Rotterdam, 7 juni 2022 22bo3763

Aan:

de gemeenteraad

Onderwerp:

Vaststelling bestemmingsplan "Benno Premselastraat"

Gevraagd besluit:

Samenvattend stellen wij u voor:

1. De zienswijzen ongegrond te verklaren;
2. Het bestemmingsplan "Benno Premselastraat" NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr- met bijbehorende ondergrond in elektronische en papieren vorm gewijzigd vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
3. geen exploitatieplan in de zin van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Waarom dit voorstel?/Waarom nu voorgelegd?

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 13 augustus 2021 tot en met 23 september 2020.

Uw raad wordt gevraagd het bestemmingsplan op grond van artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Het bestemmingsplan zit in de volgende fase:			
		▼	
Startfase	Concept- en ontwerpfase	Vaststellingsfase	Beroepsfase

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:
Niet van toepassing.

Toelichting:
Inhoud van het plan
Dit bestemmingsplan maakt de capaciteitsvergroting van het afvalinzameldepot aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam mogelijk. Met deze capaciteitsvergroting

van 51.479 ton naar 60.000 ton afval per jaar wordt het afvalinzameldepot, een categorie 3.2 bedrijf, een vuiloverslagstation, een categorie 4.2 bedrijf. In het bestemmingsplan wordt een maatwerkbestemming voor het vuiloverslagstation opgenomen, waarbij een vuiloverslagbedrijf is toegestaan, met dien verstande dat de aard en omvang van de milieuhinder die wordt veroorzaakt gelijk kan worden gesteld aan bedrijfsactiviteiten in de milieucategorie bedrijf 2 en 3. Onderdeel van het plangebied is ook de locatie Onderweg 1/ Benno Premselastraat 90. De huidige functieaanduiding 'bedrijfswoning' wordt niet langer opgenomen en de planologische mogelijkheid voor een caravanbedrijf ter plaatse van Onderweg 1 wordt niet opgenomen in dit bestemmingsplan.

Plangebied
Het plangebied wordt begrensd door de Maatveldseweg in het zuidoosten, de Benno Premselastraat in het zuidwesten, een braakliggend terrein met bedrijfsbestemming in het noordwesten en de Onderweg in het noordoosten.

M.e.r.-beoordelingsplicht
Voor de ontwikkeling is een m.e.r.-beoordelingsbesluit opgesteld, waaruit blijkt dat de ontwikkeling die in het (ontwerp-)bestemmingsplan "Benno Premselastraat" mogelijk wordt gemaakt niet leidt tot nadelige gevolgen voor het milieu waarvoor een milieueffectrapportage noodzakelijk is.

Natura 2000
In het kader van de capaciteitsuitbreiding is voor Reijm een stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd. De bijdrage ten gevolge van de beoogde uitbreiding van het bedrijf met alle bijbehorende activiteiten genereren een stikstofdepositie lager als 0,00 mol/ha/jaar op de omliggende stikstofdepositie gevoelige Natura 2000 gebieden. Er is daarmee geen sprake is van significante stikstofdepositie.

Geur
Ten behoeve van de capaciteitsvergroting is door Buro Blauw onderzoek verricht naar het aspect geur, rapport BL2019.949802-vo1 d.d. 26 augustus 2019. Uit het onderzoek komt naar voren dat ten aanzien van het aspect geur geldt dat er geen sprake is van significante negatieve effecten. De geuremissie van Reijm komt op de maatgevende richtafstand van 100 meter overeen met de emissie van een categorie 3.2 bedrijf. Daardoor kan worden gesteld dat zowel in de huidige als toekomstige situatie sprake is van een acceptabel woon en leefklimaat. De dichtstbijzijnde bestaande woningen zijn gelegen op 180 meter afstand. Het betreft hier het woonwagencentrum ten zuiden van rijksweg A20.

Geluid
Tevens is ten behoeve van de capaciteitsvergroting akoestisch onderzoek verricht door DGMR, rapport M.2019.0445.14.R001.v2, d.d. 6 oktober 2020.
Uit het onderzoek volgt dat het bedrijf in de representatieve bedrijfssituatie met de uitbreiding van de goederenstroom aan de gestelde norm voldoet. Op de maatgevende richtafstand (100 meter) wordt voor het aspect geluid voldaan aan de geldende voorwaarden, namelijk dat de impact van de activiteiten vergelijkbaar is met

een milieucategorie 3.2 bedrijf. Het bedrijf is daarmee voor het milieuaspect geluid inpasbaar binnen het bestemmingsplan.

Externe veiligheid
Het aspect externe veiligheid levert geen belemmeringen op voor de beoogde ontwikkelingen.

Cultuurhistorie
Binnen het bestemmingsplangebied zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig. Er is geen sprake van beschermd stadsgezicht. Er zijn in het plangebied evenmin monumenten en/of beeldbepalende objecten of -gevelwanden aanwezig.

Coördinatieregeling
Ten aanzien van dit project wordt de coördinatieregeling toegepast. Om dit project uit te voeren, is een aantal verschillende besluiten nodig voordat tot uitvoering kan worden overgegaan. Er is een projectbestemmingsplan en een omgevingsvergunning milieu nodig. Deze besluiten hebben tegelijkertijd gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tegen de definitieve besluiten kan vervolgens gedurende zes weken rechtstreeks beroep worden ingesteld bij de Raad van State. De afhandeling van beroepen tegen de besluiten gebeurt vervolgens in één keer; in één uitspraak. De termijn voor de afhandeling door de Raad van State hiervoor is 6 maanden in plaats van één jaar. Dit verkort de totale proceduretijd en omdat geen sprake is van een voorafgaand beroep op de rechtbank kan dit tot ca. twee jaar tijdwinst betekenen.

