontreinigingen met lood, zink, olie en PCB aangetroffen. De gemeten gehalten overschrijden de Achtergrondwaarden. In de ondergrond zijn geen verontreinigingen aangetoond.

In het grondwater bleek sprake van een matige verontreiniging met lood (overschrijding Tussenwaarde) en lichte verontreinigingen met barium, koper, molybdeen en nikkel. Opgemerkt moet worden dat de Tussenwaarde geen formele status heeft en dat het loodgehalte formeel als licht verhoogd beschouwd zou moeten worden.

Op basis van de bevindingen in het verkennend bodemonderzoek is er een Aanvullend en nulsituatie bodemonderzoek uitgericht (Bijlage 7). Door middel van het uitgevoerde bodemonderzoek is inzicht verkregen in de milieu-hygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van de onderzoekslocatie.

Omdat in de grond en het grondwater overschrijdingen van de tussen- en/of interventie-waarde zijn aangetoond, is geconcludeerd dat de locatie verdacht is.

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek dient er vanuit milieuhygiënisch oogpunt gezien voor grondverzet rekening te worden gehouden bij eventuele ontgraving ter plaatse van en rondom boring 9 (zie figuur 4.3). Uit de analyseresultaten blijkt namelijk dat in de bovengrond van boring 9 (0 tot 0,5 m -mv) een sterke verontreiniging met zink is aangetoond en een matige verontreiniging met nikkel. Hier kan aanvullend onderzoek en een melding klein grondverzet of een BUS-melding met ontgraving onder milieukundige begeleiding benodigd zijn, afhankelijk van de omvang van de werkzaamheden.

Aan het toekomstige gebruik van de locatie als waterstof tankstation hoeven geen beperkingen te worden gesteld. Omdat ter plaatse van de verontreiniging geen verblijfgebouw wordt gerealiseerd en er dus ook geen ontgraving plaatsvindt.



Figuur 4.3: Boorplan Fountain Fuel

4.6.3 Conclusie

Zoals beschreven in het bodemonderzoek hoeven er geen beperkingen te worden gesteld aan het toekomstige gebruik van de locatie als waterstof tankstation. Er wordt voldaan aan het besluit ruimtelijke ordening en hierdoor rekening gehouden met de bodemgesteldheid van het gebied. Hiermee vormt het aspect bodem geen belemmering voor voorliggend plan.

4.7 Archeologie en cultuurhistorie

4.7.1 Kader

In 1992 is in Valletta (Malta) het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta) ondertekend. Het Verdrag van Malta voorziet in bescherming van het Europees archeologisch erfgoed onder meer door de risico's op aantasting van dit erfgoed te beperken. Per 1 juli 2016 is de Erfgoedwet ingegaan die geldt totdat de Omgevingswet in werking treedt. De Erfgoedwet bundelt wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Onder andere de Monumentenwet is hierin opgegaan. Op basis van de Erfgoedwet zijn mogelijke (toevals)vondsten bij het verrichten van werkzaamheden in de bodem altijd beschermd. Artikel 5.10 lid 1 van de Erfgoedwet stelt namelijk: 'Degene die anders dan bij het verrichten van opgravingen een vondst doet waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat het een archeologische vondst betreft, meldt dit zo spoedig mogelijk bij Onze Minister'.

4.7.2 Plangebied

Er ligt een dubbelbestemming Waarde - Archeologie op het plangebied zoals beschreven in paragraaf 1.4. Hierdoor is er voor voorliggend bestemmingsplan een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Dit archeologisch onderzoek is bijgevoegd in Bijlage 8.

Uit het onderzoek blijkt dat er geen aanwijzingen gevonden zijn voor intacte landschappen waarvan bekend is dat deze aantrekkelijke vestigingslocaties zijn geweest voor de mens in de vroege prehistorie. Zo ontbreken aanwijzingen voor de aanwezigheid van (lage) rivierduinen, boreale dalen en vroeg-holocene stroomgordels. De kans op het aantreffen van archeologische resten is daarmee klein.

Het voorkomen van verschillende intacte bodemniveaus in het laat-pleistocene en vroeg-holocene landschap laat echter wel zien dat in deze omgeving de lithologische opbouw uit deze periode zeer goed bewaard is gebleven. De dichtheid aan gearchiveerde boorgegevens in het omringende gebied is dermate laag dat onvoldoende greep bestaat op de genoemde kansrijke landschapsvormen.

Afwezigheid van archeologische indicatoren zoals houtskool, vuursteen, aardewerk en verbrande klei betekent niet dat er sprake is van afwezigheid van menselijke activiteit, zeker wanneer het gaat om vroeg-prehistorische vindplaatsen.

4.7.3 Conclusie

Op basis van de resultaten van het booronderzoek wordt de archeologische verwachting voor alle perioden in het plangebied bijgesteld naar laag. Hierdoor is er geen vervolgonderzoek nodig.

De rapportage is voorgelegd aan het bevoegd bezag de Gemeente Rotterdam. Het bevoegd gezag heeft het onderzoek beoordeeld en concludeert het volgende: Het areaal van het plangebied 'Zaventembaan Rotterdam The Hague Airport' kan worden vrijgegeven voor de geplande ontwikkeling; er hoeft geen vervolgonderzoek te worden uitgevoerd. De kans dat er bij de bouwwerkzaamheden waardevolle archeologische resten worden aangetast, wordt als zeer klein ingeschat. Voor eventuele toekomstige ingrepen in het plangebied wordt de archeologische dubbelbestemming uit het gebiedsbestemmingsplan RTHA gehandhaafd. De werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd zonder verdere archeologische bemoeienis. In Bijlage 9 is de rapportbeoordeling Archeologie van de gemeente Rotterdam opgenomen.

Er wordt geconcludeerd dat het aspect archeologie geen belemmering vormt voor voorliggend bestemmingsplan. De archeologische verwachtingen zijn laag en het bevoegd gezag geeft aan dat de werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden zonder verder archeologische bemoeienis. Het aspect archeologie vormt daarom geen belemmering voor voorliggend plan.

4.8 Waterparagraaf

4.8.1 Kader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 1 onder b van het Bro) dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen voor de waterhuishouding die samenhangen met de ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt. De nieuwe ontwikkeling dient geen belemmering te veroorzaken voor de waterhuishouding. Voor het toetsen van de waterhuishouding zijn een aantal beleidskaders geraadpleegd. Hieronder zijn het Regionaal waterprogramma Zuid-Holland 2022-2027, het Waterbeheerprogramma HHSK en de Keur en legger HHSK beschreven.

Regionaal waterprogramma Zuid-Holland 2022-2027

De Omgevingswet bepaalt dat de provincie een regionaal waterprogramma vaststelt. Daarin moet in ieder geval staan wat de provincie doet om uitvoering te geven aan de Europese richtlijnen die betrekking hebben op water (verplichte onderdelen). Het gaat om de volgende richtlijnen:

- Kaderrichtlijn Water;
- Grondwaterrichtlijn;
- Drinkwaterrichtlijn;
- Richtlijn Overstromingsrisico's;
- Zwemwaterrichtlijn.

Naast deze verplichte onderdelen bevat het Zuid-Hollandse regionaal waterprogramma ook niet-verplichte onderwerpen, zoals zoetwatervoorziening, wateroverlast en waterrecreatie. Hiermee laat provincie Zuid-Holland zien hoe ze samen met haar partners werkt aan een regionaal watersysteem dat bijdraagt aan een gezond, veilig, aantrekkelijk, concurrerend en bereikbaar Zuid-Holland.

Het regionaal waterprogramma is zelfbindend. Dat betekent dat alleen Gedeputeerde Staten eraan gebonden zijn. Toch heeft het regionaal waterprogramma ook gevolgen voor andere overheden. Die zijn wettelijk verplicht rekening te houden met de verplichte onderdelen van het regionaal waterprogramma. De binding van andere overheden aan de niet-verplichte onderdelen is waar nodig geregeld via de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening.

Waterbeheerprogramma HHSK

In het waterbeheerprogramma van HHSK staan de plannen en ambities van de komende jaren. Hieronder zijn thema's gedefinieerd: een veilige en aantrekkelijke leef- en werkomgeving, voorbereid op de verandering van het klimaat, een duurzaam waterschap voor de wereld van morgen en water en waterschap als onderdeel van de samenleving. Ook zijn de taken van het waterschap uitgewerkt: wettelijke taken, veilige dijken, voldoende en schoon water, afvalwater zuiveren, veilige wegen en regels en toezicht.

