Bestemmingsplan

Uitbreiding Leidingstrook Moezelweg

Understanding today.
Improving tomorrow.

Bestemmingsplan

Uitbreiding Leidingstrook Moezelweg

Projectnummer 0467979.100
Revisie
Datum 29-09-2021

Auteur(s)

Opdrachtgever

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
	ontwerp	ing. R.H. van Trigt	drs. A. Hatzman

anteagroup

Copyright ©

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

anteagroup

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**5**
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel herziening	6
1.3	Samenhang tussen de havenbestemmingsplannen	7
Hoofdstuk 2	**Beleid**	**9**
2.1	Rijksbeleid	9
2.2	Provinciaal beleid	13
2.3	Gemeentelijk beleid	15
Hoofdstuk 3	**Beschrijving van het plangebied**	**21**
3.1	Ontstaansgeschiedenis	21
3.2	Archeologie en cultuurhistorie	22
3.3	Stadsgezicht en monumenten	25
3.4	Huidige gebruik	25
Hoofdstuk 4	**Planbeschrijving**	**29**
4.1	Inleiding	29
4.2	Juridische planbeschrijving	29
Hoofdstuk 5	**Milieu**	**31**
5.1	Effecten: algemene introductie	31
5.2	Archeologie	31
5.3	Bodem	32
5.4	Duurzaamheid	33
5.5	Externe veiligheid	33
5.6	Geluid	37
5.7	Luchtkwaliteit	37
5.8	Natuur	39
5.9	OCE (niet gesprongen conventionele explosieven)	42
5.10	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	42
5.11	Water	44
5.12	Stikstofdepositie	45
Hoofdstuk 6	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**47**
Bijlagen bij de toelichting		**48**
Bijlage 1	**Verkennend bodemonderzoek**	**49**
Bijlage 2	**Natuurtoets**	**77**
Bijlage 3	**Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling**	**127**
Hoofdstuk 1	**Inleidende regels**	**153**
Artikel 1	Begrippen	153
Artikel 2	Wijze van meten	155
Hoofdstuk 2	**Bestemmingsregels**	**157**
Artikel 3	Verkeer	157
Artikel 4	Leiding - Leidingstrook	158
Hoofdstuk 3	**Algemene regels**	**161**
Artikel 5	Anti-dubbeltelregel	161

Artikel 6	Overige regels	162
Hoofdstuk 4	**Overgangs- en slotregels**	**163**
Artikel 7	Overgangsrecht	163
Artikel 8	Slotregel	164

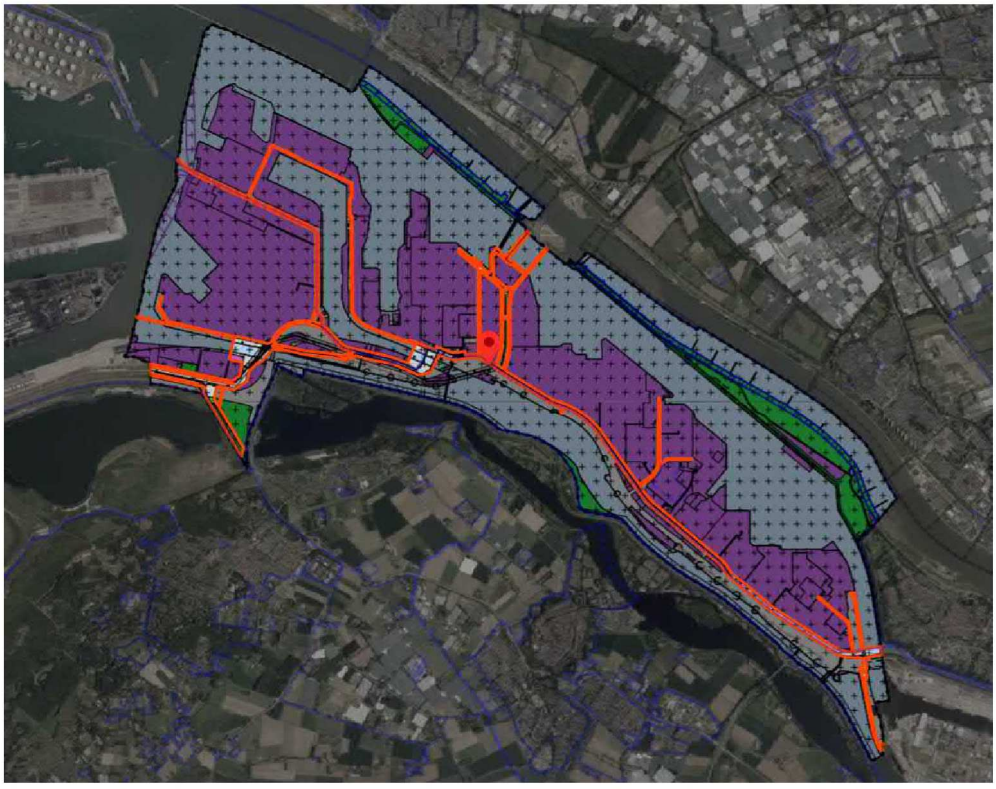
Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 23 april 2015 heeft de gemeenteraad van de gemeente Rotterdam het bestemmingsplan Europoort en Landtong vastgesteld.

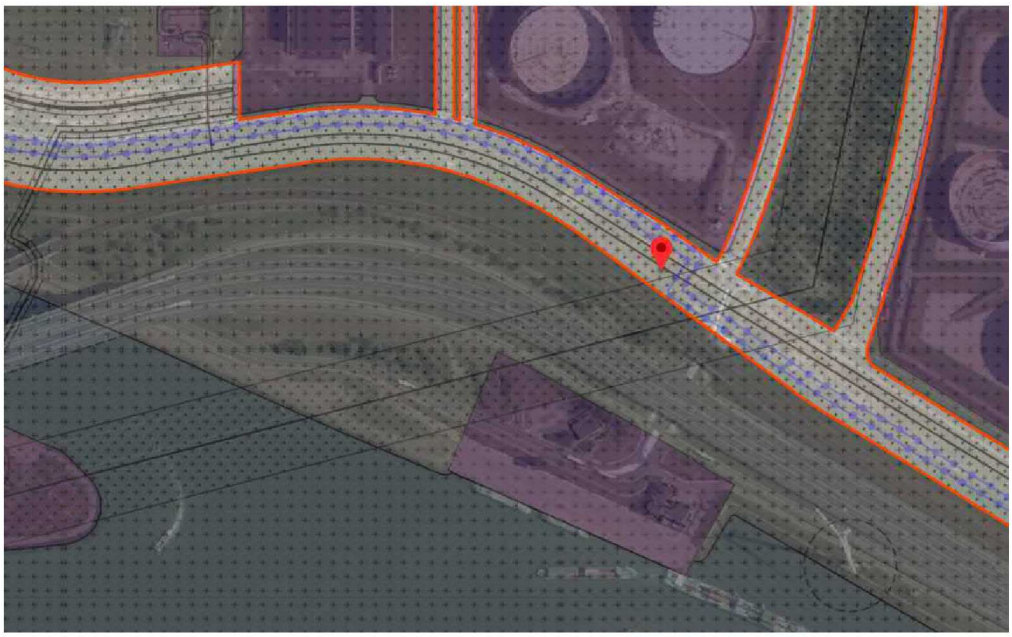
Onderdeel van dit bestemmingsplan is de bestaande leidingstrook door het havengebied.



Figuur 1.1. Plangebied van het bestemmingsplan Europoort en Landtong geprojecteerd op de luchtfoto met in rood kader de bestaande leidingenstrook door het havengebied (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

In de bestaande leidingstrook net ten zuiden van de Moezelweg is nog maar beperkt ruimte beschikbaar. Het is daarom noodzakelijk om de planologische ruimte voor nieuwe leidingstroken te borgen in een bestemmingsplan.

Het zoekgebied waar meer ruimte voor de leidingstrook moet worden gevonden is in onderstaande afbeelding weergegeven.

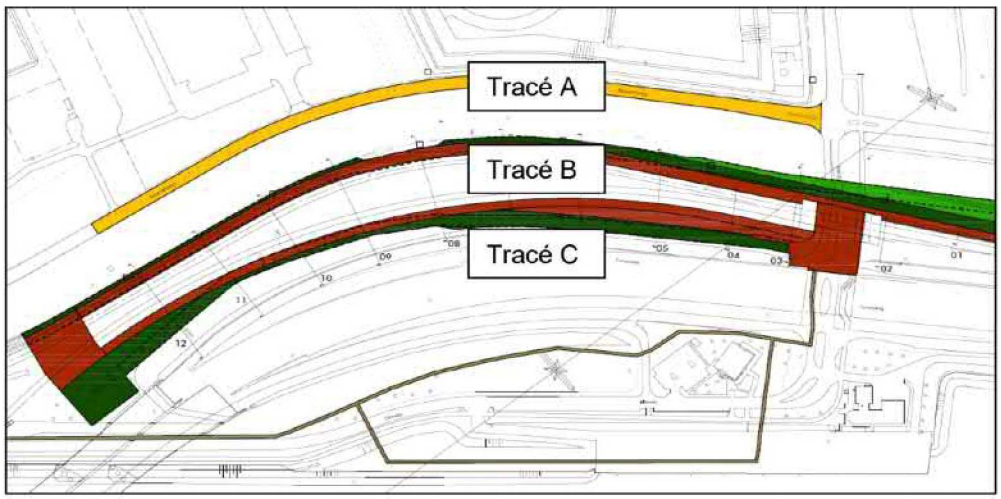


Figuur 1.2. Uitsnede verbeelding bestemmingsplan Europoort en Landtong met in gearceerd lichtgevend gebied de huidige leidingenstrook (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

1.2 Doel herziening

Voor de uitbreiding van de leidingstrook rondom de Moezelweg wordt in voorliggend bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Leiding - Leidingstrook' uitgebreid. Alle andere regels uit het bestemmingsplan Europoort en Landtong blijven onverkort van kracht.

De uitbreiding van de leidingstrook is onderverdeeld in drie gebieden die aan de leidingstrook worden toegevoegd, zie figuur 1.3. De beoogde gronden voor uitbreiding van de leidingenstrook zijn eigendom van het Havenbedrijf Rotterdam.



Figuur 1.3. Beoogde tracés uitbreiding leidingstrook tussen de Moezelweg en Elbeweg (bron: Havenbedrijf Rotterdam)

De reserveringen zijn als volgt onder te verdelen.

- Tracé A - Moezelweg

Dit betreft kabels en leidingenstrook onder de Moezelweg tussen het kruispunt Moezelweg/Elbeweg en het Stedin transformatorstation. Tracé A kan worden benut voor

realisatie van een langlopend groot project (warmterotonde, CO2-leiding), grote (BEVB-)leidingen of een combinatie van beide. Er is ruimte voor circa 7,0m à 8,0m uitbreidingen het tracé biedt de mogelijkheid tot meerlaags leggen.

- Tracé B - Talud spoorweg

Aan de zuidzijde van de huidige leidingenstrook bevindt zich het talud van de spoordijk, met daarop een raccordementsspoor. Aanpassing van ca. 465m talud middels een verticale grondkering (damwand) biedt uitbreidingsmogelijkheden. Tracé B kan worden benut voor realisatie van een langlopend groot project (warmterotonde, CO2-leiding), grote (BEVB-)leidingen of een combinatie van beide. Afhankelijk van de plaats van de damwand is 6,0m tot 9,0m uitbreidingsruimte.

- Tracé C - Gebied tussen spoor en rijksweg A15

Het gebied tussen het (hoofd)spoor en de rijksweg A15 kan als leidingenstrook ingericht worden, maar de kabels en leidingen moeten met krappe bochten aansluiten op het huidige leidingtracé. Dit maakt het minder geschikt voor grote (BEVB-) leidingen. Er is in tracé C ruimte voor circa 8,5m leidingenstrook, waarvan 3,0 m alleen voor kabels, 3,0m voor leidingen onder ProRail voorwaarden en 2,5m zonder voorwaarden.

Toetsing

De beoogde dubbelbestemming 'Leiding - Leidingstrook' is voor de bovenstaande tracés nog niet opgenomen in het bestemmingsplan Europoort en Landtong.

Beoogde herziening

Met deze beoogde herziening van het bestemmingsplan wordt de dubbelbestemming 'Leiding - Leidingstrook' toegevoegd aan de hiervoor beschreven gebieden om de toekomstige aanleg van kabels en leidingen in deze strook mogelijk te maken.

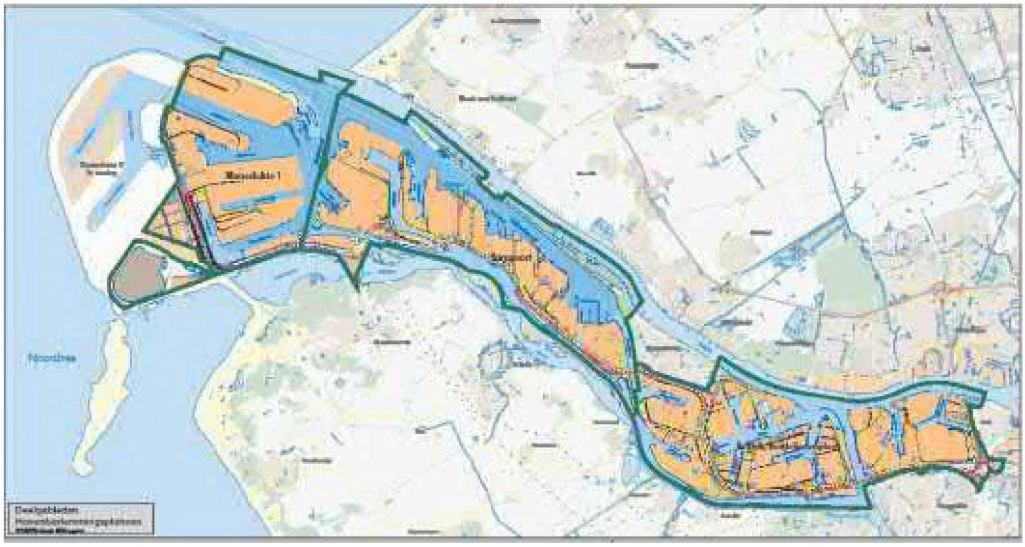
De overige bestemmingen en dubbelbestemmingen uit het bestemmingsplan Europoort en Landtong blijven van toepassing.

1.3 Samenhang tussen de havenbestemmingsplannen

Voor drie deelgebieden in het Rotterdamse haven- en industriecomplex (HIC) zijn nieuwe bestemmingsplannen vastgesteld in 2015: Botlek-Vondelingenplaat, Europoort en Maasvlakte 1. Zie onderstaand figuur voor de ligging en begrenzing van het gezamenlijke plangebied met de drie deelgebieden (figuur 1.4).

De drie deelgebieden Botlek-Vondelingenplaat, Europoort en Maasvlakte 1 zijn geografisch en in logistiek en functioneel opzicht met elkaar verbonden. Omdat de drie bestemmingsplannen tegelijkertijd worden gemaakt is de keuze gemaakt om één Milieueffectrapport (MER) te maken waarin de onderlinge samenhang en milieueffecten van deze gebieden is meegenomen. Elk deelgebied heeft echter een eigen karakter. Daarom is voor elk deelgebied apart een bestemmingsplan opgesteld.

Waar nodig wordt in deze herziening gebruik gemaakt van de informatie uit het bestemmingsplan Europoort en Landtong en de beschikbare informatie uit eerdere onderzoeken, milieueffectrapportage, bestaande informatie en monitoring van het havengebied op onder meer de onderdelen bodeminformatie en ecologie.



Figuur 1.4. Ligging en begrenzing van de drie plangebieden van de havenbestemmingsplannen

Hoofdstuk 2 Beleid

2.1 Rijksbeleid

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste beleidsstukken aangehaald, die betrekking hebben op het Rotterdamse havengebied. Daarvan worden de belangrijkste onderwerpen voor het onderhavige plangebied weergegeven.

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

In de Economische visie op de lange termijn ontwikkeling van de Mainport Rotterdam geeft het kabinet haar visie weer op de ontwikkeling van de Rotterdamse zeehaven. De visie is dat Mainport Rotterdam duurzaam bijdraagt aan de verbetering van het vestigingsklimaat in Nederlandse en de internationale concurrentiepositie van in Nederland gevestigde bedrijven. De visie schetst hoe toekomstige kansen verzilverd kunnen worden en bedreigingen af te wenden zijn. De kern van de visie is een toekomst waarin 'Rotterdam' nauwer samenwerkt met andere zeehavens (Amsterdam, Zeeland, Groningen en Moerdijk), binnenhavens, logistieke knooppunten en industriecentra op en langs de achterlandverbindingen. Intensievere samenwerking in een Mainport Netwerk Nederland leidt tot meer specialisatie van zeehavens en andere knooppunten en tot meer complementariteit in de haven en logistieke sector. Daarnaast zijn verlaging van de milieudruk en een efficiënter gebruik van ruimte en infrastructuur wenselijk.

De agenda zet in op kwaliteit als bron van internationaal onderscheidend vermogen. Kwaliteit heeft drie dimensies met bijbehorende agenda's: een economische agenda, een duurzaamheidagenda en een netwerkagenda. De economische agenda richt zich op het versterken van het vestigingsklimaat in de Mainport Rotterdam met aandacht voor verbeteringen in het innovatief vermogen, de arbeidsmarkt, bereikbaarheid en infrastructuur, en ruimte voor bedrijven. Daarbij ligt de nadruk op de speerpunten transport & logistiek en energie & chemie. Voor het energie- en chemiecluster liggen er uitdagingen om de ketenefficiency te verhogen (procesintensivering, 'co-siting', wederzijds gebruik van restwarmte en -koude en afvalstoffen) en over te schakelen op nieuwe grondstoffen en energiebronnen (biobrandstoffen). De transport- en logistieke sector zal moeten blijven innoveren en veranderen en zo het organiserend vermogen versterken. De duurzaamheidagenda richt zich op de verbetering van de milieuefficiency, minder uitstoot van CO_2 en meer voorzieningszekerheid van energie in Nederland. Het toekomstige Mainport Netwerk Nederland moet in 2040 het grootste 'biobased' energie- en chemiecluster van Europa herbergen.

