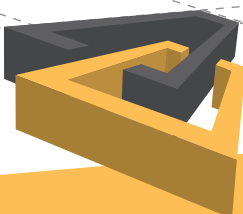


# **RUIMTELIJKE ONDERBOUWING**

## **LANGZAAMVERKEERSBRUG**

## **ORANJEBONNEN**





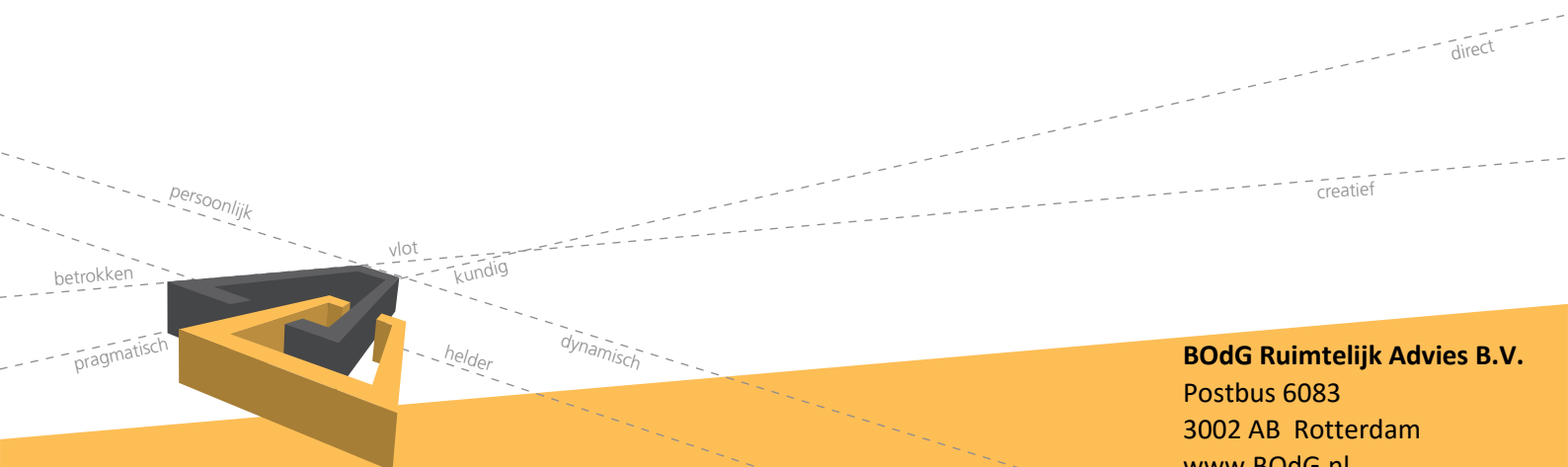
# RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

## LANGZAAMVERKEERSBRUG

## ORANJEBONNEN

Datum: 7 september 2016

In opdracht van: Gemeente Rotterdam





# INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING.....</b>	<b>7</b>
1.1 Aanleiding.....	7
1.2 Ligging van het project.....	7
1.3 Vigerend bestemmingsplan.....	7
1.4 Procedure.....	8
<b>2. BELEIDSKADER.....</b>	<b>9</b>
2.1 Nationaal beleid.....	9
2.2 Provinciaal beleid.....	9
2.3 Gemeentelijk en regionaal beleid.....	10
<b>3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT .....</b>	<b>13</b>
3.1 Huidige situatie.....	13
3.2 Projectbeschrijving.....	13
<b>4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN.....</b>	<b>15</b>
4.1 Water.....	15
4.2 Milieuzonering.....	15
4.3 Geluid.....	16
4.4 Luchtkwaliteit.....	16
4.5 Externe veiligheid.....	17
4.6 Bodem.....	17
4.7 Archeologie.....	17
4.8 Flora en fauna.....	18
4.9 Milieueffectrapportage.....	19
<b>5. UITVOERBAARHEID .....</b>	<b>21</b>
5.1 Financiële uitvoerbaarheid.....	21
5.2 Vooroverleg.....	21
<b>6. CONCLUSIE .....</b>	<b>23</b>

## BIJLAGE: Projectkaart



# 1. INLEIDING

## 1.1 *Aanleiding*

De Oranjevlietpolder is gelegen binnen een verstedelijkt landschap aan de noordzijde van de Nieuwe Waterweg. Tezamen met de Bonnenpolder en het Staelduinse bos, vormt het een belangrijke groene schakel tussen Midden-Delfland en de Noordzeekust. Begin 2012 heeft de gemeente Rotterdam, in samenspraak met de stadsregio, de ambitie uitgesproken om hier de recreatieve en ecologische verbindingen uit te breiden. Het project staat daarbij bekend onder de noemer 'Oranjevliet'.

