Gemeente Rotterdam

BESTEMMINGSPLAN

Benno Premselastraat

Bestemmingsplan
Benno Premselastraat

Gemeente Rotterdam

TOELICHTING

IMRO: **NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON**

Status	Datum
Concept	16 december 2020
Ontwerp	8 juni 2021
Vaststelling	

Inhoud

BESTEMMINGSPLAN 1
Hoofdstuk 1. Inleiding 6
1.1 Aanleiding 6
1.2 Gekozen planopzet 6
1.3 Ligging en begrenzing 6
1.4 Vigerend bestemmingsplan 7
Hoofdstuk 2. Beleid 9
2.1 Rijksbeleid 9
2.2 Provinciaal en regionaal beleid 10
2.3 Gemeentelijk beleid 12
Hoofdstuk 3. Beschrijving van het plangebied 14
3.1 Ontstaansgeschiedenis 14
3.2 Archeologie 14
3.3 Huidig gebruik 15
3.4 Stadsgezichten en Monumenten 16
Hoofdstuk 4. Planbeschrijving 18
4.1 Inleiding 18
4.2 Opzet van het plan 18
4.3 Ontwikkelingen 19
4.4 Planbeschrijving 20
4.5 Juridische planbeschrijving 22
Hoofdstuk 5. Water 25
5.1 Beleidskader 25
5.2 Huidige watersysteem 26
5.3 De wateropgave 27
5.4 Onderzoek 28
Hoofdstuk 6. Milieu 30
6.1 Inleiding 30
6.2 Stad- en milieubenadering 30
6.3 Milieu effectrapportage 30
6.4 Milieuzonering 31
6.5 Geur 32
6.6 Geluid 35
6.7 Externe veiligheid 39
6.8 Luchtkwaliteit en stofhinder 42
6.9 Bedrijven en milieuzonering 43
6.10 Bodem 43
6.11 Natuur 44

Hoofdstuk 7. Uitvoerbaarheid 45
7.1 Financiële uitvoerbaarheid 45
7.2 Wettelijk vooroverleg 46
Hoofdstuk 8. Maatschappelijke uitvoerbaarheid 46
8.1 Participatie 46

Bijlagen:

1. Luchtkwaliteit onderzoek, kenmerk: M2019044517R001v2, 20 november 2020 uitgevoerd door DGMR;
2. Stikstofdepositie onderzoek, kenmerk: M2019044516R001v2, 20 november 2020 uitgevoerd door DGMR;
3. Uitdraai AERIUS Calculator, kenmerk RPB9uqrAm9ZA, 20 november 2020, uitgevoerd door DGMR;
4. Akoestisch onderzoek - Reijm afvaloverslagstation, kenmerk: M.2019.0445.14.R001. v2, 6 oktober 2020, uitgevoerd door DGMR;
5. Stofhinderonderzoek, actualisatie onderzoek locatie nabij Onderweg 1 en Benno Premselastraat 100 te Rotterdam, 7 mei 2020 uitgevoerd door DGMR;
6. Geuronderzoek Reijm B.V. kenmerk: BL2019.9498.02.V01, 26 augustus 2019, uitgevoerd door Buro Blauw;
7. Onderzoek natuurwetgeving (flora en fauna) Quick Scan perceel 4585, Benno Premselastraat 100 Nesselande – Rotterdam, 27 februari 2020 uitgevoerd door Adviescentrum voor Natuurontwikkeling, Landschapsplanning en Groenontwerp.
8. Bodemonderzoek, Actualisatie onderzoek locatie nabij Onderweg 1 en Benno Premselastraat 100 te Rotterdam kenmerk: 2015-0251B uitgevoerd op 12 november 2015.
9. NRB-toets, kenmerk: M20190445 Reijm Nieuwerkerk Transport B.V., datum 22 juli 2020.
10. Watertoets (20200303-40-, 3 maart 2020)
11. Aanmeldnotitie mer-beoordeling – DGMR M.2019.0445.012.R001 – 7 april 2021.

Hoofdstuk 1. Inleiding

1.1 Aanleiding

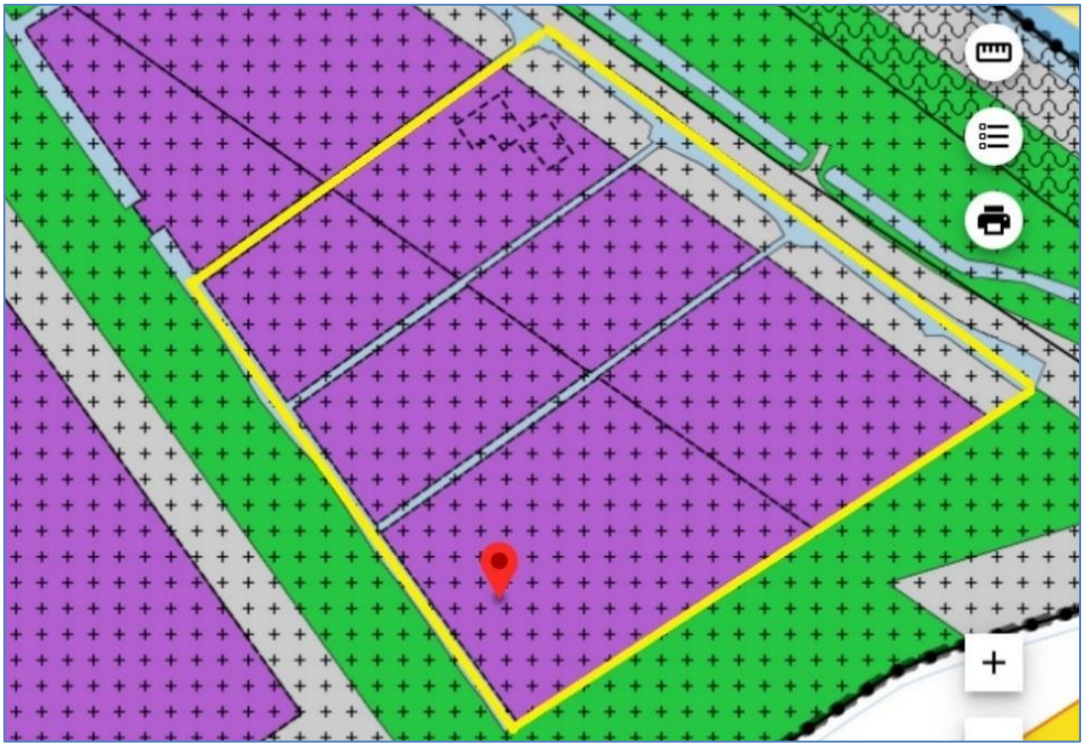
Het bedrijf Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. (hierna: Reijm) is voornemens de capaciteit uit te breiden. Het bedrijf exploiteert een afvalinzameldepot aan de Benno Premselastraat 100. Met deze capaciteitsvergroting wordt het afvalinzameldepot een vuiloverslagstation. Dit bestemmingsplan vormt de juridisch-planologische regeling voor de bedrijfsuitbreiding waarbij er een maatwerkbestemming voor het vuiloverslagstation wordt opgenomen. 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. Ten behoeve van de capaciteitsvergroting is tevens een nieuwe milieuvergunning vereist. Deze bestemmingsplanprocedure wordt gecoördineerd doorlopen met de revisie van de milieu omgevingsvergunning.

1.2 Gekozen planopzet

Dit bestemmingsplan biedt de planologische verankering voor de geplande ontwikkeling. De regeling geschiedt door middel van bindende planstukken, te weten de planregels en de verbeelding. Zij omvatten enerzijds een vertaling van de beleidsvoorwaarden (hoofdstuk 2) en anderzijds een juridisch kader voor de te realiseren ontwikkeling (hoofdstuk 3). De bindende planstukken worden nader onderbouwd met de toelichting op zowel de planregels als de verbeelding. Wat betreft de planopzet sluit het bestemmingsplan aan op de gangbare systematiek binnen de gemeente Rotterdam, met inachtneming van de standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP 2012) en het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO 2012).

1.3 Ligging en begrenzing

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.



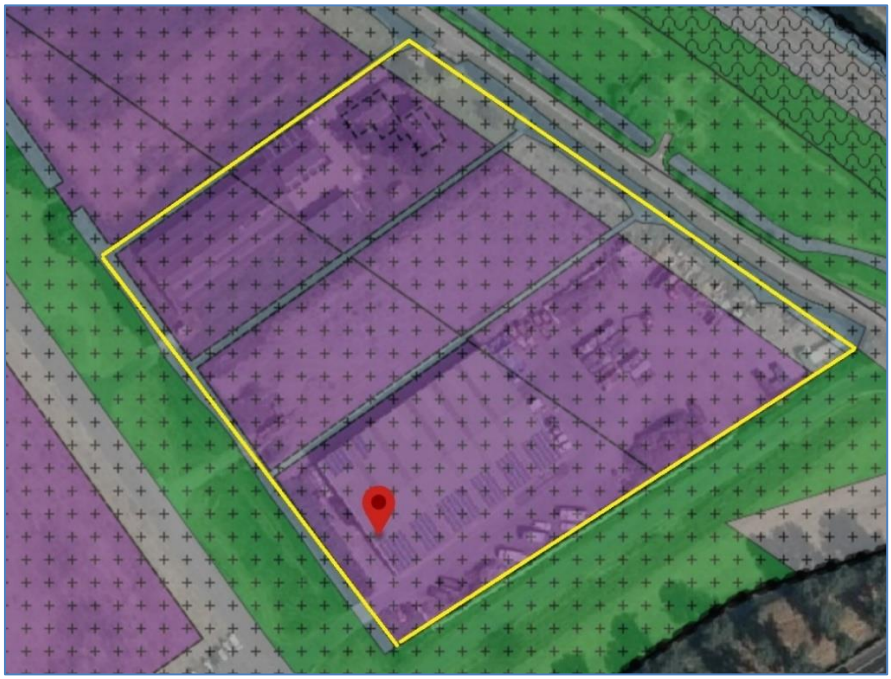
Figuur 1 - Locatie plangebied (gele lijn).

1.4 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied vigeert het bestemmingsplan Zevenkamp en Nesselande (vastgesteld 6 maart 2014, onherroepelijk 19 nov. 2014).
De volgende bestemmingen zijn van toepassing:

- Enkelbestemming Bedrijf 3;
- Enkelbestemming Bedrijf 2;
- Enkelbestemming Verkeer – Erf;
- Enkelbestemming Groen;
- Enkelbestemming Water;
- Dubbelstemming Waarde Archeologie-2;
- Functieaanduiding bedrijfswoning (Onderweg 1)
- Caravanbedrijf ter plaatse van Onderweg 1

Bij alle bestemmingen geldt tevens een maximum bebouwingspercentage op het terrein van 35 (ten noordoosten van de diagonale lijn) en 50 (zuidwestelijk van die lijn).



Figuur 2 - Uitsnede plankaart bestemmingsplan Zevenkamp en Nesselande

In de 2 bedrijfsbestemmingen (Bedrijf-2 en Bedrijf-3) zijn de volgende functies toegestaan (voor zover voor de locatie relevant):

a. bedrijven, met het daarbij behorende erf en opslag- werkterrein, ontsluitingswegen en -paden, groen en water;
b. openbare nutsvoorzieningen;
c. een caravanbedrijf ter plaatse van Onderweg 1;
d. ter plaatse van de op de verbeelding aangegeven functieaanduiding 'bedrijfswoning' is een bedrijfswoning toegestaan (Onderweg 1)
e. 'Waarde - Archeologie – 1 en 2', voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd.

In de bestemming Bedrijf-2 zijn bedrijven toegestaan t/m categorie 2; in de bestemming Bedrijf-3 zijn bedrijven toegestaan t/m categorie 3.2 van de lijst van bedrijfsactiviteiten. Tevens zijn bedrijfsgebonden kantoren toegestaan (per bedrijf niet meer dan resp. 50% en 30% van het bruto vloeroppervlak met een maximum van resp. 3.000 m^2 en 2.000 m^2).

Figuur 3 – Ligging plangebied in groter verband

Hoofdstuk 2. Beleid

Algemeen

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

2.1 Rijksbeleid

2.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

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

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

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

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

zichtbaar wordt. De structuurvisie infrastructuur en ruimte vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits Aanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

2.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Rijk legt met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), ook wel bekend als AMvB Ruimte, de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Enerzijds betreft het de belangen die reeds in de (ontwerp-) AMvB Ruimte uit 2009 waren opgenomen en anderzijds wordt het Barro aangevuld met onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu (SVIR). Op 31 december 2011 is het Barro voor wat betreft de eerste aspecten in werking getreden.

In het Barro zijn onder meer rijksvaarwegen, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, buisleidingen, primaire waterkeringen, erfgoederen, kustfundamenten en diverse concrete nationale ruimtelijke projecten zoals het Project Mainportontwikkeling Rotterdam aangewezen als nationaal belang.

Met betrekking tot het plangebied van voorliggend bestemmingsplan gelden geen nationale ruimtelijke belangen. Het plangebied heeft op grond van het Barro geen aanduiding verkregen. Doorvertaling van het Barro is daarom niet van toepassing.

2.1.3 Beleidsvisie Erfgoed en Ruimte

In de beleidsvisie "Kiezen voor Karakter, Visie Erfgoed en ruimte" van juni 2011 schetst het kabinet haar visie op het borgen van onroerend cultureel erfgoed in de ruimtelijke ordening. De beleidsvisie is complementair aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het ministerie van I&M. Daarnaast gaat het Rijk duidelijke prioriteiten stellen en aangeven welke cultuurhistorische gebieden en opgaven voor het Rijk van (inter)nationaal belang zijn en waar het Rijk voor zichzelf een rol ziet. De vijf in de visie geschetste prioriteiten zijn:

1. Werelderfgoed: samenhang borgen, uitstraling vergroten;
2. Eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren;
3. Herbestemming als (stedelijke) gebiedsopgave: focus op groei en krimp;
4. Levend landschap: synergie tussen erfgoed, economie, ecologie;
5. Wederopbouw: tonen van een tijdperk.

2.1.4 Conclusie rijksbeleid

De ontwikkelingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, passen binnen de beleidskeuzes en de leidende principes uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het Barro. Het beleid is gericht op intensieve benutting van bedrijfsgronden op bestaande bedrijventerreinen.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

Het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland (1 april 2019 in werking getreden) omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. Het bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening. Met het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevings-kwaliteit. Hieraan wordt richting gegeven door het maken van samenhangende beleidskeuzes. Deze beleidskeuzes werken door naar uitvoeringsprogramma’s en naar regels in de verordening.

De provincie heeft zes richtinggevende ambities geformuleerd in de fysieke leefomgeving. Door in te zetten op de zes ambities wordt bijgedragen aan het sterker maken van Zuid-Holland.
Deze ambities zijn:

- naar een klimaatbestendige delta;
- naar een nieuwe economie: the next level;
- naar een levendige meerkernige metropool;
- energievernieuwing;
- best bereikbare provincie;
- gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

Deze ambities zijn vertaald in beleidskeuzes voor de fysieke leefomgeving

Toetsing
De beoogde ontwikkeling valt binnen het bestaand stedelijk gebied van Rotterdam waarbij een aantal onderdelen van de Omgevingsvisie relevant zijn.

Voor de beoogde ontwikkeling is de opgave 'Zorgen voor een zorgvuldig ruimtegebruik en een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied'. Deze opgave betreft de zorg voor een goede ruimtelijke ontwikkeling, binnen en buiten bestaand stads- en dorpsgebied. Onderdeel van deze opgave is het bevorderen van een optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte.

Op het gebied van bereikbaarheid zet de provincie in op versterking van openbaar vervoer en gebruik van de fiets in de mobiliteitsketens van reizigers. Daarnaast moet vervoer over water een volwaardig alternatief zijn voor vervoer over de weg.

Het plan is in lijn met de beleidskeuzes uit de Omgevingsvisie omdat het plan positief bijdraagt aan zorgvuldig ruimtegebruik. Het bestemmingsplan is voorts grotendeels conserverend van aard: er worden geen nieuwe bestemmingen mogelijk gemaakt. Het bestemmingsplan ligt in lijn met de Omgevingsvisie Zuid-Holland.