Relatie met het bestemmingsplan

De uitbreiding van de leidingstrook rond de Moezelweg past binnen de visie van de Mainport Rotterdam. Door ruimte te blijven bieden aan leidingen in de leidingstrook kan worden overgeschakeld op duurzamere brandstoffen en verminderd de uitstoot van schadelijke stoffen.

2.1.2 Nationale Omgevingsvisie (2020)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is een nationale visie die zelfbindend is voor het Rijk, terwijl de uitdagingen in de fysieke leefomgeving vragen om een breed gedragen inzet van alle overheden. Daarom maakt het Rijk samenwerkingsafspraken met VNG, IPO en Unie van Waterschappen over de manier waarop overheden in de regio samenwerken en samen als één overheid werken aan de urgente opgaven en benodigde transities in de leefomgeving.

De NOVI beschrijft de bestaande toestand en de gewenste ontwikkeling van de fysieke leefomgeving, geeft aan hoe nationale belangen worden gewaarborgd en geeft richting aan prioritaire opgaven. Tevens bevat de NOVI de hoofdlijnen over hoe deze worden uitgevoerd. De uitkomsten van de voor het NOVI opgestelde PlanMER geven inzicht in de onzekerheden, de kansen en risico's van de verschillende opgaven en zijn een '0-meting' die van belang is voor de periodieke monitoring van het concretiseren en realiseren van de opgaven.

De NOVI is onderdeel van een permanent cyclisch proces. De NOVI kan indien nodig jaarlijks worden geactualiseerd. Niet elk jaar even grootschalig, maar er wordt wel steeds verkend of er nieuwe opgaven zijn die een geïntegreerde aanpak vragen. Op basis van de monitoring (tweejaarlijks) of de evaluatie (vierjaarlijks) zijn meer fundamentele wijzigingen mogelijk. De Uitvoeringsagenda, Samenwerkingsafspraken en Omgevingsagenda's zorgen voor de samenhang, instrumentering en programmering van de uitvoering van het beleid van de NOVI en provinciale en gemeentelijke omgevingsvisies.

Voordat de Omgevingswet in werking treedt, gelden de regels op basis van de Wro, waaronder het Besluit en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro en Rarro). Bezien zal worden op welke punten het wenselijk is de instructieregels aan te passen of aan te vullen, voortvloeiend uit de NOVI.

Relatie met het bestemmingsplan

Het toekomstperspectief uit de NOVI schetst Nederland in 2050 als een dichtbevolkte en hoogontwikkelde delta en een brandpunt in de Europese ruimtelijk-economische structuur, mede door de uitstekende verbindingen, fysiek en virtueel, boven- en ondergronds, door de lucht, over land en water, met grote stedelijke regio's en economische kerngebieden als de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied en met regio's in andere delen van de wereld.

Nederlandse steden en stedelijke regio's profiteren hier in hoge mate van. Samen met ons uitstekende vestigingsklimaat en een hoge kwaliteit van leven bepaalt dit in belangrijke mate onze welvaart en ons welzijn.

In de NOVI wordt met betrekking tot het klimaat en duurzaamheid deze doelstelling aangegeven:

"We maken een robuust, betrouwbaar en veilig hoofdnetwerk van buisleidingen mogelijk om de transitie naar een circulaire economie en CO2-arme energievoorziening te realiseren. Daarbij passen nieuwe, duurzame infrastructuren, productie-eenheden en opslaglocaties, zoals laadstations en –pleinen, stations en opwekkingseenheden voor waterstof (bijvoorbeeld bij aanlandpunten van elektriciteit van zee), netwerken voor restwarmte en ondergrondse CO2-opslag. Ook toepassing van duurzame warmte via geothermie of aquathermie is in 2050 mainstream geworden."

De uitbreiding van de leidingstrook rond de Moezelweg past binnen de NOVI.

2.1.3 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, zoals vastgesteld op 13 maart 2012, geeft de Rijksoverheid haar visie op de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 en op de manier waarop zij hiermee om zal gaan. Daarmee biedt het een kader voor beslissingen die de Rijksoverheid in de periode tot 2028 wil nemen, om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. In de structuurvisie maakt het Rijk helder welke nationale belangen zij heeft in het ruimtelijk en mobiliteitsdomein en welke instrumenten voor deze belangen door de Rijksoverheid worden ingezet.
Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om oplossingen te creëren. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen. De Rijksoverheid brengt het aantal procedures en regels stevig terug en brengt eenheid in het stelsel van regels voor infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur en monumenten. Het Rijk wil de beperkte beschikbare middelen niet versnipperen. Het investeert dáár waar de nationale economie er het meest bij gebaat is, in de stedelijke regio's rond de main-, brain- en greenports inclusief de achterlandverbindingen.
De structuurvisie vervangt onder meer de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Mobiliteitsaanpak. Verschillende nationale ruimtelijke belangen zijn of worden opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, ook wel AMvB Ruimte), zie paragraaf 2.1.3.

Het Rijk zet in op versterking van de Mainport Rotterdam en de verbetering van kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond. Een samenvatting van nationale belangen is weergegeven in de nationale ruimtelijke hoofdstructuur, waar de MIRT-regio Zuidvleugel/Zuid-Holland onderdeel is.

Hierbinnen zijn de volgende opgaven van nationaal belang benoemd:

- Het verbeteren van het vestigingsklimaat van de regio, waaronder die van de mainport, door het optimaal benutten, waar mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid en het opstellen van de structuurvisie Nieuwe Westelijke Oeververbinding,
- Vernieuwen en versterken van de mainport Rotterdam door het ontwikkelen van een efficiënt multimodaal netwerk in samenhang met de andere Nederlandse zeehavens,
- Het borgen van de waterveiligheid en-kwaliteit, zoetwatervoorziening en ontwikkeling van maatregelenpakket droogte/verzilting,
- Het aanwijzen van leidingstroken voor (toekomstige) buisleidingen binnen de Rotterdamse haven, deze ruimtereservering is van nationaal belang,
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV).

Daarnaast leiden nationale belangen tot generieke instrumenten, waaronder de toepassing van de “ladder” voor duurzame verstedelijking, welke ook van toepassing is voor bedrijfsterreinen waaronder zeehavens.

Relatie met het bestemmingsplan

De uitbreiding van de leidingstrook rond de Moezelweg past binnen de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte als onderdeel van "Het aanwijzen van leidingstroken voor (toekomstige) buisleidingen binnen de Rotterdamse haven" en past daarmee binnen het nationaal belang.

2.1.4 Barro

De nationale belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, die juridische borging vragen, worden geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, ook wel bekend als de 'AMvB Ruimte'). Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Het Barro treedt gefaseerd in werking.

Het Barro zoals dat op dit moment geldt, geeft regels voor bestemmingsplannen, voor zover voor dit bestemmingsplan van belang, voor grote rivieren, rijksvaarwegen, hoofd- en spoorwegen, elektriciteitsvoorzieningen en primaire waterkeringen buiten het kustfundament. Deze regels worden bij de vaststelling van dit bestemmingsplan in acht genomen.

Op grond van artikelen 2.4.6 en 2.4.7 van het Barro wordt geregeld dat bestemmingsplannen gelegen in een reserveringsgebied voor toekomstige rivierverruiming geen nieuwe grootschalige of kapitaalintensieve ontwikkelingen mogelijk kunnen maken, voor zover daardoor toekomstige maatregelen ter verruiming van de rivier worden belemmerd (hinderen en/of onmogelijk maken).

Relatie met het bestemmingsplan

Het Hartelkanaal ten zuiden van het plangebied is in het Barro opgenomen in het kaartbeeld 'Grote rivieren' net als grote delen van het havengebied. Het Hartelkanaal en de oevers daarvan maken geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. De uitbreiding van de leidingstrook belemmert het Hartelkanaal niet.

2.1.5 PKB Mainport

Het kabinet wil de ruimtelijke voorwaarden scheppen voor een impuls in de economie en de leefomgeving van de Rotterdamse regio. Deze impuls dient om de tweeledige doelstelling te realiseren: versterking van de positie van de mainport Rotterdam en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond.

In de PKB Mainportontwikkeling Rotterdam stelt het kabinet ter realisering van de dubbele doelstelling een pakket maatregelen voor, gegroepeerd in drie deelprojecten die samen het Project

Mainportontwikkeling Rotterdam vormen:

- Bestaand Rotterdams gebied (BRG): een serie projecten om het bestaande havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren;
- Landaanwinning: uitbreiden van de Rotterdamse haven met een landaanwinning ten behoeve van haven- en industrieterrein van maximaal 1000 hectare netto en maatregelen om schade aan beschermde natuur te compenseren;
- 750 hectare natuur- en recreatiegebied: ontwikkeling van nieuwe natuur- en recreatiegebieden op Midden-IJsselmonde en ten noorden van Rotterdam.

Voor het plangebied is alleen het deelproject BRG van belang. Hierin wordt o.a. projecten voor intensivering en optimalisering van het ruimtegebruik van de bestaande haven aangegeven, welke totaal 200 ha. opleveren.

Relatie met het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan om de leidingstrook uit te breiden rondom de Moezelweg heeft geen directe relatie met de PKB Mainportontwikkeling Rotterdam. Wel is de uitbreiding van de leidingstrook noodzakelijk om ook in de toekomst alle ondergrondse voorzieningen naar bestaande en nieuwe terreinen te kunnen faciliteren waardoor de haven kan uitbreiden en het ruimtegebruik van de bestaande haven kan worden geoptimaliseerd.

2.1.6 Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035

De Structuurvisie Buisleidingen is een visie van het Rijk waarmee het Rijk voor de komende 20 tot 30 jaar ruimte wil reserveren in Nederland voor toekomstige buisleidingen voor gevaarlijke stoffen. Het gaat daarbij om ondergrondse buisleidingen voor het transport van aardgas, olieproducten en chemicaliën, die provinciegrens- en vaak ook landgrensoverschrijdend zijn. In de Structuurvisie wordt een hoofdstructuur van verbindingen aangegeven waarlangs ruimte moet worden vrijgehouden, om ook in de toekomst een ongehinderde doorgang van buisleidingtransport van nationaal belang mogelijk te maken. De Structuurvisie Buisleidingen is het vervolg op het Structuurschema Buisleidingen uit 1985.

Het doel van deze Structuurvisie is ook opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Hierin is als nationaal belang (nationaal belang nr. 3) vermeld: ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen. Daarbij is aangegeven dat het beleid voor buisleidingen op land in de Structuurvisie Buisleidingen wordt uitgewerkt.

De Structuurvisie Buisleidingen gaat verder in op het beleid zoals dat de afgelopen jaren is ontwikkeld voor buisleidingen voor gevaarlijke stoffen. Voor deze leidingen, reeds bestaand of nieuw, geldt dat het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) gemeenten verplicht deze leidingen op te nemen in het bestemmingsplan met een belemmeringenstrook van 4 of 5 meter ter weerszijden van de leiding. Verder dient op grond van het Bevb voor alle leidingen rekening te worden gehouden met de risiconormering die voor buisleidingen voor gevaarlijke stoffen geldt.

Relatie met het bestemmingsplan

De leidingstrook rondom de Moezelweg en de beoogde uitbreiding daarvan zijn niet opgenomen in de Structuurvisie Buisleidingen. Voor het borgen van de leidingstrook en de uitbreiding daarvan worden de regels die gelden voor de bestaande leidingenstrook overgenomen.

2.2 Provinciaal beleid

Het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. Het bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening. Daarnaast zijn in ons Omgevingsbeleid operationele doelstellingen opgenomen, zodat zichtbaar is hoe de provincie zelf invulling geeft aan de realisatie van haar beleid. Deze operationele doelstellingen maken onderdeel uit van verschillende uitvoeringsprogramma's en –plannen, zoals het programma Ruimte en het programma Mobiliteit.

2.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland (2020)

De Omgevingswet treedt in 2021 in werking. De provincie Zuid-Holland kiest ervoor om in aanloop naar de komst van de Omgevingswet twee belangrijke kerninstrumenten van deze wet – de omgevingsvisie en de omgevingsverordening – op basis van huidig recht vast te stellen. Met deze integratie wordt een belangrijke stap gezet in de implementatie van het organiseren van de provinciale rol rond maatschappelijke opgaven in de fysieke leefomgeving.

Naast de inhoudelijke beleidsuitwerking zijn in de raadpleegomgeving van de provincie Zuid-Holland ook relaties tussen de beleidskeuzes zichtbaar gemaakt. De ruimtelijke hoofdstructuur maakt met een integraal kaartbeeld inzichtelijk hoe de strategische beleidskeuzes uit de Omgevingsvisie ruimtelijk samenkomen.

In de Omgevingsvisie gelden voor het plangebied onderstaande raakvlakken:

- Algemene aandachtspunten (arbeidsmigranten, recreatievoorzieningen, biodiversiteit, ruimtelijke kwaliteit, binnenstedelijke groen, bodem, warmtenetwerk, mobiliteitsnetwerk, circulair Zuid-Holland. detailhandel, centrumvoorzieningen, etc.);
- Externe veiligheid;
- Reductie energieverbruik en CO_2 emissie van de industrie.

Relatie met het bestemmingsplan

De uitbreiding van de leidingstrook rondom de Moezelweg heeft ten aanzien van de genoemde aspecten uit de provinciale omgevingsvisie de onderstaande effecten.

Algemene aandachtspunten

Voor de uitbreiding van de leidingstrook en de ondergrondse kabels en leidingen die kunnen worden toegevoegd hebben de algemene aandachtspunten uit de provinciale visie geen betekenis of effecten.

Externe veiligheid

Hoofddoel is een veiliger Zuid-Holland door de kans dat grote groepen mensen slachtoffer worden van ongevallen met gevaarlijke stoffen te minimaliseren.

In Zuid-Holland zijn het transport, de opslag en de verwerking van gevaarlijke stoffen zo op elkaar aangesloten dat de kans op een ramp tot een minimum wordt beperkt. In de buurt van risicovolle activiteiten zijn geen grote groepen mensen meer aanwezig, Transport van gevaarlijke stoffen vindt niet langer plaats door dichtbevolkte binnensteden. Risicovolle bedrijven zijn grotendeels geclusterd in risicoconcentratiegebieden. Het transport van en naar deze gebieden is op een veilige wijze geregeld. Daarnaast is, waar mogelijk, overgegaan op veiligere productieprocessen waarbij minder gebruik wordt gemaakt van gevaarlijke stoffen.

De uitbreiding van de leidingstrook past in dit provinciaal beleid. De leidingstrook ligt niet in dichtbevolkt gebied en juist in de leidingenstrook worden de kabels en leidingen in het havengebied geclusterd aangelegd.

Reductie energieverbruik en CO_2 emissie van de industrie.

De provincie streeft naar een reductie van 7,8 PetaJoule energieverbruik bij de industrie in Zuid-Holland in 2020 en een reductie van de CO_2 emissies bij de industrie. Een derde van het totale energieverbruik en 70% van de CO_2 emissie in Zuid-Holland komt van de industrie, hier is veel winst te behalen.

Door de uitbreiding van de leidingstrook bij de Moezelweg kunnen meer kabels en leidingen worden gerealiseerd in het havengebied. Dit heeft onder meer als effect dat het transport van stoffen en duurzame energie kan worden gefaciliteerd. De ondergrondse infrastructuur kan deze duurzaamheids- en klimaatdoelstelling ondersteunen.

2.2.2 Omgevingsverordenig Zuid-Holland (2020)

De Omgevingswet treedt in 2021 in werking. De provincie Zuid-Holland kiest ervoor om in aanloop naar de komst van de Omgevingswet twee belangrijke kerninstrumenten van deze wet – de omgevingsvisie en de omgevingsverordening – op basis van huidig recht vast te stellen. Met deze integratie wordt een belangrijke stap gezet in de implementatie van het organiseren van de provinciale rol rond maatschappelijke opgaven in de fysieke leefomgeving. Uitgangspunt is dat de integratie beleidsneutraal gebeurt, dus zonder een verandering in (rechts-)gevolgen. Separaat wordt een aantal beleidsrijke onderdelen ter besluitvorming voorgelegd, die nadien als wijziging in deze verordening worden geïntegreerd. Deze onderdelen zijn in de verordening gereserveerd.

De omgevingsvisie en de omgevingsverordening zijn instrumenten die onderling sterk met elkaar samenhangen. In de systematiek van de Omgevingswet is de inhoud van de

omgevingsvisie voor een groot deel leidend voor de inhoud van de omgevingsverordening. Vandaar dat de inhoud van beide kerninstrumenten gelijktijdig is vastgesteld.

In de Omgevingsverordening gelden voor het plangebied onderstaande raakvlakken:

- Gebieden met waterkwantiteitsnorm en waterschappen;
- Ontgrondingen;
- Veiligheid;
- Windenergie.

Relatie met het bestemmingsplan

De uitbreiding van de leidingstrook rondom de Moezelweg heeft ten aanzien van de genoemde aspecten uit de provinciale omgevingsverordening de onderstaande effecten.

Water

Het bestemmingsplan voor de uitbreiding van de leidingstrook zal worden voorgelegd aan het Waterschap. Gelet op de ondergrondse aanleg van kabels en leidingen zal de impact op de waterhuishouding beperkt zijn. In het vooroverleg zal verdere afstemming plaatsvinden.