Voor één van de recreatieve verbindingen is het noodzakelijk om een brug voor langzaam verkeer over de Hoekse Lijn te realiseren. Het daarvoor beoogde plan is niet geheel in lijn met wat binnen het geldende bestemmingsplan "Hoek van Holland buitengebied Noord en Oost II" is toegestaan (zie § 1.3). Om realisatie van de brug mogelijk te maken wordt een omgevingsvergunningprocedure doorlopen, als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 sub c juncto artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo (afwijken regels bestemmingsplan). Ten behoeve van deze procedure is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk; dit document voorziet hierin.

## 1.2 *Ligging van het project*

Het projectgebied betreft een beoogde brug over het spoor van de Hoekse Lijn, ten zuiden van de Oranjevlietpolder. De locatie bevindt zich direct ten oosten van de kruising van de spoorlijn met het Nieuw Oranjekanaal. Het projectgebied betreft slechts het brugdek van de beoogde verbinding. Alleen de beoogde opbouw van de brug, is immers in strijd met de vigerende juridisch-planologische regeling. De overige delen van de brug, zoals de twee brughoofden en de aansluitende fietspaden, zijn wel passend.



Afbeelding 1: Globale ligging van de te realiseren brug (oranje aanduiding).

## 1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

De brug valt geheel binnen het bestemmingsplan "Hoek van Holland Buitengebied noord en oost II". Dit plan is op 3 april 1986 door de gemeenteraad vastgesteld. Gedeputeerde Staten

van Zuid-Holland hebben dit bestemmingsplan op 10 februari 1987 gedeeltelijk goedgekeurd, waarna het plan per 27 februari 1989 onherroepelijk is geworden.

Ter plaatse van het projectgebied geldt de bestemming 'Railverkeer'. Deze gronden zijn bestemd voor spoorwegen, alsook de daarbij behorende bouwwerken. Hierbij kan gedacht worden aan seinhuizen, stroomgeleidingsvoorzieningen, maar ook spoorwegovergangen. Over de hoogteligging van de fietspaden is niets geregeld, dus het ophogen van gronden ten behoeve van de aanlanding is niet in strijd met de voorschriften. Datzelfde geldt voor de twee landhoofden, die opgericht moeten worden ten behoeve van de ondersteuning van het brugdek. Voor dergelijke bouwwerken geldt binnen de bestemming 'railverkeer' een maximum bouwhoogte van 9 meter. De hoogte van de landhoofden blijft daar ruimschoots onder, aangezien deze vanaf het maaiveld niet hoger zijn dan 8 meter. Omdat het brugdek zelf ook als bouwwerk wordt gezien en deze een opbouw kent die reikt tot ongeveer 15,5 meter vanaf maaiveld, is deze wél in strijd met de voorschriften. Daartoe is voor het brugdek een afwijking van het bestemmingsplan noodzakelijk.



Afbeelding 2: Het projectgebied bevindt zich geheel binnen de bestemming 'Railverkeer' van het bestemmingsplan "Hoek van Holland Buitengebied noord en oost II". Projectgebied is oranje aangegeven.

#### 1.4 Procedure

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Vanaf dat moment worden aanvragen om afwijking van het bestemmingsplan aangemerkt als een aanvraag om voor een omgevingsvergunning. In deze vergunning zijn de verschillende toestemmingen voor locatiegebonden activiteiten geïntegreerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een 'reguliere' en een 'uitgebreide' procedure.

Omdat de voorgenomen ontwikkelingen niet passen binnen het vigerend juridisch-planologisch kader, is afwijking hiervan noodzakelijk om de technische ruimten te kunnen realiseren. Dit is mogelijk met toepassing van artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 3 van de Wabo. Hiervoor geldt de uitgebreide procedure, zoals beschreven in § 3.3 van de Wabo. Ten behoeve van deze procedure is een goede ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk; dit document voorziet hierin. De aanvraag ten behoeve van de planologische afwijking wordt gecombineerd aangevraagd met alle andere voor het project benodigde omgevingsvergunningen, zoals bijvoorbeeld die voor de activiteit 'bouwen'.