2.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland en Programma Ruimte

Tegelijk met de Omgevingsvisie is de geconsolideerde Omgevingsverordening op 20 april 2019 in werking getreden. In de verordening stelt de provincie regels aan ruimtelijke ontwikkelingen. De Omgevingsverordening draagt bij aan het realiseren van de provinciaal ruimtelijke beleid zoals dat benoemd is in de Omgevingsverordening. De verordening omvat in aanvulling op de Omgevingsvisie toetsbare criteria waaraan planvorming moet voldoen.

Voor dit bestemmingsplan is het volgende onderdeel uit de Omgevingsverordening relevant:
Artikel 6.12 Bedrijven: Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een bedrijventerrein laat bedrijven toe uit de hoogst mogelijke milieucategorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten passend bij de omgeving van het bedrijventerrein, waarbij rekening wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen die zijn opgenomen in een onherroepelijk bestemmingsplan of het Programma ruimte.

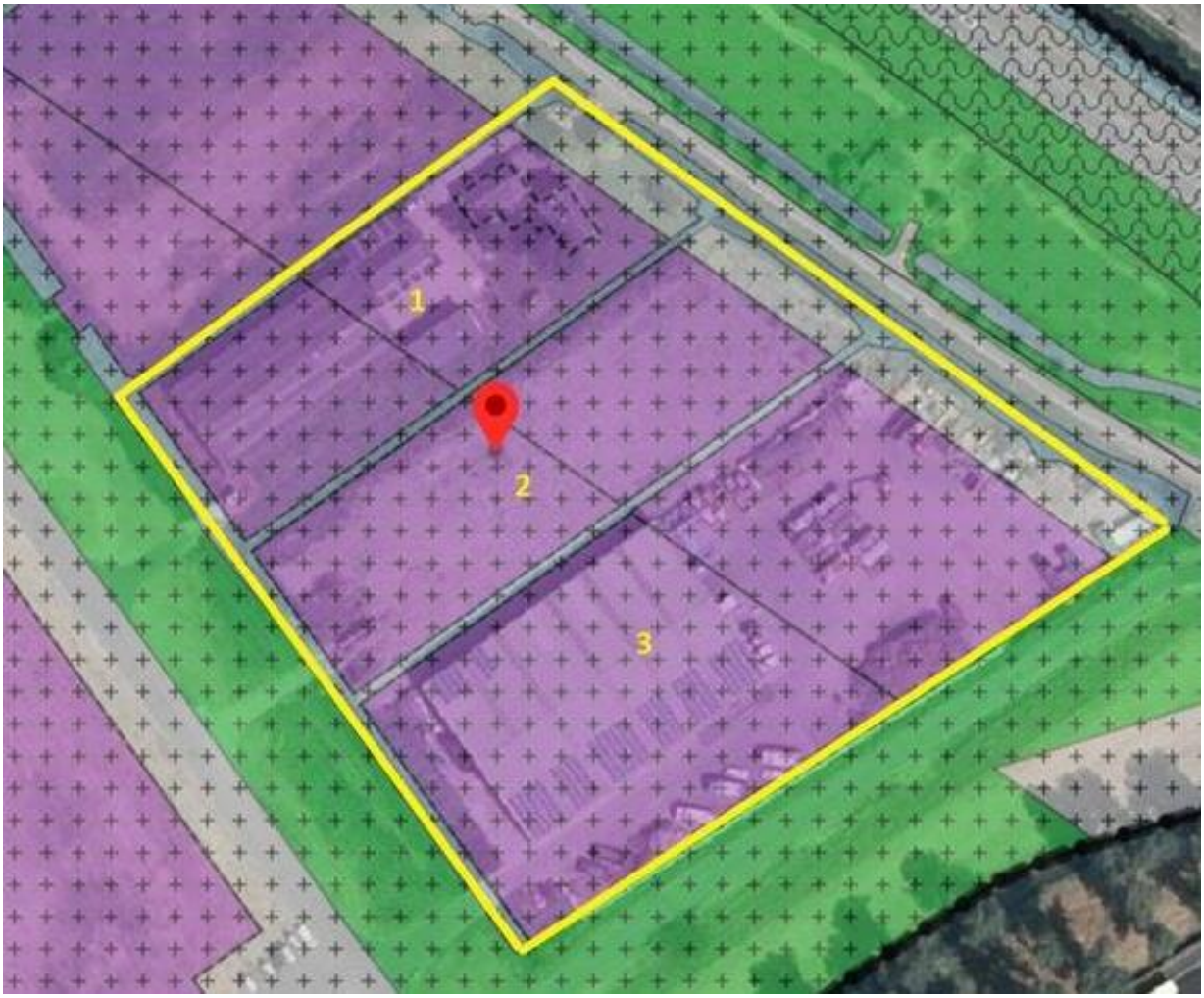
Toetsing
Volgens kaart 1 bij het Programma Ruimte (Strategie voor bedrijventerreinen), is het plangebied aangewezen als een te transformeren, te herstructureren en/of te verdichten gebied.

Het bestemmingsplan biedt het bestaande bedrijf Reijm uitbreidingsruimte binnen de bij dit plan vast te leggen milieucontouren. Het overslagstation is sinds 2004 gevestigd op de locatie Benno Premselastraat 100 / Nesselande. Overheid, bedrijven en hoveniers kunnen hier hun groenafval en overtollig bouw- en sloophout afleveren.

Het bedrijf heeft aangegeven de jaarlijkse overslag van diverse afvalsoorten te willen vergroten van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar.

Het bedrijf is volgens het vigerende bestemmingsplan Zevenkamp en Nesselande gevestigd op het bedrijfsterrein Nesselande met als maximale milieucategorie 3.2 en 3.1. (deelperceel nummer 3 – figuur 4) Het bedrijf is daarnaast in gesprek met de gemeente over de aankoop van het direct naastgelegen bedrijfsperceel (2) . Hier gelden de milieucategorieën 3.2 en 2 (dit laatste in verband met de bestaande bedrijfswoning aan de Onderweg 1).

De gemeente wil medewerking aan de uitbreiding van de overslagcapaciteit verlenen (incl. de verkoop van perceel 2). Onderdeel van het bestemmingsplan is het verwijderen van de functieaanduiding bedrijfswoning op perceel 1. Ook het – in het vigerende plan - toegestane caravanbedrijf wordt in het nieuwe bestemmingsplan uitgesloten. Fa. Reijm is eigenaar van de gronden en opstallen van perceel 1 en is bereid te voldoen aan deze eisen van de gemeente Rotterdam.



Figuur 4 - deelpercelen 1, 2, 3

2.2.3 Conclusie provinciaal en regionaal beleid

Geconcludeerd wordt dat het bestemmingsplan past binnen het provinciaal en regionaal beleid. Het betreft de gewenste herontwikkeling en verdichting binnen bestaand stedelijk gebied.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030

Vastgesteld op 29 november 2007 door de Rotterdamse gemeenteraad

De Stadsvisie vormt het ruimtelijk kader voor alle investeringen, projecten en plannen die in de stad worden gerealiseerd. De Stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de stad Rotterdam, voor de periode tot 2030. De Stadsvisie heeft als missie een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Er zijn dertien gebiedsontwikkelingen aangewezen die het belangrijkst zijn voor de realisatie van de doelen 'sterke economie' en 'aantrekkelijke woonstad', zogenoemde VIP-gebieden. Deze dertien grote gebiedsontwikkelingen krijgen prioriteit in de nabije toekomst.

De planlocatie is gelegen buiten de VIP-gebieden.

2.3.2 Visie Werklocaties 2030

Vastgesteld op 2 april 2009 door de Rotterdamse gemeenteraad

Op 2 april 2009 heeft de gemeenteraad van Rotterdam de visie Werklocaties 2030 vastgesteld. Deze visie is de ruimtelijk-economische uitwerking van de Stadsvisie Rotterdam 2030 en tevens een vertaling naar de werklocaties in de regio Rotterdam. Werklocaties zijn gebieden waarin de economische functie(s) dominant aanwezig zijn. Het doel van de Visie Werklocaties 2030 is de bijdrage van de verschillende deelgebieden aan de gewenste economische ontwikkeling van Rotterdam en regio in kaart te brengen.

De vraag naar lokale bedrijfsruimte kan worden opgevangen in Nesselande en Park Zestienhoven. De planontwikkeling is daarmee in overeenstemming.

2.3.3 Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2017-2030+

Vastgesteld op 11 mei 2017 door de Rotterdamse Gemeenteraad

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

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

Voor gebieden buiten de Ring (waaronder bedrijfsterrein Nesselande) ligt de opgave in het duurzaam verbinden (beleidskeuze 9 – gebieden Buiten de Ring).

Het bestemmingsplan is hiermee in overeenstemming.

2.3.4 Gebiedsplannen

Rotterdam bestaat uit veertien gebieden met gebiedscommissies. De vraag uit het gebied is geformuleerd in het gebiedsplan. Per wijk is aangegeven wat de situatie nu is en wat het in 2018 moet zijn. Er staat in wat de aanpak moet zijn en welke knelpunten van invloed zijn op het realiseren van de opgaven.

In het Programma Oost 2017-2019 is m.b.t. bedrijfsterreinen het volgende opgenomen:
Prins Alexander is aantrekkelijk voor bedrijven, in het bijzonder voor zakelijke dienstverlening, detailhandel, bouwnijverheid, gezondheids- en welzijnszorg en onderwijs.
De bedrijven zijn gevestigd in het centrum van Prins Alexander (de Alexanderknoop) en op de bedrijfsterreinen in de wijken.
De planontwikkeling vindt plaats binnen de aangewezen bedrijfsterreinen.

Hoofdstuk 3. Beschrijving van het plangebied

3.1 Ontstaansgeschiedenis

Het van oorsprong moerassige veengebied is vanaf de vroege middeleeuwen langzamerhand door de mens in cultuur gebracht. Eerst ontstonden door ontginning en ontwatering landbouwperceeltjes, later werden door turfwinning en vervening grote plassen gevormd. Vanaf de 18e eeuw werden deze veenplassen bedijkt, drooggemalen en ontgonnen. Het gebied van Nesselande maakt deel uit van twee polders: de Eendragtspolder en de Prins Alexanderpolder, die respectievelijk in 1753 en 1874 werden drooggelegd. De polders vormen aparte waterstaatkundige eenheden. Met de inpoldering is in de Eendragtspolder het blokvormige verkavelingspatroon voor de vervening hersteld. De Wollefoppenweg en de weg langs de Ringvaart zijn oude wegen, die in de loop der tijd verder bebouwd werden. In de Prins Alexanderpolder is een nieuwe ruimere verkaveling opgezet, die beter aansloot bij de gewenste perceelbreedtes van de boerenbedrijven in die tijd. Het plangebied bevindt zich op de overgang van het restveengebied in het zuiden en het oude zeekleilandschap in het noorden. In de 20ste eeuw verstedelijkt het gebied rond Nesselande, aan de westzijde van Nesselande groeit de stad Rotterdam door uitbreidingswijken in de Prins Alexanderpolder; Het Lage Land, Ommoord, Oosterflank en als voorlopige grens in de jaren tachtig Zevenkamp. Aan de zuidzijde groeiden Rotterdam en Capelle aan den IJssel aan elkaar. Het Rottemerengebied wordt vrijgehouden van stedelijking en in fasen ingericht als recreatiegebied. De Zevenhuizerplas, gegraven voor de ophoging van Schollevaar, Oosterflank en Zevenkamp, heeft een recreatieve bestemming. Oud Verlaat blijft een kleine kern ten zuidwesten van de Zevenhuizerplas.

3.2 Archeologie

3.2.1 Beleidskader

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingsbevoegdheid. Het doel van de Rotterdamse archeologie is:

1. te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem;
2. te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is;
3. te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

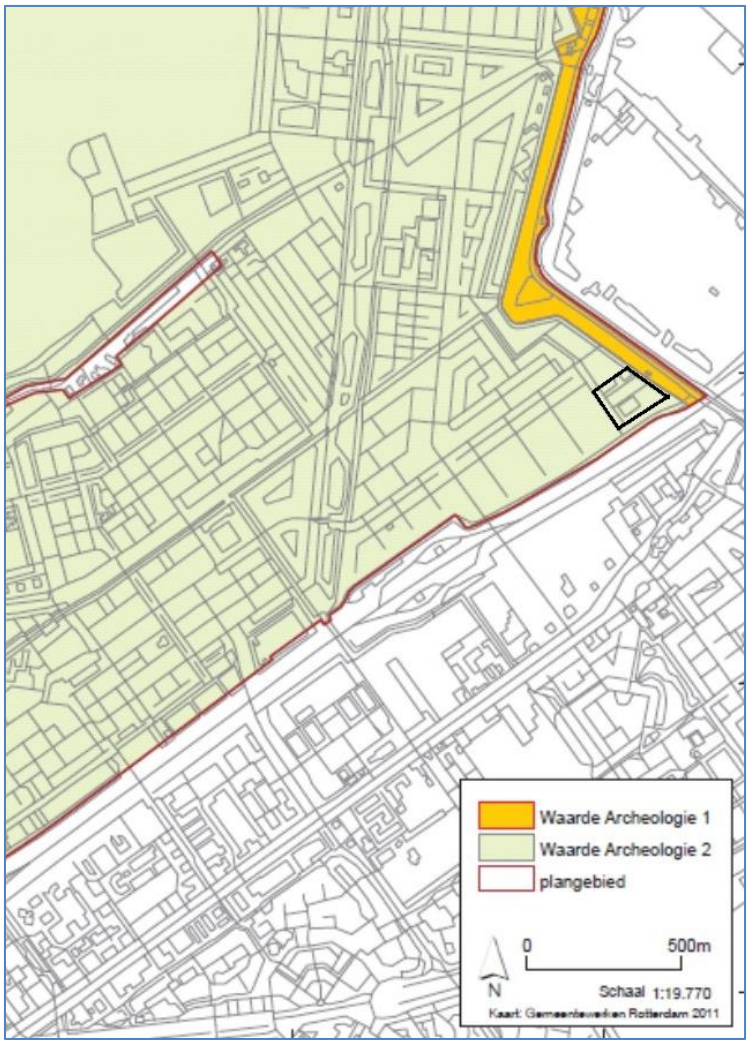
De gemeente Rotterdam bezit een Archeologische Waardenkaart (AWK) en een vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zijn in de gemeentelijke archeologieverordening. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen. Dit instrumentarium sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het Europese 'Verdrag van Malta' is ontwikkeld.
Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureau-onderzoek kan het nodig zijn een archeologische inventarisatie in het veld uit te voeren. De resultaten van de inventarisatie kunnen vervolgens leiden tot een aanvullend archeologisch onderzoek. De resultaten van laatstgenoemd onderzoek vormen het uitgangspunt bij de keuze om een vindplaats te behouden, op te graven, waarnemingen uit te voeren tijdens het bouwproject of geen verdere stappen te ondernemen.

3.2.2 Archeologische verwachting

Gelet op het voorgaande kunnen onder de moderne ophogingen in het plangebied archeologisch waardevolle bewoningssporen en vondsten worden aangetroffen uit het Mesolithicum (8000-5300 voor Christus) en het begin van het Neolithicum (5300-2000 voor Christus). Er is een kleine kans dat in de restveenstroken van onder meer de Wollefoppenweg en de Ringvaart relicten uit de IJzertijd, de Romeinse tijd, de Late Middeleeuwen en de Nieuwe Tijd aanwezig zijn.
De archeologische verwachting geldt uitsluitend voor het bodemtraject dieper dan 1 meter beneden het maaiveld. De bovenlaag bestaat uit opgebrachte grond ofwel is al verstoord door activiteiten van de mens na het droogmaken van de polders.

Voor het plangebied is de Waarde-Archeologie-2 van toepassing. Hiervoor geldt dat een omgevingsvergunning nodig is voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaam-

heden die dieper reiken dan 1.0 meter beneden maaiveld en die tevens een terreinoppervlakte van meer dan 200 m^2 beslaan.



Figuur 5 - Archeologieregime met plangebied

3.3 Huidig gebruik

Het huidig gebruik van de 3 percelen van het plangebied is als volgt te omschrijven (zie figuur 6).