Keur en legger HHSK

De uitgangspunten over hoe om te gaan met oppervlaktewater, zijn beschreven in de Keur. De Keur is een verordening met verbods- en gebodsregels ter bescherming van waterstaat- en waterhuishoudkundige werken en voorzieningen om de water aan- en afvoer, waterberging en de bescherming tegen overstromingen en wateroverlast zo goed mogelijk te kunnen garanderen. Door de regels in de Keur worden ook de ecologische kwaliteit van wateren en waterkeringen en de daarmee verbonden natte natuurwaarden zo goed mogelijk beschermd. De legger beschrijft de locatie van wateren, dijken en kunstwerken met de daarbij behorende eisen, onderhoudsverplichtingen en verdeling van verantwoordelijkheden.

4.8.2 Plangebied

Voor voorliggend bestemmingsplan is een watertoets opgesteld. Deze toets is gecontroleerd door HHSK. De watertoets is bijgevoegd in Bijlage 10. In deze toets wordt verder ingegaan op de aspecten waterkwantiteit, waterkwaliteit en klimaat. In deze toets zijn het Regionaal waterprogramma Zuid-Holland 2022-2027, het Waterbeheerprogramma HHSK en de Keur en legger HHSK geraadpleegd.

Waterkwantiteit

De compensatie-eis voor het verharde oppervlak is uitgerekend op 507 m². De compensatie-eis wordt opgelost door het opvangen met halfverharding en bezinkbakken. Hiermee wordt er goed omgegaan met het water en wordt er geen oppervlakte water gecreëerd. Ook zorgt halfverharding voor een lokale infiltratie wat bijdraagt aan het bergen van de waterkwantiteit. Ook zorgt halfverharding niet voor een vogelaantrekende werking wat voor belang is gezien de ontwikkeling gerealiseerd wordt naast een vliegveld.

Waterkwaliteit

Aangezien het water onder normale omstandigheden kan infiltreren in de halfverharding en opgenomen wordt door het groene dak, wordt geen invloed op de waterkwaliteit verwacht van het oppervlak van het asfalt of van nutriënten van het groene dak. Tijdens hevige neerslag is het van belang het water niet direct op het oppervlaktewater te lozen van eventueel verontreinigde oppervlakken. Er zal hiervoor een tussenliggende maatregel in het ontwerp moeten worden opgenomen. Deze maatregel wordt afgestemd tussen de opdrachtgever en/of Sweco en HHSK.

Watergangen

De ontwikkeling kruist geen watergang. Er worden geen watergangen omgelegd of permanent gedempt als gevolg van de ontwikkeling. Hierdoor heeft voorliggende ontwikkeling geen invloed op de watergangen van het waterschap.

Waterkeringen

Op basis van de waterschap legger bevinden zich geen dijklichamen en/of waterkeringen in het plangebied. Dit geldt zowel voor primaire-, regionale- en lokale waterkeringen. Hierdoor vormt voorliggende ontwikkeling geen probleem met de dijklichamen en waterkeringen in de nabije omgeving. De ontwikkeling heeft geen invloed op een primaire-, regionale- en lokale waterkering.

Klimaat

Gezien het in acht nemen van de bovenstaande thema's van de waterkwaliteit en -kwantiteit, worden de klimaateffecten die een link hebben met water, hevige neerslag en droogte, gemitigeerd. Het waterstof-tankstation wordt ook klimaatadaptief ingericht met het oog op hittestress, bodemdaling en biodiversiteit. Met het oog op de huidige groenblauwe structuren past het ontwerp binnen het gebied.

Regionaal waterprogramma Zuid-Holland

Het regionaal waterprogramma Zuid-Holland vormt geen belemmering voor voorliggende ontwikkeling. Dit waterprogramma focust vooral op zoetwatervoorziening, wateroverlast en de beheer van vaarwegen. Voorliggende ontwikkeling betreft de realisatie van een waterstof-tankstation. Deze ontwikkeling heeft geen invloed op de zoetwatervoorziening, eventuele wateroverlast en vaarwegen. Hierdoor vormt dit waterprogramma geen belemmering voor voorliggende ontwikkeling.

Waterbeheerprogramma HHSK

Het waterbeheerprogramma focust vooral op thema's zoals 'veilige en aantrekkelijke leefomgeving'. Voorliggende ontwikkeling is in lijn met het waterbeheerprogramma. Er is nagedacht over om het waterstof-tankstation er aantrekkelijk uit te laten zien, er is nagedacht over duurzaamheid omdat de ontwikkeling een duurzame ontwikkeling betreft maar ook omdat er is nagedacht over groene daken en halfverharding waardoor het regenwater lokaal kan infiltreren.

Keur en legger HHSK

De keur en legger over 'Regels voor sloten, plassen en singels' is geraadpleegd. Voorliggende ontwikkeling komt niet in aanmerking met de keur en legger. Verder zijn de onderdelen benoemd in de keur en legger niet relevant voor voorliggende ontwikkeling. Het betreft de realisatie van een waterstoftankstation. Er wordt hierdoor enkel wat verharding toegevoegd.

4.8.3 Conclusie

Het voorliggend bestemmingsplan voldoet aan het Regionaal waterprogramma Zuid-Holland 2022-2027 omdat voorliggende ontwikkeling geen invloed heeft op de zoetwatervoorziening, eventuele wateroverlast en vaarwegen.

Het voorliggend bestemmingsplan voldoet aan het Waterbeheerprogramma HHSK omdat het waterstoftankstation zo is ontworpen dat het er aantrekkelijk uitziet en het een duurzame ontwikkeling betreft, wat positieve effecten heeft voor het klimaat. Ook is er nagedacht over groene daken en halfverharding waardoor regenwater lokaal kan infiltreren en de waterkwantiteit op verharde delen afneemt.

Het voorliggend bestemmingsplan voldoet aan de Keur en legger HHSK omdat de ontwikkeling niet in aanmerking komt met de keur en legger.

waterkwantiteit, waterkwaliteit, watergangen, waterkeringen, klimaat behandelen.

Het voorliggend bestemmingsplan voldoet aan de eisen van het thema water als er een tussenliggende maatregel wordt opgenomen in het ontwerp voor het lozen van water op verontreinigde oppervlakken tijdens hevige regenval. In dat geval vormt het onderwerp water geen belemmering voor voorliggend bestemmingsplan.

4.9 Duurzaamheid

4.9.1 Kader

Rotterdams Duurzaamheidskompas

De doelstellingen van de gemeente op het gebied van duurzaamheid zijn onder te verdelen in ambities op vier thema's. De thema's zijn: Energietransitie, Circulair, Klimaatbestendig en Gezonde leefomgeving. De vier ambities zijn van grote invloed op elkaar. Door de uitdagingen die er liggen binnen de vier thema's zo veel mogelijk te verbinden, versterken ze elkaar in de uitvoering. Zo creëren we een robuust pad naar een gezond en groen Rotterdam met een duurzame toekomst.

Sustainable Development Goals Rotterdam

De gemeente Rotterdam is aangesloten bij de VNG-campagne 'Gemeenten 4 Global Goals'. Hierbij worden de 17 globale sustainable development goals gebruikt als gemeenschappelijke taal. De sustainable development goals zijn:

1. Geen armoede
2. Geen honger
3. Goede gezondheid en welzijn
4. Kwaliteitsonderwijs
5. Gendergelijkheid
6. Schoon water en sanitair
7. Betaalbare en duurzame energie
8. Eerlijk werk en economische groei
9. Industrie, innovatie en infrastructuur
10. Ongelijkheid verminderen
11. Duurzame steden en gemeenschappen
12. Verantwoorde consumptie en productie
13. Klimaatactie
14. Leven in het water
15. Leven op het land
16. Vrede, justitie en sterke publieke diensten

17. Partnerschap om doelstellingen te bereiken

Relevant voor dit project en voor de gemeente Rotterdam zijn: Klimaatactie en Innovatie en duurzame infrastructuur.