Ontgrondingen

Er is geen sprake van een project dat in strijd is met de Ontgrondingenwet. In de provinciale omgevingsverordening is in artikel 3.36 opgenomen dat:

"Het verbod van artikel 3, eerste lid, van de Ontgrondingenwet geldt niet voor de volgende categorieën van ontgrondingen die worden verricht voor:

a. het aanbrengen, vervangen, wijzigen, onderhouden of opruimen van buizen, palen of kabels met toebehoren;"

De uitbreiding van de leidingstrook met buizen en kabels is mogelijk.

Veiligheid

De provinciale omgevingsverordening legt de veiligheidszonering oevers Nieuwe Waterweg en Nieuwe Maas en beschermingszones van regionale waterkeringen vast. Beide zones raken het plangebied van het bestemmingsplan niet.

Windenergie

De provincie biedt ruimtelijk mogelijkheden voor windenergie. Windenergie is naast overige vormen van duurzame energie noodzakelijk voor het bereiken van de provinciale doelstelling: in 2020 minimaal 9% van de energieconsumptie in Zuid-Holland duurzaam opwekken. Vanuit het Convenant Realisatie Windenergie Rotterdamse Haven (2009) is het haven- en industriegebied van Rotterdam aangewezen als mogelijke locatie voor windenergie. Gelet op de huidige leidingenstrook langs de Moezelweg en de gewenste uitbreiding van de leidingstrook is het plaatsen van windturbines geen onderdeel van voorliggend bestemmingsplan.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Havenvisie 2030

In de Havenvisie is uiteengezet welke scenario's voor de wereldwijde economische ontwikkelingen zich in de komende decennia kunnen voltrekken en hoe elk van deze scenario's doorwerkt in de omvang en aard van de goederenoverslag in de Rotterdamse haven. De vier onderscheiden scenario's, opgesteld door het CPB en de Europese Commissie, zijn kort samengevat als volgt te typeren:

- **Low Growth (LG)**: een lage economische groei en een lage olieprijs; fossiele brandstoffen blijven dominant en het milieubeleid is gematigd. De overslag neemt toe

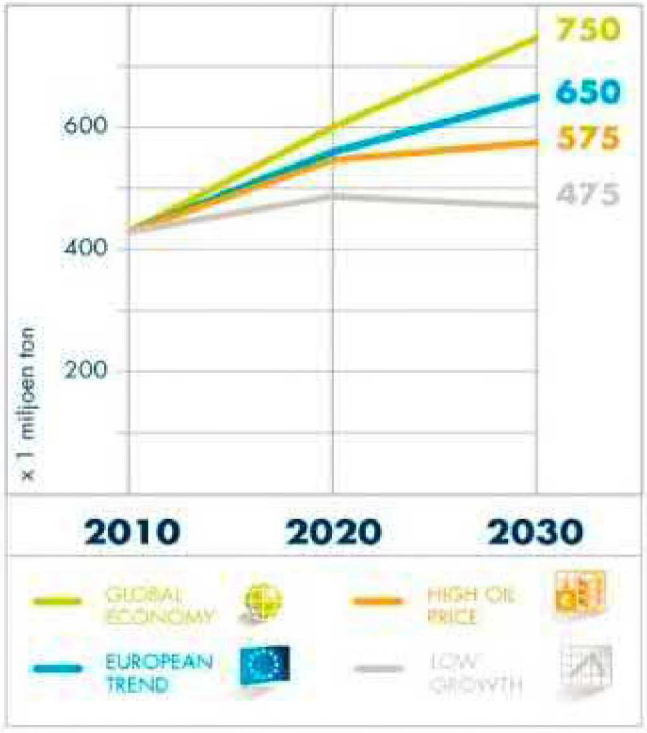
van 430 mln ton in 2010 tot circa 475 mln ton in 2030.

- **European Trend (ET)**: voortzetting van het bestaande en voor de toekomst bekende overheidsbeleid en een gematigde groei van de economie. De overslag neemt toe tot circa 650 mln ton in 2030.
- **Global Economy (GE)**: een verdere globalisering gecombineerd met een lage olieprijs leidend tot hoge economische groei en een gematigd milieubeleid. De overslag neemt toe tot circa 750 mln ton in 2030.
- **High Oil Price (HOP)**: een in zeer korte tijd tot stand komende hoge olieprijs, een strikt milieubeleid, een gematigde economische groei en een relatief snelle verduurzaming van industrie en logistiek. De overslag neemt toe tot circa 575 mln ton in 2030.

De Havenvisie zet in op een complete haven met een sterke logistieke én industriële functie, waardoor het fundament van het Rotterdamse haven- en industriecomplex verstevigt en de haven in staat blijft flexibel in te spelen op veranderende omstandigheden. De visie bestaat daarom uit twee concepten: Global Hub (logistiek) en Europe's Industrial Cluster (industrie).

Het concept Global Hub houdt in dat de haven op logistiek gebied in 2030 een toonaangevend Europees knooppunt is voor opslag en distributie van mondiale en intra-Europese goederenstromen. Daartoe vormt Rotterdam met het achterland een geïntegreerd netwerk. Rotterdam is daarbij koploper op het gebied van efficiënte en duurzame logistieke ketens: goederen kunnen snel en tegen lage kosten worden doorgevoerd, en met name het transport zal minder CO_2 en fijn stof produceren.

Met Europe's Industrial Cluster wordt beoogd dat het Rotterdamse industriële en energiecomplex in 2030 functioneert als een geïntegreerd cluster met Antwerpen en daarmee het grootste, meest moderne en duurzame petrochemie- en energiecomplex van Europa is. Dit complex concurreert op wereldschaal door de grote clustervoordelen en energie-efficiency. De transitie naar duurzame energieopwekking, productie van schone brandstoffen en gebruik van biobased chemicals is in volle gang.



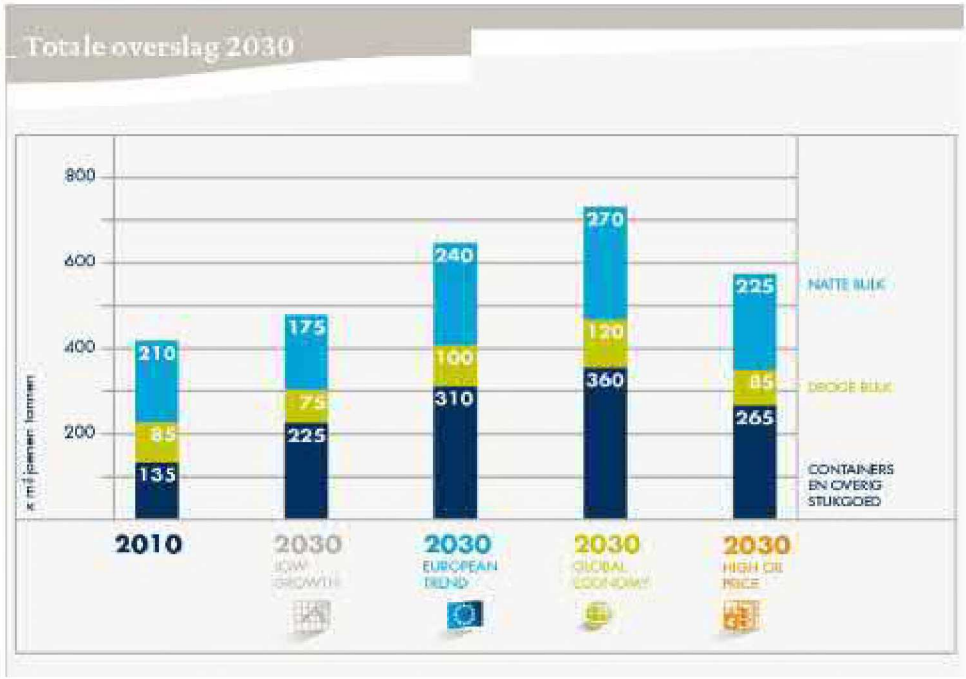
Figuur 2.1 Ramingen overslag Rotterdamse Haven tot 2030 (bron: Havenvisie 2030)

Figuur 2.1 laat zien dat er bij de totale hoeveelheid goederen die in de komende jaren in Rotterdam wordt overgeslagen, sprake is van een bandbreedte. In alle scenario's groeit de overslag tot aan 2020. In het GE-scenario blijft de overslag tot 2030 in hetzelfde tempo sterk

doorgroeien. In het ET- en HOP-scenario is eveneens sprake van groei, maar vanaf 2020 in een lager tempo. Alleen in het LG-scenario treedt na 2020 krimp op.

Behalve prognoses voor de totale goederenstroom, geeft de Havenvisie ook een indicatie van de ontwikkelingen per hoofdsegment (zie ook figuur 2.2):

- Het hoofdsegment containers en overig stukgoed (non-bulk) groeit hard. Dit is in 2030 in alle scenario's het grootste hoofdsegment.
- De positionering van Rotterdam in het nat massagoed blijft ongewijzigd sterk. Chemische producten, plantaardige oliën en vooral minerale olieproducten zijn groeimarkten. Voor ruwe olie is dit veel minder het geval.
- De groei van de overslag van droog massagoed is tot 2030 beperkt. In het LG-scenario is de hoeveelheid overgeslagen droog massagoed in 2030 zelfs kleiner dan in 2010. De belangrijkste daler is de overslag van ijzererts, de overslag van droge biomassa is een groeimarkt.



Figuur 2.2 Totale overslag per scenario, per hoofdsegment in 2030 (bron: Havenvisie 2030)

In hoeverre de Rotterdamse haven zich in 2030 inderdaad ontwikkeld heeft tot de Global Hub en het Industrial Cluster waarop de Havenvisie inzet, hangt voor een deel af van de mondiale economische ontwikkelingen. Daarop kan de haven zelf geen invloed uitoefenen: uit de vier economische scenario's valt niet te kiezen. Wat wél kan – en dat is de invalshoek van de Havenvisie – is alles op alles zetten om de juiste voorwaarden te creëren, zodat er optimaal ingespeeld kan worden op de mondiale economische ontwikkeling zoals die zich in de praktijk zal gaan voltrekken. Om op elke mogelijke ontwikkeling voorbereid te zijn, is het verstandig uit te gaan van de situatie die de grootste inspanning vraagt. Bij het uitwerken van de koers naar Global Hub en Europe's Industrial Cluster zijn daarom het ET- en GE-scenario als uitgangspunt genomen.

Een succesvolle haven kan niet zonder een succesvolle regio waar mensen graag wonen en recreëren, en vice versa. Dit alles gaat echter niet vanzelf. Er is met behulp van diverse klanten, overheden, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties een ambitieuze uitvoeringsagenda opgesteld om de havenvisie te realiseren. Deze agenda geeft een overzicht van belangrijke succesfactoren, de daarbij bijbehorende ambities en een groot aantal acties voor de verschillende betrokken partijen. Deze acties variëren van het minimaliseren van de ecologische footprint van logistieke ketens als onderdeel van de

ambitie 'Global hub' en het verder clusteren van de industrie in Rotterdam en opwekken van energie met een hoger aandeel hernieuwbare grondstoffen als onderdeel van de ambitie 'Europe's industrial cluster' tot het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving en beperken van milieu-emissies binnen de succesfactor 'Milieu, Veiligheid en Leefomgeving'. Er vindt jaarlijkse monitoring plaats van de voortgang van de diverse acties.

Relatie met het bestemmingsplan

De leidingstrook rondom de Moezelweg en de beoogde uitbreiding daarvan zijn onderdeel van het transportsysteem binnen de haven van Rotterdam. Vanuit de gewenste logistieke groei en faciliteiten voor bestaande en nieuwe bedrijven betekent het uitbreiden van het ondergronds netwerk aan kabels en leidingen dat de beoogde groei van de haven kan plaatsvinden. Het bestemmingsplan past daarmee in het beleidskader voor de haven van Rotterdam.

2.3.2 Herijking Havenvisie 2030 (2019)

De Havenvisie beschrijft de ambitie en het toekomstperspectief voor het Rotterdamse haven- en industriecomplex, inclusief de zeehavens van Dordrecht en Moerdijk. De centrale doelstelling is het in stand houden en vergroten van de maatschappelijke en economische waarde van dit complex en het reduceren van ongewenste externe effecten zoals de CO_2-uitstoot.

Onderstaande kernpunten zijn erop gericht de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven te versterken en duurzame groei in een haven van wereldklasse te realiseren:

1. De factor Rotterdam, van Europees belang:

Het Rotterdamse haven- en industriecomplex is strategisch en economisch van belang voor de regionale, nationale en Noordwest-Europese economie. Het complex is als Global Hub en Europa's Industrial Cluster bepalend voor de welvaart in Nederland, nu en in de toekomst.

2. Global Hub, digitaal en efficiënt:

De Global Hub als toonaangevende logistieke draaischrijf dat snelle, goedkope, veilige en betrouwbare verbindingen naar het achterland en naar overzeese markten biedt, transformeert fundamenteel.

3. Europe's Industrial Cluster, concurrerend en in transitie:

Het in Europa vooraanstaand Industrial Cluster met een hoog activiteitenniveau verandert ingrijpend. Centraal staat de inrichting van een efficiënt energie- en grondstoffensysteem, zodat bestaande activiteiten toekomst hebben en tegelijkertijd nieuwe bedrijvigheid zich vestigt.

4. Verbinding haven, stad en regio:

De transities leiden tot sterkere verwevenheid van de haven- en de stedelijke economie. Een intensieve verbinding versterkt de vitaliteit van zowel haven als regio.

5. Ruimte voor Ontwikkeling:

Ruimte voor ontwikkeling is een kritische, maar tegelijkertijd schaarse succesfactor. Zeker stellen van voldoende ruimte voor de transitie van het haven- en industriecomplex vormt de komende jaren een grote uitdaging. Tijdens de transitie is er parallel ruimte nodig voor zowel de verdere groei en vernieuwing van bestaande activiteiten als de ontwikkeling van nieuwe activiteiten.

6. Human Capital:

Human Capital is een cruciale voorwaarde voor succes. De bovengenoemde uitdagingenvragen om een onderwijs- en arbeidsmarkt gekenmerkt door duurzame en flexibele inzetbaarheid, nieuwe vaardigheden, intersectorale samenwerking, talentontwikkeling en instroom van (inter)nationaal talent.

7. Innovatie-Ecosysteem:

Voor digitalisering, de energietransitie en de inzet op verbreding van het portfolio geldt dat de kwaliteit van het innovatie-ecosysteem doorslaggevend is. De ambitie van internationaal leiderschap vraagt om een innovatie-ecosysteem waarin alle componenten van wereldklasse zijn.

3 urgente opgaven

De haven en de regio hebben de komende jaren 3 urgente opgaven: de economische transitie, de sociale transitie en het vergroten van de attractiviteit van de regio. Deze opgaven beïnvloeden het realiseren van de ambitie en doelen sterk. Om die reden zijn per opgave prioriteiten benoemd waar de komende jaren de focus op ligt om nu en inde toekomst als haven economische en maatschappelijke waarde te blijven creëren. De uitdagingen voor Rotterdam zijn samen te vatten onder de volgende drie hoofdopgaven, met de prioriteiten aan deze kernpunten van de Havenvisie gekoppeld:

1. Economische transitie - digitalisering, energie en grondstoffentransitie en veranderende handelsstromen:

- Inzetten op digitale haven en keten.
- Versterken van hoogwaardig netwerk en bereikbaarheid.
- Verduurzamen logistieke ketens.
- Investeren in infrastructuur en inzetten op nieuw energiesysteem.
- Vernieuwen grond- en brandstoffensysteem.
- Stabiel investeringsklimaat.

2. Sociale transitie - verandering van beroepen en vaardigheden:

- Versterken hoogwaardige opleidingen.
- Verbinden arbeidsmarkt en onderwijs.
- Arbeidsmobiliteit bevorderen.
- Inclusieve arbeidsmarkt.

3. Attractieve regio - compact, concurrerend, gezond en groen:

- Balans verstedelijking en behoud vitaal complex.
- Veiligheid en gezondheid leefomgeving vergroten.

Relatie met het bestemmingsplan

De leidingstrook rondom de Moezelweg en de beoogde uitbreiding daarvan zijn onderdeel van het transportsysteem binnen de haven van Rotterdam. Vanuit de gewenste logistieke groei en faciliteiten voor bestaande en nieuwe bedrijven betekent het uitbreiden van het ondergronds netwerk aan kabels en leidingen dat de beoogde groei van de haven kan plaatsvinden. Het bestemmingsplan past daarmee in het beleidskader voor de haven van Rotterdam.