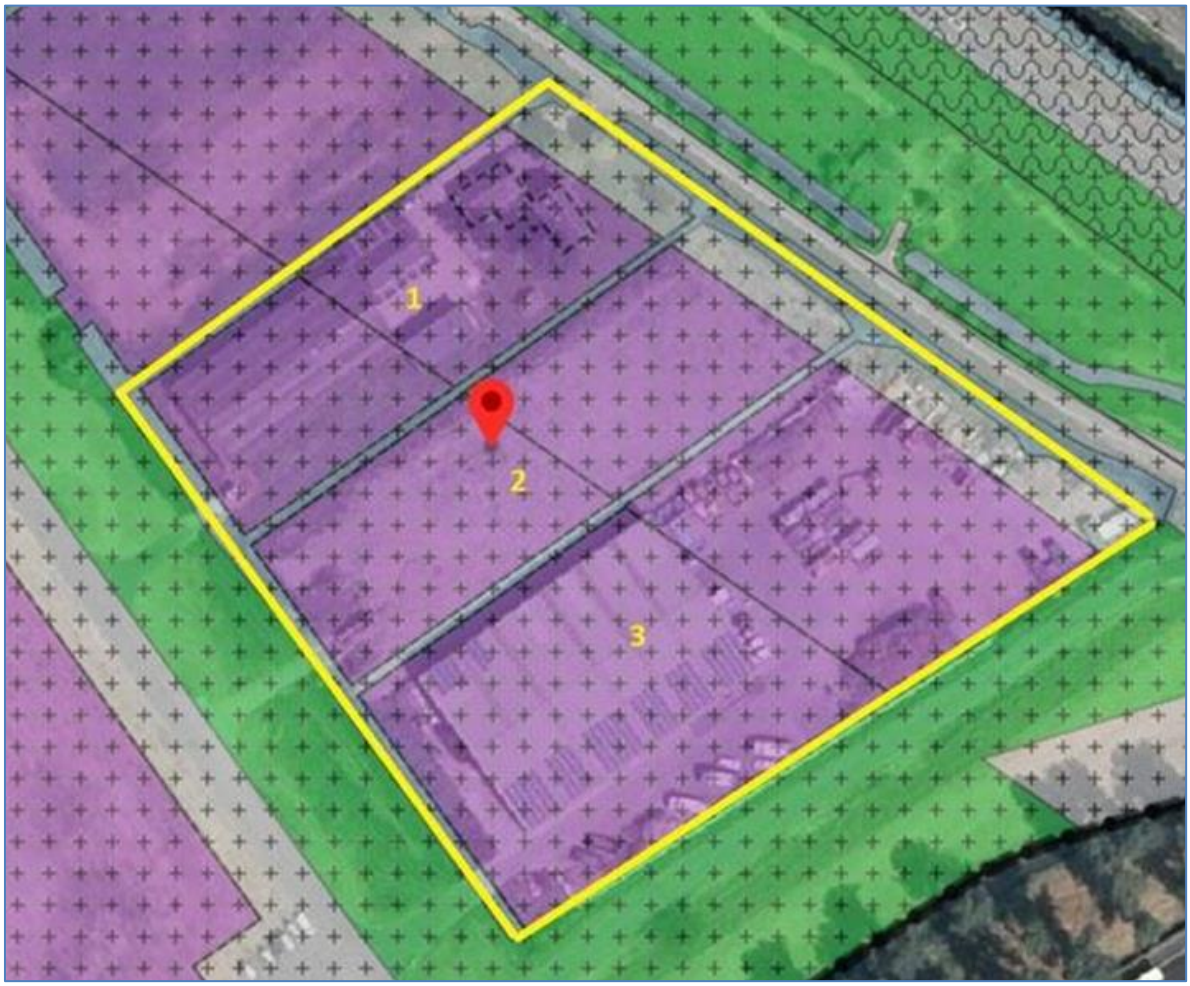
Deelperceel 1 omvat momenteel een bedrijfshal uit 2004 met een oppervlakte van 945 m^2. Dit pand was voorheen in gebruik als caravanbedrijf. Momenteel staat de bedrijfshal leeg.
Op het perceel is tevens een voormalige bedrijfswoning aanwezig (Onderweg 1 - ca. 160 m^2 oppervlakte). Zowel de voormalige bedrijfswoning als de bedrijfsloods zijn in 2019 aangekocht door Reijm met het oog op de voorgestelde ontwikkelingen op deelpercelen 2 en 3.

Deelperceel 2 is een braakliggend terrein in eigendom bij de gemeente Rotterdam. Reijm heeft een principeovereenkomst met de gemeente teneinde het deelperceel aan te kopen voor de uitbreiding van het bestaande overslagstation op deelperceel 3.

Deelperceel 3 betreft het huidige overslagstation voor afval van Reijm. Op dit perceel vindt de overslag van diverse afvalstromen plaats, voornamelijk bestaande uit:

- snoeihout/groenafval;
- bedrijfsafval/bouw- en sloopafval en stedelijk afval;
- schoon puin.

Deze activiteiten vinden plaats sinds het bedrijf zich hier in 2004 vestigde.



Figuur 6 – Ligging deelpercelen

3.4 Stadsgezichten en Monumenten

De gemeente Rotterdam kent een groot aantal panden en gebieden die vanwege cultuurhistorische waarden worden beschermd. Voor de bescherming wordt gebruikgemaakt van bestaand instrumentarium. In het bestemmingsplan zijn geen nadere planologische regelingen opgenomen, behoudens (indien aan de orde) de planologische bescherming die overeenkomstig de Erfgoedwet (2016) dient te rusten op een beschermd dorps- of stadsgezicht. De gemeente Rotterdam maakt onderscheid tussen de volgende gebieden en gebouwen.

Beschermde stadsgezichten (BS)

Rotterdam kent door haar stedelijke omgeving alleen beschermde stadsgezichten. Een beschermd stadsgezicht is een groep van onroerende zaken die van algemeen belang zijn wegens schoonheid, onderlinge ruimtelijke structurele samenhang of wetenschappelijke waarde. De bescherming richt zich op de stedenbouwkundige karakteristiek en op een samenhangend geheel van straten en bebouwing. Het gaat om gebieden die ouder zijn dan vijftig jaar. Na aanwijzing van een beschermd stadsgezicht dient er binnen twee jaar een bestemmingsplan beschikbaar te zijn waarin de historische kwaliteiten en de relatie tot eventuele toekomstige ontwikkelingen vastliggen.

Wederopbouwaandachtsgebieden

Naast de van rijkswege beschermde stadsgezichten kent Rotterdam in de binnenstad een aantal wederopbouwaandachtsgebieden met een waardevolle samenhang tussen het stratenplan, de invulling van de bouwblokken en de architectuur. Bij nieuwe ontwikkelingen dient bekeken te worden hoe deze historische kwaliteiten kunnen worden behouden. Betreffende gebieden hebben geen juridische of formele status.

Rijksmonumenten (RM) en Gemeentelijke monumenten (GM)

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

Beeldbepalende objecten (BO) en Beeldbepalende gevelwanden (BG)

In Rotterdam is een groot aantal gebouwen te vinden die geen status hebben als gemeentelijk monument, maar wel van monumentale waarde zijn, zogenaamde beeldbepalende objecten. Voor deze panden geldt geen wettelijke bescherming, maar de gemeente zet zich wel in om de waarden van deze panden te behouden. Ook kent Rotterdam monumentale gevelwanden. Deze komen zelden in aanmerking voor een monumentstatus, maar zij bepalen voor een belangrijk deel wel het karakter van de stad. Deze wanden versterken de ruimtelijke kwaliteit en instandhouding wordt dan ook gestimuleerd.

Toetsing

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.

Hoofdstuk 4. Planbeschrijving

4.1 Inleiding

Primaire aanleiding voor het opstellen van het nieuwe bestemmingsplan is de geplande capaciteitsvergroting van de overslag van het bedrijf Reijm. De voorgenomen uitbreiding van de overslagcapaciteit is strijdig met de verleende milieuvergunningen en zou zonder aanpassing leiden tot een verhoging van de milieucategorie. Dit levert strijdigheid op met het vigerend bestemmingsplan. Om die reden is gekozen voor een nieuw bestemmingsplan.
Deze bestemmingsplanprocedure wordt gecoördineerd doorlopen met de revisie van de milieu omgevingsvergunning. Ten behoeve van de revisie omgevingsvergunning milieu en dit bestemmingsplan wordt een mer-beoordeling opgesteld.

4.2 Opzet van het plan

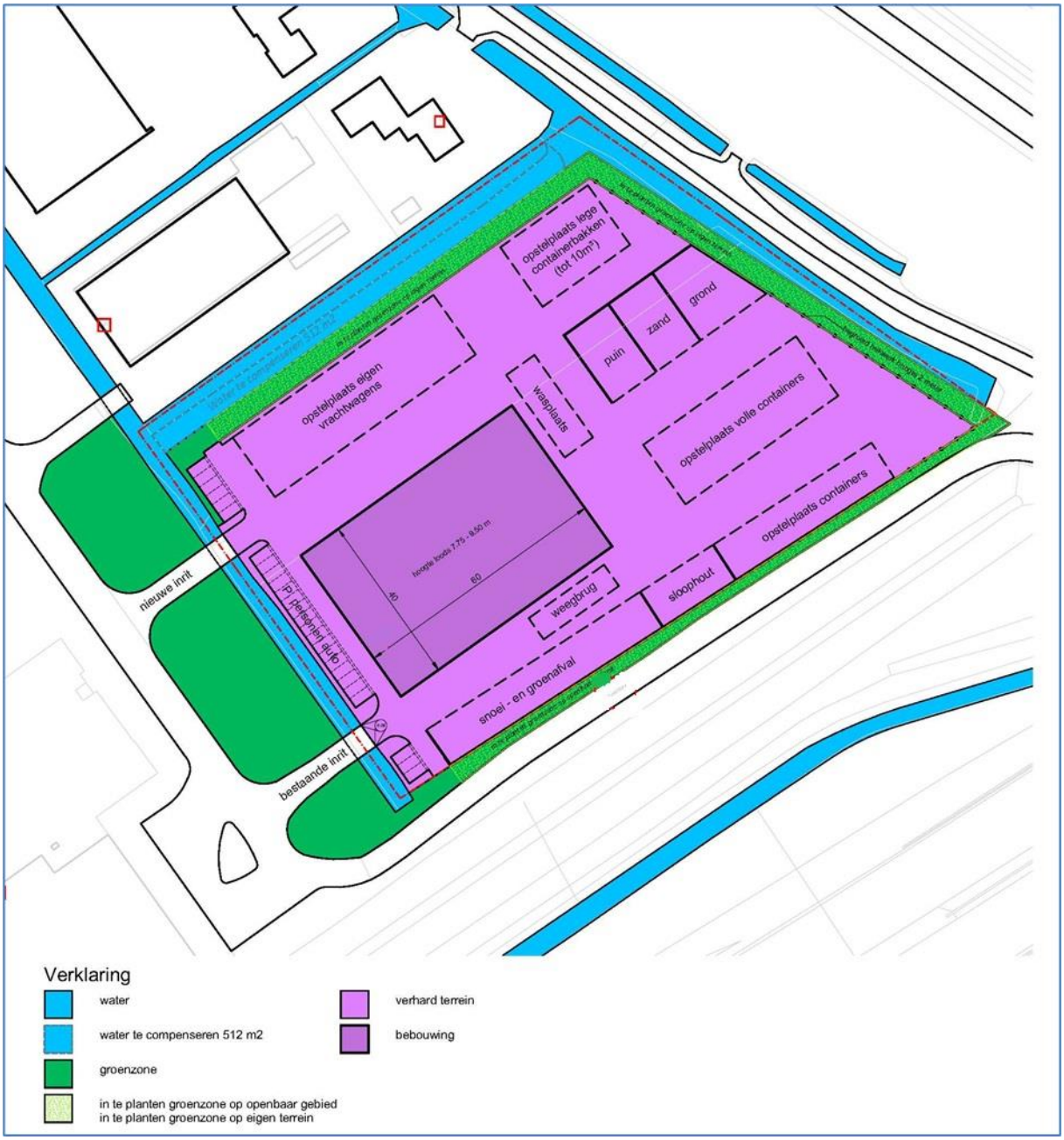
Het bestemmingsplan is zodanig ingericht, dat de gewenste capaciteitsuitbreiding van het bedrijf Reijm wordt gefaciliteerd. Voor iedere milieucomponent is onderzoek verricht, waarbij is aangegeven, wat de huidige en toekomstige milieueffecten zijn. Indien er – bij capaciteitsvergroting – sprake is van een toename van effect op de omgeving is tevens aangegeven welke maatregelen worden getroffen om deze toename teniet te doen.
Dat wordt vastgelegd in de revisie van de omgevingsvergunning milieu, welke gecoördineerd met dit bestemmingsplan in procedure wordt gebracht.

Uitgangspunt voor de ontwikkeling is dat de milieucontouren van het huidige bestemmingsplan in stand worden gehouden. De huidige milieucontouren zijn vastgelegd doormiddel van de toewijzing van milieucategorieën aan kavels. Milieucategorieën op basis van de VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering. Deze kavels komen niet overeen met kadastrale percelen.

De opzet van het nieuwe bestemmingsplan komt overeen met de uitgangspunten van het vigerende bestemmingsplan. Voor het plangebied worden de huidige milieucontouren in stand gehouden. Echter, de directe koppeling met de VNG-publicatie en een Staat van Bedrijfsactiviteiten wordt losgelaten. Voor het plangebied, en met name voor het nieuwe bedrijfskavel van Reijm worden de gebruiksmogelijkheden bepaald door de voor dit perceel geldende milieucontouren. De gebruiker van het perceel moet aantonen dat de milieueffecten van de bedrijfsvoering (geur, stof, gevaar en geluid) de milieucontouren en bijbehorende grenswaarden niet overschrijden.

Hierdoor is niet meer de milieucategorie van een bedrijf, maar de milieu-impact van een bedrijf bepalend of dit bedrijf zich op deze locatie mag vestigen. De gebruiksmogelijkheden van het perceel worden hierdoor vergroot, zonder de milieuruimte van het perceel te vergroten. Dit biedt mogelijkheden voor de gebruiker en zekerheid voor omwonenden en buren.

In figuur 7 zijn de ingrepen in de bedrijfsvoering van Reijm visueel aangegeven.



Figuur 7 – Ingrepen en locaties op terrein van Reijm

4.3 Ontwikkelingen

Het plan regelt – naast de milieuruimte voor Reijm – tevens het volgende.
Op deelperceel 1 (zie figuur 6) is in het *vigerende* bestemmingsplan een bedrijfswoning toegestaan (Onderweg 1). Een bedrijfswoning wordt getoetst aan de regelgeving van de Wet Geluidhinder. De capaciteitsvergroting van het bedrijf, gekoppeld aan het in gebruik nemen van deelperceel 2, levert een overschrijding op van de geluidsbelasting op de gevel van de bedrijfswoning.
De bedrijfswoning is eigendom van Reijm. In dit bestemmingsplan is de aanduiding bedrijfswoning niet langer opgenomen. Deelperceel 1 zal een bedrijfsbestemming krijgen (incl. de mogelijkheid voor bedrijfsgebonden kantoren van 30-50% van het bruto vloeroppervlakte, afhankelijk van de bestemming).

Daarnaast wordt de mogelijkheid geschrapt een caravanbedrijf uit te oefenen ter plaatse van Onderweg 1, zoals in het vigerende bestemmingsplan nog mogelijk is.

4.4 Planbeschrijving

4.4.1. Algemeen

Aanleiding voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan en een m.e.r.-beoordeling is de geplande capaciteitsuitbreiding van het bedrijf Reijm. Het bedrijf Reijm is een vuiloverslagstation dat sinds 2004 is gevestigd aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam, Nesselande. Overheid, bedrijven en hoveniers kunnen hier onder andere hun groenafval en overtollig bouw- en sloophout afleveren.

Revisievergunning onderdeel milieu
Reijm heeft aangegeven de jaarlijkse productie/overslag van diverse afvalsoorten te willen verhogen van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar. Deze capaciteitsvergroting wordt mogelijk door herstructurering en optimalisatie van de bedrijfsprocessen. Daarnaast wordt de inrichtingsgrens verschoven na aankoop van het aansluitende bedrijfsperceel. Hiervoor is een revisie-omgevingsvergunning milieu opgesteld.