Klimaatactie

Rotterdam heeft de klimaatambities van Parijs vertaald in de volgende Rotterdamse doelstellingen:

- In 2022 is de jaarlijkse Rotterdamse uitstoot van CO₂ omgebogen naar een dalende trend
- In 2030 is de Rotterdamse uitstoot van CO₂ 49% lager ten opzichte van 1990
- In 2050 is Rotterdam klimaatneutraal

Innovatie en duurzame infrastructuur

Rotterdam draagt bij aan de verduurzaming van de mobiliteitsmiddelen door de mobiliteitsgroei op te vangen met modaliteiten en vervoerssystemen die schoner en stiller zijn, minder ruimte claimen en voor iedereen toegankelijk zijn. Dit betekent het bevorderen van: wandelen, fietsen, openbaar vervoer en elektrificatie van motorvoertuigen en schone logistiek in de stad. We bevorderen actief de innovatie in voertuigtechniek en stimuleren deelmobiliteit in de stad. We werken samen met bewoners aan wijkgerichte oplossingen zoals mobiliteitshubs en met werkgevers aan oplossingen voor zakelijke mobiliteit. Gelijktijdig verduurzamen we het gemeentelijk wagenpark en is de gemeente koploper op het gebied van innovatieve voertuigtechniek met een kolkenzuiger op waterstof, elektrische vuilniswagens en elektrische veegmachines.

4.9.2 Plangebied

Rotterdams Duurzaamheidskompas

Het voorliggend bestemmingsplan voorziet de realisatie van een waterstofstation. Dit waterstofstation draagt bij aan het thema energietransitie van het Rotterdams Duurzaamheidskompas gezien er gebruik wordt gemaakt van waterstof, wat een duurzame brandstof is.

Sustainable Development Goals Rotterdam

Ook past voorliggend bestemmingsplan binnen de de VNG-campagne 'Gemeenten 4 Global Goals', omdat het plan bijdraagt aan ten minste twee sustainable development goals vertaald naar de gemeente Rotterdam. Hierbij gaat het om klimaatactie, gezien het rijden op waterstof en elektriciteit bijdraagt aan de reductie van CO₂ uitstoot. Ook gaat het om het doel Innovatie en duurzame infrastructuur omdat het waterstofstation een stap is in de verduurzaming van de infrastructuur in Rotterdam.

Algemeen gezien wordt er bij voorliggend plan gebouwd conform de nieuwste duurzaamheidseisen. De gebouwen en bouwwerken zijn BENG, er wordt geen aardgas gebruikt en er zijn zonnepanelen aanwezig om elektriciteit op te wekken. Dit zorgt voor een aanzienlijke vermindering van CO₂-uitstoot.

Het materiaalgebruik is duurzaam en circulair, zo is er in het ontwerp gekozen voor hout en er wordt een sedum (groen) dak aangelegd op de kiosk. Het gebied om het nieuwe gebouw is ingericht met veel groen en veel onverharde ruimte. Het water wordt opgevangen doormiddel van halfverharding op eigen terrein.

4.9.3 Conclusie

Het voorliggend bestemmingsplan draagt in positieve zin bij aan duurzaamheid, zoals beschreven in het Rotterdams Duurzaamheidskompas en de Sustainable Development Goals Rotterdam, dus vormt het thema duurzaamheid geen belemmering voor het bestemmingsplan.

4.10 Bedrijven en milieuzonering

4.10.1 Kader

Milieuozonering betreft het toepassen van het ruimtelijke ordeningsprincipe voor “nieuwe situaties / ontwikkelingen” dat zich richt op functiescheiding van milieubelastende activiteiten (bijvoorbeeld een bedrijfsfunctie) en milieu-planologisch gevoelige functies (bijvoorbeeld wonen). Een nieuwe situatie / ontwikkeling betreft een plan dat nog niet eerder als zodanig is bestemd in een bestemmingsplan of vergund met een omgevingsvergunning. Het waar nodig en mogelijk scheiden van milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies bij nieuwe ontwikkelingen / in nieuwe situaties dient twee doelen:

- Het reeds in het ruimtelijke spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- Het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Met deze doelstelling wordt bij het plannen van een nieuwe functie om redenen van goede ruimtelijke ordening gekeken naar de omgeving waarin de nieuwe functie wordt ingepast. Hierbij spelen twee vragen een rol:

1. past de nieuwe functie in de omgeving?
2. laat de omgeving de nieuwe functie toe?

De VNG-publicatie *Bedrijven en milieuozonering* (editie 2009) is een hulpmiddel bij het beantwoorden van deze vragen. Milieuozonering beperkt zich hierin tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. Kenmerkend voor deze milieuaspecten is dat de milieubelasting afneemt naarmate de afstand van/tot de bron toeneemt. De VNG-publicatie bevat een tweetal richtafstandlijsten waarin een groot aantal niet-woonactiviteiten (zoals productie, handel en dienstverlenende activiteiten, onderwijs, sport en recreatie, etc.) zijn vertaald naar een milieucategorie met bijbehorende indicatieve richtafstanden. De activiteiten en bijbehorende categorieën zijn weergegeven in de VNG-publicatie *Bedrijven en milieuozonering* (editie 2009) en in voorkomend geval (afhankelijk van de wijze van bestemmen) ook in de bijlage bij de regels van een bestemmingsplan.

Zoals hiervoor al is aangegeven, is het ordeningsprincipe van milieuozonering bedoeld voor nieuwe situaties / nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van “bestaande situaties” waarbij bestaande / gevestigde milieubelastende activiteiten en bestaande milieugevoelige functies op minder dan de indicatieve richtafstand van elkaar staan. Via het zogenaamde 'milieuspoor' van de Wet Milieubeheer (Wm) is het functioneren van bestaande bedrijven (inrichtingen) geregeld.

4.10.2 Plangebied

In relatie tot het beschreven kader is de VNG handreiking 'Bedrijven en milieuozonering' geraadpleegd. Hieruit blijkt dat waterstoftankstations momenteel nog niet zijn opgenomen in de VNG handreiking 'Bedrijven en milieuozonering'. Er bestaat nog geen consensus over de aan te houden milieucategorie voor waterstof tankstations. Dit vanwege dat het een relatief nieuwe ontwikkeling in de markt is. In de nabije toekomst wordt niet meer uitgegaan van milieucategorieën. Voor het aspect veiligheid (risico) wordt gebruik gemaakt van de veiligheidsafstanden zoals die in het Besluit kwaliteit leefomgeving en het Besluit activiteiten leefomgeving zijn opgenomen.

Voor de toets voor de beoogde ontwikkeling geldt de milieucategorie als beoordelingskader. Op basis van vergelijkbare inrichtingen wordt gemotiveerd waarom het waterstof tankstation binnen de bestemde milieucategorie valt.

Omschrijving	Maximale afstand	Milieucategorie
Busremise	100 meter	3.2
Tankstation	30 meter	2
Gasontvangverdeelstation	50 meter	3.1
Compressorstations voor pijpleidingen	30 meter	2

Tabel 4.2 Vergelijkbare functies met bijhorende milieucategorieën

Omdat het waterstoftankstation vergelijkbaar is met bovengenoemde punten past deze functie

binnen de toegestane milieucategorie 3.2. Voor een worst-case benadering wordt uitgegaan van de maximale richtafstanden. De maximale richtafstand van categorie 3.2 bedraagt 100 meter. Wanneer wordt voldaan aan deze richtafstand tussen de inrichting en de dichtstbijzijnde milieugevoelige functies (woningen, ziekenhuizen, scholen en verblijfsrecreatie) vormt het aspect bedrijven milieuzonering geen belemmering voor de ontwikkeling. De dichtstbijzijnde milieugevoelige functie (vrijstaande woning Achterdijk) ligt op een afstand van circa 120 meter en vallen hiermee buiten de richtafstanden.

Omdat een waterstoftankstation een redelijk nieuwe ontwikkeling is wordt ook ingegaan op de verschillende aspecten (geur, stof, geluid en gevaar). De richtafstanden kunnen op verschillende aspecten van belang zijn (geur, stof, geluid en gevaar). De aspecten geur en stof zijn bij het waterstoftankstation niet aan de orde. In paragraaf 4.3 wordt het aspect geluid beschreven en in paragraaf 4.5 wordt het aspect gevaar beschreven.