Hoofdstuk 3 Beschrijving van het plangebied

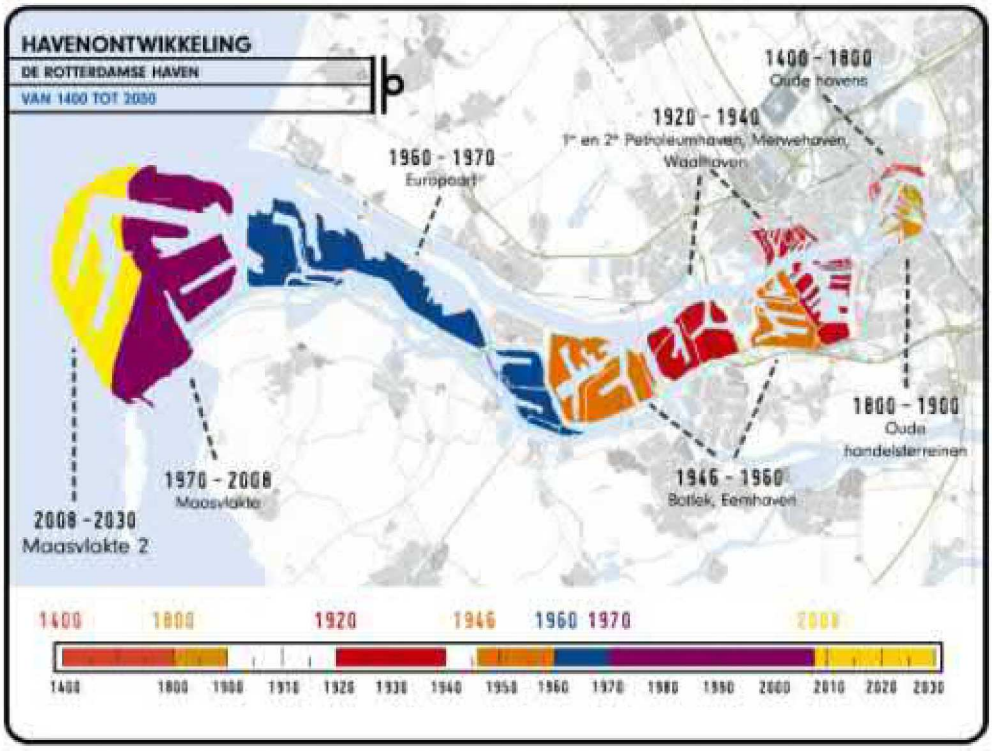
3.1 Ontstaansgeschiedenis

De plannen voor Europoort vormden het antwoord op de snelle uitgifte van de terreinen in het Botlekgebied en op de schaalvergroting in de scheepvaart (mede veroorzaakt door de Suez-crisis in 1956) en in bedrijven. Door deze schaalvergroting ontstond er behoefte aan een nieuw type havengebied, met grote bedrijventerreinen aan havens die toegankelijk zijn voor grote en diepstekende schepen. De gemeenteraad van Rotterdam keurde het plan Europoort in 1957 goed. Het plan voorzag onder meer in de aanleg van terreinen voor een hoogoven- en staalbedrijf, en voor de op- en overslag van kolen, ertsen en aardolie. Het plan Europoort was ingrijpend. Niet alleen vanwege de omvang (lengte 15 km), maar ook omdat dit nieuwe havengebied gesitueerd werd op het grondgebied van de gemeente Rozenburg en er twee dorpen (Nieuwesluis en Blankenburg) en het natuurgebied De Beer voor moesten wijken.

De uitvoering startte in 1958. Het plan werd in drie fasen uitgevoerd. Eerst werd op het dichtst bij de zee gelegen deel de 4e Petroleumhaven aangelegd, waarna zich in 1959 hier een grote olieraffinaderij en tankopslag vestigden. Vervolgens kwam het oostelijk deel met een verbinding naar zee (Calandkanaal) aan de beurt. Mede hierdoor is de Landtong ontstaan, als scheiding tussen het doorgaande en bestemmingsscheepvaartverkeer. Ten slotte werd het middendeel gebouwd. Hier vestigden zich grote olieverwerkende en -opslagbedrijven rond 5e Petroleumhaven in 1962 en rond de 6e en de 7e Petroleumhaven in 1965.

De stapsgewijze ontwikkeling van Europoort ging vergezeld met het aanleggen van nieuwe infrastructuur:

- In 1960 is de eerste pijpleiding naar het achterland in gebruik genomen: de Rotterdam-Rijn Pijpleiding met een capaciteit van 20 miljoen ton per jaar. In 1968 is daar een tweede leiding richting Duitsland aan toegevoegd met een capaciteit van 36 miljoen ton per jaar.
- Om de zeevaart goed af te kunnen wikkelen is niet alleen het Calandkanaal aangelegd, maar is ook het Hartelkanaal aangelegd en in 1996 in gebruik genomen om de binnenvaart apart van de zeevaart te kunnen afwikkelen. Tussen deze twee kanalen is de Rozenburgsesluis al eerder aangelegd (1971) om als verbinding met zoet-zoutwaterscheiding te fungeren. Door de komst van een kolenoverslagbedrijf en sinds het doorsteken van de Beerdam op de Maasvlakte (1997) wordt het Hartelkanaal veel gebruikt door duwbak- en containerbinnenvaart.
- De havenspoorlijn is in 1964 vanuit de Botlek doorgetrokken naar Europoort-west, in eerste instantie om de olie-industrieën te bedienen en later (1977) om doorgetrokken te worden naar de Maasvlakte. De Dintelhavenspoorbrug is in 1995 vervangen door een nieuwe spoorbrug en tegelijk is een stuk spoorverdubbeling uitgevoerd. In 2010 is de havenspoorlijn geëlektrificeerd.
- De wegverbinding tussen Europoort en de Botlek is in 1969 tot stand gekomen via de Calandbrug. Om het groeiende autoverkeer op te vangen is later daarnaast de Thomassentunnel aangelegd (2004). Gelijktijdig met de vervanging van de Dintelhavenspoorbrug is ernaast een nieuwe wegverkeersbrug aangelegd (1995). De verbinding met de Maasvlakte vindt plaats via de Suurhoffbrug.



Figuur 3.1: Ontwikkeling van de Rotterdamse haven in de tijd

3.2 Archeologie en cultuurhistorie

3.2.1 Beleidskader

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

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

3.2.2 Bewoningsgeschiedenis

Het oude landschap van vóór circa 1960 lag grofweg tussen 0 en 1,50 m + NAP. Het is nu volledig afgedekt door dikke ophogingspakketten, waardoor het maaiveld nu tussen 4 en 6 m + NAP of nog wel hoger ligt. Delen zijn vergraven voor de aanleg van nieuwe havens. In de bewoningsgeschiedenis van het plangebied Europoort zijn vier aspecten te onderscheiden die voor de archeologie van belang zijn.

1. De oudste sporen van menselijke bewoning in het plangebied worden gevormd door enkele honderden benen spitsen met weerhaken en enkele benen harpoenpunten. Het waren onderdelen van jacht en visgerei. Ze dateren vooral uit het Laat Paleolithicum en het Vroeg- Mesoliticum (circa 12.000-7000 voor Christus). De vondsten zijn vooral gedaan in het opgespoten zand van Maasvlakte-1, tussen de 8e Petroleumhaven en de

Mississippihaven, maar ook ten westen daarvan uit het opgespoten zand aan het strand en uit het Europoort gebied. De werktuigen moeten afkomstig zijn uit kampplaatsen op de Laatpleistocene en Vroegholocene rivier- en windafzettingen, op een diepte van circa 18-24 beneden NAP. Onderzoek naar de herkomst van het zand heeft uitgewezen dat het materiaal voornamelijk afkomstig moet zijn uit een gebied van circa 2 x 2 km ruwweg op de kruising van het Beerkanaal en het Calandkanaal. De vondsten dateren uit een tijd dat de zeespiegel veel lager stond dan nu het geval is. De riviervlakte met rivierduinen, vlechtende en wat later in de tijd meanderende rivieren met komgebieden, en veenmoerassen, moet aan de rondtrekkende jagers en verzamelaars een goede bestaansmogelijkheid hebben geboden. Het wetenschappelijke belang van deze voor Nederland uiterst zeldzame vondsten kan niet genoeg benadrukt worden. Het bijzondere is bovendien nog dat in het plangebied de genoemde afzettingen deels nog aanwezig kunnen zijn, afgedekt door latere afzettingen, terwijl elders langs de kust door de vorming van geulen later veel meer erosie heeft plaats gevonden.

2. Rond 7000 voor Christus kreeg de Noordzee ten gevolge van de stijging van de zeespiegel greep op het gebied. De verdrinkende riviervlakte veranderde in een estuarien gebied met mariene sedimentatie. Wat later ontstonden, in een zoetwater getijdengebied achter strandwallen, moerassen waarin veenvorming plaats vond. Pas vanaf circa 2000 voor Christus, toen de strandwal ongeveer ter plaatse van de huidige kust moet hebben gelegen, zijn er weer aanwijzingen voor bewoning van het gebied. De monding van het Maasestuarium bevindt zich in die tijd ten noorden van het plangebied, ongeveer tussen Hoek van Holland en Monster. Bij het opspuiten van de Maasvlakte en het baggerwerk in de havens van het eveneens sterk opgehoogde Europoortgebied, zijn diverse vondsten gedaan die dateren uit het Neoliticum, de vroege Bronstijd, de IJzertijd , de Romeinse Tijd en de Middeleeuwen tot circa de 12e –13e eeuw. Het lijkt te gaan om verspoeld materiaal uit geulafzettingen van Duinkerke III ouderdom. Men gaat er namelijk van uit dat het estuarium zich vanaf de 12e-13e eeuw zuidwaarts heeft verplaatst en dat zo de oudere sedimenten met daarin de bewoningsresten uit de periode circa 200 voor Christus-1200 na Christus tot op grote diepte zijn verspoeld. Het is echter de vraag of die veronderstelling voor het hele plangebied Europoort juist is; misschien zijn er plaatselijk toch delen van “het oude landschap” met bewoningssporen bewaard gebleven.
3. In het gebied van de Maasmonding kan sprake zijn van een aparte categorie archeologische vondsten, namelijk scheepsresten en -wrakken. Scheepswrakken worden vooral verwacht in de aanvaargeulen van de Maasmond, op dieptes tussen de 3 en circa 12 m – NAP; in het geval van het plangebied Europoort in de delen van het gedempte Scheur aan de westkant en de Nieuwe Maas aan de zuidkant. De oudste schepen (eventueel uit de Romeinse tijd of nog ouder), zouden ten noorden van de Nieuwe Waterweg, buiten het plangebied, verwacht kunnen worden. De monding van de Maas lag toen immers veel noordelijker. Uit het plangebied is een locatie bekend met scheepsresten. De vindplaats (met BOORcode 02-04) ligt onder het Hartelkanaal ter plaatse van het Volgerland. Het wrak werd ontdekt in een leidingenboring onder het Hartelkanaal. Het zou gaan om een 18de-/19de-eeuws schip, op een diepte van 12-13 meter beneden NAP.
4. Het nu verdwenen agrarische landschap met bedijkingen van Rozenburg van voor circa 1960 was betrekkelijk jong. Het eiland Rozenburg werd voor het eerst genoemd in 1585. In dat jaar kregen vader en zoon Bisdommer uit Vlaardingen toestemming om een drooggevallen plaat te bedijken en daar een vogelkooi en woning te maken. Kort daarna werden ook de polders Blankenburg, Ruigeplaat en Langeplaat bedijkt. De schaarse bewoning concentreerde zich in eerste instantie aan de zuidzijde, bij het haventje van Blankenburg; daar verrees in 1659 ook de eerste kerk van het eiland. Het westelijk gedeelte van de polder Oud Rozenburg valt nog juist binnen het plangebied. De bedijkingen op Rozenburg, vooral in westelijke richting vonden tot in de 19e eeuw plaats (o.a. Polder Nieuw Rozenburg, de Graspolder en de Krabbepolder). Verspreid

binnen het plangebied lagen onder meer verschillende boerderijen.

3.2.3 Archeologische verwachting

De vier aspecten van de bewoningsgeschiedenis leiden tot de volgende archeologische verwachtingen, waarbij nog opgemerkt wordt dat het hele plangebied na circa 1960 sterk is opgehoogd, met ten minste 5 meter zand en bagger:

- Van belang in het plangebied is de mogelijke aanwezigheid in de diepe ondergrond van intacte vindplaatsen uit de steentijd, met onder meer jacht- en visgerei. Ook onder de bodem van niet heel diepe delen van sommige havens kunnen deze vindplaatsen aanwezig zijn.
- Men gaat er veelal van uit dat alle vondsten uit latere periodes (vanaf circa 2000 voor Christus tot aan de bedijkingen van het gebied in de Nieuwe tijd) verspoeld zijn, maar helemaal zeker is dat niet. Ook onder de bodem van niet heel diepe delen van sommige havens zouden deze vindplaatsen aanwezig kunnen zijn.
- Scheepswrakken vanaf circa de 12e eeuw kunnen in het gehele plangebied tussen circa 3 en 12m -NAP worden verwacht. Ook onder de bodem van niet heel diepe delen van sommige havens kunnen nog scheepswrakken aanwezig zijn.
- In principe kunnen in het plangebied bewoningssporen uit de Nieuwe tijd aanwezig zijn. Gedacht moet bijvoorbeeld gedacht worden aan funderingen van boerderijen en dijkrestanten met sluizen e.d.

3.2.4 Aanbevelingen

Voor het gehele landgedeelte van het plangebied (Waarde - Archeologie - 1) geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden met een oppervlakte van meer dan 200 m^2 en die tevens dieper reiken dan NAP.

Voor het watergedeelte van het plangebied (Waarde - Archeologie - 2) geldt dat bij zandwinnings-of baggerwerkzaamheden anders dan het op normale diepte houden van de vaarwegen, een archeologisch vooronderzoek dient te worden uitgevoerd. Voor het gehele watergedeelte van het plangebied geldt daarom een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden met een oppervlakte van meer dan 200 m2 en die tevens dieper reiken dan de huidige onderwaterbodem.

Waarde - Archeologie - 1

De bestemming 'Waarde - Archeologie 1' ziet op de (land)bodems. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan heeft deze bestemming.

Het doel van deze dubbelbestemming is de archeologische waarden in de betrokken bodems te beschermen. Er is een vergunningplicht voor verstoringen van ongeroerde bodem met een oppervlak groter dan 200 m^2, gemeten in verticale projectie (vergelijkbaar met de meetmethode van artikel 2) beneden NAP (in landbodems). Er wordt alleen een vergunning verleend indien een rapport van een archeologisch deskundige voorhanden is waarin de archeologische waarde van de bodem voldoende is vastgesteld. Op basis van het rapport kunnen aan de vergunning maatregelen worden verbonden in het belang van de archeologische monumentenzorg.

Om zowel de onderzoekskosten te beheersen als tot een goede afweging van de (noodzaak van) te treffen maatregelen te komen, wordt het archeologisch onderzoek gefaseerd in een bureauonderzoek, dat afhankelijk van de bevindingen kan worden gevolgd door inventariserend veldonderzoek. Het inventariserend veldonderzoek kan bestaan uit een verkennende, karterende en waarderende fase. Voor de verkennende en karterende fasen kan bodemonderzoek (grondboringen) nodig zijn, voor de karterende en waarderende fase kunnen ook ontgravingen (proefsleuven) nodig zijn. Na iedere onderzoekstap wordt door het bevoegd gezag bepaald of het noodzakelijk of zinvol is om de archeologische waarden nader

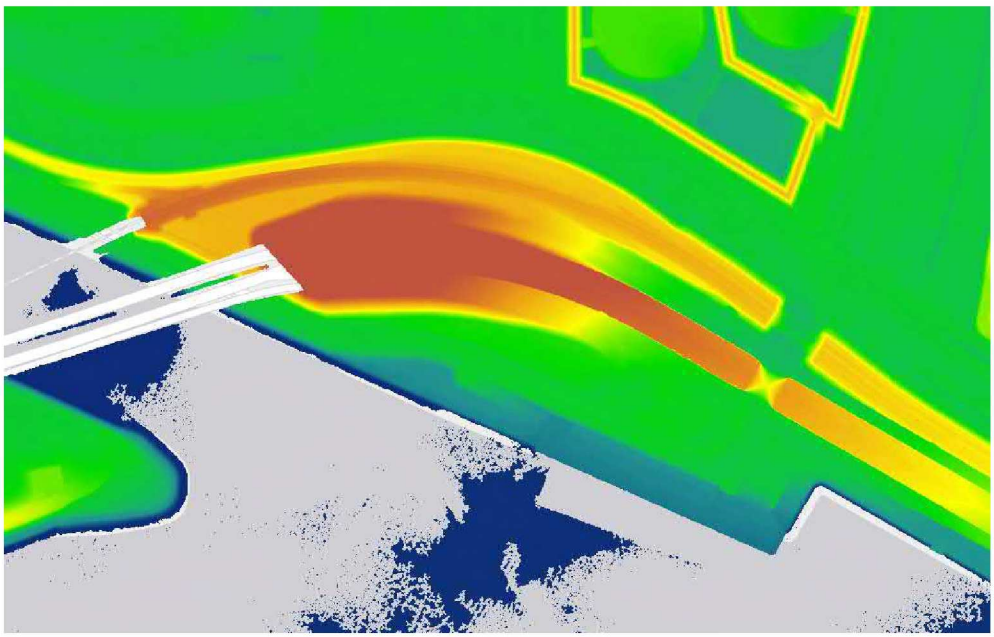
te onderzoeken en de volgende stap te nemen. In veel gevallen volstaat het bureauonderzoek.

Op basis van het archeologisch rapport wordt in de vergunning bepaald of en welke maatregelen noodzakelijk zijn. De meest vergaande maatregel is het opgraven van archeologische waarden, om ze elders te behouden. Opgraven vindt met name op grotere diepten alleen in uitzonderingsgevallen plaats, op grond van zwaarwegend archeologisch belang. Daarbij wordt ook een afweging gemaakt tegen de uitvoerbaarheid en de gevolgen voor het project. In de meeste gevallen zijn op grond van het onderzoek geen specifieke maatregelen nodig of kan worden gekozen voor archeologische begeleiding van het werk of het behoud van de archeologische waarden in situ, waar nodig door het treffen van technische maatregelen.

Relatie met het bestemmingsplan

De leidingstrook rondom de Moezelweg en de beoogde uitbreiding daarvan liggen ten opzichte van het NAP op minimaal + 5,50 meter. Het talud van de spoorlijn (ca. + 10,00 meter) en A15 (ca. + 11,00 meter) liggen nog hoger ten opzichte van het NAP.