Advies wijkraad
In haar brief van 7 september 2021 adviseert het wijkcomité Nesselande positief over het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijzen
Het ontwerpbestemmingsplan "Benno Premselastraat" heeft gedurende zes weken ter inzage gelegen, te weten van 13 augustus 2021 tot en met 23 september 2021. Gedurende deze termijn zijn er 19 zienswijzen binnengekomen. De zienswijzen betreffen met name de uitbreiding van het bedrijf en de mogelijke overlast die men verwacht. De zienswijzen geven geen aanleiding om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen.

Ambtshalve voorgestelde wijzigingen:

1. Op 20 januari 2022 is de AERIUS Calculator versie 2021 beschikbaar gekomen. Dit betekent dat vanaf 20 januari elke ontwikkeling / project gebruik moet maken van de AERIUS versie 2021. Het onderzoek stikstofdepositie is hierop aangepast. Hiermee verband houdend is tevens het onderzoek luchtkwaliteit aangepast. Deze onderzoeken zijn bijlage 1 en 2 behorende bij het bestemmingsplan en vervangen de eerdere bijlagen 1 en 2.
2. Bij nader inzien is de tekst van de financiële paragraaf (7.1) niet juist. Deze paragraaf wordt gewijzigd in: Op grond van artikel 6.12 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient de gemeente in geval van een in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) genoemd bouwplan bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan te besluiten over de vaststelling van een

exploitatieplan. Dit bestemmingsplan bevat geen nieuwe bouwmogelijkheden. Er is geen exploitatieplan vereist.

3. Op 2 december 2021 is de omgevingsvisie 'De veranderstad, werken aan een wereldstad voor iedereen' vastgesteld door de gemeenteraad. Paragraaf 2.3 Gemeentelijk beleid wordt hierop aangepast.

Zienswijzenrapportage
Het ontwerpbestemmingsplan "Benno Premselastraat" heeft gedurende zes weken ter inzage gelegen, te weten van 13 augustus 2021 tot en met 23 september 2021. Gedurende deze termijn zijn er 18 zienswijzen binnengekomen.

De zienswijzen zijn tijdig ingediend, zodat reclamanten in hun zienswijzen ontvangen kunnen worden.

Hieronder volgt een becommentarieerde samenvatting van de zienswijzen.

Samenvatting en beantwoording schriftelijke zienswijzen

Reclamant 1.
Reclamant is eigenaar van de kavels die direct grenzen aan de noordwestzijde van het bestemmingsplangebied.

1.1 De huidige bestemming van de kavels die gelegen zijn naast de kavels van appellant is caravanstalling en bedrijfswoning. Reclamant heeft plannen om op zijn kavels een viertal woningen, een bedrijfsloods en een bedrijfswoning te realiseren. Hiervoor is een bespreekplan ingediend. Op dit plan is nog geen advies gegeven maar overleg met Stadsontwikkeling heeft geleid tot een positieve grondhouding. De vrees bestaat dat de vergroting van de capaciteit van Reijm Transport Nieuwerkerk BV de realisatie van de geplande woningen onmogelijk maakt. Reclamant verzoekt een garantie dat woningbouw op deze kavels niet wordt belemmerd door de nieuwe akoestische, geur situatiën, activiteiten en bestemmingswijzigingen van de kavels ernaast.

<u>Reactie</u>
De huidige bestemming van de kavels (aan de Onderweg 1) die gelegen zijn naast de kavels van appellant op het bedrijvenpark Nesselande is krachtens het vigerende bestemmingsplan 'Zevenkamp en Nesselande' reeds Bedrijf-2 en Bedrijf-3. Deze gronden zijn bestemd voor bedrijven tot en met milieucategorie 2 resp. categorie 3.2. Het vigerende bestemmingsplan biedt tevens reeds de mogelijkheid om een bedrijf te vestigen in een hogere bedrijfscategorie middels een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid indien de bedrijfsactiviteiten naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen zijn aan de rechtstreeks toegestane bedrijfscategorie 2 of 3. Binnen de bestemming Bedrijf-2 geldt voor de daar thans aanwezige bedrijfswoning tevens de functieaanduiding bedrijfswoning. De voor Bedrijf-3 aangewezen gronden zijn naast bedrijven tevens bestemd voor een caravanbedrijf.

Met dit voorliggende (ontwerp)bestemmingsplan worden de bedrijfswoning en het caravanbedrijf weg bestemd, maar de primaire bestemming blijft Bedrijf-2 en Bedrijf-3. Zowel in het vigerende bestemmingsplan als in het nu voorliggende (ontwerp)bestemmingsplan hebben deze kavels derhalve de bestemming Bedrijf-2 en Bedrijf-3. Dit verandert niet. De woning en het

caravanbedrijf worden weg bestemd daar dergelijke functies niet wenselijk zijn op een bedrijventerrein. Met name een (bedrijfs)woning kan een beperkende werking hebben op de overige bedrijfsbestemmingen. Het bedrijf Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. (hierna: Reijm) is voornemens de capaciteit uit te breiden. Met deze capaciteitsvergroting wordt het afvalverwerkingsbedrijf een vuiloverslagstation, een categorie 4 bedrijf. Dit is op basis van het huidige bestemmingsplan reeds mogelijk. De onderzoeken bij dit bestemmingsplan tonen immers aan dat de impact op de omgeving vergelijkbaar is met de huidige bestemmingen en bovendien inpasbaar binnen de huidige omgeving, zowel feitelijk als planologisch.

Waarom dan toch dit bestemmingsplan? Met dit bestemmingsplan wordt zoals aangegeven de bedrijfswoning en het caravanbedrijf weg bestemd omdat deze bestemmingen niet wenselijk zijn op een bedrijventerrein. Hiernaast wordt met dit bestemmingsplan duidelijkheid geboden door het opnemen van een maatwerkbestemming ten behoeve van het bedrijf Reijm. Hiertoe is binnen de bestemmingen Bedrijf-2 en Bedrijf-3 de aanduiding 'overige zone- vuiloverslag station' opgenomen. Deze aanduiding is opgenomen op de kavels aan de Benno Premselastraat 100. Dus niet op de kavels direct gelegen naast de kavels van reclamant maar op de kavels daar weer naast. Hiermee is voor een ieder duidelijk dat op deze locatie een vuiloverslagstation is toegestaan.