Nieuw bestemmingsplan
Om de voorgenomen bedrijfsverandering mogelijk te maken wordt ook een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Het geldend bestemmingsplan (Zevenkamp en Nesselande, onherroepelijk 19 november 2014) biedt onvoldoende ruimte voor het gewenste gebruik. Het geldende bestemmingsplan gaat uit van toegewezen milieucategorieën per kavel, gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten. Reijm is aangewezen als vuiloverslagstation met milieucategorie 4.2. Deze functie is niet in de Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen en daardoor niet zonder meer toegestaan. De geplande uitbreiding van overslagcapaciteit wordt gefaciliteerd als aangetoond is, dat het bedrijf na de uitbreiding, wat betreft milieubelasting, vergelijkbaar is wat betreft milieueffecten (geluid, lucht, geur, stof) als de huidige gebruiksmogelijkheden. Een en ander is onderzocht (zie hoofdstuk 6) en vastgelegd in een specifieke aanduiding voor het bedrijf Reijm.

Het nieuwe bestemmingsplan creëert geen extra milieuruimte voor Reijm. Dit is ook niet nodig. Het bestemmingsplan legt de specifieke bedrijfsactiviteit van Reijm vast: een vuiloverslagstation dat qua aard en omvang van de milieuhinder die het veroorzaakt, gelijk kan worden gesteld aan bedrijfsactiviteiten in de milieucategorieën die op grond van het geldende bestemmingsplan zijn toegestaan.

4.4.2 Ruimtelijke aspecten

De geplande capaciteitsuitbreiding van Reijm heeft naast milieukundige – ook ruimtelijke consequenties. Er is geen sprake van toename of veranderingen van bebouwd oppervlak. In ruimtelijke zin heeft de capaciteitsuitbreiding van Reijm uitsluitend gevolgen voor het onderdeel verkeer en parkeren. Er is om die reden onderzoek verricht[1] naar de parkeerbehoefte, de verkeersgeneratie en ontsluiting ter voorkoming van ongewenste verkeerssituaties.

Ontsluiting
Reijm is gevestigd aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam Nesselande, onderdeel van het bedrijventerrein Nesselande. De inrichting wordt ontsloten via de Benno Premselastraat naar de wijkontsluitingswegen Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde. Via deze wegen is Reijm 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.

De ontsluiting voor langzaam verkeer gaat over dezelfde wegen, waarbij voor de Laan van Magisch Realisme en de Laan van Avant-Garde geldt dat hier gescheiden fietspaden liggen. Ontsluiting voor het openbaar vervoer is mogelijk middels de busverbinding aan Laan van Avant-Garde op 12 loopminuten afstand.

Ruimtelijke inpassing
Teneinde een visueel aantrekkelijk beeld te creëren worden de volgende maatregelen in de uitvoeringsfase getroffen
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.

[1] Rapport m.e.r.-beoordeling – Reijm Nieuwerker Transport B.V. – no.: M.2019.0445.012.R0001 – DGMR 8 mei 2020

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.
In de bestemming 'Bedrijven' (artikel 3 van de planregels) is voorts een bouwvlak aangegeven, waarbij rekening is gehouden met het niet-bebouwde karakter van het bedrijfsterrein van fa. Reijm aan de zijde van de Onderweg.

Verkeersgeneratie
De verkeersgeneratie van Reijm kan niet worden berekend op basis van standaard kengetallen (CROW-publicaties). De verkeersgeneratie is bepaald op basis van door Reijm aangeleverde gegevens, bestaande uit het aantal leveringen van afval, afgevoerde bulkcontainers afval en verkeer van werknemers + bezoekers.
In de huidige situatie is op een gemiddelde werkdag sprake van het volgende transport binnen de inrichting:
- 23 vrachtwagens voor de aanvoer van afval
- 26 personenauto's/ bestelbusjes met aanhanger voor de aanvoer van afval
- 12 vrachtwagens voor de afvoer van afval (opgebulkt)
- 27 personenauto's voor personeel en bezoekers

De genoemde voertuigen zorgen voor een aankomende en vertrekkende verkeersbeweging. Het totaal aantal verkeersbewegingen bedraagt 176 mvt/etm. werkdag.

Het voornemen betreft de verhoging van de doorzetcapaciteit met circa 16,5 % van 51.470 ton naar 60.000 ton afval per jaar. Met de verhoging van de doorzet neemt ook het aantal verkeersbewegingen voor de aan en afvoer van afval toe. Het aantal personeelsleden en bezoekers blijft min of meer gelijk.

In de nieuwe situatie bedraagt de gemiddelde verkeersgeneratie 192 mvt/etmaal werkdag, gebaseerd op de representatieve bedrijfssituatie uit het akoestisch onderzoek[2] met kenmerk M.2019.0445.14.R001 van 23 april 2020:
- 25 vrachtwagens voor de aanvoer van afval, afvoer van volle containerbakken of het wisselen van containers (lege afleveren en volle retour);
- 3 tractoren voor de aanvoer van afval;
- 1 vrachtwagen voor de aanvoer van diverse goederen als zand/grond/brandstof/etc.;
- 10 eigen vrachtwagens voor wegbrengen van lege containerbakken en/of retourneren van volle bakken;
- 30 personenauto's/ bestelbusjes met aanhanger voor de aanvoer van afval;
- 27 personenauto's voor personeel en bezoekers.

De genoemde voertuigen zorgen voor een aankomende en vertrekkende verkeersbeweging.
Daarbij moet worden opgemerkt dat Reijm gemiddeld 5½ werkdag per week open is. Op zaterdag is het bedrijf eveneens open, maar meestal gedurende een halve dag.

De verhoging van aantal verkeersbewegingen bedraagt circa 16 verkeersbewegingen per werkdag. Gezien de beperkte toename is geen sprake van negatieve effecten voor het verkeersnetwerk.

Parkeren
Voor het dagelijks gebruik is de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018 het uitgangspunt. Deze beleidsregeling is het instrument voor Rotterdam om het aantal auto- en fiets-parkeerplaatsen te bepalen bij nieuwe bouwontwikkelingen en transformaties. De regeling waarborgt dat initiatiefnemers voldoende parkeercapaciteit realiseren voor auto en fiets.

De parkeernormen en aanwezigheidspercentages (voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen tussen meerdere functies) zijn bepaald aan de hand van een gebiedsindeling die bestaat uit drie gebiedstypen:

A. hoogstedelijk gebied;
B. stadswijken (overige vooroorlogse gebieden, inclusief aangrenzende ontwikkelgebieden Merwe/Vierhaven, Hart van Zuid, Stadiondriehoek en Erasmus Universiteit/Woudestein);

[2] Akoestisch onderzoek - Reijm BV afvaloverslagstation te Nesselande Rotterdam, DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V., versie 002, rapport M.2019.0445.14.R001.v2, d.d. 6 oktober 2020.

C. overig gebied (omliggend woon-, werk- en recreatiegebied)

Het bestemmingsplangebied valt in zone C.
In tabel 4.2 van de Beleidsregeling zijn normen opgenomen voor niet-woonfuncties.
Initiatiefnemer wil hier kleinschalige bedrijfsruimten realiseren, onder meer arbeidsextensieve opslagruimten. Hiervoor geldt de volgende parkeernormering (tabel 4.2)

	Functie [5]	*Opmerking*	*Aantal autoparkeerplaatsen per 100 m2 bvo tenzij anders bepaald (zie opmerkingen)*		
			Zone A Hoogstedelijk gebied	*Zone B Stadswijken*	*Zone C Overig*
Werken	Kantoor		0,76	1,00	1,20
	Bedrijfsverzamelgebouw / Atelier		0,72	0,80	0,80
	Arbeidsintensief / bezoekersextensief bedrijf (industrie, laborat. werkplaats, etc.)		0,67	1,20	2,00
	Arbeidsextensief / bezoekersextensief bedrijf (loods, opslag, transportbedrijf etc.)		0,19	0,30	0,60

Per 100 m^2 bvo dient 0,60 autoparkeerplaatsen aanwezig te zijn. Voor de bestaande bedrijfsloods van Reijm (Benno Premselastraat 100) komt dat neer op (afgerond) 15 parkeerplaatsen. De aanwezige bebouwing op de locatie Onderweg 1 (vml. caravanstalling en vml. bedrijfswoning) omvat in totaal 1.300 m^2 bvo. Dit leidt tot een parkeerbehoefte van (afgerond) 8 auto's.
De parkeerbehoefte is derhalve 23 parkeerplaatsen.

Op basis van de aangeleverde gegevens komen gemiddeld 27 personenauto's per werkdag naar het bedrijf. Dit betreffen personeelsleden en bezoekers. Ter plaatse wordt voorzien in 26 vaste parkeerplaatsen. Daarnaast kan gedurende de werkdag, gebruik gemaakt van het nieuwe opstelterrein voor rijdend materieel. Ten aanzien van het aspect parkeren geldt dat op eigen terrein wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

4.5 Juridische planbeschrijving

4.5.1. Algemeen

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels (zogenaamde planregels). De regels zijn gerelateerd aan de verbeelding, zodat verbeelding en regels te allen tijde in onderlinge samenhang dienen te worden bezien en toegepast.

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

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

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

4.5.2. Wijze van bestemmen

Voor het overgrote deel van het plangebied zijn de geldende bestemmingen uit het bestemmingsplan Zevenkamp en Nesselande overgenomen (zie paragraaf 1.4). Voor de deelpercelen 2 en 3 (zie figuur 4), waar Reijm de bestaande bedrijfsactiviteiten zal uitbreiden, is een maatbestemming opgenomen met een max. omzet van 60.000 ton niet gevaarlijk afval per jaar en de verhuur van containers.
In paragraaf 4.4.4 wordt hier nader op ingegaan.

De bouwmogelijkheden binnen de opgenomen bedrijvenbestemmingen zijn overgenomen uit het geldende bestemmingsplan Zevenkamp en Nesselande.

4.5.3. Inleidende regels

In het hoofdstuk “Inleidende regels” (hoofdstuk 1 van de regels) komen de volgende artikelen voor:

Artikel 1 Begrippen
In dit artikel zijn de in de regels gehanteerde begrippen verklaard.

Artikel 2 Wijze van meten
Dit artikel geeft aan hoe hoogte- en andere maten die bij het bouwen in acht genomen c.q. gemeten moeten worden.

4.5.4 Bestemmingsregels

In het hoofdstuk “Bestemmingsregels” (hoofdstuk 2 van de regels) komen de volgende artikelen voor:

Artikel 3 Bedrijf – 2
Deze bedrijfsbestemming is (overeenkomstig het geldende bestemmingsplan) opgenomen voor de gronden aan de zijde van de Onderweg.
Net als in het geldende bestemmingsplan Zevenkamp en Nesselande zijn bedrijven toegestaan tot en met milieucategorie 2 van de lijst van bedrijfsactiviteiten zoals opgenomen bij de regels en bedrijven tot en met milieucategorie 3.1 op het meest noordoostelijke kadastrale perceel. Omdat bedrijfspercelen worden samengevoegd en de bestemming Verkeer – Erf aan de zijde van de Onderweg komt te vervallen, is een bouwvlak opgenomen waarmee wordt voorkomen dat tot aan de voorste perceelsgrens kan worden gebouwd.
Voor het vuiloverslagstation is een gebiedsaanduiding opgenomen, zie 4.5.5.

Artikel 4 Bedrijf – 3
Deze bedrijfsbestemming is (overeenkomstig het geldende bestemmingsplan) opgenomen voor de gronden aan de zijde van de Benno Premselastraat. Binnen deze bestemming zijn bedrijven toegestaan tot en met milieucategorie 3.2 van de lijst van bedrijfsactiviteiten zoals opgenomen bij de regels.
Voor het vuiloverslagstation is een gebiedsaanduiding opgenomen, zie 4.5.5.

Artikel 5 Groen
Voor de gronden tussen de watergang op de grens van de bedrijfspercelen en de Benno Premselastraat is de bestemming Groen opgenomen. De bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn overgenomen uit het geldende bestemmingsplan Zevenkamp en Nesselande.

Artikel 6 Verkeer – Erf
Deze bestemming is opgenomen voor het onbebouwde deel van alle deelpercelen aan de zijde van de Onderweg. De bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn overgenomen uit het geldende bestemmingsplan Zevenkamp en Nesselande.

Artikel 7 Water
Voor de bestaande en te verbreden watergangen is de bestemming Water opgenomen. De bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn overgenomen uit het geldende bestemmingsplan Zevenkamp en Nesselande.

Artikel 8 Waarde – Archeologie -2
Voor het hele plangebied geldt de dubbelbestemming Waarde – Archeologie -2. Voor (bouw-)werkzaamheden die dieper reiken dan 1 meter beneden maaiveld en een terreinoppervlak groter dan 200 m² is door middel van deze dubbelbestemming archeologisch onderzoek voorgeschreven.

4.5.5. Algemene regels
In het hoofdstuk “Algemene regels” (hoofdstuk 3 van de regels) komen de volgende artikelen voor.

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel
Dit artikel regelt dat grond die is meegerekend bij het toestaan van een bouwplan, niet nogmaals kan worden meegerekend bij de beoordeling van een later bouwplan.

Artikel 10 Algemene bouwregels
Dit artikel geeft een aantal bouwregels die een algemene werking hebben. Het artikel bevat regelingen voor het bouwvlak, de maximum bouwhoogte, souterrains en de afdekking van gebouwen. Omdat eerder via afwijking een bedrijfsgebouw met een hogere bouwhoogte is vergund dan is toegestaan op grond van de in dit bestemmingsplan opgenomen maximum bouwhoogte, is hiervoor een ‘bestaande maten’-regeling opgenomen.

Artikel 11 Algemene aanduidingsregels
Voor het bedrijf van Reijm is de gebiedsaanduiding 'overige zone - vuiloverslagstation' opgenomen. De SBI-code 381C uit de VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) is vastgelegd, alsmede dat het bedrijf, voor wat betreft de aard en omvang van de milieuhinder die het veroorzaakt, gelijk is aan de binnen de twee bedrijfsbestemmingen toegestane milieucategorieën. De toegestane milieucategorieën zijn bepalend voor de milieuruimte voor het vuiloverslagstation van Reijm.

Artikel 12 Algemene afwijkingsregels
Dit artikel geeft een algemene regeling voor het afwijken van de toegestane bouwhoogtes.

4.5.6. Overgangs- en slotregels
In het hoofdstuk “Overgangs- en slotregels" (hoofdstuk 4 van de regels) komen de volgende artikelen voor.

Artikel 13 Overgangsrecht
Dit artikel betreft het overgangsrecht met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor wordt verkleind. Daarnaast zijn overgangsregels opgenomen ten aanzien van het bouwen. Een bouwwerk dat afwijkt van de bouwregels van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt, mag gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, of na een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd. De afwijking mag daarbij naar aard en omvang niet worden vergroot. Daarvan mag eenmalig bij een omgevingsvergunning worden afgeweken tot maximaal 10% van de inhoud van het bouwwerk. Het overgangsrecht is niet van toepassing op bouwwerken die reeds in strijd waren met het voorgaande geldende bestemmingsplan.

Artikel 14 Slotregel
De regels kunnen worden aangehaald onder de naam: Regels van het bestemmingsplan Benno Premselastraat - Nesselande, gemeente Rotterdam.

Hoofdstuk 5. Water

5.1 Beleidskader

5.1.1 Rijksbeleid

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

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

5.1.2 Provinciaal beleid

De provincie Zuid Holland heeft het regionaal waterplan 2016-2021 vastgesteld. Dit plan bepaalt het waterbeleid. Het gaat om waterveiligheid, waterkwantiteit, waterkwaliteit en een robuust en veerkrachtig watersysteem.

Het waterbeleid is opgenomen in de volgende vastgestelde beleidsdocumenten:

- het waterbeleid met een ruimtelijke component is opgenomen in de Omgevingsvisie, de Omgevingsverordening en het Programma Ruimte;
- het beleid voor waterkwaliteit staat in de Voortgangsnota Europese Kaderrichtlijn Water 2016-2021. Voor een klein aantal onderdelen blijft het provinciale waterplan 2010-2015 ongewijzigd van kracht.