Indien de nieuwe kabels en leidingen vanaf het huidig maaiveld niet dieper dan 5,00 meter worden aangelegd worden de archeologische lagen niet geraakt.



Figuur 3.2: Uitsnede Actuele Hoogtekaart Nederland (AHN)

3.3 Stadsgezicht en monumenten

Binnen het plangebied is geen beschermd stadsgezicht gelegen. Tevens zijn er geen monumenten en/of beeldbepalende objecten aanwezig.

3.4 Huidige gebruik

Het plangebied voor de uitbreiding van de leidingstrook bestaat op dit moment uit percelen grond in eigendom van het Havenbedrijf Rotterdam.

De Moezelweg biedt ruimte om onder deze weg kabels en leidingen toe te voegen. Hier ligt tracé A. Het talud van de spoorlijn (tracé B) en de ruimte tussen spoorlijn en A15 (tracé C) zijn ook kadastraal eigendom van het Havenbedrijf. De begrenzing van de toe te voegen dubbelbestemming voor uitbreiding van de leidingenstrook vindt plaats op grond van het Havenbedrijf.

ProRail stelt voorwaarden aan ligging van kabels en leidingen langs de spoorlijn. Deze voorwaarden worden meegenomen bij de daadwerkelijke aanleg van kabels en leidingen in de uitbreiding van de leidingenstrook.



Figuur 3.3: Uitsnede luchtfoto (bron: geocontent.rvo.nl)

Het plangebied bestaat naast de verharding van de Moezelweg, spoorlijn en A15 uit grasbermen en grondtaluds.



Figuur 3.4: Zicht op de Moezelweg richting het westen (bron: Google Maps)

Nabij de bruggen van de spoorlijn en de A15 over het Hartelkanaal zijn lijnvormige bomenrijen geplant tussen het spoor en de rijksweg. Deze bomenrij is ook goed zichtbaar op de luchtfoto (figuur 3.3.).



Figuur 3.5: Zicht op de Moezelweg richting het westen (bron: Google Maps)

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Inleiding

Het bestemmingsplan moet de ruimtelijke voorwaarden scheppen om de huidige ondergrondse leidingenstrook te kunnen uitbreiden. Dit vereist een bestemmingsplan dat realistisch en flexibel moet zijn. De ruimteresevering voor de kabels en leidingen moet een brede toepassing kunnen hebben voor diverse soorten leidingen.

Waar nodig worden ook bepaalde stoffen uitgesloten vanuit de externe veiligheid of mogelijke onderlinge beinvloedingseffecten die de veiligheid van de gehele leidingenstrook in gevaar kunnen brengen.

De trefwoorden 'realistisch', 'flexibel' en 'duurzaam ruimtegebruik' duiden aan vanuit welk perspectief het maken van het bestemmingsplan ter hand is genomen.

4.2 Juridische planbeschrijving

4.2.1 Begripsbepalingen en wijze van meten

In het bestemmingsplan zijn de begrippen die relevant zijn voor de uitbreiding van de leidingenstrook opgenomen. Voor de overige begrippen en bestemmingen wordt verwezen naar het vigerende bestemmingsplan Europoort en Landtong.

4.2.2 Dubbelbestemmingen

Leiding - Leidingstrook

Binnen deze dubbelbestemming zijn buisleidingen en leidingen toegestaan. Er geldt een bouwverbod, met een mogelijkheid om daarvan bij omgevingsvergunning af te wijken als dit - in het bijzonder uit veiligheidsoogpunt - verantwoord is.

Binnen alle dubbelbestemmingen voor leidingen mag een groot aantal werken en werkzaamheden niet uitgevoerd worden zonder omgevingsvergunning. Het betreft onder andere het aanbrengen dan wel rooien van diepwortelende planten en/of bomen (gedacht kan worden aan beplantingen welke dieper dan 30 cm wortelen) en het uitvoeren van grondbewerkingen zoals ontgronden, vergraven, afgraven, egaliseren, diepploegen, woelen en/of ophogen van gronden. Tot slot is in de opsomming opgenomen dat een omgevingsvergunning ook noodzakelijk is in die gevallen dat werken en/of werkzaamheden van invloed kunnen zijn op de integriteit en werking van de aanwezige leidingen. Op deze wijze is de bescherming van de aanwezige leidingen geborgd. Voor sommige situaties - waaronder werken en werkzaamheden die verband houden met leidingen die binnen de bestemming passen - is geen vergunning nodig.

Uit het MER-onderzoek blijkt dat voor dit plangebied buisleidingen met toxische producten in de stofcategorieën GT4 en GT5 mogelijk leiden tot een overschrijding van wettelijke regels op het gebied van externe veiligheid (zie paragraaf 5.4.4). In verband daarmee is het niet toegestaan om binnen de leidingstrook (en -straat) leidingen te realiseren voor het vervoer van dit type stoffen.

4.2.3 Algemene regels

In de algemene regels is de anti-dubbeltel bepaling opgenomen en een verwijzing naar de overige regels. Deze bestaan uit de wet- en regelgeving en de verwijzing naar het bestemmingsplan Europoort en Landtong. In deze regels is de aanleg van ondergrondse kabels en leidingen geregeld door de verboden ten aanzien van archeologie en de hoogspanningsverbinding niet van toepassing te laten zijn.

4.2.4 Overgangs- en slotregels

Het laatste hoofdstuk van de regels bestaat uit de overgangs- en slotregels van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 Milieu

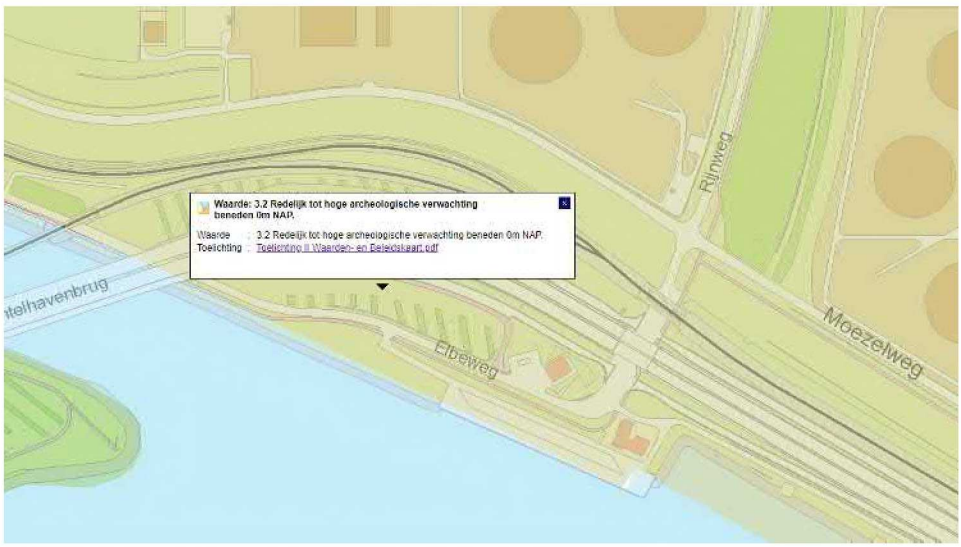
5.1 Effecten: algemene introductie

In het Milieueffectrapport (MER) Havenbestemmingsplannen, omvattende een hoofdrapport, deelrapporten en een passende beoordeling, zijn de(milieu-)effecten van drie havengebieden onderzocht.

Voor de uitbreiding van de leidingenstrook zoals geregeld in dit bestemmingsplan zijn onderzoeken uitgevoerd die in dit hoofdstuk worden samengevat. Waar nodig wordt verwezen naar het bestemmingsplan Europoort en Landtong omdat veel onderzoeken en informatie over het gehele plangebied kunnen worden gebruikt ter onderbouwing van voorliggend bestemmingsplan.

5.2 Archeologie

Indien er grondroerende werkzaamheden worden uitgevoerd die reiken tot + 0,0 meter NAP en een oppervlak hebben groter dan 200 m^2 dient er door het BOOR een plantoets te worden uitgevoerd (dit wordt geregeld door de EM-adviseur). Bij het toetsen wordt rekening gehouden met recente bodemverstoringen, ophogingen of aanwezige bebouwing op perceelsniveau. Verder wordt gekeken naar de kenmerken van de geplande bodemingreep in relatie tot de archeologische verwachting op de exacte locatie (via bodemkaarten, historische kaarten en al uitgevoerd archeologisch onderzoek). Dit is maatwerk.



Figuur 5.1: Uitsnede archeologische waarden- en beleidskaart (bron: gemeente Rotterdam)

Wanneer daadwerkelijk archeologische waarden verstoord dreigen te worden is archeologisch veldonderzoek noodzakelijk. Wanneer bekend is welke grondroerende activiteiten op de locatie plaats vinden, kan de plantoets worden uitgevoerd.

Zoals in paragraaf 3.2 is aangegeven ligt het plangebied van de uitbreiding van de leidingstrook op + 5,5 meter NAP tot + 11 meter NAP. De ondergrondse kabels en leidingen zullen niet dieper dan 5 meter onder het huidig maaiveld worden aangelegd. Er is daarom geen sprake van archeologische verwachtingen. Indien er dieper wordt gegraven geeft het bestemmingsplan Europoort en Landtong aan dat onderzoek noodzakelijk is.

5.3 Bodem

5.3.1 Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming (Wbb) 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). Dit wil niet zeggen dat de bodem persé “schoon” hoeft te zijn voor de functie. Bodem met eventuele aanwezige te sterke verontreiniging zal door een vorm van bodemsanering geschikt worden gemaakt voor de beoogde functie, in dit geval 'leidingentracé' (3 tracés). Bij het (eventueel) saneren is ook van belang het bepaalde in de gemeentelijke Nota Actief Bodem- en Baggerbeheer Rotterdam, thans versie 2013, algemener bekend als de 'bodemkwaliteitskaart' (BKK), en een latere aanvulling met het oog op een nieuw stofgroep 'PFAS' ('Aanvulling voor PFAS op de Nota Actief Bodem- en baggerbeheer, d.d. 4 augustus 2020).

Ten behoeve van ruimtelijke plannen dient ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch vooronderzoek (HO), te worden verricht (conform de onderzoeksnorm NEN 5725). Dit is een archiefonderzoek. Soms maakt een locatie inspectie ook hier een onderdeel vanuit. Indien uit het historisch vooronderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd (conform de onderzoeksnorm NEN 5740). Een (verkennend) bodemonderzoek mag in principe niet ouder zijn dan circa 5 jaar. Met het oog op de aanleg van de leidingentracés kan (bodem-)onderzoek ook of alleen maar noodzakelijk zijn vanuit andere wetgeving en/of oogpunten, en wel mogelijk vanuit Besluit Bodemkwaliteit (Bbk) - dit met oog op de milieuhygiënische hergebruiksmogelijkheden van eventueel overtollig grond elders en/of andere vrijkomende materialen, en/of met oog op Arbowetgeving, specifiek de CROW P400 'Veilige werken in/met verontreinigde bodem'. In dit specifieke geval kan het ook zijn dat onderzoek moet plaats vinden naar en de mate van bepaalde stoffen, die kabels en/of leidingen zouden kunnen aantasten.

5.3.2 Toetsing & Conclusie

Er is ten behoeve van dit bestemmingsplan een historisch vooronderzoek uitgevoerd door Antea Group conform de NEN 5725 (HO). Dit onderzoek is als bijlage toegevoegd (Bijlage 1).

Uit dit onderzoek komt onder meer naar voren dat er op en rond de 3 leidingentracés door de jaren heen diverse bodemonderzoeken zijn uitgevoerd conform de NEN 5740. Gelet op de resultaten van deze onderzoeken - er zijn tot ten hoogste licht verhoogde gehalten gemeten, de historie van het gebied, het overwegend (onverdachte) gebruik van de locatie en haar omgeving in de zin van geen zogenaamde puntbronnen c.q. geen bodembedreigende (bedrijfs-)activiteiten, is de bodem vanuit milieuhygiënische oogpunt in algemene zin geschikt voor de beoogde bestemming. Gelet op het standaardstoffenpakket van de NEN 5740 zijn er geen stoffen of stoffen zodanig verhoogd aangetroffen die kabels en/of leidingen zouden kunnen aantasten.

Met oog op onder meer de daadwerkelijke uitvoering van de aanleg, vanuit nieuwe inzichten op het gebied van asbest en de nieuwe stofgroep PFAS en vanuit genoemd milieu- (Bbk) en Arbowetgeving dient met name de bovengrond (actueel) te worden onderzocht. In het bijgevoegde historisch vooronderzoek is hiertoe per tracé een specifieke aanbeveling

gedaan.

5.4 Duurzaamheid

5.4.1 Toetsingskader

Een duurzaam Rotterdam met een innovatieve en circulaire economie. Een groene en gezonde stad met schone lucht. Voor Rotterdammers nu en voor toekomstige generaties. Dat is waar de gemeente Rotterdam zich op richt. Het vernieuwde Rotterdams Duurzaamheidskompas (december 2020) plaatst deze ambities in de tijd en laat zien welke stappen er nodig zijn om dit te realiseren. Het Duurzaamheidskompas zet alle ambities op het gebied van duurzaamheid in Rotterdam op een rij, en geeft een overzicht van alle relevante beleidsstukken.

5.4.2 Conclusie

Met het mogelijk maken van de uitbreiding van de leidingenstrook wordt onnodig transport van vrachtwagens en/of schepen voorkomen. Transport door buisleidingen is ook veiliger dan vervoer over de weg en goed voor het woon-, leef- en verblijfsklimaat in de omgeving. Verder is een leidingstrook bij uitstek geschikt voor het transport van allerlei transitie-brandstoffen zoals waterstof alsmede warmwater, etc.

Het bestemmingsplan draagt bij aan de thema's energietransitie, klimaatbestendig en gezonde leefomgeving uit het Duurzaamheidskompas van de gemeente Rotterdam.

5.5 Externe veiligheid

5.5.1 Scope en werkwijze

Wet- en regelgeving met betrekking tot externe veiligheid is gericht op het beheersen van risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving. Het gaat daarbij om de productie, de opslag en het gebruik van gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld LPG en ammoniak) en het transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor en door buisleidingen. Voor externe veiligheidsrisico's staat een tweetal begrippen centraal:

- Plaatsgebonden risico (PR): hierbij gaat het om de kans per jaar dat een denkbeeldig persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen als deze persoon zich onafgebroken en onbeschermd in de nabijheid van een risicovolle inrichting of transportas bevindt. Plaatsen met een gelijk PR kunnen door zogenaamde risicocontouren op een kaart worden weergegeven.
- Groepsrisico (GR). Dit betreft de cumulatieve kans dat een werkelijk aanwezige groep van tenminste 10, 100 of 1000 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Voor het gehele havengebied is een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. Als bijlage bij dit milieueffectrapport is voor het havengebied een studie externe veiligheid uitgevoerd waarbij alle relevante risicobronnen zijn beschouwd. Voor dit bestemmingsplan wordt specifiek ingegaan op de externe veiligheid van de uitbreiding van de leidingstrook.

5.5.2 Wettelijk kader

Besluit externe veiligheid buisleidingen

Het wettelijke toetsingskader voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in buisleidingen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (hierna: Bevb). Hierin staan de regels voor het vastleggen van de buisleidingen en de externe veiligheidsaspecten in bestemmingsplannen, evenals de verantwoordelijkheden van leidingexploitanten en

gemeenten. Alleen leidingen in een leidingenstrook vallen onder het Bevb.

Leidingen die niet in de openbare ruimte liggen en nodig zijn voor bedrijfsprocessen, zijn meegenomen in de vergunning van de betreffende inrichting. De volgende soorten buisleidingen vallen onder het Bevb:

- buisleidingen voor aardgas met een uitwendige diameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer;
- buisleidingen voor aardolieproducten met een uitwendige diameter van 70 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer;
- buisleidingen voor brandbare stoffen met een uitwendige diameter van 70 mm of meer, of een binnendiameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer;
- buisleidingen voor vergiftige stoffen, en
- buisleidingen voor specifieke stoffen met een uitwendige diameter van 70 mm of meer of een binnendiameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer. Onder deze stoffen vallen de brandbare gassen (o.a. propaan, butaan en waterstof) en giftige stoffen (o.a. chloor, ammoniak, koolmonoxide en formaldehyde).

Plaatsgebonden risico buisleidingen

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats verblijft, overlijdt als direct gevolg van een ongeval met een buisleiding. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom de buisleiding.

Voor buisleidingen die onder het Bevb vallen (en die geen hogedruk aardgasleidingen zijn), mag het PR op 5 meter afstand aan weerszijden van de buisleiding niet hoger zijn dan 10^{-6} per jaar (artikel 6 Bevb). Er wordt gemeten uit het hart van de buisleiding. Dit betekent dat de PR 10^{-6}-contour bij een nieuwe buisleiding binnen de belemmeringenstrook komt te liggen. Kwetsbare objecten mogen nooit binnen de belemmeringenstrook van de buisleiding liggen. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6}-contour als richtwaarde, wat betekent dat deze hierbinnen alleen aanwezig mogen zijn als hiervoor voldoende verantwoording is gegeven.

Groepsrisico buisleidingen

Het groepsrisico is de cumulatieve kans per kilometer buisleiding dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een ongeval met een buisleiding met gevaarlijke stoffen. Dit risico wordt weergegeven op een fN-curve met op de y-as de cumulatieve kans per jaar (f) op een ongeval met een aantal slachtoffers (N). Op de x-as is het aantal slachtoffers (N) weergegeven op een logaritmische schaal. Deze curve wordt getoetst aan de oriëntatiewaarde, waarbij de fN-curve zich bij voorkeur onder de oriëntatiewaarde moet bevinden.

Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde niet als norm, maar is gekoppeld aan een verantwoordingsplicht. Het bevoegd gezag wordt geacht zich zoveel mogelijk aan deze waarde te houden, maar mag hiervan wel goed onderbouwd van afwijken. De overschrijding van de oriëntatiewaarde wordt daarmee bewust verantwoord.

Windturbines

Ten zuidoosten van het plangebied bevindt zich één windturbine die onderdeel uitmaakt van een lijnopstelling langs het Hartelkanaal. De windturbines in het gehele plangebied van het bestemmingsplan Europoort en Landtong leveren in de huidige situatie geen knelpunten op: er zijn geen kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6}-contour, en ook geen beperkt kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-5}-contour aanwezig of geprojecteerd. Dit komt mede omdat de turbines doorgaans in de nabijheid van waterwegen, wegen op spoorwegen staan.

5.5.3 Toetsing

Bij de effectbepaling voor veiligheid van buisleidingen zijn de buisleidingstroken in beschouwing genomen die zich in de openbare ruimte bevinden. Aanleg en uitbreiding van leidingen zal in deze straten en stroken plaatsvinden. Leidingen buiten de leidingenstrook zijn vereist voor de bedrijfsprocessen en zijn meegenomen in de vergunning van de inrichtingen. Omdat niet bekend is welke buisleidingen in de toekomst zullen worden aangelegd, is uitgegaan van vijf maatgevende stoffen: ethyleen, propyleen, ammoniak, chloor en aardgas.

Voor de bestaande buisleidingen (hogedruk aardgas en brandbare vloeistoffen K1-K3) zijn, op basis van het Besluit externe veiligheid buisleidingen, groepsrisicoberekeningen uitgevoerd voor de huidige en toekomstige situatie. De toekomstige situatie is berekend door de huidige populatie aan te vullen met toekomstige populatie (kentallen per deelsegment) op de verander- en ontwikkellocaties. Voor buisleidingen is niet bekend welke er in de toekomst zullen worden aangelegd. Wel is, op basis van de bestemmingsplannen, inclusief voorliggende uitbreiding van de leidingstrook Moezelweg bekend wáár deze zullen worden aangelegd. Hieronder zijn de conclusies opgenomen:

- De hogedruk aardgasleidingen hebben geen groepsrisico boven de wettelijke oriëntatiewaarde. De extra populatie op de ontwikkel- of veranderlocaties in het gebied Europoort en Landtong heeft nauwelijks invloed op de hoogte van het groepsrisico van de hogedruk aardgasleidingen.
- Voor het vervoer van brandbare vloeistoffen (K1, K2 en K3) door buisleidingen komt voor enkele leidingen het berekende groepsrisico wel boven de oriëntatiewaarde uit. Hierbij is uitgegaan van de worst-case benadering ten aanzien van de tijd die benodigd is om de leiding bij een incident af te sluiten, de stroomsnelheid door de leidingen en de rekenmethode. Risicobeperkende maatregelen zijn daarin nog niet meegenomen. Feitelijk liggen de risico's dus lager dan de berekende risico's. Ondanks het feit dat op een enkele plaats sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico acht de gemeente, onder meer vanwege de worst-case benadering en de maatregelen en de grote zelfredzaamheid van de werknemers in het plangebied het risico aanvaardbaar.
- Voor de 'overige leidingen' worden geen overschrijdingen van de oriëntatiewaarde verwacht.

Volgens het bestemmingsplan Europoort en Landtong is het groepsrisico van de huidige buisleidingen onder de oriëntatiewaarde, omdat de populatie nauwelijks verandert door dit bestemmingsplan. De geprojecteerde uitbreiding van de leidingstrook Moezelweg in voorliggend bestemmingsplan leidt ook niet tot een toename van de populatie. Op gelijke wijze kan dus verantwoord worden dat het groepsrisico ook niet zal toenemen of boven de oriëntatiewaarde zal komen.

Windturbines

Voor toetsing van de impact van een windturbine op een leidingstrook moet worden gekeken naar de High Impact Zone. Dat is mastlengte + 1/3 rotordiameter. De windturbines hebben de volgende afmetingen: masthoogte: 80m, rotordiameter: 80m, ergo HIZ = 94m. Hieronder in figuur 5.2 een afbeelding van de zone (rode contour):



Figuur 5.2: Uitsnede zones rond windturbines (bron: Havenbedrijf Rotterdam)

Uit figuur 5.2 volgt dat de High Impact Zone van de windturbines de huidige leidingstrook niet raakt. Ook de dubbelbestemming zoals opgenomen in dit bestemmingsplan ligt buiten deze zone van 94 meter rondom de windturbine. Dat is ook de reden dat deze windturbines mochten blijven staan en er een aantal windtubines oostelijk zijn verwijderd (daar raakte de High Impact Zone wel de leidingstrook).

5.5.4 Beoordeling en conclusie

Uit bovenstaande is te concluderen dat het groepsrisico van de geprojecteerde uitbreiding van de leidingstrook Moezelweg aanvaardbaar is, omdat de risicoverhoging door additionele leidingen al voorzien is en (zeer) conservatief is ingeschat. De populatie door dit bestemmingsplan blijft onverantwoord. In de eerder uitgevoerde risicoberekeningen is bovendien geen rekening gehouden met de risicobeperkende maatregelen en de grote zelfredzaamheden van werknemers in het gebied.

De aanleg van buisleidingen voor het vervoer van zeer giftige stoffen wordt in verband met mogelijke onvoorziene risico's niet zonder meer verantwoord geacht. Hoewel voor buisleidingen die zijn gelegen binnen een veiligheidscontour geen grenswaarden gelden voor het plaatsgebonden risico (op basis van het Bevb), wordt (nieuw) vervoer van gevaarlijke stoffen categorie GT4 en GT5 (zeer toxische stoffen) door buisleidingen binnen de bestemmingsplannen alleen toegestaan op de voor 'Leiding - GT4/GT5' aangewezen gronden. In de leidingstrook Moezelweg worden deze leidingen niet mogelijk gemaakt conform de bestaande regels van deze leidingenstrook.

Tot slot voorziet het bestemmingsplan uitbreiding leidingstrook Moezelweg in de regeling om deze strook te beschermen. Het uitvoeren van werkzaamheden in deze leidingenstrook dient vooraf te worden besproken met het bevoegd gezag. Hierdoor worden de risico's bij het uitvoeren van werkzaamheden zoveel als mogelijk voorkomen.

Het is aannemelijk dat het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van de leidingen die in de beoogde nieuwe leidingstrook gelegd worden, voldoen aan de richtlijnen zoals vastgelegd in de BEVB. De berekeningen uit het bestemmingsplan Europoort en Landtong en het MER voor het gehele havengebied die zijn gebruikt als basis voor de toelichting, zijn te algemeen van aard om een uitspraak te kunnen doen over het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van de beoogde nieuwe locatie van de leidingstrook.

Om een steekhoudende toetsing op de Externe Veiligheid te kunnen doen, dient voor iedere

leiding die in de beoogde nieuwe leidingstrook te komt te liggen, met een QRA en de bijbehorende berekeningen (Carola of Safeti) aangetoond te worden wat het daadwerkelijke plaatsgebonden-, en groepsrisico is. Deze QRA met bijbehorende berekeningen dient vooraf aan de toezichthouder ter goedkeuring aangeboden te worden.

Voor de QRA zijn de aanwezige windturbines niet relevant. Zoals in de toetsing is aangegeven ligt het plangebied van de uitbreiding van de leidingstrook langs de Moezelweg buiten de 94 meter, de High Impact Zone van de windturbines. De leidingstrook ligt wel in het invloedsgebied, maar de impact op de leidingstrook is afdoende afgewend door de afstand en de (verplichte) 1 meter dekking op de leidingen (daar is de High Impact Zone op gebaseerd).

5.6 Geluid

5.6.1 Wettelijk kader

De Wet geluidhinder (Wgh) heeft tot doel de mensen te beschermen tegen geluidsoverlast. Op basis van deze wet dient bij het opstellen van ruimtelijke plannen aandacht te worden besteed aan het aspect geluid.

De ondergrondse aan te leggen kabels en leidingen zijn geen geluidgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh). Een akoestisch onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

Voor de aanleg van de ondergrondse kabels en leidingen zullen de nodige werkzaamheden plaatsvinden. Deze werkzaamheden zijn nu nog niet voorzien en ook nog niet in te schatten. Wel zal het in te zetten materieel geluid maken en een bepaalde geluidsbelasting op de omgeving veroorzaken.

5.6.2 Conclusie

De effecten vanwege de geluidshinder op de omgeving treden alleen op tijdens de aanleg van het kabeltracé. De ene activiteit duurt langer dan de andere activiteit en iedere activiteit heeft een andere geluidssterkte. Het gaat hierbij om tijdelijk geluid veroorzaakt door vrachtverkeer, graven en boren. De Wet geluidhinder bevat geen regels voor dergelijke tijdelijke situaties. De uiteindelijke ondergrondse kabels en leidingen zijn volledig geluidloos.

Mogelijk zijn er wel Algemeen Plaatselijke Verordeningen (APV's) van toepassing op de aanlegfase. De werkzaamheden kunnen en zullen binnen de gestelde normen van de APV's worden uitgevoerd. Omdat de aanleg plaatsvindt binnen het havencomplex van Rotterdam zijn er geen geluidsgevoelige objecten in de directe omgeving aanwezig.

5.7 Luchtkwaliteit

5.7.1 Wettelijk kader

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (Wm), titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen.

Alleen waar sprake is van in de Wm genoemde uitoefening van bevoegdheden of toepassing van wettelijke voorschriften (artikel 5.16, lid 2) èn deze uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, dient een toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit plaats te vinden. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding

- van een grenswaarde;
- een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

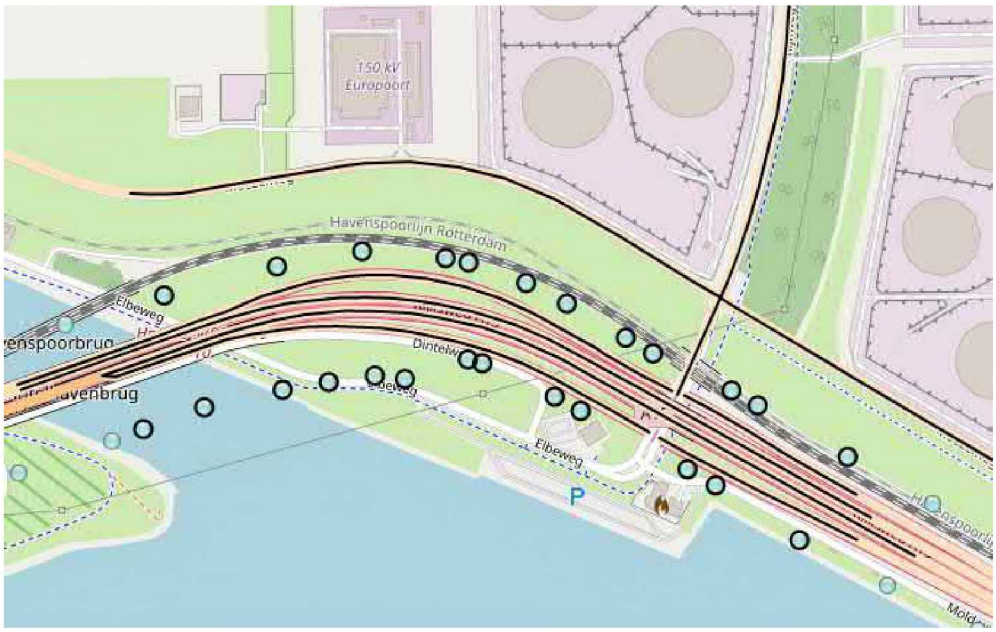
In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO_2 en fijn stof (PM_{10}). In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit achterwege blijven.

5.7.2 Toetsing

Vanuit een goed woon- en leefklimaat en onderbouwing van het bestemmingsplan is de NSL Monitoringstool geraadpleegd om een goed beeld te krijgen van de huidige concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (zowel PM_{10} als $PM_{2,5}$) ter plaatse van de voorgenomen ontwikkeling. Met de Monitoringstool wordt de luchtkwaliteit jaarlijks in beeld gebracht langs de drukste wegen in Nederland, zowel voor het gepasseerde jaar als voor de toekomst.

De Monitoringstool wordt jaarlijks geactualiseerd op basis van de generieke invoergegevens van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de verkeersgegevens voor de rijkswegen en de wegen in beheer van provincies en gemeenten.

Langs de A15 zijn diverse rekenpunten aanwezig. De ligging van de rekenpunten en de maximale concentraties nabij het plangebied zijn hieronder in beeld gebracht voor de meest kritische stoffen in Nederland: NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$.



Figuur 5.2: Uitsnede rekenpunten (bron: NSL monitoringstool 2020)

Tabel: berekende hoogste concentraties in de omgeving van het plangebied (bron: NSL monitoringstool 2020)

Stof	Hoogste Concentraties plangebied 2020	Hoogste Concentraties plangebied 2030	Grenswaarde
NO_2	22,4	17,2	max. 40 µg/m3 (jaargemiddelde)
PM_{10}	19,2	17,3	max. 31,2 µg/m3 (jaargemiddelde)
$PM_{2,5}$	11,1	9,3	max. 25 µg/m3 (jaargemiddelde)

5.7.3 Conclusie

Op basis van de resultaten uit de NSL Monitoringstool kan worden geconcludeerd dat de concentraties ruim onder de maatgevende grenswaarden voor deze stoffen liggen en naar de toekomst toe in 2030, ondanks de autonome groei van het autoverkeer, verder dalen als gevolg van het steeds schoner worden van dat verkeer.

De grootste intensiteit van verkeersbewegingen vindt plaats gedurende de aanlegfase. Vervolgens vindt een enkele verkeersbeweging plaats ten behoeve van onderhoud en beheer. Naar verwachting is het aantal verkeersbewegingen in de aanlegfase dermate laag dat wordt voldaan aan de voorwaarden gesteld in het Besluit niet in betekenende mate en de Regeling niet in betekenende mate. Vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan. Er worden geen ontwikkelingen toegelaten die leiden tot een substantiële toename van het verkeer.

Bovenstaande overwegingen laten zien dat wordt voldaan aan de voorwaarden gesteld in het Besluit niet in betekenende mate en de Regeling niet in betekenende mate. Onderzoek naar de luchtkwaliteit kan daarom achterwege blijven.

5.8 Natuur

5.8.1 Wettelijk kader

Het natuurbeleid van het HbR heeft er mede toe geleid dat zich in het havengebied (openbare ruimtes en uitgeefbare terreinen (UT) aanzienlijke natuurwaarden hebben ontwikkeld, waaronder verschillende beschermde en bedreigde soorten planten en dieren. Dat toont de Havenscan van Bureau Stadsnatuur Rotterdam (BSR) aan. HbR heeft een gedragscode voor beschermde en strikt beschermde soorten ontwikkeld.

Bureau Stadsnatuur rapporteert jaarlijks over de natuurwaarden in het havengebied in de 'Havenscan'.

De Kleine Beer is in 2011 ontstaan door het graven van een geul door het toenmalige schiereiland Papagaaienbek. Sindsdien is de naam van de stepping stone ‘Papegaaienbek’ veranderd in ‘Eiland De Kleine Beer’. Krabbeterrein en Eiland De Kleine Beer vallen onder de ontheffing Tijdelijke natuur die LNV in 2010 heeft verleend aan HbR en in 2012 heeft uitgebreid. Daarnaast heeft HbR in 2013 voor een aantal beschermde soorten een zogenaamde Generieke ontheffing gekregen.

Het beheer van de stepping stones vindt plaats op basis van beheerplannen. Deze plannen zijn opgesteld door ecologen van Bureau Stadsnatuur en worden jaarlijks geactualiseerd. Hiermee wordt nadere invulling gegeven aan de ontheffing Tijdelijke Natuur (2012), de Generieke ontheffing (2013) en de gedragscode (2012).

Gedragscode Wet natuurbescherming Havenbedrijf Rotterdam 2020-2025

De gedragscode HbR is bedoeld om binnen het havengebied, waaronder het plangebied van dit bestemmingsplan, activiteiten te kunnen uitvoeren zonder dat verbodsbepalingen van de Wnb worden overtreden. Door te werken volgens de ecologische werkprotocollen uit deze

gedragscode kunnen bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik in het havengebied binnen de wettelijke kaders worden uitgevoerd.

5.8.2 Bevindingen natuurtoets

Het plan kan worden uitgevoerd als duidelijk is dat het plan niet in strijd is met de Wet natuurbescherming en het beleid van het Natuurnetwerk Nederland. Daarom is inzicht gewenst in de aanwezigheid van beschermde soorten en beschermde gebieden binnen de invloedsfeer van het plangebied en de effecten hierop. Dit wordt gedaan op basis van een Natuurtoets. In deze paragraaf is het advies gegeven dat voortkomt uit de uitgevoerde Natuurtoets die als Bijlage 2 is opgenomen bij dit bestemmingsplan. Tevens is aangegeven of volgens de Nederlandse wetgeving vervolgstappen aan de orde zijn.

5.8.3 Conclusie

5.8.3.1 Conclusie beschermde gebieden

In het plangebied is geen NNN-gebied of Natura 2000-gebied aanwezig. Er komen ook geen beschermde gebieden (NNN) voor binnen de invloedsfeer van het plangebied. Er is van directe aantasting van de NNN dan ook geen sprake. (Significant) negatieve effecten zijn uitgesloten. Er is daarom geen noodzaak voor vervolgstappen of een uitgebreidere toetsing voor wat betreft het NNN. De uitvoering van de werkzaamheden gaan gepaard met stikstofemissie als gevolg van de inzet van gemotoriseerd materieel. Dit leidt mogelijk tot een toename van stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden tijdens de uitvoeringsfase.