De Nota Bedrijfsruimten 2030 Rotterdam van mei 2019 geeft aan dat Rotterdam floreert en uitgesproken economische ambities heeft voor de toekomst. Het streven is een groei van de Rotterdamse economie en werkgelegenheid die boven het landelijk gemiddelde ligt. Om deze groei mogelijk te maken is voldoende ruimte voor bedrijvigheid nodig op zowel bedrijventerreinen als ook daarbuiten, op solitaire locaties en bedrijfslocaties gemengd in de woonwijken. Uit onderzoek ('Analyse Bedrijventerreinen Rotterdam', Ecorys, 2018) komt naar voren dat de vraag naar ruimte op bedrijventerreinen tot 2035 nog sterk zal groeien. Het huidige, uitgeefbare aanbod aan ruimte op bedrijventerreinen in Rotterdam zal niet in deze vraag kunnen voorzien; er zullen dus naar verwachting flinke tekorten optreden. De Nota Bedrijfsruimte 2030 Rotterdam heeft dan ook als doelstelling het behouden en creëren van zoveel mogelijk passende ruimte voor bedrijvigheid. De gebiedskoers Prins Alexander is gericht op het behoud van de huidige werkfunctie op bedrijvenpark Nesselande. Het bestemmingsplan Benno Premselastraat levert een bijdrage aan deze doelstelling. De kavels van appellant zijn eveneens gelegen op het bedrijvenpark Nesselande en hebben ook de bestemming Bedrijf-2 en Bedrijf- 3. Er is ons nog geen definitieve aanvraag van appellant bekend. Bij een eerste beoordeling is weliswaar een positief gereageerd, maar hierbij is wel gewezen op mogelijk beperkende voorwaarden vanuit het gemeentelijk economisch beleid en vanuit milieu. Zoals hierboven aangegeven is het economisch beleid gericht op het behoud en creëren van ruimte voor bedrijvigheid. Het mogelijk maken van woningen op een bedrijventerrein is dan ook in strijd met het gemeentelijk beleid zoals verwoord in de Nota Bedrijfsruimten 2030 Rotterdam. Bovendien kunnen de plannen van appellant mogelijk leiden tot beperking van de mogelijkheden van de overige bedrijven op het bedrijvenpark Nesselande.

Conclusie
Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Reclamant 2 -19
Reclamanten zijn bewoners van Vilapark 'Onderweg Nesselande'.

2.1 Her allocatie

Reclamanten geven aan dat het niet mogelijk is om vergunningen voor de bouw van woningen in een hoog segment te combineren met een vergunning voor een uitbreiding van vervuilende industrie. De gemeente kijkt op een andere manier naar de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers. De gemeente kijkt vanuit het bedrijf. Over beeldkwaliteit en aanzicht vanuit het perspectief van de Onderweg is niet voldoende nagedacht. Een vuilverwerkend bedrijf is een heel ander bedrijf dan de bedrijven in de strook langs de dijk / A20 en past qua aanzicht en bedrijfsactiviteit niet in de beeldkwaliteit van de Onderweg met haar mooie nette vrijstaande huizen en nog te ontwikkelen vrijstaande nieuwbouwhuizen. Daarnaast past het bedrijf niet bij het functioneren van de wijk Nesselande met in het bijzonder de recreatieve route die de Onderweg is voor fietsers. Reclamanten geven her allocatie van het gehele bedrijf in overweging. Je zou verwachten dat deze "vervuilende" bedrijfsactiviteiten juist verplaatst zouden worden, gezien de nieuwe woonwijk Nesselande en dat een bestemming meer passend bij Nesselande en de Onderweg gefaciliteerd zou worden.

Reactie

Zoals in de reactie op zienswijze 1.1 aangegeven heeft de projectlocatie reeds in het huidige bestemmingsplan Zevenkamp en Nesselande van 2014 de bestemming Bedrijf-2 en Bedrijf-3 met de mogelijkheid om een bedrijf in een hogere bedrijfscategorie te realiseren indien de impact van de bedrijfsactiviteiten gelijk is aan de rechtstreeks toegestane bedrijfscategorie 2 dan wel 3. Het voornemen tot capaciteitsvergroting is passend binnen het huidige planologische regime. Dit bestemmingsplan heeft twee doelen: het weg bestemmen van een bedrijfswoning en een caravanbedrijf, daar deze functies niet wenselijk zijn op een bedrijventerrein en het scheppen van duidelijkheid door het opnemen van een maatwerkbestemming voor het bedrijf Reijm. De milieucontouren worden niet verruimd. Op grond van de Nota Bedrijfsruimten 2030 Rotterdam en de gebiedskoers bedrijfsruimten Prins Alexander streeft Rotterdam naar het behoud en creëren van bedrijfsruimten en het behoud van de huidige werkfunctie van het bedrijvenpark Nesselande. Een bedrijventerrein met deze bedrijfsmogelijkheden is passend in dit deel van Nesselande. Dit bestemmingsplan draagt bij aan de beoogde invulling van het bedrijventerrein. Het bedrijf Reijm is reeds sinds 2004 op deze locatie gevestigd. Bij de wijziging van een bestemmingsplan worden geen eisen opgenomen met betrekking beeldkwaliteit. De huidige kaders voor beeldkwaliteit, zoals opgenomen in de Welstandsnota Rotterdam, blijven geldig. Ten behoeve van het aanzicht zal er een groene omheining rond het terrein worden gerealiseerd. Hierover zijn afspraken gemaakt met het bedrijf Reijm.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.2 Aanzicht

Reclamanten vragen zich af of de plannen in lijn zijn met het beeldkwaliteitsplan van de lintbebouwing aan de Onderweg. Graag ziet men de plannen in woord en beeld tegemoet. Indien niet tot her allocatie zoals onder zienswijze 2.1 voorgelegd wordt overgegaan dan zijn reclamanten bereid om met de gemeente een passende beeldkwaliteitsinvulling te maken en zodoende vast te leggen hoe en op welke wijze een groene afscheiding van het terrein aan de Onderweg kan plaatsvinden.