4.10.3 Conclusie

Er zijn op een afstand van 100 meter van het plangebied geen gevoelige functies aanwezig of bestemd want er is gekeken naar de VNG publicatie bedrijven en milieuzonering editie 2019. Hieruit blijkt dat er geen gevoelige functies in de omgeving aanwezig of bestemd zijn. Het dichtstbijzijnde gevoelig object ligt namelijk op 120 meter afstand en betreft een vrijstaande woning aan de Achterdijk. Dit aspect vormt derhalve hierdoor geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

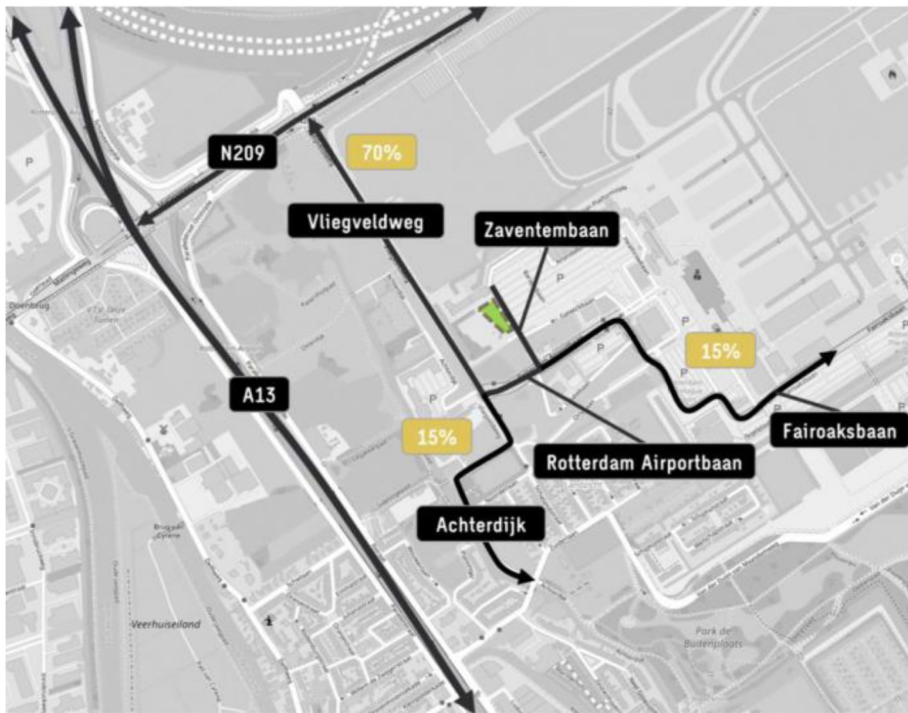
4.11 Verkeer en parkeren

4.11.1 Plangebied

In het kader van een uitvoerbaar bestemmingsplan dient gekeken te worden naar de verkeersafhandeling van het gebied. Het omliggende wegennetwerk dient immers de verkeersaantrekkende werking aan te kunnen. Bovendien dient er voldoende parkeergelegenheid te zijn voor de beoogde ontwikkeling. Voor voorliggend initiatief is een verkeersonderzoek uitgevoerd. Het verkeersonderzoek bevindt zich in Bijlage 11. In het onderzoek wordt onderstaand benoemd.

Het plangebied van het energiestation bevindt zich ten westen van het RTHA en wordt ontsloten via de Zaventembaan. Vanuit het noorden kan men over de N209, Vliegveldweg en de Rotterdam Airportbaan het energiestation bereiken. Via het zuiden kan het verkeer dit via de Achterdijk en vanuit het oosten via de Fairoaksbaan. De Zaventembaan, Vliegveldweg, Rotterdam Airportbaan en Fairoaksbaan zijn allen gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. De Achterdijk is een erftoegangsweg. De route N209- Vliegveldweg-Rotterdam Airportbaan-Zaventembaan vormt naar verwachting de voornaamste route van en naar het plangebied. Naar verwachting zal 70% van het verkeer hier gebruik van maken. Het resterende verkeer zal naar verwachting uit het zuiden en het oosten komen, met 15% vanuit de Achterdijk en 15% vanuit de Fairoaksbaan.

Op het plangebied worden in totaal 16 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan 8 parkeerplaatsen tevens een elektrisch oplaadpunt krijgen door middel van 4 laadpalen, deze parkeerplaatsen zijn allemaal voor autovoertuigen. Ook komen er 8 parkeerplaatsen voor bezoekers/shopmedewerkers/monteurs van de kiosk. Hiermee wordt parkeren opgelost op de locatie zelf.



Figuur 4.3 Overzichtsituatie ontsluiting

Uit het onderzoek blijken de volgende conclusies:

- Het energiestation genereert in een werkdag etmaal naar verwachting 84 motorvoertuigbewegingen in het openingsjaar 2024, wat oploopt naar 1.356 motorvoertuigbewegingen in het jaar 2035.
- Naar verwachting zal 70% van dit verkeer worden ontsloten via de N209.
- Door de komst van het energiestation stijgt de werkdag etmaalintensiteit van de N209 in 2024 met 3% van 35.528 naar 35.646 autovoertuigbewegingen en de intensiteit in het drukste uur (16:45-17:45) met 0,2% naar 3.248.
- Tot het jaar 2035 stijgt de etmaalintensiteit met 832 autovoertuigbewegingen per etmaal en 35 autovoertuigbewegingen in het drukste uur.

4.11.2 Conclusie

Op basis van de resultaten van het verkeersonderzoek kan worden geconcludeerd dat de komst van het waterstofstation beperkt effect heeft op de totale intensiteit van de N209 gezien het waterstofstation zorgt voor etmaalintensiteitsstijging van maar 3% en tijdens het drukste uur maar 0,2% en dat het bijkomende verkeer naar verwachting kan worden afgewikkeld omdat het aandeel van de stijging minimaal is.

Er is voldoende parkeergelegenheid op het eigen terrein. Hierdoor wordt parkeren opgelost op het eigen terrein.

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor voorliggend plan.

Hoofdstuk 5 Juridische toelichting

5.1 Algemeen

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels (zogenaamde planregels). De regels zijn gerelateerd aan de verbeelding, zodat kaart en regels ten alle tijden in onderlinge samenhang dienen te worden gezien en toegepast.

Verbeelding

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. Soms heeft een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis en is uitsluitend op de verbeelding aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid van de kaart (bijvoorbeeld topografische gegevens). De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

Regels

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in meerdere hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse bepalingen artikelsgewijs worden besproken.

Toelichting

De toelichting heeft géén bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels. Door de grote flexibiliteit, of beter vrijheid in de regels, kan de rechtszekerheid van belanghebbenden in het gedrang komen. In de toelichting dienen derhalve duidelijk de beleidsintenties te worden aangegeven met betrekking tot het toekomstig grondgebruik. De toelichting heeft echter géén rechtstreeks burgers bindende werking. In de toelichting wordt van de verschillende bestemmingen kort toegelicht wat de gebruiks- en bouw mogelijkheden zijn.

5.2 De bestemmingen

De regels moeten in samenhang met de verbeelding worden gelezen, waarbij een bestemming op de verbeelding verwijst naar het corresponderende artikel in de regels.

In het bestemmingsplan komen de volgende enkelbestemmingen voor:

- Bedrijf - Waterstoftankstation

Ook komt de volgende dubbelbestemming voor:

- Waarde - Archeologie

5.2.1 Bestemmingsvlak, bouwvlak en hoogtebeperkingen vanwege de luchtvaart

Elke bestemming bestaat doorgaans uit twee facetten: een bestemmingsvlak en een bouwvlak. Het bestemmingsvlak geeft aan waar een bepaald gebruik is toegestaan. Het bouwvlak is een gebied waarvoor in de planregels de mogelijkheden om te bouwen zijn aangegeven. Buiten bouwvlakken zijn gebouwen in beginsel niet toegestaan. Bouwvlakken worden op de verbeelding (plankaart) doorgaans voorzien van aanduidingen die betrekking hebben op de maatvoering. Zo bevat het plan aanduiding met maximale bouwhoogten. Deze bouwhoogte neemt de obstakelvlakken die gelden rond de start- en landingsbaan in acht.

In aanvulling daarop gelden hoogtebeperkingen die nodig zijn voor de luchtvaartveiligheid (toetsingsvlakken) (artikel 6.1 Bouwverbod toetsingsvlakken): een figuur met deze hoogtebeperkingen is opgenomen als bijlage bij de regels. Van deze hoogtebeperking kan worden afgeweken na advies van de Luchtverkeersleiding Nederland (verklaring van geen bedenkingen). Indien de bouwhoogte op grond van de toetsingsvlakken hoger is dan op grond van de bouwregels in bestemmingsartikel 3.2 is toegestaan, geldt de lagere bouwhoogte uit dit artikel.