## 2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste beleidsstukken aangehaald die betrekking hebben op Rotterdam. Omdat het hier gaat om de realisatie van een brugdek die alleen strijdigheid vertoont ten aanzien van de beoogde hoogte - het feitelijk gebruik en de realisatie van een brugdek passen immers binnen het bestemmingsplan - is geen noemenswaardig beleid van toepassing dat specifiek ingaat op het voornemen. Desondanks worden een aantal beleidsaspecten aangehaald met betrekking tot de recreatieve doelstelling van het omliggende gebied.

### 2.1 *Nationaal beleid*

*Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (2012)*

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in diverse documenten, zoals de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De SVIR geeft daarmee een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw Rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Door vaststelling van de SVIR geldt voor de ruimtelijke ordening in brede zin dat een aanzienlijk deel van de Rijkstaken is gedecentraliseerd. Alleen voor een beperkt aantal onderwerpen wordt de bevoegdheid om algemene regels te stellen ingezet. Het gaat hierbij om nationale belangen, zoals kustfundament, grote rivieren en primaire waterkeringen, waarvoor kaderstellende uitspraken zijn opgenomen. Deze zijn zodanig geformuleerd, dat ze beperkingen stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau.

Aangezien een structuurvisie geen bindende werking heeft voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld, zijn de nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen geborgd in de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte. Deze AMvB wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en richt zich op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Daarnaast zorgt de AMvB voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

#### **Conclusie Rijksbeleid ten aanzien van dit bestemmingsplan**

Realisatie van het brugdek heeft geen invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang. Het project is in overeenstemming met het Rijksbeleid.

### 2.2 *Provinciaal beleid*

*Visie Ruimte en Mobiliteit, Verordening ruimte 2014 en Programma's Ruimte en Mobiliteit*

Als gevolg van grote veranderingen, zoals een veranderende economie, op sommige plaatsen een krimpende bevolking en meer behoefte aan duurzame energievoorzieningen, hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland op 9 juli 2014 de Structuurvisie "Ruimte en Mobiliteit" vastgesteld. Ook de Verordening ruimte 2014 en de programma's 'Ruimte' en 'Mobiliteit' maken hiervan onderdeel uit. In deze documenten is het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid van de provincie tot aan 2030 vastgelegd, waarbij de programma's een grotere dynamiek kennen dan de visie.

Het strategisch ruimtelijk beleid zoals verwoord in de structuurvisie "Ruimte en Mobiliteit" is operationeel vertaald in het Programma Ruimte. Dit programma verwijst naar de kwaliteitskaart, die bij ontwikkelingen buiten of grenzend aan het 'bestaand stads- en dorpsgebied' (BSD) gebruikt wordt als richtingskader. Hierbij is de inzet van de provincie, dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en de versterking van de op deze kaart benoemde ruimtelijke kwaliteit. De belangrijkste provinciale doelen uit de visie en het programma zijn vastgelegd in de Verordening Ruimte 2014.

Om het provinciaal ruimtelijk beleid uit te voeren heeft de provincie verschillende instrumenten, waarvan de eerder genoemde Verordening Ruimte er één is. Deze verordening stelt regels aan gemeentelijke ruimtelijke projecten. In het algemeen lenen vooral onderwerpen met heldere criteria, weinig gemeentelijke beleidsvrijheid en een zwaarwegend provinciaal belang zich hiervoor. Van dergelijke aspecten is bij de locatie van dit voornemen geen sprake. De Structuurvisie geeft ter plaatse van de Oranjabonnen aan dat het een 'Recreatiegebied' betreft, mede bedoeld voor 'Agrarisch landschap met verbrede landbouw'.

### **Conclusie provinciaal beleid ten aanzien van dit bestemmingsplan**

Het beoogde gebruik van het projectgebied is niet in strijd met de gebruiksregels op grond van het geldende bestemmingsplan. Deze ruimtelijke onderbouwning ziet alleen op een verruiming van de maximale bouwhoogte, zodat het beoogde brugdek gerealiseerd kan worden. Aangezien deze brug voor het langzaam verkeer bijdraagt aan de verbetering van de recreatieve mogelijkheden ter plaatse, bestaat geen strijdigheid met het provinciaal beleid.

## **2.3 Gemeentelijk en regionaal beleid**

### *Stadsvisie Rotterdam 2030*

De Stadsvisie Rotterdam 2030 is vastgesteld op 27 november 2007 door de gemeenteraad van Rotterdam. De stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de periode tot 2030 en heeft als missie te komen tot een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op het gebied van wonen en economie. Werkgelegenheid ontwikkelt zich namelijk alleen wanneer de stad een aantrekkelijk vestigingsklimaat vormt voor werknemers, met goede woningen inclusief de bijbehorende voorzieningen en buitenruimten: complete woonmilieus die aansluiten bij de wensen van de woonconsumenten. Vandaar dat extra wordt geïnvesteerd in aantrekkelijke groenstedelijke, rustig stedelijke en centrumstedelijke woonmilieus. Bijzondere architectuur en herontwikkeling van erfgoed worden daarbij ingezet als katalysator.