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

5.1.3 Regionaal en lokaal beleid

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

- Een hogere waterstand door de stijging van de zeespiegel. In buitendijkse gebieden ontstaan risico's op overstromingen. Versterking van waterkeringen is onvermijdelijk;
- Wateroverlast door toenemende neerslag. Door klimaatsverandering kan er in korte tijd veel neerslag vallen. Om dat water te verwerken is opvang en berging nodig;
- Strengere eisen aan de kwaliteit van het water. Rotterdam wil een aantrekkelijke waterstad zijn, met schoon, helder en plantrijk water. De stad moet bovendien voldoen aan de eisen uit de Europese Kaderrichtlijn Water. Er worden voor alle wateren in de stad kwaliteitsbeelden opgesteld volgens die eisen.

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

5.1.4. Samenwerking met de waterbeheerder

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

De beheerder van het oppervlaktewater in het plangebied is het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard. De gemeente Rotterdam (Stadsbeheer, afdeling Water) is de rioolbeheerder. Op basis van de Keur verleent het waterschap vergunningen voor werken op, in en rond watergangen en waterkeringen en voor werken die de waterhuishouding beïnvloeden.

5.1.5 Beleid Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard

Het beleid van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (verder HHSK) is vastgelegd in het Waterbeheerplan HHSK 2016-2021, de Keur van Schieland en de Krimpenerwaard, peilbesluiten en de leggers.
In het Waterbeheerplan staat:

- Aan welke eisen het water, sluizen, gemalen, wegen en bruggen in onze regio moeten voldoen;
- Wat HHSK wil bereiken tot en met het jaar 2021. Welk onderhoud is het belangrijkst, hoe gaan we beter met energie om, wat doen we om de kosten te besparen;
- Hoe HHSK dat wil bereiken. Welke wegen en bruggen worden vervangen, hoe wordt het water gereinigd met zo min mogelijk kosten en zo veel mogelijk opbrengst.

Aandachtspunten voor het duurzame stedelijk waterbeheer zijn: het minimaliseren van wateroverlast, het realiseren van voldoende waterberging waarbij zoveel mogelijk een ecologische inrichting wordt nagestreefd, het verantwoord afkoppelen van verhard oppervlak en het voorkomen van diffuse verontreinigingen door toepassing van duurzame bouwmaterialen.
Tevens worden eisen gesteld aan de watercompensatie: bij een toename van verhard oppervlak van meer dan 500 m^2 moet er compensatiewater gegraven worden. Dit is een percentage van het verhard oppervlak.

5.2 Huidige watersysteem

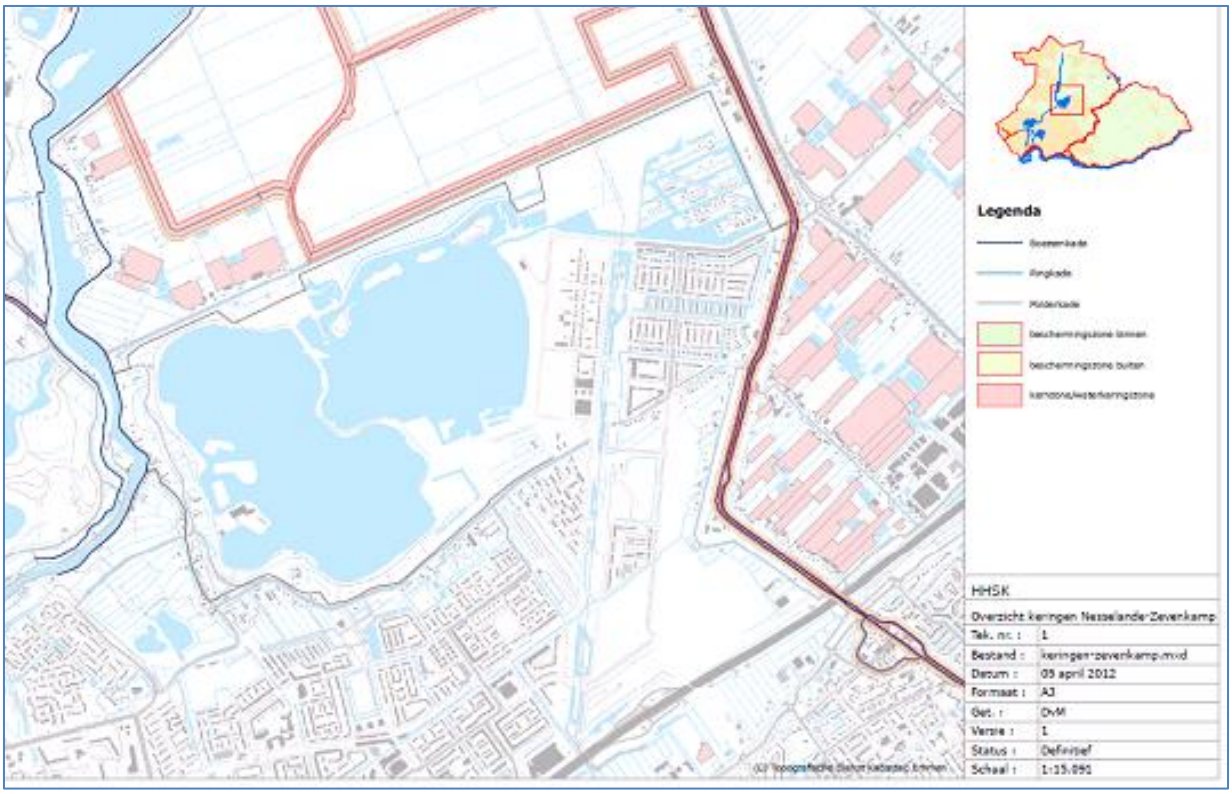
5.2.1. Oppervlaktewater

Het gebied Prins Alexander (waar het plangebied onderdeel van vormt) bestaat voor het grootste deel uit voormalig polderlandschap. Vanaf de jaren '60 tot op heden is het gebied ontwikkeld tot het huidige stedelijk gebied. Waterhuishoudkundig hoort het gebied grotendeels tot de Prins Alexanderpolder, die is ontstaan door de drooglegging van een groot plassengebied die het resultaat is van het eeuwenlang afgraven van veen. De deelgemeente vormt één van de diepst gelegen gebieden van Nederland.
In droge tijden of ten behoeve van verversing kan water ingelaten worden vanuit de Rotte (NAP -1,0 meter). Nesselande watert deels af via de Prins Alexanderpolder en deels via de Eendragtspolder. Vanuit Zevenkamp wordt het water afgevoerd via de Schollevaartse tocht.

5.2.2 Waterkering en waterveiligheid

Binnen het bestemmingsplangebied zijn overige watergangen aanwezig. Deze overige watergangen zijn in beheer bij het hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard. Er geldt hier geen dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering.

De boezemkade 'Zuideinde', in beheer bij Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard, volgt ter hoogte van de oostzijde van het plangebied de gemeentegrens Rotterdam-Zuidplas. Rondom de waterkeringen worden verschillende beschermingszones gehanteerd. Deze zone valt buiten de grens van dit bestemmingsplan.



Figuur 8 - Ligging waterkeringen (bron: HHSK)

5.3 De wateropgave

5.3.1 Oppervlaktewater

Het plan voorziet in het dempen van de sloot, gelegen tussen deelperceel 2 en 3 (zie kaartje in paragraaf 2.2.1 en onderstaande figuur). Dit heeft te maken met het gegeven, dat het aan te kopen perceel 2 direct toegankelijk dient te zijn vanaf het huidige bedrijf (perceel 3).
Perceel 2 wordt deels verhard met een open en waterdoorlatende steensoort.

Het te compenseren wateroppervlak als gevolg van het *dempen van de sloot* bedraagt 512 m^2, volgens opgave van de gemeente Rotterdam[3]. Deze compensatie wordt gerealiseerd door het verbreden van de bestaande watergang tussen deelperceel 1 en 2 (zie figuur 9).

Het *deelperceel 2* wordt weliswaar verhard met een waterdoorlatende steensoort, maar HHSK heeft aangegeven[4] dat na enkele jaren van gebruik de verharding zo verdicht wordt dat water niet meer kan infiltreren. Hierdoor zal de halfverharding gaan acteren als volledige verharding met versnelde afvoer. Voor het aanbrengen van verharding van meer dan 500 m^2 op deze locatie vraagt HHSK een compensatie van 5% in open water. De eerste 500 m^2 zijn vergunningsvrij.
Aldus eist HHSK aanvullende watercompensatie t.b.v. het toepassen van halfverharding van 185 m^2.

Deze aanvullende eis zal worden gerealiseerd door het verbreden van de overige watergang (OWA-3678), welke is gelegen aan de Onderweg – ten noordoosten van het plangebied. HHSK heeft hiermee ingestemd[5]. Nadat de gronden door Reijm zijn verworven, zal de aanvraag voor verbreding van deze overige watergang worden ingediend.

[3] Smp_dgb9_reijm.dwg – 24 sept. 2015
[4] Email HHSK dd 21 april 2021 aan AJM Kroon Advies
[5] Email HHSK dd. 8 juni 2021 aan AJM Kroon Advies

Figuur 9 – Verbreden watergang tussen deelperceel 2 en 3 (512 m²)

5.3.2 Waterveiligheid

De ontwikkelingen in het plangebied hebben geen invloed op het veiligheidsrisico binnendijks en dragen beperkt of niet bij aan de totale waarde binnen dijkringgebied 14.

5.3.3 Riolering

De ontwikkeling in het bestemmingsplangebied leidt niet tot een toename van het aantal vierkante meters bedrijfsbebouwing of andere bebouwing. Er is derhalve evenmin sprake van toename van afvalwaterproductie.

5.4 Onderzoek

Reijm is voornemens om de inrichting uit te breiden met het aansluitend braakliggend terrein (deelperceel 2 – figuur 6). Deze gronden wordt ingericht ten behoeve van het parkeren en stallen van personenauto's, rijdend materieel en lege containerbakken. Dit terrein wordt voorzien van een halfverharding. Ter verbinding van het bestaande en nieuwe terrein wordt de tussenliggende watergang gedempt. In het bestemmingsplan is 512 m² watercompensatie voorzien door de verbreding van de bestaande watergang tussen het (nieuwe) terrein van Reijm en Benno Premselastraat 90/Onderweg 1.

Het huidige terrein wordt vervolgens heringericht voor de optimalisering van de bedrijfsprocessen. Direct aansluitend aan de bedrijfshal is een moderne wasplaats voorzien. Deze wordt uitgevoerd op een vloeistofkerende vloer en watert af naar een olie- en vetafscheider. Het gezuiverde water wordt afgevoerd naar het gemeentelijk rioleringsstelsel.

Om stofhinder te voorkomen wordt een vernevelingsinstallatie geplaatst. Deze maakt gebruik van opgevangen hemelwater, aangevuld met oppervlakte water (indien noodzakelijk). De installatie wordt alleen in werking gesteld, tijdens en kort na het lossen/laden van afval. Hierdoor wordt het waterverbruik geminimaliseerd. De gronden ter plaatse van de vernevelingsinstallatie, uitgevoerd als vloeistofdichte/-kerende vloer en wateren af naar de olie- en vetafscheider van de wasplaats. Hierdoor wordt bodem-verontreiniging voorkomen.

Voor de ontwikkeling is de digitale watertoets ingevuld. Deze is als bijlage opgenomen (kenmerk rapport 20200303-40-, van 3 maart 2020 – Bijlage 10). Op basis van de watertoets geldt de uitkomst: ‘geen belang’. Er zijn geen heemraadsbelangen in het geding.

Figuur 10 – Digitale watertoets

Hoofdstuk 6. Milieu

6.1 Inleiding

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

6.2 Stad- en milieubenadering

De Interimwet stad-en-milieubenadering richt zich op het realiseren van een optimale leefkwaliteit en een effectief ruimtegebruik in de stad. De wet is ontwikkeld om bouwen mogelijk te maken op plekken in de stad waar dat erg gewenst is, maar waar dit vanwege de milieunormen niet mogelijk lijkt. Essentieel is dat milieuaspecten vanaf het begin worden meegenomen in ruimtelijke plannen en daarmee een integraal onderdeel vormen van het plan.

Voor de integrale planvorming (inclusief milieuaspecten) is de stad en milieubenadering ontwikkeld, die in drie stappen verloopt en waarin vanaf het begin alle betrokkenen participeren.

- *Stap 1*: het in een zo vroeg mogelijk stadium van de ruimtelijke planvorming op lokaal niveau integreren van milieubelangen, in combinatie met het zoveel mogelijk treffen van brongerichte maatregelen.
- *Stap 2*: het maximaal benutten van de ruimte die de bestaande wetgeving reeds biedt: maatwerk.
- *Stap 3*: het afwijken van wettelijke milieunormen voor bodem, geluid, lucht, stank en ammoniak. Stap 3 is alleen mogelijk met compenserende maatregelen binnen het problematische milieuthema, binnen een ander milieucompartiment en ten slotte binnen andere leefkwaliteitsaspecten en in deze volgorde.

6.2.1 Plangebied

Het overslagstation Nesselande ligt binnen het bestemmingsplan ‘Zevenkamp en Nesselande’. Dit plan staat in de gebruiksregels wel een afvalinzameldepot toe, maar geen vuiloverslagstation. Door deze verandering wijzigt de milieucategorie van 3.2 naar 4.2. Wel biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid af te wijken van deze gebruiksregels, wanneer de bedrijfsactiviteiten naar ‘aard en invloed op de omgeving’ gelijk te stellen zijn.

Ten behoeve van deze gewenste ontwikkeling worden de volgende stappen doorlopen:

- Opstellen (vormvrije) m.e.r.-aanmeldnotitie
- Wijzigen vigerend bestemmingsplan
- Aanvragen revisie omgevingsvergunning milieu.

De m.e.r.-beoordeling omvat alle voor het bedrijf en de omgeving relevante milieucomponenten.

6.3 Milieu effectrapportage

Het instrument milieueffectrapportage wordt gebruikt om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. De basis hiervan ligt in de EU richtlijn m.e.r. De richtlijn is van toepassing op de milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en in het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). In de bijlagen behorende bij het Besluit m.e.r. zijn de m.e.r.-plichtige activiteiten (de C-lijst) en de m.e.r.-beoordelingsplichtige

activiteiten (de D-lijst) beschreven. Daarbij geldt een bandbreedte. Bovendien dienen bij de afweging ook nog andere factoren te worden betrokken en dient nagegaan te worden of er significant negatieve effecten te verwachten zijn op natuurgebieden.

6.3.1 m.e.r.-beoordeling

Het voornemen betreft de capaciteitsvergroting van het vuiloverslagstation van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar.

De capaciteitsvergroting kan worden aangemerkt als wijziging of uitbreiding van een installatie voor de verwijdering van afval, welke valt onder categorie D 18.1 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Door de DCMR (milieudienst Rijnmond) is geadviseerd voor deze ontwikkeling een m.e.r.-beoordeling op te stellen. Doordat de beoogde ontwikkeling, conform afspraak met de gemeente Rotterdam, moet passen binnen de milieuruimte van het geldende bestemmingsplan, wordt volstaan met een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Vormvrije mer-beoordeling
In het kader van de voorgenomen ontwikkeling en ten behoeve van dit bestemmingsplan is een zogenaamde aanmeldnotitie (vormvrije) mer-beoordeling' opgesteld. De aanmeldnotitie concludeert dat gezien de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten er geen sprake is van belangrijke negatieve milieugevolgen. Dit blijkt uit de onderzoeken van de verschillende milieuaspecten zoals deze in de aanmeldnotitie en in de volgende paragrafen zijn opgenomen.

Geconcludeerd kan worden dat voor dit bestemmingsplan dan ook geen MER nodig is. Het college van B&W heeft voor dit bestemmingsplan een mer-beoordelingsbesluit genomen. Zie bijlage 11 voor het mer-besluit.

6.4 Milieuzonering

Bij goede ruimtelijke ordening hoort het voorkomen van voorzienbare hinder door bedrijven en andere activiteiten. Hiervoor bestaan voor nieuwe situaties geen wettelijke normen. In het Rotterdamse beleid voor milieuzonering wordt gebruik gemaakt van indicatieve gebiedstypen en een bedrijvenlijst die is opgesteld door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG-publicatie Bedrijven en milieu-zonering).
Hiermee wordt in een vroeg stadium bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden met de belangen van bedrijven en woningen. Zo wordt zoveel mogelijk voorkomen dat woningen hinder en gevaar ondervinden van bedrijven en dat bedrijven in hun milieugebruiksruimte worden beperkt door de komst van nieuwe woningen.