5.2.2 Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In hoofdstuk 1 staan de inleidende bepalingen van de regels beschreven.

Artikel 1: Begrippen

Artikel 1 geeft de betekenis aan een aantal in de regels voorkomende begrippen. Hierdoor wordt de interpretatie van de begrippen vastgelegd, waardoor de duidelijkheid wordt vergroot.

Artikel 2: Wijze van meten

Het tweede artikel geeft aan hoe bepaalde maten dienen te worden berekend.

5.2.3 Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Hoofdstuk 2 bevat de juridische vertaling van de bestemmingen die in het plangebied van deze bestemmingsplanwijziging voorkomen. Het artikel bevat de regels welke direct verband houden met de op de verbeelding aangegeven bestemming. Bij de indeling van de bestemmingsregels is conform de SVBP 2012 een vaste volgorde aangehouden.

De regels van de bestemmingen in dit plan zijn als volgt opgebouwd en benoemd (niet alle onderdelen komen voor):

- bestemmingsomschrijving (omschrijving van de toegestane functies en gebruiksdoelen);
- bouwregels (regels waaraan de bebouwing dient te voldoen);
- nadere eisen (eisen die het college van burgemeester en wethouders bij vergunningverlening kan stellen aan de bebouwing);
- afwijking van de bouwregels (regels op grond waarvan in concrete situaties onder bepaalde voorwaarden kan worden afgeweken van de bouwregels);
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voormalige aanlegvergunningplicht: hiermee worden grondwerkzaamheden aan een vergunning gebonden).

Hieronder worden de verschillende bestemmingen inhoudelijk toegelicht.

Artikel 3 Bedrijf – Waterstoftankstation

Deze bestemming voorziet in de mogelijkheid om een waterstoftankstation met bijbehorende kiosk te realiseren en te exploiteren. De bestemming maakt het oprichten van bebouwing mogelijk. Inhoudelijk wordt verder aangesloten op de systematiek uit bestemmingsplan Rotterdam The Hague Airport.

Bij deze bestemming wordt de veiligheidscontour gerealiseerd die essentieel is in dit bestemmingsplan. De veiligheidscontour creëert een zone waarin het niet mogelijk is om gevoelige bestemmingen te bouwen. Dit wordt gedaan om zo de veiligheid in het gebied te waarborgen en de bouw van het waterstoftankstation mogelijk te maken.

Onder de bestemming Bedrijf - Waterstoftankstation komen de volgende functie aanduidingen voor:

- specifieke vorm van bedrijf - kiosk

Deze functieaanduiding maakt enkel de realisatie van de bijbehorende kiosk bij het waterstoftankstation mogelijk.

- specifieke vorm van bedrijf - 1

Deze functieaanduiding maakt enkel de realisatie van de 700 bar waterstofdispenser en de luifel mogelijk.

- specifieke vorm van bedrijf - 2

Deze functieaanduiding maakt enkel de realisatie van de opstelplaats voor vrachtwagens die waterstof aanleveren mogelijk.

- specifieke vorm van bedrijf - 3

Deze functieaanduiding maakt enkel de realisatie van de waterstofinstallatie voor het waterstoftankstation mogelijk.

- specifieke vorm van bedrijf - 4

Deze functieaanduiding maakt enkel de realisatie van de 350 bar waterstofdispenser voor vrachtwagens mogelijk

- specifieke vorm van verkeer - verkeer waterstof

Deze functieaanduiding maakt enkel de realisatie van een dispenser voor waterstof mogelijk.

Artikel 4 Waarde - Archeologie

Deze bestemming is overgenomen uit het geldende bestemmingsplan Rotterdam The Hague Airport. De bestemming voorziet in een waarborg dat geen archeologische waarden worden aangetast.

5.2.4 Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 5 Antidubbelregel

Dit artikel bevat een standaard regeling waarmee wordt voorkomen dat met het bestemmingsplan strijdige situaties ontstaan of worden vergroot.

Artikel 6 Algemene bouwregels

In artikel 6.1 zijn hoogtebeperkingen opgenomen die voortvloeien uit regels die gelden op het gebied van luchtvaartveiligheid. Op en rondom Rotterdam The Hague Airport staan diverse apparaten opgesteld voor de communicatie met en ten behoeve van de navigatie van de vliegtuigen. Om een storingsvrije werking van deze apparatuur te waarborgen zijn toetsingsvlakken voor Communicatie en Navigatie Systemen (CNS) gedefinieerd. Dit zijn hoogtevlakken waaronder op een veilige wijze bebouwing kan worden gerealiseerd zonder de apparatuur te beïnvloeden. Zodra de hoogte van deze vlakken echter "overschreden" wordt dient getoetst te worden dat de hogere bebouwing het functioneren van de apparatuur niet negatief beïnvloed. In dat geval kan door de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) een verklaring van bezwaar worden afgegeven.

Een indicatie van de toetsvlakken (ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan) zijn opgenomen in Bijlage 1 bij de regels en daarmee geborgd in dit bestemmingsplan. Door wijziging in de geplaatste apparatuur kunnen deze toetsvlakken in de loop der tijd wijzigen. Indien de bouwhoogte op grond van de toetsingsvlakken hoger is dan op grond van de bouwregels in de bestemmingsartikelen (artikel 3 t/m 7) is toegestaan, geldt de lagere bouwhoogte uit de bestemmingsartikelen. Dat betekent dat feitelijk voor alle bouwplannen getoetst moeten worden door de LVNL.

Omdat naast de verstoring van de toetsingsvlakken ook aspecten zoals windhinder en vogelaantrekkende werking de veiligheid van het vliegverkeer kunnen beïnvloeden, dient ook voor deze aspecten een verklaring van geen bezwaar te worden afgegeven. Deze verklaring wordt afgegeven door de luchthavenexploitant. Ook deze eis is daarom opgenomen in deze regeling. De Inspectie Leefomgeving en Transport (inspectiedienst van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu) is daarbij de toezichthouder zowel ten opzichte van de luchthavenexploitant als de luchtverkeersleiding.

Artikel 7 Algemene aanduidingsregels

Ter plaatste van de aanduiding 'veiligheidszone – waterstoftankstation' zijn nieuwe en is uitbreiding van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten niet toegestaan.

Binnen de geluidzone zijn geen geluidgevoelige objecten aanwezig of geprojecteerd. Ter plaatse van geluidgevoelige functies (aanwezig en geprojecteerd) wordt dan ook voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Er is sprake van een aanvaardbare geluidssituatie waarbij voldaan wordt aan de normen uit de Wet geluidhinder.

5.2.5 Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk bevat de laatste bepalingen van de bestemmingsregels. Hieronder worden de verschillende artikelen toegelicht.

Artikel 8 Overgangsrecht

In dit artikel is het overgangsrecht ten aanzien van bouwen neergelegd. Uitbreiding van de bebouwing is slechts mogelijk met omgevingsvergunning voor het afwijken. De eerste drie leden van dit artikel betreffen de (reducerende) overgangsregels met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken voor zover dat gebruik afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Hiervan is uitgezonderd strijdig gebruik dat al in strijd was met het voorheen tot dat tijdstip geldende plan en waartegen wordt of alsnog kan worden opgetreden. Dit sluit aan bij de vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State waaruit blijkt dat, indien de gemeente strijdig gebruik gewraakt heeft, er geen beroep op het overgangsrecht mogelijk is.

Artikel 9 Slotregel

Dit artikel geeft de naam van het bestemmingsplan aan.

5.3 Procedure bestemmingsplan

Voor dit bestemmingsplan wordt de volgende procedure doorlopen. Ten eerste vindt er vooroverleg plaats met instanties ex artikel 1.3.1 Besluit ruimtelijke ordening. Daarna is het ontwerp plan opgesteld. Daarop is afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Dit betekent dat het ontwerp gedurende zes weken ter inzage wordt gelegd. Zienswijzen kunnen dan door een ieder worden ingediend. Vervolgens beslist de gemeenteraad over de vaststelling van de partiële herziening van het bestemmingsplan en tegen de vaststelling staat beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) geldt onder bepaalde voorwaarden de verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan gelijktijdig met het vaststellen van een bestemmingsplan. Het exploitatieplan is een instrument voor de gemeente gericht op kostenverhaal in het kader van de grondexploitatie. Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). In afdeling 6.4 van de Wro wordt de verdeling van kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling van een bouwlocatie geregeld in het geval dat de gemeente niet de ontwikkelende partij is. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om via locatie-eisen regels te stellen ten aanzien van bijvoorbeeld de fasering van bouwactiviteiten en de wijze van bouw- en woonrijpmaken.