Per 1 juli 2021 treedt de wet stikstofreductie en natuurverbetering in werking. Onder deze nieuwe wetgeving zijn bouwprojecten vrijgesteld van onderzoek naar stikstofdepositie. Daarom gaan we ervan uit dat ook in het kader van de plantoets Wnb geen stikstofdepositieberekeningen voor de realisatiefase hoeven te worden uitgevoerd. Er is als gevolg van het plan geen noodzaak tot het uitvoeren van onderzoek naar stikstofdepositie.

Tabel 01. Overzicht conclusies en vervolgstappen gebiedsbescherming.

	Natura 2000	NNN
Aanwezig binnen de invloedssfeer?	Ja	Nee
Effecten?	Nee*)	Nee
Vereiste vervolgstappen aan de orde?	Nee	Nee
Is het plan uitvoerbaar in het kader van de gebiedsbescherming?	Ja	Ja

*) per 1 juli 2021 treedt nieuwe wetgeving met betrekking tot stikstof in werking, waarmee de gevolgen van stikstofdepositie uit bouwprojecten in het kader van de Wnb-vergunningverlening vrijgesteld zijn van onderzoek. Daarom gaan we ervan uit dat ook in het kader van de plantoets Wnb geen stikstofdepositieberekeningen voor de realisatiefase hoeven te worden uitgevoerd.

5.8.3.2 Conclusie beschermde soorten

Uit de bureaustudie in combinatie met het terreinbezoek is gebleken dat (leefgebied van) de volgende in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde soorten aanwezig zijn en/of mogelijk verwacht worden in het plangebied:

- Algemene broedvogels (mogelijk nestplaatsen);
- Amfibieën – rugstreeppad (mogelijk essentieel leefgebied);
- Flora - glad biggenkruid (waarschijnlijk standplaatsen).

In Tabel 02 is aangegeven welke gevolgen de aanwezigheid van (het leefgebied van) deze soorten heeft voor het voorliggende plan. Aangegeven is of er sprake is van een overtreding van de Wet Natuurbescherming en onder welke voorwaarden het plan uitvoerbaar is.

Tabel 02. Overzicht conclusies en vervolgstappen soortbescherming.

Soort (groep)	Algemeen voorkomende broedvogels	Amfibieën Rugstreeppad	Flora Glad biggenkruid
Essentieel leefgebied in plangebied?	De bomen en het grasland kunnen gebruikt worden door vogels om te nestelen	Plangebied biedt mogelijk geschikt biotoop voor landhabitat, winterverblijfplaatsen en voortplantingsplaatsen	Standplaatsen aanwezig
Is er sprake van een overtreding?	Nee, mits wordt gewerkt buiten het broedseizoen of indien dit niet mogelijk is het plangebied voorafgaand aan het broedseizoen ongeschikt maken. Indien bovenstaande niet mogelijk is, voorafgaand aan de werkzaamheden een inspectie laten uitvoeren door een ecoloog.	Nee, indien gebruik wordt gemaakt van de werkwijze zoals beschreven in het werkprotocol behorend bij de gebiedsontheffing van het Havenbedrijf Rotterdam. Voorafgaand hieraan is onderzoek wordt nodig naar het gebruik van het plangebied door deze soort om de maatregelen te kunnen bepalen	Nee, indien gebruik wordt gemaakt van de werkwijze zoals beschreven in het werkprotocol behorend bij de gebiedsontheffing van het Havenbedrijf Rotterdam
Is een ontheffing noodzakelijk	Nee, mits werken volgens bovenstaande voorwaarden	Nee, indien uit nader onderzoek blijkt dat de soort aanwezig is, kan gewerkt worden onder de gebiedsontheffing van het Havenbedrijf Rotterdam onder voorwaarden in het geldend werkprotocol	Er kan gebruik gemaakt worden van de gebiedsontheffing van het Havenbedrijf met inachtneming van de regels uit het werkprotocol glad biggenkruid.
Is het plan uitvoerbaar?	Ja	Ja, mits voorafgaand aan de realisatie tijdig aanvullend onderzoek plaatsvindt.	Ja

5.8.3.3 Zorgplicht

In de Wet natuurbescherming is een zorgplicht opgenomen. In het tekstkader in de bijlage 1 van de Natuurtoets, zie Bijlage 2 staat het wetsartikel uitgeschreven. De zorgplicht houdt in dat planten en dieren niet onnodig vernield/gedood of verstoord mogen worden. De initiatiefnemer/uitvoerder is verantwoordelijk voor een adequate naleving van de algemene zorgplicht tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.

Muizen, mol en konijnen zijn in het plangebied aanwezig. Om nadelige gevolgen te voorkomen wordt geadviseerd voor de uitvoering rekening te houden met deze soorten door de verblijfplaatsen waar mogelijk te behouden en altijd zo te werken, dat dieren kunnen ontsnappen en indien dit niet mogelijk is, deze te verplaatsen naar een geschikt biotoop in de directe omgeving. Voor konijnenburchten kan eerst de toplaag worden afgegraven, zodat konijnen de burcht kunnen ontsnappen als gevolg van de verstoring.

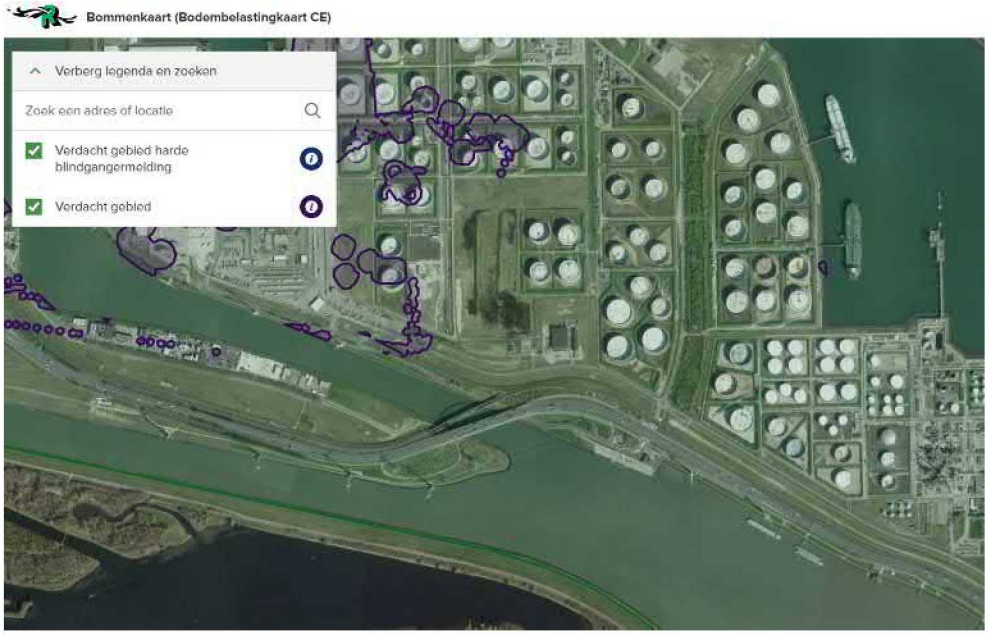
Daarnaast adviseren wij na het afronden van de werkzaamheden geen inzaai met uitheemse soorten te doen, zoals nu deels gedaan is in het plangebied. Wanneer inzaai noodzakelijk is adviseren wij een gebiedseigen zaaimengsel. Deze kan de natuurlijke vegetatie snel doen

herstellen en voorkomt verstuiving of erosie van de bodem.

5.9 OCE (niet gesprongen conventionele explosieven)

Op basis van de gegevens uit het gemeentebrede Vooronderzoek, uitgevoerd door de Gemeente Rotterdam, kan worden geconcludeerd dat de projectlocatie en een straal van 50m daarom heen in onverdacht gebied gelegen is ten aanzien van het aantreffen van conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog (zie figuur 5.3). Op ca. 350 meter afstand van het plangebied is in het westen een verdacht gebied aanwezig. Werkzaamheden aan kabels en leidingen rondom de huidige leidingenstrook en de beoogde uitbreiding daarvan worden niet belemmerd door mogelijke niet gesprongen conventionele explosieven.

Het plangebied is evenmin in gebruik geweest als militair terrein. Derhalve zijn er geen belemmeringen voor het uitvoeren van werkzaamheden op deze locatie. Wellicht ten overvloede, wijst de Gemeente Rotterdam er nadrukkelijk op dat zij niet kunnen garanderen dat er geen niet gesprongen explosieven uit de WOII zullen worden aangetroffen in onverdacht gebied.



Figuur 5.3: Uitsnede Bommenkaart (bron: gemeente Rotterdam)

5.10 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

5.10.1 Wettelijk kader

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

Uitbreiding leidingstrook

Door de uitbreiding van de leidingstroken wordt het ook mogelijk gemaakt om een buisleiding te kunnen uitbreiden voor het transport van chemicaliën en CO_2. De uitbreiding van een buisleiding voor het transport van chemicaliën staat vermeld in de bijlage van het

Besluit m.e.r. onder D8.1. Omdat de uitbreiding niet plaatsvindt in een gevoelig gebied als bedoeld onder a, b of d van punt 1 van onder A van de bijlage van het Besluit m.e.r. en ook minder lang is dan 1 kilometer is een vormvrije m.e.r-beoordeling nodig. Deze paragraaf voorziet daarin.

5.10.2 Toetsing

In het Besluit m.e.r. is reeds aangegeven dat er bepaalde inhoudelijke vereisten bestaan voor het toetsen of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze inhoudelijke vereisten staan benoemd in bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. In deze richtlijn staan drie aspecten waaraan de voorgenomen activiteiten ineen vormvrije m.e.r.-beoordeling aan getoetst worden:

1. Kenmerken van het project;
2. Plaats van het project;
3. Kenmerken van het potentiële effect.

Ad.1. Kenmerken van het project

Het project betreft de ruimtereservering voor ondergrondse kabels- en leidingen aansluitend op de bestaande leidingstrook langs de Moezelweg. Hiervoor wordt de dubbelbestemming 'Leiding - Leidingstrook' vergroot.

In voorliggend bestemmingsplan wordt de uitbreiding van deze leidingstrook onderbouwd op basis van bekende informatie/gegevens uit het verleden en nieuw uitgevoerde onderzoeken (zie hiervoor de beschrijving in hoofdstuk 4 van deze toelichting).

Het project heeft geen bijzondere kenmerken ten aanzien van:

- het gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
- de productie van afvalstoffen;
- verontreiniging en hinder;
- risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.

Ad.2. Plaats van het project

Het plangebied is gelegen in het havengebied Europoort van de gemeente Rotterdam. Het plangebied maakt onderdeel uit van het haven industrieel complex en wordt omringd door (rijks)wegen, spoorlijn en bedrijfskavels voor diverse aan de haven verbonden bedrijvigheid. De mogelijke ontwikkeling in het havengebied is in het bestemmingsplan Europoort en Landtong beschreven. Voor het gehele havengebied is ook één milieueffectrapport opgesteld. Voor gebieden die niet direct grenzen aan het plangebied worden geen effecten verwacht.

Ad.3. Kenmerken van het potentiële effect

Natuur

Uit de natuurtoets (paragraaf 5.8) volgt dat indien binnen de generieke ontheffing van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. wordt gewerkt er geen negatieve effecten op dier- en plantsoorten zijn te verwachten. Er zijn geen effecten op Natura 2000- en NNN-gebieden die het plan in de weg staan.

Verkeer, lucht en geluid

De verbreding van de leidingstrook zorgt niet voor effecten op het gebied van verkeerm lucht en geluid nu de kabels en leidingen onder maaiveld liggen.

Externe veiligheid en milieuhinder

In de omgeving van het plangebied bevinden zich geen Bevi-bedrijven. De verder weg gelegen

risicobronnen zijn niet relevant in het kader van het onderhavige plangebied en kunnen verder buiten beschouwing worden gelaten. Vanuit het aspect externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het plangebied. Bij de daadwerkelijke aanleg van nieuwe kabels en leidingen vindt nader afstemming plaats met de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond.

Bodem en water

De resultaten van het historisch onderzoek geven aamdachtspunten mee voor de werkzaamheden bij de aanleg van de nieuwe kabels en leidingen in de leidingstrook. Op dit moment zijn geen aanlegactiviteiten voorzien.

Vanuit het aspect water zijn er geen belemmeringen voor de uitbreiding van de leidingstrook.

Cultuurhistorie en archeologie

In het plangebied zijn geen aardkundige monumenten en waarden, archeologische monumenten en waarden aanwezig.

5.10.3 Conclusie

Gelet op de toets aan het Besluit m.e.r. en de bijbehorende C- en D-lijst van het Besluit m.e.r. is het uitvoeren van vormvrije m.e.r-beoordeling noodzakelijk.

Op basis van beschikbare gegevens blijkt dat de voorgenomen activiteiten van het bestemmingsplan Uitbreiding Leidingstrook Moezelweg niet leiden tot mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. De effecten zijn niet van een dusdanige omvang dat het criterium belangrijke nadelige milieugevolgen van toepassing is. Het is dus niet noodzakelijk om een planMER uit te voeren.

Voor het bestemmingsplan zal door het college van burgemeester en wethouders een besluit worden genomen dat er geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen. Voor dit besluit is een spearatie aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld die als Bijlage 3 is opgenomen bij dit bestemmingsplan.

5.11 Water

5.11.1 Huidige situatie

Het plangebied is in de huidige situatie grotendeels ingericht als berm van weg en spoorlijn en onverhard. De Moezelweg is geasfalteerd en ruimte onder deze weg voor kabels en leidingen wijzigt de waterhuishouding niet.

Het aanleggen van nieuwe kabels en leidingen in de uit te breiden leidingenstrook zorgt voor grondroerende werkzaamheden. Na aanleg zal het maaiveld weer in de huidige staat worden teruggebracht.

Het bestemmingsplan Europoort en Landtong kent geen waterhuishoudkundige voorzieningen in dit plangebied die leiden tot nader onderzoek naar effecten op de waterhuishouding.

Binnen de Legger van Rijkswaterstaat geldt voor de Rotterdamse haven inclusief voorliggend bestemmingsplan een vrijstelling vergunningplicht gebruik waterstaatswerken.

5.11.2 Conclusie

Voor de uitbreiding van de leidingstrook rond de Moezelweg zijn er vanuit het aspect water geen belemmeringen.

5.12 Stikstofdepositie

In het MER en de passende beoordeling zijn de mogelijke effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen in de drie deelgebieden (Botlek-Vondelingenplaat, Europoort en Maasvlakte 1) gecumuleerd onderzocht. Dit vormt tevens een bovengrensbenadering ten opzichte van de effecten per individueel plangebied. Aan de hand van een berekende toe- of afname van de stikstofemissie vanuit de drie plangebieden samen is beschreven welke consequenties dit heeft voor het ruimtelijke depositiebeeld in Nederland.

Huidige situatie

In heel Nederland is in de huidige situatie sprake van een bijdrage van minimaal 3 mol/ha/jaar. De hoogste bijdrage, boven 150 mol/ha/jaar, vindt plaats op de hoofdwegen rond Rotterdam en in de drie plangebieden zelf. Onder invloed van de overheersende zuidwestelijke windrichting is de bijdrage aan de depositie buiten Rotterdam met name landinwaarts waarneembaar. Een groot deel van de provincie Zuid-Holland kent een depositie van minimaal 30 mol/ha/jaar vanuit de drie plangebieden. De invloed van de drie plangebieden is verder duidelijk aanwezig op de belangrijkste binnenlandse vaarroutes: de Waal en de Schelde-Rijnverbinding. Op deze wateren dragen de drie plangebieden tenminste 30 mol/ha/jaar bij aan de stikstofdepositie.

In (delen van) Zeeland, Noord-Brabant, Gelderland, Utrecht en Noord-Holland bedraagt de huidige bijdrage vanuit de drie plangebieden 10 tot 30 mol N/ha/jaar. In Noord- en Oost-Nederland (Wadden, Friesland, Groningen, Drenthe, Twente, Achterhoek), Limburg en het zuiden van Zeeland ligt de bijdrage beneden de 10 mol/ha/jaar.

Autonome Ontwikkelingen

De bijdrage van de drie plangebieden aan de totale stikstofdepositie in Nederland wordt in de Autonome Ontwikkelingen over het algemeen groter ten opzichte van de Huidige Situatie. In de AO ET bedraagt deze bijdrage in een deel van Zuid-Holland tenminste 50 mol/ha/jaar. De 30 mol/ha/jaar contour reikt tot aan de provincies Noord-Holland, Utrecht, Noord-Brabant en Zeeland. In het noorden, oosten en zuidoosten van het land is de bijdrage lager dan 10 mol/ha/jaar. Ten opzichte van de Huidige Situatie vallen in de AO ET delen van Overijssel, Friesland en Drenthe in de klasse 10 tot 30 mol bijdrage per ha/jaar, waar in de Huidige situatie een bijdrage van 3 tot 10 mol/ha/jaar optreedt.

In de AO GE ondervindt een groot deel van Zuid-Holland een bijdrage van 50 mol/ha/jaar of meer. Bijdragen tot 30 mol/ha/jaar reiken tot enkele tientallen kilometers in provincies Noord-Holland en Utrecht. Een groter deel van de provincies Friesland, Overijssel en Gelderland ondervinden nu een bijdrage van 10-30 mol/ha/jaar vanuit de drie plangebieden.