Milieuzonering is een hulpmiddel bij ruimtelijke planvorming. Het is een instrument dat helpt bij het afwegen en verantwoorden van keuzes aangaande nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties. Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie. Het gaat hierbij om de milieuaspecten: geluid, geur, stof en gevaar, waarbij de belasting afneemt naarmate de afstand tot de bron toeneemt.

In de publicatie zijn richtafstanden opgenomen voor een scala aan milieubelastende activiteiten, opslagen en installaties. Hierbij worden richtafstanden gegeven per milieutechnisch aspect (geur, stof, geluid en gevaar), waarbij de grootste afstand bepalend is voor de indeling in een milieucategorie.
Op basis van onderzoek naar de specifieke milieusituatie van een bedrijf kunnen kleinere aan te houden afstanden gerechtvaardigd zijn. Hiermee kan dan onderbouwd worden afgeweken van de richtafstanden indien de specifieke bedrijfsvoering van het betreffende bedrijf daar aanleiding toe geeft.

6.4.1 Algemeen

Het plangebied wordt in de Rotterdamse systematiek voor milieuzonering getypeerd als gemengd gebied. Er is sprake van grote afstand (ca. 160 meter) tot de dichtstbijzijnde woonbebouwing. Direct naast het projectgebied ligt de Rijksweg A20. Op basis van het vigerende bestemmingsplan zijn ter

plaatse van het plangebied bedrijven in milieucategorie 2 t/m 3.2 toegestaan. De toegestane bedrijvigheid is opgenomen in een vaste Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Dit nieuwe bestemmingsplan maakt geen extra milieuruimte mogelijk. De bestaande bestemmingen en bestemmingssystematiek wordt gehandhaafd. Ten behoeve van een vuiloverslagstation wordt een maatwerkbestemming gecreëerd. Deze bestemming staat de bedrijfsvoering van Reijm toe in afwijking van de toegestane bedrijven conform de Staat van Bedrijfsactiviteiten.
Ten behoeve van het creëren van de maatwerkbestemming is onderzoek gedaan naar de milieueffecten van deze bedrijfsactiviteit. Hierbij is beoordeeld of de milieueffecten van het vuiloverslagstation vergelijkbaar zijn met de reeds toegestane milieueffecten conform de basisbestemmingen en toegewezen milieucategorieën

In navolgende paragrafen wordt per milieuaspect bepaald of het voorgenomen gebruik door een vuiloverslagstation (Reijm) passend is.

6.4.2 Onderzoek bedrijven en milieuzonering

In het kader van bedrijven en milieuzonering is onderzoek gedaan naar de aspecten:
- Geur;
- Geluid
- Gevaar (Externe veiligheid)
- Stof

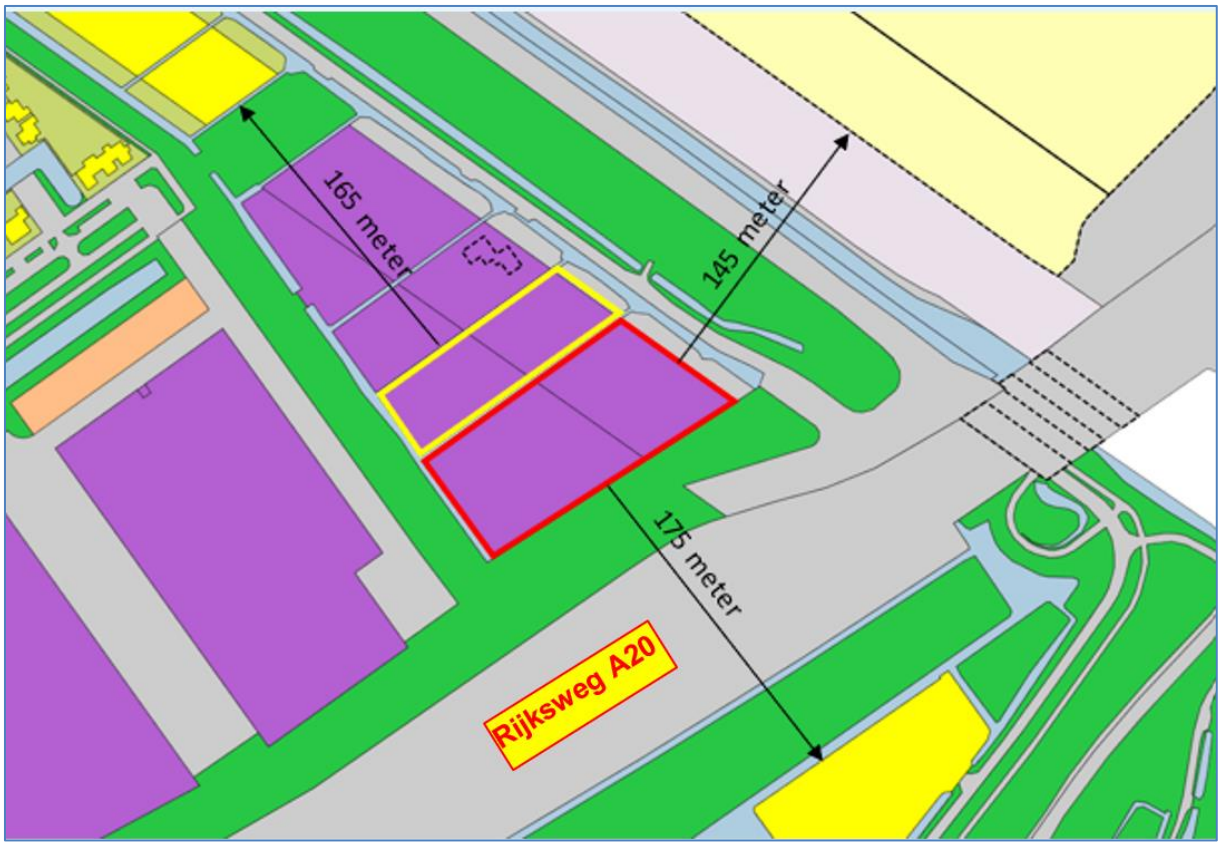
Naar deze aspecten is nader onderzoek gedaan. Dit onderzoek is opgenomen in de paragrafen: 6.5 Geur, 6.6 Geluid, 6.7 Gevaar (Externe veiligheid) en 6.8 Stofhinder. In paragraaf 6.9 zijn de conclusies getrokken m.b.t. de milieuzonering in dit bestemmingsplan.

6.5 Geur

Toetsingskader
Toetsing van het aspect Geur geschied in lijn met het toetsingskader Bedrijven en milieuzonering. Bij Bedrijven en milieuzonering wordt per aspect beoordeeld of in de directe nabijheid hinder veroorzakende objecten aanwezig zijn, die eventueel het initiatief zouden kunnen belemmeren en vice versa. Zo dient een gepaste afstand te worden gehouden tussen woningen en andere functies.

Voor de afstemming tussen milieugevoelige (woningen) en milieuhinderlijke functies (bedrijven), wordt gebruik gemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). Hiermee wordt in een vroeg stadium bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden met de belangen van bedrijven en woningen. Zo wordt zoveel mogelijk voorkomen dat woningen hinder en gevaar ondervinden van bedrijven en dat bedrijven in hun milieugebruiksruimte worden beperkt door de komst van nieuwe woningen.

Gebiedstypering
In de VNG-publicatie zijn er 2 gebiedstyperingen mogelijk, namelijk ‘rustige woonwijk’ of ‘gemengd gebied’. De omgeving van het bedrijf kan worden getypeerd als omgevingstype gemengd gebied door de functiemenging van bedrijven en woningbouw en de nabijgelegen rijksweg A20 (zie onderstaande figuur). De A20 kent ter hoogte van het bedrijf Reijm 6 rijstroken, waarmee de geluidszone van deze weg tot 600 meter vanaf de as van de weg reikt. Los van de overige omgevingskenmerken liggen het bedrijf en de nabijgelegen woningen en woonbestemmingen daarmee binnen de geluidszone van de snelweg. Daarnaast ligt het bedrijf op een soort van bedrijventerrein, waar de woningen en woonbestemmingen omheen liggen. Voor de maatgevende woningen en woonbestemmingen kan daarmee niet gesproken worden van een gebiedstypering ‘rustige woonwijk’. Gemengd gebied is daarmee een passende gebiedstypering, zoals ook blijkt uit de omschrijving.



Figuur 11 – Ligging bedrijf Reijm (rood=bestaande locatie; geel=uitbreidingslocatie) ten opzichte van omliggende woonbestemmingen.

Het omgevingstype gemengd gebied wordt als volgt omschreven in de VNG-publicatie:

'Omgevingstype gemengd gebied'
Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde geluidsbelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend.

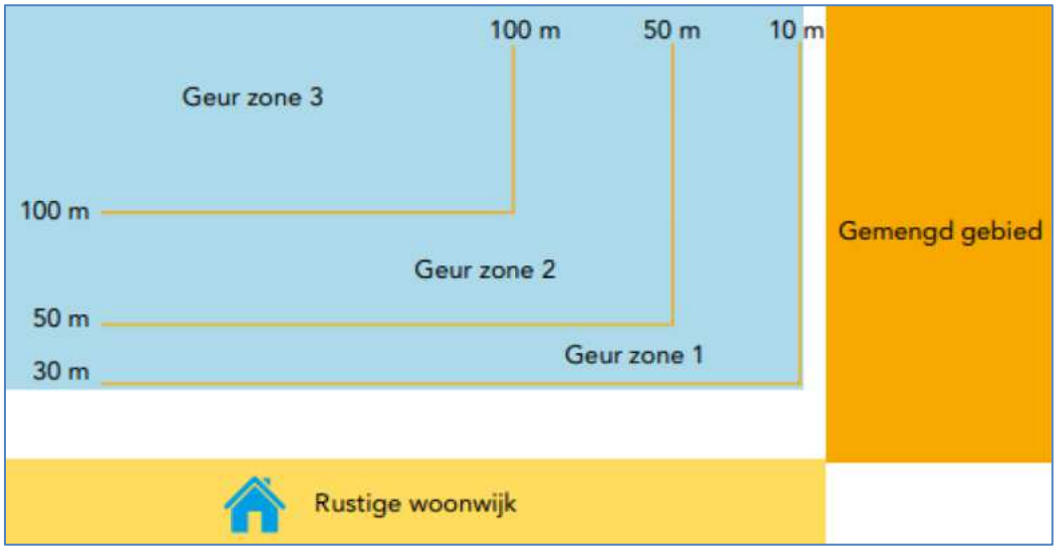
Door de gebiedstypering 'gemengd gebied' dienen voor de verschillende milieuaspecten geur, stof en gevaar een stap kleinere richtafstanden te worden gehanteerd en kan voor het aspect geluid op de geldende richtafstand een hogere normstelling worden gehanteerd.

Specifiek voor geur
Voor het aspect geur geldt dat te allen tijde geurhinder dient te worden voorkomen of tot een aanvaardbaar niveau wordt beperkt. Gekoppeld aan milieuzoneringen zijn voor het aspect geurzones en normen vastgesteld. Deze zones, normen en vaste afstanden (waarop de normen gelden) zijn zodanig gekozen dat:

1. Op de grens van de woonomgeving sprake is van het voldoen aan een scherpe norm voor geur per bedrijf (zones 1 en 2);
    a. Geurruimte zone 1 is de basiswaarde;
    b. Geurruimte zone 2 wordt toegekend op een afstand vanaf 50 meter vanaf een woongebied (rustig en gemengd);
2. Voor bedrijven op een grotere afstand van de woonomgeving (tenminste 100 meter) er sprake is van standaard meer geurruimte, zonder dat dit de grens van de woonomgeving bereikt (zone 3).

a. Geurruimte zone 3 wordt toegekend op een afstand van tenminste 100 meter vanaf een woongebied (rustig en gemengd);

Schematisch wordt dit als volgt weergegeven (zie figuur 12):



Figuur 12: Ligging van de verschillende zones van rustige woonwijk en gemengd gebied

De genoemde zones zijn gekoppeld aan de in tabel 1 opgenomen geurruimte per bedrijf:

Tabel 1: Gebruiksruimte geur per bedrijf

Geurruimte voor inrichtingen gelegen	Afstand vanaf grens inrichting	Als 98 percentiel	Als 99,9 percentiel
Binnen de aanduiding geurruimte zone 1	30 meter	0.5 ouE/m³ of H=-0,5	2 ouE/m³ of 4*H=-0,5
Binnen de aanduiding geurruimte zone 2	50 meter	0.5 ouE/m³ of H=-0,5	2 ouE/m³ of 4*H=-0,5
Binnen de aanduiding geurruimte zone 3	100 meter	1 ouE/m³ of 1*H=-1	4 ouE/m³ of 4*H=-1

Onderzoek
Ten aanzien van het aspect geur is door Buro Blauw onderzoek gedaan[6] (zie rapport met kenmerk BL2019.9498.02-V01, van 26 augustus 2019, zie bijlage 7).

De dichtstbijzijnde gelegen woningen ten opzichten van Reijm, liggen op het woonwagencentrum ten zuiden van rijksweg A20. De afstand tot de bijbehorende woonbestemming bedraagt 175 meter, de afstand tot de woningen 180 meter. Hier wordt getoetst aan de geurruimte zone 3 met een richtafstand van 100 meter.

Op basis van de te verwerken afvalstoffen binnen de inrichting is vastgesteld hoeveel geuremissies Reijm creëert, zowel in huidige als in de nieuwe situatie. Op basis van de berekende geuremissies zijn verspreidingsberekeningen uitgevoerd met het Nieuw Nationaal Model (NNM) met het softwarepakket Geomilieu Stacks-G.

De berekeningen tonen aan dat de contouren van 1 en 4 ou_E/m^3 als, respectievelijk, 98 en 99,9 percentiel, wordt voldaan aan de geurruimte van geurruimte zone 3, evenals aan de richtafstand van categorie 3.2 bedrijven.

[6] Rapport met kenmerk BL2019.9498.02-V01, van 26 augustus 2019, zie bijlage 7)

Conclusie
Ten aanzien van het aspect geur geldt dat geen sprake van significante negatieve effecten. De geuremissie van Reijm komt 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. Derhalve is het doorlopen van een volledige m.e.r.-beoordelingsprocedure, een plan- of projectMER niet nodig.

6.6 Geluid

Toetsingskader
Het toetsingskader voor het aspect geluid is opgenomen in de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh beoogt de burger te beschermen tegen hoge geluidbelastingen. Hierin zijn onder meer normen voor geluid van wegverkeers- en spoorweglawaai vastgelegd. Bij ruimtelijke plannen dient daarom rekening te worden gehouden met de in de Wgh genoemde grenswaarden en bepalingen.

Daarnaast geldt dat bedrijvigheid kan leiden tot relevante geluidbelastingen. Dit valt niet onder de Wgh tenzij het bedrijf is gesitueerd op een voor de Wet geluidhinder gezoneerd industrieterrein. Dit is heir niet het geval. Voor bedrijvigheid buiten een gezoneerd industrieterrein is voor ruimtelijke ontwikkelingen het kader omschreven in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering. Daarin zijn ook richt- en grenswaarden voor geluid opgenomen.

Onderzoek
Het effect van de activiteiten van Reijm op het eigen perceel voor het aspect geluid naar de omgeving is nader onderzocht in een akoestisch onderzoek[7].