Ingevolge artikel 6.12 Wro, besluit de gemeenteraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Rotterdam over het kostenverhaal een anterieure overeenkomst heeft gesloten met de initiatiefnemer.

Daarnaast wordt geen noodzaak gezien om een tijdvak of fasering te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels te stellen zodat kan worden afgezien van het vaststellen van een exploitatieplan.

Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Vooroverleg

In het kader van de zienswijzen heeft het ontwerpbestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage gelegen. In deze periode kon een ieder zijn zienswijzen geven op het plan. Daarnaast werd het plan in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro toegestuurd aan de overleginstanties, zie hieronder:

Tijdens de gestelde termijn zijn er reacties ontvangen van vier instanties. Naar aanleiding van deze opmerkingen is de toelichting van het bestemmingsplan op enkele onderdelen aangepast. Hieronder zijn de vooroverlegpartners weergegeven waarvan reactie is ontvangen:

1. HHSK
2. BOOR
3. KPN
4. LVNL

7.1.1 HHSK

reactie HHSK

In de waterparagraaf ontbreekt een verwijzing naar het Waterbeheerprogramma 2022-2027 van Schieland en de Krimpenerwaard. Ik verzoek u deze verwijzing in de waterparagraaf op te nemen.

reactie

Er is een verwijzing en een onderbouwing van de relatie naar het Waterbeheerprogramma 2022-2027 van Schieland en Krimpenerwaard toegevoegd aan de waterparagraaf.

reactie HHSK

Het kopje waterkwantiteit ontbreekt. Per abuis is waterkwaliteit twee keer gebruikt. De alinea over de compensatie hoort onder het kopje kwantiteit.

reactie

Het kopje is aangepast van waterkwaliteit naar waterkwantiteit.

7.1.2 BOOR

reactie BOOR

Graag op bladzijde 42, paragraaf 4.7.3 als voorlaatste regel toevoegen: 'Voor eventuele toekomstige ingrepen in het plangebied wordt de archeologische dubbelbestemming uit het gebiedsbestemmingsplan RTHA gehandhaafd.'

reactie

Deze regel is toegevoegd aan paragraaf 4.7.3.

7.1.3 KPN

reactie KPN

Voor bovengenoemd project meld ik u dat er voor KPN geen aanleiding bestaat om op de aangegeven locatie werkzaamheden uit te voeren.

De verwachting is dat er geen knelpunten ontstaan met betrekking tot de aanwezige KPN kabels als gevolg van uw werkzaamheden. Momenteel voldoet op deze locatie de kwaliteit en capaciteit van het kabelnet aan de eisen van KPN en er zijn geen plannen zijn voor de aanpassing van het kabelnet. Echter een onverwachte klantvraag of een storing kan in de toekomst aanleiding geven tot het uitvoeren van werkzaamheden. KPN zal in die gevallen voor zover met uw organisatie daar overeenstemming over te bereiken. Verder is er voor KPN in technische zin geen bezwaar tegen de voorgenen werkzaamheden, indien er wordt gewerkt conform de uitvoeringsvoorschriften voor werken in of nabij leidingstroken als ook in de nabijheid van kabels en leidingen.

reactie

Geen aanpassing.

7.1.4 LVNL

reactie LVNL

Deze eerste partiele herziening Rotterdam The Hague Airport is een relatief beperkte wijziging van het bestaande bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" van 02/02/2017. In dat bestemmingsplan zijn de toetsingsvlakken van luchtverkeerleiding Nederland opgenomen. Dit bestemmingsplan blijft naar mijn idee nog altijd van kracht. De Navigatie toetsingsvlakken worden door het waterstofstation doorsneden. In het bestaande bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" wordt gesteld dat plannen die de toetsingshoogtes doorsnijden voor een toetsing moeten worden aangeboden. We gaan ervan uit dat dit ook voor het waterstofstation geldt.

reactie

zie volgende reactie.

reactie LVNL

Op donderdag 17 augustus hebben we namens LVNL gereageerd op het concept Eerst partiele herziening Rotterdam The Hague Airport. Wij zijn er in deze reactie van uit gegaan dat het bestemmingsplan Rotterdam The Hague airport en met name artikel 11 van toepassing blijft zoals te doen gebruikelijk bij een partiele herziening. Een nadere bestudering van de regels van de partiele herziening riep bij ons toch de behoefte op om een aanvullende vraag te stellen. In de tekst van de regels noch toelichting wordt de werking van de algemene regels uit het bestemmingsplan benoemd. In de juridische paragraaf is de Wet luchtvaart (artikel 8.47) niet opgenomen. Daarentegen worden juist wel enkele specifieke regels van toepassing verklaard. Dat bracht toch de vraag op of het hier nu gaat om een postzegelplan of een partiele herziening. Kunt u ons dit nog nader verduidelijken en aangeven op welke wijze de toets van artikel 11 voor het waterstofstation geborgd is?

reactie

Ter verduidelijking zijn de regels aangepast om er een postzegelplan van te maken. Vervolgens is het plan aan LVNL voorgelegd, de reactie is toegevoegd aan het plan in de bijlagen van het bestemmingsplan. LVNL geeft aan dat er voor de locatie een hoogte beperking vanaf 15 meter geldt maar deze hoogte komt niet overeen met de toetsingsvlakken. Mogelijk gaat het om de vlakken voor vliegprocedures waar de Inspectie leefomgeving en Transport over gaat. Het waterstofstation doorsnijdt de toetsingsvlakken van de navigatie en communicatie apparatuur. Toetsing laat echter zien dat er geen gevolgen zijn voor de goede werking van deze apparatuur. Het advies van LVNL voor het waterstofstation is dan ook positief.

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1 Akoestisch Onderzoek

Bijlage 3 Stikstofrapportage en AERIUS-berekening

Bijlage 4 Veiligheidsaspecten

Bijlage 5 Risico-Analyse

Bijlage 6 Bodemonderzoek

Bijlage 7 Aanvullend en nulsituatie bodemonderzoek

Bijlage 8 Archeologisch onderzoek

Bijlage 9 Rapportbeoordeling Archeologie gemeente Rotterdam

Bijlage 10 Watertoets

Bijlage 11 Verkeersonderzoek

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan

Het bestemmingsplan Waterstoftankstation met identificatienummer :
NL.IMRO.0599.BP2230WaterstRTHA-va01

1.2 bestemmingsplan

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 aanduiding

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik of het bebouwen van deze gronden.

1.4 aanduidingsgrens

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 archeologisch deskundige

het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam of een andere deskundige op het gebied van archeologie.

1.6 bebouwing

een of meer gebouwen of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

1.7 bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak.

1.8 bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.9 beperkt kwetsbare objecten

- verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal 2 woningen per hectare;
- dienst- en bedrijfswoningen van derden;
- kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van minder of gelijk aan 1.500 m² per object;
- restaurants, voor zover hierin geen grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig plegen te zijn;
- winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van minder of gelijk aan 2.000 m², voor zover zij geen onderdeel uitmaken van een complex waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd, waarvan het gezamenlijk bruto oppervlak meer dan 1.000 m² bedraagt en waarin een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;
- sporthallen, zwembaden en speeltuinen;

- sport- en kampeerterrainen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voor zover zij niet bestemd zijn voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen;
- bedrijfsgebouwen, voor zover zij geen gebouwen zijn waarin grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig plegen te zijn zoals: kantoorgebouwen en hotels met een bruto oppervlak van meer dan 1.500 m² per object / complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk vloeroppervlak meer dan 1.000 m² bedraagt, en winkels met een totaal oppervlak van meer dan 2.000 m² per object, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;
- objecten die met onder a tot en met e en genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voorzover die objecten geen kwetsbare objecten zijn;
- objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voorzover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval.

1.10 Bevi

het Besluit externe veiligheid inrichtingen zoals dat luidt ten tijde van de vaststelling van dit bestemmingsplan.