Effecten van het plan (van de ruimtelijke ontwikkelingen in de drie plangebieden samen)

De ruimtelijke invulling conform de drie bestemmingsplannen geeft ten opzichte van de AO ET een hogere bijdrage aan de totale stikstofdepositie in de kustzone van Zuid-Holland. Met name in de drie plangebieden is deze bijdrage meer dan 10 mol/ha/jaar hoger dan bij de AO ET. Meer landinwaarts neemt de bijdrage af. In delen van de provincies Zuid-Holland, Zeeland, Noord-Brabant, Utrecht, Flevoland en Noord-Holland gaat het om een verhoging tussen 1 en 10 mol/ha/jaar. In de overige delen van Nederland wordt een zeer geringe verhoging van de bijdrage (tussen 0 en 1 mol stikstof per ha/jaar) verwacht ten opzichte van de AO ET.

Ten opzichte van de AO GE zal de ruimtelijke invulling conform de drie bestemmingsplannen in een groot deel van Nederland een lagere bijdrage geven aan de totale stikstofdepositie in Nederland. Alleen in de drie plangebieden (en dan specifiek Maasvlakte 1) en een deel van de Kustzone van Zuid-Holland (ter hoogte van het Natura 2000-gebied Voordelta) is de

bijdrage van de drie plannen hoger dan AO GE. Het gaat hierbij grotendeels om een verhoging tussen de 0 en 1 mol. Lokaal kan deze stikstofverhoging echter ook oplopen van 1 tot 10 mol/ha/jaar of 10 tot 25 mol/ha/jaar. In de rest van Zuid-Holland, Utrecht, Flevoland en grote delen van Noord-Holland, Gelderland en Noord-Brabant neemt de bijdrage van de drie plannen met 1 tot 10 mol/ha/jaar af ten opzichte van de AO GE. Daarbuiten is het verschil minder dan 1 mol/ha/jaar.

Conclusie

Uit de passende beoordeling die ten behoeve van de bestemmingsplannen is uitgevoerd blijkt dat alleen in het Natura 2000 gebied Nieuwkoopse Plassen & De Haeck een maatregel dient te worden getroffen om de aan de planbesluiten toe te rekenen extra stikstofdepositie op het habitattype H7140B 'overgangs- en trilvenen veenmosrietland' te mitigeren. Deze maatregel betreft het staken branden / jaarlijks afvoeren van sluik (een restproduct van de rietoogst) over een (extra) oppervlak van tenminste 4 hectare in het betrokken habitattype. Daarover zijn met de provincie afspraken gemaakt. De uitvoering van deze maatregel is geborgd in de planregels van het bestemmingsplan Europoort en Landtong. Uit de passende beoordeling blijkt voorts dat in de overige voor stikstofdepositie gevoelige habitats in dit en andere Natura 2000-gebieden geen significante effecten kunnen optreden als gevolg van de bijdragen aan de stikstofdepositie.

De uitbreiding van de leidingenstrook langs de Moezelweg zorgt er in de gebruiksfase voor dat de uitstoot van stikstofdepositie afneemt nu meer stoffen via ondergrondse verbindingen kunnen worden getransporteerd.

Gedurende de aanleg van kabels en leidingen kan het materieel dat wordt ingezet stikstof uitstoten. Op dit moment is er sprake van een ruimtelijke reservering om de leidingenstrook in de toekomst te kunnen gebruiken voor nieuwe kabels en leidingen als aanvulling op de bestaande leidingenstrook. Welke kabels en leidingen worden aangelegd en met welk materieel dat gaat gebeuren is nu nog niet duidelijk.

Wel zijn alle effecten van stikstof in de Rotterdamse haven onderzocht in het bestemmingsplan Europoort en Landtong en opgenomen in de regels van het bestemmingsplan. Die regels blijven ook voor de uitbreiding van de leidingenstrook zoals vastgelegd in dit bestemmingsplan van toepassing.

Wet stikstofreductie en natuurverbetering

Op 9 maart 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering door de 1e kamer aangenomen. Met dit wetsvoorstel wordt voorzien in de wettelijke verankering van de door het kabinet aangekondigde structurele aanpak van de stikstofproblematiek. Het voorstel voorziet onder meer in:

- een resultaatsverplichting tot reductie van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden door het bij wet vaststellen van drie omgevingswaarden (voor 2025, 2030 en 2035)
- een verplichting voor de Minister van LNV om een programma stikstofreductie en natuurverbetering vast te stellen
- een verplichting voor gedeputeerde staten om provinciale gebiedsplannen op te stellen ter uitwerking van de landelijk vereiste depositiereductie
- een verplichting voor de Minister van LNV om een aanvullend programma vast te stellen voor het legaliseren van voorheen vergunningvrije projecten met geringe depositie monitoring en bijsturing
- een partiële vrijstelling van de natuurvergunningplicht voor de bouwsector.

Deze wet, die op 1 juli 2021 van kracht is geworden, voorziet in een vrijstelling voor activiteiten van de bouwsector, zoals slopen en bouwen. De bij deze activiteiten vrijkomende emissies die zorgen voor stikstofdepositie mogen dan bij de beoordeling buiten beschouwing worden gelaten.

Hoofdstuk 6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Communicatie

Ter voorbereiding van de uitbreiding van de leidingenstrook aan de Moezelweg heeft het Havenbedrijf Rotterdam met de gemeente Rotterdam samengewerkt om het bestemmingsplan vorm te geven.

In projectgroep overleg is het plan besproken en zijn ook afspraken gemaakt ten aanzien van de communicatie over het project.

Vooroverlegprocedure ex art. 3.1.1 Bro

Het bestemmingsplan Uitbreiding Leidingstrook Moezelweg doorloopt de wettelijke procedure. Het concept ontwerpbestemmingsplan is in het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) toegestuurd aan de verschillende (semi)overheden en belangenorganisaties.

Op 29 juni 2021 heeft de afdeling Risicobeheersing van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (hierna VRR) het concept ontwerpbestemmingsplan ontvangen. De afdeling Risicobeheersing van de VRR brengt in het kader van fysieke veiligheid advies uit over de mogelijkheden voor effectieve hulpverlening, de zelf- en samenredzaamheid van de aanwezigen en de continuïteit van de samenleving.

Opmerking Veiligheidsregio

De VRR kan zich vinden in de voorgestelde toelichting uit de ruimtelijke onderbouwing en wordt graag betrokken bij de definitieve invulling van de leidingstraat. Het type stof en de uitvoering van de leiding bepalen het effectgebied en de maatregelen die noodzakelijk zijn om de risico's acceptabel te houden. Bij nadere invulling kan daar een uitspraak over gedaan worden. Tevens kunnen incidenten met een leiding in de leidingstraat zorgen voor domino-effecten. Het advies is om dat te laten onderzoek door de DCMR.

De afstand tussen de bedrijven en de leidingstraat wordt bij de realisatie van de uitbreiding kleiner, waardoor de bedrijven in een zwaarder effectgebied komen te liggen. De VRR adviseert om bronmaatregelen te nemen. Deze maatregelen moeten de kans op een incident verlagen, door zorg te dragen voor bescherming tegen externe invloeden. Hierbij is het wegverkeer over de Moezelweg een belangrijk aandachtspunt.

Beantwoording

De reactie van de VRR is voor kennisgeving aangenomen.

In overleg met de VRR is afgestemd dat bij de verdere invulling van de leidingstraat vanwege de afstand tot de bebouwing extra maatregelen mogelijk gewenst zijn. Dat neemt niet weg dat een uitbreiding van de leidingstraat niet mogelijk is. Om die reden is het advies gericht op het daadwerkelijk aanleggen van de buisleidingen. Omdat nog niet duidelijk wat er precies door de buisleidingen heen gaat, zal er pas naar de effecten gekeken kunnen worden als de verdere specificaties duidelijk zijn.

Als er invulling wordt gegeven aan de leidingstraat denkt de VRR graag weer met het Havenbedrijf Rotterdam N.V. en de gemeente Rotterdam mee.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

Zienswijzenprocedure

Het ontwerpbestemmingsplan wordt in het kader van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) gedurende zes weken ter inzage gelegd vanaf xx-xx-2021 tot xx-xx-2021.

Gedurende deze termijn kan een ieder zijn of haar zienswijzen kenbaar maken tegen het

ontwerpbestemmingsplan. De ontvangen zienswijzen zijn beantwoord in de nota die als bijlage X is opgenomen bij dit bestemmingsplan. In de nota zijn ook de aanpassingen beschreven die in het vastgestelde bestemmingsplan zijn verwerkt.

Vaststelling

Op xx-xx-2022 heeft de gemeenteraad van de gemeente Rotterdam het bestemmingsplan vastgesteld.

Bijlagen bij de toelichting

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 Aanduiding

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

1.2 Bebouwing

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

1.3 Bestemmingsplan

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

1.4 Bouwen

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

1.5 Bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.6 Buisleiding

Leiding bestemd of gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, met de daarbij behorende voorzieningen.

1.7 Kwetsbare objecten

a. woningen, woonschepen en woonwagens, niet zijnde woningen, woonschepen of woonwagens als bedoeld in artikel 1.7 onder a;
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, of:
    3. gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor de dagopvang van minderjarigen;
c. gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, waartoe in ieder geval behoren:
    1. kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m2 per object, of
    2. complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1000 m2 bedraagt en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2000 m2 per winkel, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd, en:
d. kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen.

1.8 NAP

Normaal Amsterdams Peil, zijnde de referentiehoogte waaraan hoogtemetingen in Nederland worden gerelateerd.

1.9 Nutsvoorzieningen

Voorzieningen van openbaar nut zoals nautische voorzieningen (o.a. radarposten en walstroomvoorzieningen), transformatorhuisjes, communicatiemiddelen (o.a. telecommunicatiemasten), gasreduceerstations, gebouwen ten behoeve van persleidingen, voorzieningen ten behoeve de levering van drink- en/of industriewater, multidisciplinaire faciliteiten voor de (overheids)hulpdiensten en voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling- en opslag.

1.10 Overkluizing

Een civiel onder peil gelegen kunstwerk waarmee een bestaande ondergrondse kabel of leiding wordt overwelfd. De overkluizing is meestal dwars op de loop van een bestaande kabel of leiding maar kan ook evenwijdig boven of onder een bestaande kabel of leiding worden aangelegd.

1.11 Peil (straat-)

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 gemiddelde hoogte van het aansluitend afgewerkte terrein.

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

1.12 Plaatsgebonden risico

Risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof is betrokken.

1.13 Plan

Het bestemmingsplan 'Uitbreiding Leidingstrook Moezelweg' met identificatienummer NL.IMRO.0599.BP2188UbrlsMoezelw-vo01 van de gemeente Rotterdam.

1.14 Toxische stoffen behorende tot categorie GT 4 en GT 5

Toxische stoffen behorende tot categorie GT4 en GT5 als bedoeld in het rekenmodel voor Externe Veiligheid RBM-II. Het betreft een specifieke indeling van stoffen naar de aard van de voor externe risico's relevante stofeigenschappen, zoals vluchtigheid, brandbaarheid en toxiciteit.

1.15 Verwijzing

Voor het overige blijven de begrippen en bestemmingen van het bestemmingsplan 'Europoort en Landtong' van de gemeente Rotterdam, vastgesteld op 23 april 2015 op de respectievelijke gronden van toepassing.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de goothoogte van een bouwwerk

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

2.2 de bouwhoogte van een bouwwerk

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

2.3 de oppervlakte van een bouwwerk

a. tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van een bouwwerk;
b. onder dakoverstekken, luifels en dergelijke die verder uitsteken dan 0,50 meter buiten de buitenwerkse gevelvlakken.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

3.1.1 Bestemmingen

a. (rail)verkeerswegen, railterminals en emplacementen, fiets- en voetpaden;
b. nuts-, groen-, parkeervoorzieningen;
c. water en waterhuishoudkundige functies;
d. voorzieningen ten behoeve van de verbetering van de leefomgeving, zoals geluidschermen;
e. kabels en (buis)leidingen;
f. reclame-uitingen;
g. bovengrondse en ondergrondse verbindingen, zoals transportbanden ten behoeve van het verplaatsen van grondstoffen en producten.

3.1.2 Dubbelbestemmingen

a. 'Leiding - Leidingstrook', voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Medebestemming

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor 'Leiding - Leidingstrook' is mede het bepaalde in die bestemmingen van toepassing.

Artikel 4 Leiding - Leidingstrook

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Leidingstrook' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor een leidingstrook, met daarin buisleidingen, leidingen en kabels, alsmede voor de hierbij behorende voorzieningen zoals overkluizingen.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Verbod

Op de mede voor 'Leiding - Leidingstrook' bestemde gronden mag niet worden gebouwd, ook niet als dit op grond van de bouwregels voor de andere geldende bestemmingen wel is toegestaan.

4.3 Afwijken van de bouwregels

4.3.1 Afwijking bouwen

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 4.2.1 ten behoeve van bouwwerken ten behoeve van de bestemming 'Leiding - Leidingstrook' dan wel bouwwerken welke zijn toegelaten krachtens de andere ter plaatse geldende bestemmingen. Een omgevingsvergunning wordt alleen verleend indien de veiligheid met betrekking tot aanwezige leidingen niet wordt geschaad en geen kwetsbaar object wordt toegelaten, en dit geen gevaar oplevert voor het functioneren van de leidingen.

4.3.2 Advies met betrekking tot bouwen

Alvorens vergunning te verlenen wint het bevoegd gezag advies in van de beheerder(s) van de (buis)leiding(en) aan de hand waarvan voorwaarden kunnen worden verbonden aan de vergunning, ter bescherming van het belang van de (buis)leidingen.

4.4 Specifieke gebruiksregels

4.4.1 Verbod

Het is verboden de voor 'Leiding - Leidingstrook' aangewezen gronden te gebruiken voor buisleidingen ten behoeve van het vervoer van toxische stoffen behorende tot categorie GT4 en GT5.

4.4.2 Uitzondering

Het verbod, bedoeld in artikel 4.4.1, is niet van toepassing op gebruik dat plaatsvond op het tijdstip van vaststelling van dit bestemmingsplan of op de voortzetting van zulk gebruik.

4.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

4.5.1 Verbod

Op de voor 'Leiding - Leidingstrook' bestemde gronden is het verboden zonder omgevingsvergunning de onderstaande werken (geen bouwwerken zijnde) en/of werkzaamheden uit te voeren:

a. het aanbrengen dan wel rooien van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
b. het indrijven van voorwerpen in de bodem (incl. heiwerkzaamheden);

c. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, afgraven alsmede door ophogen;
d. het aanbrengen van gesloten verhardingen;
e. het verrichten van grondroer werkzaamheden;
f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van bestaande waterlopen;
g. het plaatsen van objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair;
h. andere werken en/of werkzaamheden die van invloed kunnen zijn op de integriteit en werking van de aanwezige leidingen.

4.5.2 Uitgezonderde werkzaamheden

Het verbod, bedoeld in artikel 4.5.1, geldt niet voor:

a. werken en werkzaamheden gericht op het normale onderhoud en beheer van de leidingstrook zoals bedoeld in 4.1;
b. werken en werkzaamheden ten behoeve van de aanleg, het normaal onderhoud en beheer en het verwijderen en vervangen van buisleidingen en leidingen alsmede de hierbij behorende voorzieningen, als bedoeld in artikel 4.1;
c. graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten.

4.5.3 Vergunning

Vergunning wordt verleend indien de veiligheid met betrekking tot aanwezige leidingen niet wordt geschaad en geen kwetsbaar object wordt toegelaten, en dit geen gevaar oplevert voor het functioneren van de leidingen.

4.5.4 Advies

Alvorens vergunning te verlenen wint het bevoegd gezag advies in van de beheerder(s) van de leiding(en), aan de hand waarvan voorwaarden kunnen worden verbonden aan de vergunning, ter bescherming van het belang van de (buis)leidingen.

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 Overige regels

6.1 Werking wettelijke regelingen

De wettelijke regelingen, waarnaar in de regels van dit plan wordt verwezen, gelden zoals deze luidden op het moment van vaststelling van het plan.

6.2 Verhouding tot bestemmingsplan 'Europoort en Landtong'

Bij de uitvoering van dit bestemmingsplan door de aanleg van kabels en leidingen in de dubbelbestemming 'Leiding - Leidingstrook' conform Artikel 4 van de regels, blijven de artikelen 46.2.1, 46.4.1 en 49.3.1 uit het daar geldende bestemmingsplan 'Europoort en Landtong' buiten toepassing.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 7 Overgangsrecht

7.1 Overgangsrecht bouwwerken

7.1.1 Aanwezige bouwwerken

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,

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

7.1.2 Afwijking

Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10 %.

7.1.3 Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken

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.

7.2 Overgangsrecht gebruik

7.2.1 Bestaand gebruik

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

7.2.2 Strijdig gebruik

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.

7.2.3 Verboden gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van 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.

7.2.4 Uitzonderingen op het overgangsrecht gebruik

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 8 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan 'Uitbreiding Leidingstrook Moezelweg', gemeente Rotterdam.



Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

V Verkeer

Dubbelbestemmingen

L-L Leiding - Leidingstrook

Verklaringen

Bestaande bebouwing en kadastrale ondergrond

Opdrachtgever

Gemeente Rotterdam

Project

Uitbreiding leidingstrook Moezelweg

Imro-idn : NL.IMRO.0599.BP2188UbrlsMoezelw-vo01

Status | Datum

Voorontwerp : 08-06-2021

Ontwerp : ..-..-....

Ter vaststelling : ..-..-....

Vaststelling : ..-..-....

Schaal

1:2000

Tekenaar

Koen Wilmer

Projectleider

Reinier van Trigt

Blad in bladen

1-1

Tekeningnummer

TEK01-0467979-01C

Formaat

A2

www.anteagroup.nl

anteagroup