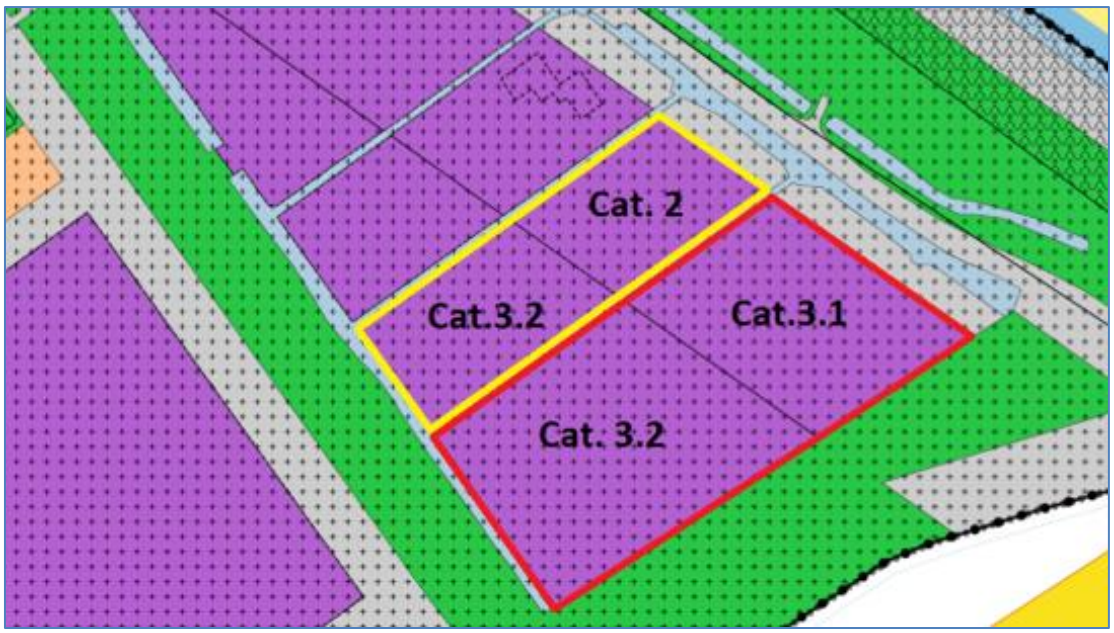
Door het vergroten van de volumestroom valt het bedrijf onder de milieucategorie 4.2 afvaloverslagstation, waar het voorheen als milieucategorie 3.1 afvalinzameldepot werd aangemerkt. Het vigerende bestemmingsplan ‘Zevenkamp en Nesselande’, vastgesteld op 19 november 2014 door de gemeente Rotterdam, staat op deze locatie alleen bedrijven toe die vallen onder milieucategorie 3.2 en lager. Het bestemmingsplan geeft wel de (afwijkings-)mogelijkheid om een hogere categorie toe te staan. Als randvoorwaarde geldt hiervoor dat het bedrijf, gelet op de milieubelasting, naar aard en invloed op de omgeving kan worden gelijkgesteld met de geldende milieucategorie conform het bestemmingsplan.

In het onderzoek is onderzocht of Reijm aan deze voorwaarde kan voldoen. Het toetsingskader wordt daarbij gevormd door de VNG-Publicatie Bedrijven en milieuzonering. Daarbij is uitgegaan van de gebiedstypering ‘Gemengd gebied’, wegens de korte afstand van het bedrijf en de omliggende woningen of woonbestemmingen tot de snelweg A20 en het feit dat er meerdere bedrijven in de omgeving zijn beoogd, waarmee sprake is van een gemengd gebied. In de onderstaande figuur wordt dit weergegeven.

[7] Akoestisch onderzoek - Reijm BV afvaloverslagstation te Nesselande Rotterdam, DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V., versie 002, rapport M.2019.0445.14.R001.v2, d.d. 6 oktober 2020 - zie bijlage 4.

Figuur 13 - Overzicht van het plangebied binnen het bestemmingsplan Zevenkamp en Nesselande met de bestaande locatie van Reijm (rode kader) en de beoogde uitbreidingslocatie (gele kader).

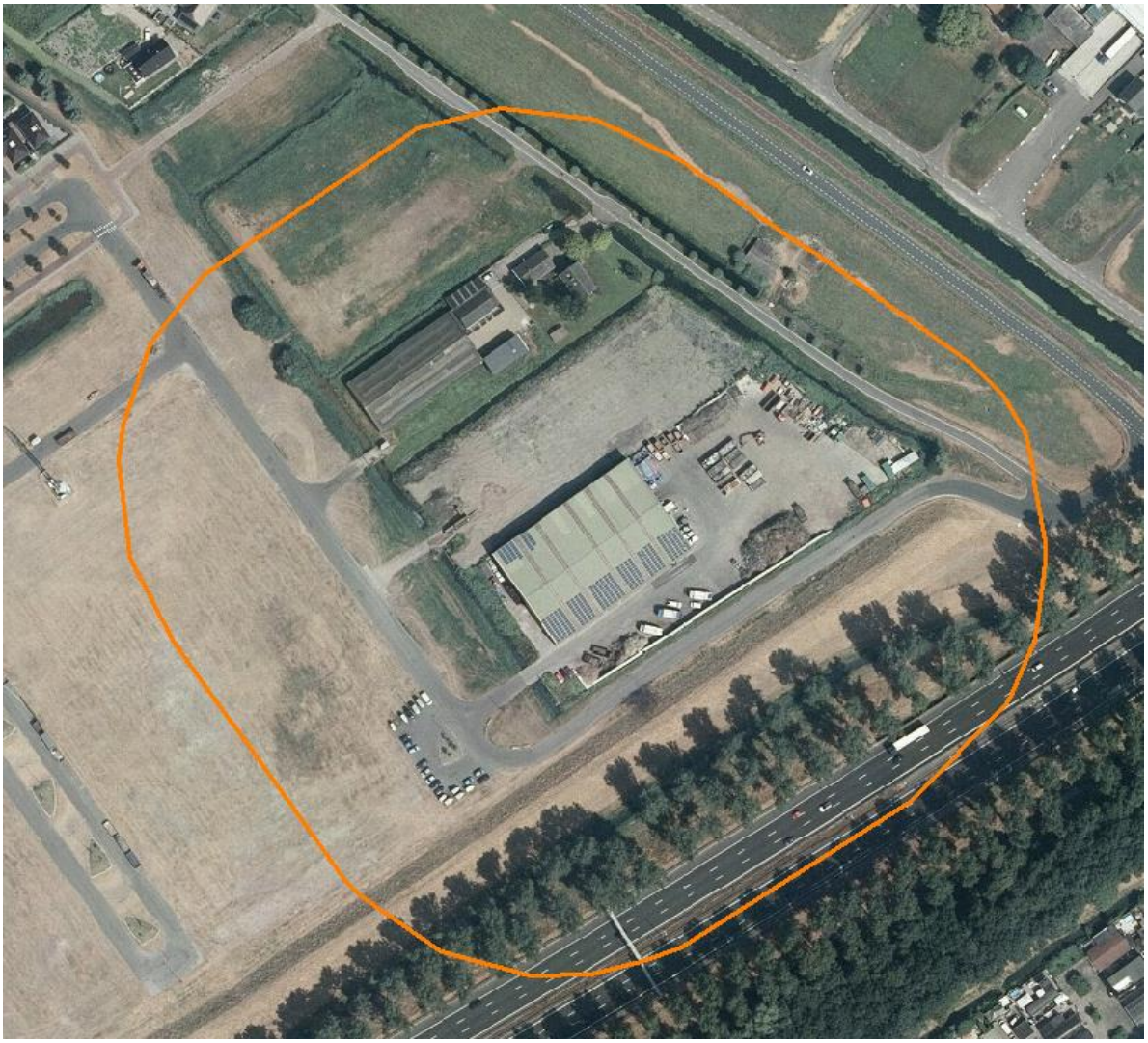
In de onderstaande figuur 14 staat de maximale milieucategorie voor de kavels van Reijm weergegeven.



Figuur 14 - Overzicht van de toegestane bedrijfscategorieën op de (beoogde) kavels van Reijm conform bestemmingsplan Zevenkamp en Nesselande.

Op basis van de verschillende richtafstanden voor milieucategorieën conform de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering is de maatgevende contour vastgesteld, waarop het aspect geluid is getoetst op gelijkwaardigheid. Daarbij is uitgegaan van een volledige invulling van de beoogde activiteiten. De contour staat in de onderstaande figuur weergegeven.

Figuur 15 - Overzicht van de ligging van de 100 meter-contour rondom Reijm op basis van de maatgevende richtafstand van 100 meter voor 3.2 categorie bedrijven



Figuur 16 - Overzicht van de ligging van de 100 meter-contour rondom Reijm op basis van de maatgevende richtafstand van 100 meter voor 3.2 categorie bedrijven.

De kavels met categorie 3.2 bestemming zijn de maatgevende kavels voor het bedrijf Reijm voor de geldende richtafstand. Deze afstanden overlappen de richtafstanden vanaf de grenzen van de kavels met bestemming categorie 2 en 3.1.
Uit de bovenstaande figuren blijkt dat de inpasbaarheidstoets plaats vindt op locaties bestemd voor bedrijven of functioneel groen (border- en waterbergingsfunctie), niet op woningen of woon-bestemmingen. Deze liggen op een grotere afstand.

Conclusie
Representatieve bedrijfssituatie
Uit het onderzoek volgt dat het bedrijf in de representatieve bedrijfssituatie met de uitbreiding van de goederenstroom en gebruik van de naastgelegen percelen voor stalling van voertuigen en containers aan de gestelde norm voldoet voor inpasbaarheid binnen het bestemmingsplan.

Voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) wordt op alle contourpunten voldaan aan de normstelling. Voor het maximale geluidniveaus (L_{Amax}) geld eveneens dat wordt voldaan aan de normstelling, uitgezonderd in de nachtperiode op 2 contourpunten. De overschrijding in de nachtperiode wordt uitsluitend veroorzaakt door het opladen van losse containerbakken voor de verhuur door de vrachtwagens die deze voor 7:00 uur wegbrengen. Door het opladen de dag- of avond ervoor te doen, wordt de overschrijding weggenomen en voldoet het bedrijf ook op deze contourpunten aan de normstelling.

Het bedrijf is daarmee voor het milieuaspect geluid inpasbaar binnen het bestemmingsplan, ondanks dat de activiteiten als milieucategorie 4.2 worden aangemerkt. 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. Zie ook bijlage 1 voor het volledige akoestische onderzoek.

6.7 Externe veiligheid

Regelgeving

Externe veiligheid gaat over risico's voor de omgeving als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen, zoals productie, op- en overslag en transport. Externe veiligheid heeft betrekking op inrichtingen (risicovolle bedrijven), transport (water, weg, spoor en buisleidingen) en luchthavens. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) worden veiligheidsnormen opgelegd aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Vervoerders van gevaarlijke stoffen over de Rijksinfrastructuur (weg, spoorweg en water) moeten gebruik maken van het Basisnet, het hiervoor landelijk aangewezen netwerk. De wetgeving over het Basisnet is vastgelegd in een stelsel van wetten en regels die samen de “Wet Basisnet” worden genoemd. Voor de ruimtelijke ordening in relatie tot het Basisnet zijn het Besluit externe veiligheid transportroutes en de Regeling Basisnet van belang. Er is aparte wetgeving voor vuurwerk en explosieven voor civiel gebruik. Voor buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

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

Rotterdams beleid

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

6.7.1. Transport gevaarlijke stoffen over de weg en rail

Als harde afstandseis voor externe veiligheid geldt een contour voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}), die wordt aangegeven als een afstand ten opzichte van de activiteit met gevaarlijke stoffen (risicobron). Binnen deze PR 10^{-6} contour mogen geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig zijn of worden geprojecteerd.

Afhankelijk van de aard van de risicobron is er sprake van een bepaald invloedsgebied. Binnen dit invloedsgebied moet worden onderzocht hoe groot de kans per jaar is dat een groep van tenminste 10 (zich binnen dit invloedsgebied bevindende) personen overlijden ten gevolge van een ramp of zwaar ongeval met de betreffende risicobron. De uitkomst van dit onderzoek geeft de hoogte van het groepsrisico (GR) weer en wordt uitgedrukt in een curve, waarbij als norm voor het GR een oriënterende waarde is vastgesteld. De hoogte van het GR moet door middel van een bestuurlijke afweging worden verantwoord. Als binnen het invloedsgebied (beperkt) kwetsbare bestemmingen worden geprojecteerd,

geldt ook voor de hiermee samenhangende toename van het GR een bestuurlijke verantwoordingsplicht.

Bij het verantwoorden van het GR moeten de volgende aspecten worden betrokken en gemotiveerd:
- Het aantal personen binnen het invloedsgebied;
- De hoogte van het GR en een eventuele toename daarvan;
- De mogelijkheden tot risicovermindering aan de risicobron;
- De alternatieven voor het ruimtelijk plan;
- De mogelijkheden om de omvang van een ramp of zwaar ongeval te beperken;
- De mogelijkheden tot zelfredzaamheid van personen binnen het invloedsgebied.

In verband hiermee moet de (regionale) brandweer (VRR) in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen over het GR en de mogelijkheden tot voorbereiding van de bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval.

Conclusie plangebied
Het plangebied ligt op een afstand van ca. 100 meter vanaf de as van rijksweg A20 waarover transport gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Op een afstand van ca. 1.300 meter ligt het spoor Rotterdam-Utrecht met transport gevaarlijke stoffen.

Voor het transport van LPG over de rijksweg A20 ten zuiden van het bestemmingsplangebied is in het vigerende bestemmingsplan Zevenkamp en Nesselande een risicoberekening uitgevoerd. De 10^{-6} /jr. contour is voor de situatie 2013 berekend op 14 m en voor 2023 berekend op 16 m uit het hart van de weg. In het Basisnet weg is de veiligheidszone berekend op 32 meter uit het hart van de weg.
De 10^{-6} /jr. contour evenals het Plasbrand Aandacht Gebied van 30 meter uit de rand van de weg leveren, gelet de ligging van het plangebied, geen ruimtelijke beperking op. Er wordt in de huidige en autonome situatie voldaan aan de oriënterende waarde voor het GR.

Voor de spoorlijn Rotterdam-Gouda geldt een PR-contour van 12 m, voor het GR invloedsgebied geldt een zone van 200 m vanaf het spoor. Er wordt in de huidige en autonome situatie voldaan aan de oriënterende waarde voor het GR.

6.7.2 Leidingen

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid Buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb bevat o.m. regels voor gemeenten over het opnemen van buisleidingen in bestemmingsplannen. De afweging van de externe veiligheidssituatie van buisleidingen heeft op deze manier een grondslag in de Wet milieubeheer (Wm) en in de Wro. Het Bevb gaat uit van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht van het groepsrisico.
(GR).

Plangebied

Figuur 17 - Ligging gasleidingen

Ten westen van het plangebied ligt een leiding van de Gasunie:

Eigenaar	Leidingnaam	Diameter [mm]	Druk [bar]	Datum aanleveren gegevens
N.V. Nederlandse Gasunie	A-518	762.00	66.20	11-04-2012

De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour levert, gelet de ligging van het plangebied geen ruimtelijke beperking op. Het groepsrisico blijft in alle situaties onder de oriënterende waarde en de planbijdrage is minimaal.

6.7.3. LPG -tankstations

Figuur 18 - Locatie LPG tankstations

Het meest nabijgelegen LPG-station ligt op een afstand van ca. 800 meter van het plangebied LPG Maatveld). Het plaatsgebonden risicocontour 10^{-6}/jr. van het vulpunt ligt op ruim voldoende afstand van kwetsbare bestemmingen en vormen daardoor geen belemmering voor het nieuwe bestemmingsplan.

6.7.4. De inrichting

Reijm is niet aangemerkt als risicovolle inrichting. Ter plaatse zijn geen voorzieningen aanwezig met een plaatsgebonden risicocontour (PR 10-6). Reijm beschikt niet over een eigen dieseltank voor het aftanken van het wagenpark. Door de beoogde ontwikkeling (herinrichting terrein en verhogen capaciteit) verandert dit uitgangspunt niet.

6.7.5. Conclusie externe veiligheid

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beperkte ontwikkeling die middels dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

6.8 Luchtkwaliteit en stofhinder

In de Wet luchtkwaliteit (Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 2) zijn normen (grenswaarden en plandrempels) vastgesteld voor onder andere de concentraties zwaveldioxide (SO_2), stikstofdioxide (NO_2), zwevende deeltjes (fijnstof, PM_{10}), koolmonoxide (CO), benzeen (C_6H_6) en ozon (O_3) in de lucht.