Reactie

Voor ligt het bestemmingsplan Benno Premselastraat, waarbij een bedrijfswoning en een caravanstalling worden weg bestemd en duidelijkheid wordt geboden met betrekking tot de

planologische positie van het bedrijf Reijm. Het betreft hier een gecoördineerde procedure van bestemmingsplan en omgevingsvergunning milieu. Er is geen bouwplan. De capaciteitsvergroting betreft de uitbreiding van de overslagcapactiteit. Hiertoe is momenteel geen uitbreiding van de bestaande bebouwing vereist. Het bedrijf Reijm is momenteel ook niet voornemens nieuwe bebouwing te realiseren. Zoals onder 2.1 aangegeven worden bij de wijziging van een bestemmingsplan geen eisen opgenomen met betrekking beeldkwaliteit. De huidige kaders voor beeldkwaliteit, zoals opgenomen in de Welstandsnota Rotterdam, blijven geldig. Eventuele toekomstige aanvragen voor omgevingsvergunning activiteit bouw zullen hieraan getoetst worden. In het kader van deze bestemmingsplanwijziging zijn wel afspraken met het bedrijf Reijm gemaakt ten einde te komen tot een verbetering in de inpassing van het terrein in de omgeving. De initiatiefnemer is verplicht om een groene omheining te realiseren aan de hand van de volgende criteria: Het terrein aan de zijde van de Maatveldseweg, van de Onderweg en aan de zijde van de verbrede watergang aan de noordkant wordt afgeschermd met een 2 meter hoog begroeid hekwerk. Aan de zijde van de verbrede watergang en aan de zijde van de Onderweg wordt op eigen terrein een 5 meter brede groenzone tussen hek en waterkant ingeplant met heesterbeplanting en inheemse bomen.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.3 Woon- en leefklimaat aangepast.

Het bedrijf Reijm heeft het braakliggende terrein naast hun huidige terrein en het terrein met woning en opstallen daar weer naast aangekocht of gaat deze aankopen en wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden naar deze twee terreinen met een capaciteitsvergroting van het vuiloverslagstation van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar. Daarvoor is een wijziging van het bestemmingsplan en een omgevingsvergunning nodig. De gemeente stelt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast maar de uitbreiding van een vuilverwerkend bedrijf past het woon- en leefklimaat wel aan. De stelling van de gemeente dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast is zonder onderbouwing niet houdbaar.

Reactie

Zoals in de reactie op zienswijze 1.1 aangegeven heeft de projectlocatie reeds in het huidige bestemmingsplan Zevenkamp en Nesselande van 2014 de bestemming Bedrijf-2 en Bedrijf-3 met de mogelijkheid om een bedrijf in een hogere bedrijfscategorie te realiseren indien de impact van de bedrijfsactiviteiten gelijk is aan de rechtstreeks toegestane bedrijfscategorie 2 dan wel 3. Met dit bestemmingsplan is onderbouwd dat hieraan wordt voldaan en het woon- en leefklimaat als gevolg van de capaciteitsvergroting niet zal worden aangetast. Dit is gedaan door middel van verschillende onderzoeken. Deze onderzoeken zijn als bijlage bij het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning milieu opgenomen. Het gaat hierbij om de volgende onderzoeken:

- Onderzoek luchtkwaliteit met kenmerk M.2019.0445.17.R001 van 17 november 2020;
- Onderzoek stikstofdepositie met kenmerk M.2019.0445.016.R001 van 17 november 2020;
- Onderzoek stofhinder met kenmerk M.2019.0445.016.R001 van 7 mei 2020;
- Geuremissie onderzoek met kenmerk M.2019.0445.016.R001 van 28 augustus 2019;
- Akoestischonderzoek met kenmerk M.2019.0445.016.R001 van 6 oktober 2020;
- NRB-toets met kenmerk M20190445 Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. van 22 juli 2020;

De onderzoeken zijn door de DCMR beoordeeld. De effecten van de aangevraagde activiteiten op het woon- en leefklimaat zijn voldoende in beeld gebracht met de onderzoeken. Zoals hiervoor al is aangegeven leiden deze niet tot aantasting van het woon- en leefklimaat. De beoordeling per milieuthema van de onderzoeken is tevens opgenomen in de overwegingen van de omgevingsvergunning milieu.

Conclusie
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.4 Urgentie hogere milieucategorie
Reclamanten vragen zich af waarom is gekozen om het terrein te vergroten naar een hogere milieucategorie (van 3.2 naar 4.2), welke vervolgens weer terugvertaald moet worden (met behulp van onderzoeken) naar een milieucategorie van max. 3.2 om de uitbreiding mogelijk te maken. De milieucategorie 4.2 heeft in een gemengde wijk 200 meter richtafstand en in een rustige wijk 300 meter. Bij milieucategorie 3.2 is dit respectievelijk 100 meter en 50 meter. In geval van categorie 4.2 zou de uitbreiding niet mogelijk zijn omdat bestaande woningen zich binnen deze afstand bevinden. Blijkbaar is verlaging van de categorie dus nodig. Dit is echter een onjuiste redenering. Bovendien wordt de typering gemengde wijk gehanteerd in plaats van rustige wijk. Dit maakt kortere richtafstanden mogelijk. Dit is wellicht uitlegbaar maar ook discutabel. De bedrijvigheid vindt aan de rand op 1 plek in een strook langs de snelweg plaats.