1.11 bijgebouw

een vrijstaand gebouw dat door constructie of afmetingen ondergeschikt is aan een hoofdgebouw gelegen op hetzelfde perceel.

1.12 boeibord

Een afwerking van een dakgoot, eventueel een dakrandafwerking (bij plat dak)

1.13 bouwen

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.14 bouwgrens

de grens van een bouwvlak.

1.15 bouwvlak

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegelaten.

1.16 bouwwerk

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

1.17 detailhandel

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder de uitstalling ter verkoop, verkopen, verhuren en leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

1.18 druiplijn

De lijn die van onderen het dak begrenst of de onderste horizontale lijn van een dakvlak dat geen goot heeft

1.19 gebouw

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

1.20 geluidsgevoelige functies

Hieronder worden verstaan: woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen, andere gezondheidszorggebouwen dan de genoemde (t.w. verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en kinderdagverblijven), alsmede de terreinen die behoren bij de andere gezondheidszorggebouwen, voor zover deze bestemd zijn of worden gebruikt voor de in die gebouwen verleende zorg, alsmede woonwagendplaatsen. NB Delen van een onderwijsgebouw die niet zijn bestemd voor geluidsgevoelige onderwijsactiviteiten, maken voor de toepassing van de Wet geluidhinder geen deel uit van een onderwijsgebouw.

1.21 geluidzone - industrie

een geluidzone zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, waarbuiten de geluidsbelasting vanwege het gezoneerd industrieterrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.

1.22 gezoneerd industrieterrein

terrein waaraan in hoofdzaak een bestemming is gegeven voor de vestiging van bedrijven en waarvan de bestemming voor het gehele terrein of een gedeelte daarvan de mogelijkheid insluit van vestiging van bedrijven, zoals bedoeld in artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht, die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken.

1.23 hoofdgebouw

Een of meer panden, of een gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer panden of bouwwerken op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is.

1.24 kwetsbare objecten

- a. woningen, met uitzondering van:
 - 1. verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal 2 woningen per ha;
 - 2. dienst- en bedrijfswoningen van derden;
- b. gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals:
 - 1. ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen;
 - 2. scholen;
 - 3. gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen;
- c. gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, zoals:
 - 1. kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m² per object;
 - 2. complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1.000 m² bedraagt en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m² per winkel, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;
- d. kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen.

1.25 luchtvaart of luchthavengerelateerd

functies die direct bij het luchtvaartproces betrokken zijn, daaraan ondersteunend zijn of waarvan de aanwezigheid op de luchthaven van belang is voor de bedrijfsvoering van de betreffende functie.

1.26 maaiveld

Het grondoppervlak, waarvan de hoogte vaak opgegeven wordt ten opzichte van een nationaal nul-niveau, in Nederland is dat het NAP.

1.27 NAP

Het Normaal Amsterdams Peil is de referentiehoogte waaraan hoogtemetingen in Nederland worden gerelateerd.

1.28 NEN

door de Stichting Nederlands Normalisatie-instituut uitgegeven norm, zoals deze luidde op het moment van vaststelling van het plan.

1.29 nutsvoorziening

Een goed dat in dienst staat van het algemeen belang.

1.30 peil

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

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

1.31 Staat van Bedrijfsactiviteiten

de Staat van Bedrijfsactiviteiten die van deze regels deel uitmaakt.

1.32 verbeelding

de verbeelding, met nummer NL.IMRO.0599.BP2230WaterstRTHA-, deel uitmakend van deze eerste herziening.

1.33 vloeroppervlak

de gebruiksoppervlakte volgens NEN2580.

1.34 waterstoftankstation

een tankstation waar voertuigen waterstof kunnen tanken als brandstof.

1.35 Wet geluidhinder

de Wet geluidhinder zoals deze luidt op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp voor dit bestemmingsplan.

1.36 Wgh-inrichting

bedrijven, zoals bedoeld in artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht, die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de goothoogte van een bouwwerk

- a. vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;
- b. indien in de regels expliciet is bepaald dat vanaf maaiveld of vanaf NAP wordt gemeten, wordt in afwijking van het bepaalde onder a, gemeten vanaf maaiveld, dan wel vanaf NAP.

2.2 inhoud van een bouwwerk

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

2.3 de bouwhoogte van een bouwwerk

- a. vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde;
- b. indien in de regels expliciet is bepaald dat vanaf maaiveld of vanaf NAP wordt gemeten, wordt in afwijking van het bepaalde onder a, gemeten vanaf maaiveld, dan wel vanaf NAP.

2.4 de oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van een bouwwerk.

2.5 de afstand van een gebouw tot de zijdelingse perceelsgrens

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

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf - Waterstoftankstation

3.1 Bestemmingsomschrijving

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

- a. een waterstoftankstation ten behoeve van de verkoop van waterstof;
- b. ter plaatse van de aanduiding specifieke vorm van bedrijf - kiosk voorzien van detailhandel, voor zover ten dienste van en ondergeschikt aan de verkoop van waterstof;
- c. elektrische laadpalen voor elektrische voertuigen;
- d. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals groen, water, nutsvoorzieningen, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, (ontsluitings)wegen, verhardingen en laad- en losvoorzieningen.
- e. ter plaatse van de functieaanduiding van bedrijf - 1 uitsluitend voor een 700 bar waterstof dispenser met luife voor auto's;
- f. ter plaatse van de functieaanduiding van bedrijf - 2 uitsluitend voor een opstelplaats voor de vrachtwagens die waterstof leveren;
- g. ter plaatse van de functieaanduiding van bedrijf - 3 uitsluitend voor een waterstofinstallatie ten dienste van het waterstoftankstation;
- h. ter plaatse van de functieaanduiding van bedrijf - 4 uitsluitend voor een 350 bar waterstofdispenser voor vrachtwagens
- i. ter plaatse van de functieaanduiding van bedrijf - verkeer waterstof uitsluitend voor een dispenser voor waterstof.

3.2 Bouwregels

Voor het bouwen van gebouwen en bijbehorende bouwwerken gelden de navolgende regels:

3.2.1 Gebouwen

- a. gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak;
- b. de bouwhoogte van gebouwen bedraagt ten hoogste de met de op de verbeelding opgenomen aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' aangegeven bouwhoogte;
- c. Ten aanzien van de maximale bouwhoogte geldt daarnaast het bepaalde in artikel 6.1.

3.2.2 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

- a. de bouwhoogte van erf- of terreinafscheidingen mag niet meer dan 2 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 7 meter bedragen.
- c. Ten aanzien van de maximale bouwhoogte geldt daarnaast het bepaalde in artikel 6.1.

3.3 Afwijken van bouwregels

3.3.1 Grotere bouwhoogte

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd van het plan af te wijken en een grotere bouwhoogte van ten hoogste 20% toe te staan, met dien verstande dat:

door onderzoek is aangetoond dat het belang van de veilige luchtvaart niet wordt aangetast en de beheerder van de Toetsingsvlakken voor Communicatie en Navigatie Systemen (CNS), te weten de Luchtverkeersleiding Nederland een verklaring van geen bezwaar is afgegeven en de gebruiksmogelijkheden van omliggende gronden of de veiligheid van het vliegverkeer niet onevenredig worden aangetast.

3.4 Specifieke gebruiksregels

Voor het gebruik gelden de volgende regels:

- a. de verkoop van LPG is niet toegestaan;
- b. het gebruiken of laten gebruiken van gebouwen voor bewoning is niet toegestaan.

Artikel 4 Dubbelbestemming - Archeologie

4.1 Bestemmingsomschrijving

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

4.2 Bouwregels

4.2.1 *Rapport archeologisch deskundige*

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

Deze bepaling heeft uitsluitend betrekking op aanvragen om een omgevingsvergunning voor het bouwen van bouwwerken (waaronder begrepen het heien van heipalen en het slaan van damwanden) welke voldoen aan de oppervlakte- en dieptematen welke genoemd zijn in lid 4.3.1

4.2.2 *Mogelijke voorwaarden te verbinden aan omgevingsvergunning voor het bouwen*

Burgemeester en wethouders kunnen in het belang van de archeologische monumentenzorg aan een omgevingsvergunning voor het bouwen de volgende regels verbinden:

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

4.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

4.3.1 *Verbod*

In het belang van de archeologische monumentenzorg is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders de hierna onder 4.3.2 genoemde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren met een oppervlakte van meer dan 200 m² en die tevens dieper reiken dan 1 meter beneden maaiveld.