In Nederland zijn in relatie tot wegverkeer de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10}). De concentraties van deze twee stoffen liggen in Nederland over het algemeen dichtbij of boven de gestelde grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Overschrijdingen van de andere stoffen uit de Wet komen in Nederland slechts in uitzonderlijke gevallen voor. Dit luchtonderzoek richt zich daarom op de toetsing van de concentraties van stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10}). In onderstaande tabel is de normstelling opgenomen.

Tabel - Grenswaarden Wet luchtkwaliteit

Stof	Type norm	Grenswaarden
Fijnstof (PM_{10})	Jaargemiddelde concentratie in µg/m^3	40
	24-uurgemiddelde dat 35 keer per jaar overschreden mag worden in µg/m^3	50
Fijnstof ($PM_{2,5}$)	Jaargemiddelde: concentratie in µg/m^3	25
Stikstofdioxide (NO_2)	Jaargemiddelde concentratie in µg/m3	40
	24-uurgemiddelde dat 18 keer per jaar overschreden mag worden in µg/m3	200

6.8.1 Onderzoek luchtkwaliteit

Het effect van de activiteiten van Reijm voor het aspect luchtkwaliteit zijn onderzocht in een luchtkwaliteitsonderzoek[8]. Voor het aspect fijn stof PM_{10} en stikstofdioxide NO_2 is onderzocht wat het effect is van het bedrijf in de toekomstige situatie. Daarbij is uitgegaan van volledige invulling van de beoogde uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten en volumestroom van afvalverwerking (60.000 ton per jaar).

Conclusies luchtkwaliteit

Uit het onderzoek volgt dat met de bijdrage van het bedrijf op alle omliggende woningen en woonbestemmingen wordt voldaan aan de grenswaarden uit hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

Daarnaast volgt uit het rapport dat de bijdrage van het bedrijf zowel bij de woningen als op de 100 meterpunten aan het criterium voor Niet In Betekenende Mate bijdragen aan de luchtkwaliteit (NIBM) voldoet. De bijdrage aan de luchtkwaliteit in de omgeving van het bedrijf is daarmee zeer beperkt en het aspect luchtkwaliteit vormt daarmee geen beperking voor de doorgang van de plannen.

6.8.2 Onderzoek stofhinder

Toetsing van het aspect (grof) stof geschiedt in lijn met het toetsingskader Bedrijven en milieuzonering. Zie paragraaf 6.5 voor nadere toelichting ten aanzien van gebiedstypering en omgevingstype gemengd gebied.

Specifiek voor (grof) stof

In Nederland wordt stofdepositie gezien als een hinderkwestie, geen gezondheidskwestie. Er is dan ook geen wettelijk toetsingskader voor. In 2007 heeft Nederland het wettelijk kader voor toetsing van stofdepositie laten vervallen. Hoewel voor stof geen wettelijk kader geldt voor de beoordeling, zijn er in het Activiteitbesluit middelvoorschriften opgenomen. Deze voorschriften zijn er op gericht dat geen stofhinder buiten de inrichtingsgrens optreed.

[8] Onderzoek luchtkwaliteit – DGMR - kenmerk M.2019.0445.17.R001 Datum 17 november 2020 (zie bijlage 1)

Onderzoek stofhinder
Naar het aspect (grof)stofhinder is een notitie opgesteld[9] (zie bijlage 3). Hierin is de werking van de inrichting beschouwd ten aanzien van de in het Activiteitenbesluit opgenomen middelvoorschriften.

Reijm treft de nodige maatregelen voor het voorkomen van stofvorming:
1. Binnen de inrichting worden uitsluitend stoffen uit de stuifklassen S4 en S5 op- en overgeslagen.
2. Een deel van de stuifgevoelige stoffen worden inpandig op- en overgeslagen, zoals bouw- en sloopafval en veegvuil. De inpandige opslag vakken worden voorzien van een vernevelingsinstallatie om eventuele stofvorming tegen te gaan.
3. Op het terrein worden buiten schoon puin en zand en grond alleen stoffen uit de stuifklasse S5 op- en overgeslagen. De opslag voor schoon puin wordt voorzien van en vernevelingsinstallatie, net als de vakken voor de opslag van zand of grond.
4. Maximaal 12 keer per jaar wordt hout geshredderd. Daarbij wordt uitsluitend (een bedrijf met) een installatie ingehuurd voorzien van een vernevelingsinstallatie.
5. Het terrein wordt regelmatig schoon geschoven om vervuiling van het terrein met mogelijk stofvorming tot gevolg te voorkomen.
6. Het bedrijf legt rondom het terrein (tussen het bedrijf en de woningen) een 5 meter brede groenstrook aan. Dergelijke groenstroken zijn effectief in het afvangen van (een deel van het) stof, mocht er van stofvorming sprake zijn.
7. Tot slot zijn de voorschriften uit het Activiteitenbesluit ten aanzien van het voorkomen van stofhinder rechtstreeks geldend voor het bedrijf. Bij eventuele stofvorming dient het bedrijf gelijk maatregelen te treffen.

Conclusies stofhinder
Op basis van de bovenstaande werkwijzen en maatregelen en de afstand tot de dichtstbijzijnde woningen (minimaal 145 meter) kan worden uitgesloten dat de groei van het bedrijf zal leiden tot stofhinder bij de omliggende woningen.

6.9 Bedrijven en milieuzonering

Ten aanzien van de diverse aspecten van bedrijven en milieuzonering, geldt dat geen van de aspecten hinder en/of nadelige gevolgen oplevert voor bestaande bedrijven en omliggende woningen. De hinder-contour, behorende bij milieucategorie 3.2 bedrijven wordt voor geen enkel aspect overschreden met de respectabele grenswaarden. Hiermee kan worden gesteld dat de milieueffecten van Reijm vergelijkbaar zijn met de milieueffecten van een 3.2 bedrijf.

Op basis van deze conclusie is gekozen om een maatwerkbestemming op te nemen voor de vestiging van een vuiloverslagstation.

6.10 Bodem

De kwaliteit van de bodem wordt gewaarborgd in de Wet Bodembescherming. De bodemkwaliteit kan van invloed zijn op de beoogde functies, of financiële haalbaarheid van een bestemmingsplan. De bodem zelf kan ook verschillende functies hebben, zoals een archeologische-, of aardkundige waarde, energieopslag, waterberging, drinkwaterwinning. Deze functies worden indien relevant eerder in deze toelichting beschouwd. In deze paragraaf staat de kwaliteit van de bodem centraal. Ter bescherming van toekomstige gebruikers worden bij nieuwe bestemmingen, of veranderingen van de huidige bestemmingen bepaalde eisen gesteld aan de kwaliteit van de bodem. Dat betekent dat soms onderzoek moet worden gedaan naar de bodemkwaliteit. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van een (vermoedelijk) ernstige bodemverontreiniging wordt in deze paragraaf aangegeven hoe daar in relatie met de beoogde bestemming mee wordt omgegaan. Daaruit zal moeten blijken dat de beoogde bestemming haalbaar is.

[9] Onderbouwing aspect stofhinder – DGMR, kenmerk M.2019.0445.15.N001, 7 mei 2020.

Plangebied
Het bestemmingsplan voorziet niet in nieuwbouw waarvoor ingrepen in de bodem nodig zijn. Het milieuaspect bodemverontreiniging speelt geen rol bij de functiewijzigingen van bestaande panden en vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.
Voor de door Reijm aan te kopen deelkavel 2 (figuur 6) is een actualisatie-onderzoek uitgevoerd naar de bodemsituatie[10]. In het kader van de aanvraag omgevingsvergunning milieu zal een nulsituatiemeting worden uitgevoerd.

6.11 Natuur

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) van kracht. Deze vervangt drie wetten; de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en Faunawet. De Wet natuurbescherming vereist natuuronderzoek om mogelijke bedreiging van (verblijfplaatsen van) zwaarder beschermde soorten flora en fauna vast te stellen. Bij aanwezigheid dienen daartoe maatregelen worden genomen, waaronder het (zonodig) aanvragen van een ontheffing.

De Wet Natuurbescherming (Wnb) en het provinciaal natuurbeleid verplichten een initiatiefnemer om bij ruimtelijke ingrepen de daardoor veroorzaakte effecten op (mogelijk) aanwezige zwaarder beschermde planten en dieren, nader te onderzoeken.
Dit onderzoek moet leiden tot beoordeling van de eventueel te verwachten natuurschade en bestaat uit de volgende onderdelen:

- Er moet worden aangetoond in hoeverre ontheffingsplichtige soorten Wnb verstoring of bedreiging van de ingreep ondervinden of daarvan kunnen worden uitgesloten.
- Er moet worden aangetoond in hoeverre gebiedsbescherming met betrekking tot Natura 2000 of met betrekking tot Natuurnetwerk Nederland (NNN) in het geding is.
- Volgens het in de Wnb opgenomen Besluit natuurbescherming moet er tevens aangegeven worden of er uitstoot van stikstof als gevolg van het project is te verwachten en hoeveel (nieuwe Aerius-berekening).

Bescherming flora & fauna
Voor de toetsing van die mogelijke effecten op flora & fauna is in de Wnb onderscheid gemaakt in twee typen bescherming: ‘gebiedsbescherming’ (hoofdstuk 2 Wnb, ‘Natura 2000-gebieden’) en ‘soortbescherming’ (hoofdstuk 3 Wnb, ‘Soorten’).
Met betrekking tot soorten zijn vervolgens drie beschermingsregiems onderscheiden: dat van de ‘Vogelrichtlijn’, van de ‘Habitatrichtlijn’ en van ‘andere soorten’.

Op basis van het onderzoek gelden de volgende verplichtingen:

Soortbescherming:
Bij eventuele aanwezigheid en kans op bedreiging of verstoring van ontheffingsplichtige soorten dient een ontheffing Wnb te worden aangevraagd.

Gebiedsbescherming:

- Indien de ingreep (een deel van) een habitat van een ‘aangewezen soort’ uit een Natura 2000-gebied aantast, dient (tevens) een vergunning Natura 2000 te worden aangevraagd.
- Indien door de ingreep en/of het nieuwe gebruik extra stikstofemissie optreedt, dient bij overschrijding van de daartoe regionaal nog vast te leggen grenswaarden een vergunning te worden aangevraagd; indien er géén overschrijding plaats vindt zal er wellicht nog wel een meldingsplicht komen.
- Indien de aangegeven natuurwaarden van een gebied in het kader van de NNN worden aangetast, vergt dat tevens aanvraag van een provinciale vergunning.

[10] Notitie DCMR – Actualisatie onderzoek locatie nabij Onderweg 1 en Benno Premselastraat 100 Rotterdam, projectcode 2015-0251B

Er is een onderzoek natuurwetgeving uitgevoerd[11] voor dat deel van het plangebied waar ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden: deelperceel 2 (zie figuur 6). Op dit perceel vindt uitbreiding plaats van de bedrijfsactiviteiten van Reijm.

In samenhang tussen literatuuronderzoek, veldverkenning en habitatbeoordeling en voor een deel tevens veldinventarisatie, kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

1) Vigerende regelgeving gebiedsbescherming

- *Natura 2000*:
  Op de planlocatie zijn geen condities aanwezig welke gebruik door aangewezen soorten uit Natura 2000-gebied mogelijk maken: de regelgeving van de 'externe werking Natura 2000' is dus niet van toepassing.
- *Stikstof / Besluit natuurbescherming*:
- *Natuurnetwerk Nederland*:
  Het plangebied vormt géén onderdeel van het NNN of van 'bijzondere weidevogelgebieden'.

2) Broedvogels
Broedende vogels kunnen tijdens het broedseizoen (eind februari tot eind augustus) worden verwacht in slootbermen. Ze mogen tijdens het broeden niet worden verstoord.

3) Overig faunagebruik
Ontheffingsplichtige soorten kunnen deels op basis van verspreiding en deels ook op basis van habitat worden uitgesloten.

4) Uitvoering
Met het in acht nemen van de wettelijke zorgplicht en de beperkingen in de voorgenomen ingreep zijn geen directe belemmeringen door flora of fauna aan de orde.

Stikstofdepositie
In het kader van de capaciteitsuitbreiding is voor Reijm een stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd[12]. 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. Het bedrijf is daarmee niet vergunningplichtig voor de Wet natuurbescherming voor het aspect stikstofdepositie.

Hoofdstuk 7. Uitvoerbaarheid

7.1 Financiële uitvoerbaarheid

Uitgangspunt voor de beoogde ontwikkelingen is dat deze voor de gemeente budgetneutraal worden ontwikkeld.

Op grond van artikel 6.12 lid 1 Wro stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het tweede lid van artikel 6.12 Wro is aangegeven dat onder andere van het opstellen van een exploitatieplan kan worden afgezien wanneer het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd. In de aan de orde zijnde situatie is daarvan sprake.

De beoogde ontwikkeling betreft een particulier initiatief. Tussen de gemeente en de initiatiefnemer is een anterieure overeenkomst gesloten. Het kostenverhaal is verzekerd door de anterieure overeenkomst. Gelet hierop is het plan financieel uitvoerbaar.

[11] Onderzoek Natuurwetgeving perceel 4585 - GroenTeam, Moordrecht, 27 februari 2020
[12] Rapport DGMR - kenmerk: M2019044516R001v2, 20 november 2020 zie bijlagen 2 en 3.

7.2 Wettelijk vooroverleg

Op grond van artikel 3.1.1. Bro dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plaats te vinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Er is een overlegreacties binnengekomen van Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK)
Het plan heeft geen nadelige invloed op het watersysteem. Er zijn in het gebied geen bijzondere waterhuishoudkundige belangen. Het hoogheemraadschap heeft daarom geen bezwaar tegen de vaststelling van het plan.

Verder heeft HHSK de volgende aandachtspunten:
Verhard oppervlak zorgt voor een versnelde afvoer van hemelwater naar oppervlaktewater of riool.
Bij een toename van verhard oppervlak van meer dan 500 m^2 moet er compensatiewater gegraven worden. Dit is een percentage van het verhard oppervlak. Voor het (half-verharden) van de middelste kavel wordt een watercompensatie geëist van 185 m^2. Dit wordt gerealiseerd door middel van het verbreden van de sloot langs de Onderweg (op terrein van de initiatiefnemer).

De overlegreactie van HHSK is verwerkt in het definitieve ontwerpbestemmingsplan.

Hoofdstuk 8. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Participatie

Inspraak
Ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, zal een ieder gedurende zes weken, in de gelegenheid worden gesteld een zienswijze in te dienen met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan. Gedurende de periode van terinzagelegging zal een informatieavond georganiseerd worden waar een ieder vragen kan stellen met betrekking tot het ter inzage liggende ontwerpbestemmingsplan.

Bijlagen:

1. Luchtkwaliteit onderzoek, kenmerk: M2019044517R001v2, 20 november 2020 uitgevoerd door DGMR;
2. Stikstofdepositie onderzoek, kenmerk: M2019044516R001v2, 20 november 2020 uitgevoerd door DGMR;
3. Uitdraai AERIUS Calculator, kenmerk RPB9uqrAm9ZA, 20 november 2020, uitgevoerd door DGMR;
4. Akoestisch onderzoek - Reijm afvaloverslagstation, kenmerk: M.2019.0445.14.R001. v2, 6 oktober 2020, uitgevoerd door DGMR;
5. Stofhinderonderzoek, actualisatie onderzoek locatie nabij Onderweg 1 en Benno Premselastraat 100 te Rotterdam, 7 mei 2020 uitgevoerd door DGMR;
6. Geuronderzoek Reijm B.V. kenmerk: BL2019.9498.02.V01, 26 augustus 2019, uitgevoerd door Buro Blauw;
7. Onderzoek natuurwetgeving (flora en fauna) Quick Scan perceel 4585, Benno Premselastraat 100 Nesselande – Rotterdam, 27 februari 2020 uitgevoerd door Adviescentrum voor Natuurontwikkeling, Landschapsplanning en Groenontwerp.
8. Bodemonderzoek, Actualisatie onderzoek locatie nabij Onderweg 1 en Benno Premselastraat 100 te Rotterdam kenmerk: 2015-0251B uitgevoerd op 12 november 2015.
9. NRB-toets, kenmerk: M20190445 Reijm Nieuwerkerk Transport B.V., datum 22 juli 2020.
10. Watertoets (20200303-40-, 3 maart 2020)
11. Aanmeldnotitie mer-beoordeling – DGMR M.2019.0445.012.R001 – 7 april 2021.