Reactie
Zoals in de reactie op zienswijze 1.1 is aangegeven heeft de projectlocatie reeds in het huidige bestemmingsplan Zevenkamp en Nesselande van 2014 de bestemming Bedrijf-2 en Bedrijf-3 met de mogelijkheid om een bedrijf in een hogere bedrijfscategorie te realiseren indien de impact van de bedrijfsactiviteiten gelijk is aan de rechtstreeks toegestane bedrijfscategorie 2 dan wel 3. Met de capaciteitsvergroting wordt het afvalverwerkingsbedrijf een vuiloverslagstation. De bedrijfsactiviteiten vallen hiermee onder milieucategorie 4.2. Zoals blijkt uit de onderzoeken bij dit bestemmingsplan en de maatregelen wat betreft milieu is de impact van de bedrijfsactiviteiten gelijk te stellen aan de milieu impact van een milieucategorie 3.2. Dit is reeds in het huidige bestemmingsplan toegestaan. Met dit bestemmingsplan worden een bedrijfswoning en een caravanstalling weg bestemd en wordt tevens duidelijkheid geboden over de planologische positie van het bedrijf Reijm. Tevens wordt met het opnemen van de maatwerkbestemming geborgd dat niet een bedrijf met een milieu impact van een categorie 4.2 bedrijf zich hier vestigt na een vertrek van het bedrijf Reijm. In de Handreiking 'Bedrijven en milieuzonering van de VNG wordt onderscheidt gemaakt in de omgevingstype 1 rustige woonwijk en rustig buitengebied en omgevingstype 2 gemengd gebied. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen behoren tot het omgevingstype gemengd gebied. Gezien de al aanwezige functiemenging en het feit dat het gebied is gelegen direct langs de hoofdinfrastructuur behoort het plangebied tot omgevingstype 2 gemengd gebied. De richtafstand bij een bedrijf met de impact van een milieucategorie 3.2 bedraagt bij omgevingstype 1 rustige woonwijk en rustig buitengebied 100m en bij omgevingstype 2 gemengd gebied 50 meter. De afstand tot de dichtstbijzijnde woningen is 180 meter. Hiermee wordt voldaan aan de richtafstand.

Conclusie
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.5 Borging maximering capaciteit.
In paragraaf 4.4 van het Bestemmingsplan Benno Premselastraat wordt o.a. de capaciteitsvergroting genoemd. Reclamanten vragen zich af of geborgd is dat deze capaciteitsvergroting is gemaximeerd tot 60.000 ton per jaar.

Reactie
Zoals aangegeven heeft de projectlocatie reeds in het huidige bestemmingsplan Zevenkamp en Nesselande van 2014 de bestemming Bedrijf-2 en Bedrijf-3 met de mogelijkheid om een bedrijf in een hogere bedrijfscategorie te realiseren indien de impact van de bedrijfsactiviteiten gelijk is aan de rechtstreeks toegestane bedrijfscategorie 2 dan wel 3.2. Hiermee is de maximale capaciteitsvergroting geborgd. Dit geldt zowel binnen het huidige planologische regime als in het voorliggende bestemmingsplan. Om de capaciteitsvergroting daadwerkelijk te kunnen realiseren is tevens een omgevingsvergunning milieu vereist. Er is sprake van een gecoördineerde procedure en de omgevingsvergunning milieu heeft tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Binnen de gegeven kaders van het bestemmingsplan wordt de maximale capaciteit van 60.000 ton per jaar tevens geborgd in voorschrift 2.3.2 van de omgevingsvergunning-milieu die bij deze maatwerkbestemming hoort.

In voorschrift 2.3.2 van de omgevingsvergunning milieu staat het volgende:
De jaarlijks doorzet van de afvalstromen mag niet meer bedragen dan 60.000 ton per jaar.

Conclusie
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.6 Geur
In de totstandkoming van het bestemmingsplan is een uitgebreide m.e.r.-rapportage aangeleverd, waarin wordt aangetoond dat de milieubelasting, geluid, stikstof-uitstoot, geur etc. binnen de perken wordt gehouden. Deels gebeurt dit door het bouwen van een wand, de gebouwen op een bepaalde manier op te stellen maar ook door bepaalde activiteiten (vervoersbewegingen) 's nachts te doen. Met betrekking tot geur is niet alleen de richtafstand/ milieucontour naar de omliggende woningen belangrijk, maar de Onderweg wordt ook gebruikt als recreatieve wandel- en fietsroute. Reclamanten vagen zich af of dit aspect is meegewogen in de onderzoeken. Het is genoegzaam duidelijk dat Reijm een ander type bedrijf (uitpandig afval, vervuiling, geur e.d.) is dan de andere bedrijven in de strook langs de snelweg en eigenlijk niet meer in het functioneren van Nesselande past.

Reactie
De onderzoeken bij dit bestemmingsplan tonen aan dat de impact van de capaciteitsvergroting van het bedrijf Reijm op de omgeving vergelijkbaar is met de huidige bestemmingen en inpasbaar is binnen de huidige omgeving, zowel feitelijk als planologisch. Dit bestemmingsplan draagt bij aan de beoogde invulling van het bedrijventerrein Nesselande. Specifiek ten aanzien van het aspect geur: Het aspect geur is uitvoerig onderzocht in het geuronderzoek (Geuronderzoek Reijm B.V. kenmerk: BL2019.9498.02.V01, 26 augustus 2019 en Geuremissie onderzoek met kenmerk M.2019.0445.016.R001 van 28 augustus 2019). De onderzoeken

tonen aan dat de geurbelasting in de beoogde situatie lager is dan in de huidige situatie. Er zal juist sprake zijn van een verbeterde geursituatie. Binnen de inrichting bevinden zich geur relevante afvalstromen zoals snoeihout en groenafval, groenafval afkomstig van kassen en kwekerijen, veegafval, GFT, huishoudelijk en bedrijfsafval. De overige afvalstromen emitteren geen tot een verwaarloosbare hoeveelheid geur. De onderzoeken tonen aan dat wordt voldaan aan de geldende regelgeving ten aanzien van het aspect geur. Dit is vervolgens geborgd in de omgevingsvergunning milieu. De afvalstromen moeten zo worden opgeslagen, vervoerd en behandeld dat er geen stankhinder naar de omgeving optreedt. Te vochtig groenafval of groenafval met een duidelijk waarneembare geuremissie mag niet in de inrichting worden aangevoerd, maar moeten rechtstreeks worden afgevoerd naar een composteerinrichting. Stankverspreidende stoffen moeten binnen 24 uur uit de inrichting worden afgevoerd. De richtlijnen en regelgeving geldt ten aanzien van geurgevoelige objecten. De Onderweg is geen geurgevoelige object. Bovendien blijkt dus uit de onderzoeken dat er sprake is van een verbeterde geursituatie.