4.3.2 *Het vergunningsvereiste betreft de volgende werken c.q. werkzaamheden*

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

4.3.3 *Uitgezonderde werkzaamheden*

Het vergunningvereiste geldt niet voor werken (geen bouwwerken zijnde) of voor werkzaamheden gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden, niet voor bedoelde activiteiten welke in uitvoering waren ten tijde van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan en evenmin voor bestaande weg- en leidingcunetten.

4.3.4 *Vergunning*

Vergunning wordt verleend nadat de aanvrager een rapport aan burgemeester en wethouders heeft overgelegd van een archeologisch deskundige waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld.

4.3.5 *Mogelijke voorwaarden te verbinden aan vergunning*

Aan een vergunning kunnen de volgende regels worden verbonden:

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

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 5 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 6 Algemene bouwregels

6.1 Bouwverbod toetsingsvlakken

- a. In afwijking van de artikelen uit hoofdstuk 2 is het niet toegestaan gebouwen of bouwwerken op te richten hoger dan de aangeduide bouwhoogtes zoals opgenomen op de figuur in Bijlage 1, behorend bij de regels. Indien de aangegeven bouwhoogte in Bijlage 1 behorend bij de regels hoger is dan de bouwhoogte op de verbeelding of genoemd in de artikelen uit hoofdstuk 2 van de planregels, geldt de maximale bouwhoogte op de verbeelding of uit hoofdstuk 2.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde onder a, tot de maximale hoogtes zoals opgenomen op de verbeelding of genoemd in de artikelen uit hoofdstuk 2 van de planregels, mits door de Luchtverkeersleiding Nederland of een daarvoor in de plaats tredende instantie én door de luchthavenexploitant of een daarvoor in de plaats tredende instantie een verklaring van geen bezwaar is afgegeven.

Artikel 7 Algemene aanduidingsregels

7.1 geluidszone- industrie

Binnen de aanduiding 'geluidzone - industrie' is nieuwbouw ten behoeve van de uitbreiding en de nieuwvestiging van geluidgevoelige objecten niet toegelaten.

7.2 Veiligheidszone - waterstoftankstation

Ter plaatste van de aanduiding 'veiligheidszone – waterstoftankstation' zijn nieuwe en is uitbreiding van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten niet toegestaan. Het waterstoftankstation mag buiten deze zone niet zorgen voor een groter plaatsgebonden risico dan 10^{-6} /jr.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 8 Overgangsrecht

8.1 Overgangsrecht bouwwerken

Voor bouwwerken luidt het overgangsrecht als volgt:

- a. een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 2. na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is tenietgegaan;
- b. burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in dit lid onder a met maximaal 10%;
- c. het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

8.2 Overgangsrecht gebruik

Voor gebruik luidt het overgangsrecht als volgt:

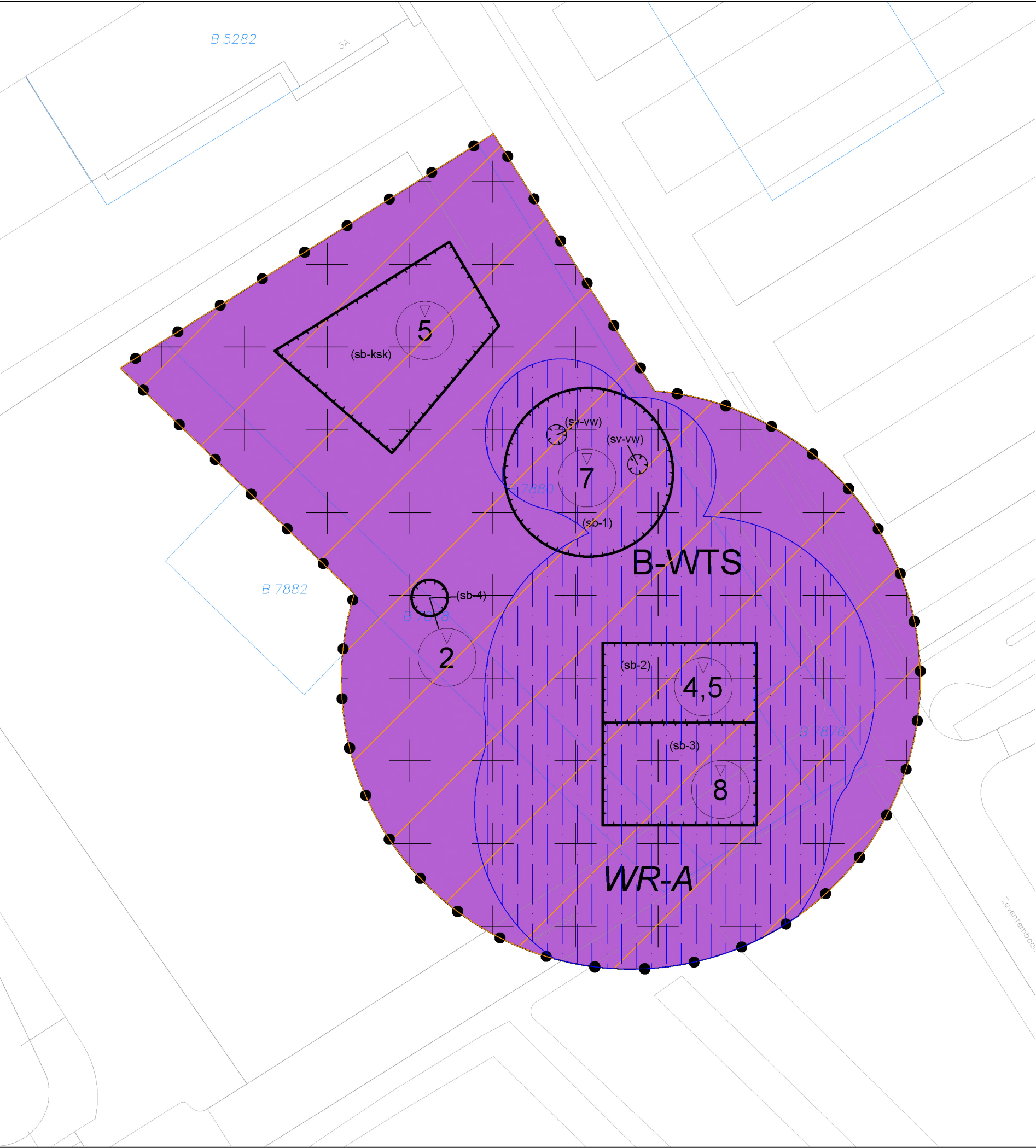
- a. het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
- b. het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
- c. indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten;
- d. het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 9 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: 'Regels van het bestemmingsplan Waterstoftankstation RTHA'.

Bijlagen

Verbeelding



LEGENDA

Plangebied

plangrens

Enkelbestemmingen

B-WTS

Bedrijf - Waterstoftankstation

Dubbelbestemmingen

WR-A

Waarde - Archeologie

Gebiedsaanduidingen

geluidzone - industrie

Veiligheidszone - waterstoftankstation

Funcctieaanduidingen

(sb-ksk)

specifieke vorm van bedrijf - kiosk

(sb-1)

specifieke vorm van bedrijf - 1

(sb-2)

specifieke vorm van bedrijf - 2

(sb-3)

specifieke vorm van bedrijf - 3

(sb-4)

specifieke vorm van bedrijf - 4

(sv-vw)

specifieke vorm van verkeer - verkeer waterstof

Bouwvlakken

bouwvlak

Maatvoeringen

7

maximum bouwhoogte (m)

Verklaringen

ondergrond

SWECO

in samenwerking met

project:

Bestemmingsplan Waterstoftankstation RTHA

Gemeente Rotterdam

onderdeel

verbeelding

status

ontwerp

opdrachtgever:

SWECO

projectnummer:

23SWECO003

identificatienummer:

NL.IMRO.0599.BP2230WaterstRTHA-on01

bladnummer:

1 van 1

SCHAAL : 1 : 500

FORMAAT : A3

datum : 28 nov. 2023

bestandsnaam : 23SWECO003-011

RUIMTE
LOKET_{NL}

Ruimteloket, data in kaart

Linker Rottekade 292 | 3034 CV Rotterdam |

085 016 38 74 | info@ruimteloket.nl |

www.ruimteloket.nl