Conclusie
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.7 Maatregelen
Er is sprake van een terreinvergroting van 50-60% terwijl er slechts sprake is van een capaciteitsvergroting van 16.5%.

In het M.E.R. besluit is aangegeven dat wanneer vrachtwagens de containerbakken de dag of avond daarvoor opladen en alleen voor 7:00 uur hoeven weg te rijden, wordt voldaan aan de normstelling op deze rekenpunten. Hierbij is aangegeven dat dit als organisatorische maatregel kan worden getroffen en eenvoudig in de bedrijfsvoering is te regelen. Hiernaast is aangegeven dat Reijm maximaal twaalf keer per jaar een mobiele shredder (van derden) laat komen om het groffere snoeihout te verkleinen en in containers af te voeren. Het betreft dan met name dikkere tak- en stamdelen en stobben. De shredder is daarbij gedurende maximaal 8 uur in bedrijf. Daarbij worden circa vier containers (40 ft) gevuld en afgevoerd.
Een kraan is daarbij gedurende 8 uur per dag bij de shredder in bedrijf. Deze activiteiten kunnen aanvullend op de RBS plaats vinden. De kraan bij de shredder kan worden ingehuurd, of betreft een eigen kraan. Het bedrijf beschikt namelijk over meer als 2 kranen, maar buiten de 2 kranen die op het eigen terrein werkzaam zijn, wordt de rest ingezet bij derden (verhuur).

Bovenstaande betreft maatregelen die niet wettelijk zijn vastgelegd. Reclamanten willen weten waar is vastgelegd dat het bedrijf zich hier tot in lengte van jaren aan dient te houden. Bovendien zijn de maatregelen met betrekking tot de shredder en de kranen niet voor omwonenden controleerbaar. Op welke wijze wordt zeker gesteld dat het genoemde aantal van 12 x per jaar en maximaal 8 uur per dag niet wordt overschreden? Reclamanten willen garanties en willen weten op welke wijze dit wordt gecontroleerd en wat de consequentie is als hiervan wordt afgeweken.

Reactie
Er is geen verband tussen de aangevraagde capaciteitsvergroting en de vergroting in oppervlakte van het bedrijf. Dit zijn elementen die los van elkaar staan.

De nieuwe percelen worden niet gebruikt voor op/overslag van afval. De nieuwe percelen worden enkel gebruikt en vergund voor het parkeren van vrachtauto's (opstel plaats voor rijdend materieel) en opslag van lege containerbakken (voor verhuur).
De locatie bedoeld voor de op- en overslag van afval blijft ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie. Reijm heeft een capaciteitsverhoging aangevraagd van 51.470 ton/jaar naar maximaal 60.000 ton/jaar. Deze capaciteitsvergroting wordt mogelijk gemaakt door herstructurering van het bestaande perceel en optimalisatie van de bedrijfsprocessen.

De verhuur van de containers voor 7u, het opladen van de containers en de shredder zijn uitvoeringsaspecten en worden niet geregeld in het bestemmingsplan. Dit komt aan de orde in de omgevingsvergunning milieu.

In de omgevingsvergunning milieu is door middel van een voorschrift vastgelegd dat het opladen van containerbakken van de vrachtwagens t.b.v. de verhuur alleen mag plaatsvinden in de dagperiode (07:00 tot 19:00 uur). Op deze wijze wordt voorkomen dat er geluidsoverlast zou kunnen plaatsvinden voor 7.00 uur. Ook is in een voorschrift (voorschrift 6.2.1) aangegeven hoe hoog de geluidsbelasting mag zijn tijdens het shredderen van snoeihout. Hierbij is tevens aangegeven dat het shredderen van snoeihout maximaal 12 keer per jaar mag plaatsvinden en per keer maximaal 8 uur in bedrijf mag zijn. (voorschrift 8.2.1). In de omgevingsvergunning is een nader voorschrift opgenomen waarin is bepaald dat ingebruikname van de shredder gemeld dient te worden. Hiermee is geborgd dat de shredder niet vaker dan 12 keer per jaar wordt gebruikt.

Conclusie
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.8
Verkeerssituatie
De algehele verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg is als potentieel gevaarlijk aan te duiden en hierop dient sowieso, separaat naast dit ontwerp-vergunningsbesluit/ ontwerp bestemmingsplan, spoedig een meer veilige oplossing te worden gevonden.

In het M.E.R. besluit is aangegeven dat de meeste voertuigen over de Benno Premselastraat, komen en gaan en via de Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde aangesloten zijn op het regionale verkeersnetwerk, maar het kan voorkomen dat voertuigen vanaf de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg en de Onderweg komen en gaan. Hier bevinden zich echter in het geheel geen woningen, waarmee ook in deze richting geen sprake is van indirecte hinder ten gevolge van bestemmingsverkeer van en naar Reijm. Het aspect indirecte hinder is daarom in dit onderzoek verder niet onderzocht en inzichtelijk gemaakt. Dit is echter onjuist. Uit de M.E.R. beoordeling blijkt dat de ontsluiting via de Onderweg blijft plaatsvinden. Er is dan ook uitgegaan van een verkeerde aanname namelijk dat de transportbewegingen geen effect hebben op de omgeving. De transportbewegingen belemmeren op de Maatveldseweg de doorstroom van de Onderweg of kunnen daartoe leiden. Dit geldt ook als er een ontsluiting op het adres Onderweg 1 blijft. Ook dan is er extra verkeer op de Onderweg te verwachten. In de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat de inrichting wordt ontsloten via de Benno Premselastraat naar de wijkontsluitingswegen Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde. Via deze wegen is de inrichting aangesloten op het regionale verkeersnetwerk.

Momenteel sluit de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg nog aan op de Onderweg en Bostelweg. Deze verbinding zal op termijn vervallen. Reclamanten zijn tevens van mening dat de verbindingsweg van de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg naar de Bostelweg en de Onderweg op termijn zou moeten verdwijnen. De huidige verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg op de Onderweg leidt namelijk tot gevaarlijke situaties. Dit heeft meermaals (bijna) ongelukken tot gevolg gehad. Dit komt door een onoverzichtelijke voorrangssituatie van de Bostelweg/Onderweg en Maatveldseweg. De geplaatste voorrangsborden en de regel 'verkeer van rechts heeft voorrang' worden door meerdere chauffeurs, incluis die van het onderhavige bedrijf niet altijd gerespecteerd. De verkeersontsluiting van het bedrijf zou geheel via de wijk Nesselande moeten plaatsvinden, zoals dit ook in het bestemmingsplan is verwoord. De Onderweg zou feitelijk alleen bestemmingsverkeer moeten krijgen en zou geen sluiproute moeten worden. Omdat de Onderweg nu een B-weg is zou ook vrachtverkeer geen toegang moeten hebben. Reclamanten vragen zich af of de effecten van de verkeersbewegingen op de Maatveldseweg in voldoende mate zijn meegenomen in de afwegingen en verzoeken om een onderbouwing.

Appellanten hebben een aantal voorstellen:

a. al het bestemmingsverkeer voor Reijm te ontsluiten via het industrieterrein, door de rotonde aan te laten sluiten op de Willem Gispenstraat en deze straat als primaire verkeersader binnen het bedrijventerrein te gebruiken. Hiermee kom je tegemoet aan een wens van bewoners van de Laan van Magisch Realisme. Zij zijn nu al met 30km borden en gele mannetjes in de weer om het veilig te houden! De trottoirbanden van de middenberm worden ook kapot gereden door zwaar vrachtverkeer.
b. de Maatveldseweg te verbieden voor gemotoriseerde voertuigen en alleen fiets- en wandelverkeer toelaten;
c. de Maatveldseweg geheel sluiten. Het kruispunt van Maatveldseweg en Onderweg zou hierdoor aangepast moeten worden en hiermee kan een meer en noodzakelijke veilige situatie gecreëerd worden;
d. de Onderweg alleen nog toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer. Dus géén weg voor zwaar vrachtverkeer. Zie als voorbeeld de Mr. RD. Kleijlaan in Nieuwerkerk aan den IJssel, ook een weg verboden voor vrachtverkeer.

De verkeersonveilige situatie van de Onderweg zal bij ongewijzigd beleid nadelig worden beïnvloed.

Reactie

De verkeerssituatie en de verkeersaantrekkende werking ten gevolge van de capaciteitsvergroting van het bedrijf Reijm is met dit bestemmingsplan onderzocht. De ontsluiting van het bedrijf vindt plaats via de Benno Premselastraat, de Laan van Magisch Realisme en de Laan van Avant Garde naar het regionaal verkeersnetwerk, zoals aangegeven in de toelichting van het bestemmingsplan (pagina 20 en 21). Inderdaad is het tevens mogelijk om via de Benno Premselastraat, de Maatveldseweg en de Onderweg naar de Bostelweg te ontsluiten. De hoofdontsluiting vindt echter plaats via de Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde. Uit de meet- en modelgegevens komt naar voren dat de verkeersintensiteiten van Nesselande sinds de bewoning door de tijd heen voldoen aan de modellering bij de planvorming in de jaren '90/'00. Uit de metingen van 2019 (vanwege corona ontbreken representatieve metingen voor 2020 en 2021) blijkt dat de verkeersintensiteiten zelfs binnen de verwachte verkeersintensiteiten voor 2010 / 2012 blijven. De verkeersafwikkelende wegen bij

het bedrijventerrein zijn geschikt om meer verkeer af te wikkelen dan er nu rijdt en in de toekomst zal rijden. De verhoging van het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van de capaciteitsvergroting van Reijm van bedraagt bovendien slechts 16 verkeersbewegingen per werkdag. Dit is een verwaarloosbare toename. Gezien deze beperkte toename is er dan ook geen sprake van negatieve effecten voor de verkeersafwikkeling. De wegen kunnen deze verkeerstoename goed verwerken. Het betreft hier wegen met lage verkeersintensiteiten (minder dan 1000 motorvoertuigen per etmaal). 16 extra (vracht) bewegingen betekent 8 laad- en los acties extra. Dat zal bij het aan- en wegrijden betekenen dat overig verkeer even moet wachten op een vrachtwagen die manoeuvreert, maar dat betekent nog geen beperkte doorstroming. Dan zou het verkeer voor veel langere tijd gehinderd moeten worden.

Appellanten stellen voor om de ontsluiting van het bedrijventerrein via het bedrijventerrein zelf te laten plaatsvinden en hiertoe de interne en thans doodlopende ontsluitingsweg, de Willem Gispenstraat, aan te laten sluiten op de rotonde bij de Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant Garde. Dit is echter ruimtelijk en ontwerptechnisch gezien niet mogelijk. De rotonde zou volledig herontworpen dienen te worden en de toeleidende wegen en watergangen zouden over een grotere lengte verlegd dienen te worden. Bovendien zou dit ten koste gaan van uit te geven gronden op het bedrijventerrein. De weginrichting van de Laan van Magisch Realisme voldoet aan de richtlijnen met een breed trottoir en een vrij liggend fietspad aan weerszijden van de weg. De Laan van Magisch Realisme kan de verkeersafwikkeling van het bedrijventerrein dan ook goed verwerken. Hiernaast wordt verzocht de Maatveldseweg af te sluiten dan wel te verbieden voor gemotoriseerd verkeer en alleen wandel- en fietsverkeer toe te laten en het kruispunt hiertoe aan te passen zodat een veiligere situatie ontstaat. Het afsluiten van de Maatveldseweg betekent echter meer dan alleen het tegenhouden van het verkeer voor het bedrijf Reijm. Hiermee zou het gehele gebied worden gehangen aan de Laan van Magisch Realisme. Bij voorkeur wordt doorgaand verkeer - dus (vracht)verkeer zonder bestemming in Nesselande - door de wijk geleid. Dit verkeer wordt bij voorkeur zo snel mogelijk op de hoofdwegenstructuur ontsloten. De kruising Maatveldseweg / Onderweg is geregeld met een stopbord. Hierbij heeft verkeer van de Onderweg voorrang. Er zijn geen ongevallen bekend op dit kruispunt. Dit is gebaseerd op de gegevens van de ongevallenregistratie Viastat, waarin verkeersongevallen vanuit de meldkamer van politie worden geregistreerd. Er is één ongeval bekend vlakbij het kruispunt op de Bostelweg tussen een fietser en een bromfietser (2017). Op basis van deze data is de kruising objectief gezien veilig. Aangezien er in de huidige situatie sprake is van een veilige kruising is er geen reden om op dit moment een verbod in te stellen voor vrachtverkeer.

Conclusie
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.9 Brandveiligheid
Er is in augustus 2019 een brand ontstaan binnen de loods van het huidige perceel 3. appellanten willen weten welke eisen en maatregelen op de nieuwe percelen van toepassing zijn en op welke wijze de brandwerendheid van de nieuwe percelen hierin zijn meegenomen.

Reactie
De brandveiligheid is geen aspect dat in het bestemmingsplan geregeld wordt. Dit is een aspect dat in de omgevingsvergunning milieu dan wel een omgevingsvergunning voor de activiteit

bouw wordt opgenomen en geborgd. Er is hierbij geen sprake van een bouwplan. Er wordt ook geen bouwwerk gerealiseerd op het nieuwe perceel.

Conclusie
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.10 Overlast tijdens de bouw
In verband met werkzaamheden op de Groene weg richting het Shell-station en de witte brug op de Zuidelijke Dwarsweg, willen appellanten zeker stellen dat de ontsluiting van de Onderweg gewaarborgd blijft. Men gaat ervanuit dat de gehele bouw verloopt via de aanvoerwegen vanuit het industrieterrein Nesselanden.

Reactie
Zoals aangegeven wordt met dit bestemmingsplan uitsluitend duidelijkheid gegeven over de planologische situatie van het bedrijf Reijm en wordt een bedrijfswoning en een caravanbedrijf weg bestemd. Er is geen sprake van een bouwplan.

Conclusie
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.10 Planschade
Appellanten geven aan zich het recht voor te behouden om planschade te claimen.

Reactie
Zoals in de reactie op zienswijze 1.1 aangegeven heeft de projectlocatie reeds in het huidige bestemmingsplan Zevenkamp en Nesselande van 2014 de bestemming Bedrijf-2 en Bedrijf-3 met de mogelijkheid om een bedrijf in een hogere bedrijfscategorie te realiseren indien de impact van de bedrijfsactiviteiten gelijk is aan de rechtstreeks toegestane bedrijfscategorie 2 dan wel 3. Uit de onderzoeken bij dit bestemmingsplan komt naar voren dat het voornemen van het bedrijf Reijm om zijn capaciteit te vergroten van een afvalverwerkingsbedrijf naar een vuiloverslagstation hieraan voldoet. Het bestemmingsplan biedt duidelijkheid over de planologische positie van het bedrijf Reijm en bestemd een bedrijfswoning en een caravanbedrijf weg. Hiermee is sprake van een ruimtelijk aanvaardbaar project en een goede ruimtelijke ordening. Indien appellanten van mening zijn dat zij schade lijden, kunnen zij een verzoek om tegemoetkoming in de schade als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) indienen. Artikel 6.1 Wro voorziet hiervoor in een afzonderlijke procedure.

Conclusie
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:
Op grond van artikel 6.12 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient de gemeente in geval van een in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) genoemd bouwplan bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan te besluiten over de vaststelling van een exploitatieplan. Dit bestemmingsplan bevat geen nieuwe bouwmogelijkheden. Er is geen exploitatieplan vereist.

Het project betreft een particulier initiatief. De gemeente heeft uitsluitend een faciliterende rol. Bovendien zijn kosten in verband met deze rol middels (toekomstige) gronduitgifte overeenkomsten verzekerd.

Het bijbehorende ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

V.J.M. Roozen

De burgemeester,

A. Aboutaleb

Bijlage(n):

1. Ontwerpbestemmingsplan "Benno Premselastraat" toelichting;
2. Ontwerpbestemmingsplan "Benno Premselastraat" verbeelding;
3. Ontwerpbestemmingsplan "Benno Premselastraat" regels;
4. Bijlage 1 Onderzoek stikstofdepositie;
5. Bijlage 2 Onderzoek luchtkwaliteit;
6. Ingekomen zienswijzen (geanonimiseerd);
7. Naam- en adresgegevens geanonimiseerde zienswijzen.

Ontwerpbesluit

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 7 juni 2022;
(raadsvoorstel nr. 22bo3763);

gelet op de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening;

besluit:

1. De zienswijzen ongegrond te verklaren;
2. Het bestemmingsplan "Benno Premselastraat" NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr- met bijbehorende ondergrond in elektronische en papieren vorm gewijzigd vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
3. geen exploitatieplan in de zin van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van *vult griffie in*

De griffier, De voorzitter,