In de Stadsvisie zijn de Oranjevlietpolder en de Bonnenpolder aangewezen voor het versterken van het recreatieve landschap en als buitengebied voor natuurontwikkeling. De realisatie van recreatieve routes maakt daar deel van uit.

### *Ambitiedocument Oranjevliet Hoek van Holland*

Begin 2012 hebben de gemeente Rotterdam en de toenmalige Stadsregio Rotterdam (nu Metropoolregio Rotterdam Den Haag) de ambitie uitgesproken om tussen de kust en Midden-Delfland de recreatieve en ecologische verbindingen uit te breiden. De ambitie voor dit gebied, dat de Bonnenpolder en de Oranjevlietpolder betreft, is vastgelegd in het ambitiedocument "Oranjevliet Hoek van Holland". Hierbij wordt vooral ingezet op het verbeteren van (recreatieve) voorzieningen ten behoeve van fietsen, wandelen, paardrijden, skaten en recreëren aan de Oranjevlietplassen. Tevens worden mogelijkheden geboden voor het toevoegen van recreatief programma. Verder wordt stadslandbouw gestimuleerd en wordt de

ecologische waarde van de polders vergroot door de verbreding van watergangen, de aanleg van natuurvriendelijke oevers en een vispaaiplaats. Inzet is de transformatie van de agrarische Oranjevuitenpolder en de Bonnenpolder naar een gemengd agrarisch en recreatief gebied gebaseerd op het versterken van de ruimtelijke kwaliteit van de polders.

#### *Gebiedsvisie Hoek van Holland 2011-2020*

De gebiedsvisie voor Hoek van Holland is vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van Hoek van Holland op 31 mei 2011 en door de deelraad op 23 juni 2011. In de visie worden de Oranjevuitenpolder en Bonnenpolder benoemd in het kader van de versterking van de ecologische verbindingzones en qua groene recreatieve kwaliteiten. De visie borduurt daarmee voort op visies die reeds eerder voor dit gebied zijn opgesteld.

#### *Regionaal Groen Structuurplan 3 (RGSP3)*

Het RGSP3 is eind 2011 vastgesteld door de toenmalige Stadsregio Rotterdam. Hierin zijn onder andere ecologische en recreatieve verbindingen opgenomen tussen Midden Delfland en de kust. Deze verbinding zal moeten lopen via de Oranjevuitenpolder en de Bonnenpolder.

#### *Streefbeeld Hof van Delfland 2025,*

Het Streefbeeld Hof van Delfland 2025 is eind 2010 vastgesteld door de 'Hof van Delfland Raad' (bestaande uit onder andere de provincie, de toenmalige Stadsregio Rotterdam en de gemeente Rotterdam). Het streefbeeld voor de Oranjevuitenpolder en Bonnenpolder bestaat uit stedelijk groen en authentiek open landschap met recreatieve routes/verbindingen.

#### **Conclusie gemeentelijk en regionaal beleid ten aanzien van dit bestemmingsplan**

De beoogde brug maakt deel uit van de recreatieve ontwikkeling van de Oranjebonnen en past daarmee zowel binnen de regionale- als gemeentelijke visie.



### 3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de bestaande situatie, het huidig gebruik en de beoogde nieuwe situatie.

#### 3.1 *Huidige situatie*

Het projectgebied bevindt zich in de Oranjevouterpolder waar veel gronden in gebruik zijn voor landbouw, zoals (paarden)weide. Een klein deel van deze polder is omgezet in natuurgebied en opengesteld voor voetgangers. Ondanks duidelijk aanwezige aantastingen van het oorspronkelijke polderlandschap is de nog aanwezige openheid en kleinschalige landbouw een kwaliteit te midden van het sterk verdichte Westland. De hoger gelegen dijken zijn zeer kenmerkend en bieden zicht over grote delen van de polder.

De Oranjevouterpolder is gelegen ten oosten van het Nieuw Oranjekanaal. Dit kanaal vormt de grens met de Bonnenpolder die ten westen hiervan is gelegen. De locatie van de beoogde brug bevindt zich nabij de plek waar het Nieuw Oranjekanaal via een sluis is aangesloten op de Nieuwe Waterweg. Hier bevinden zich reeds enkele recreatieve routes, zoals diverse wandel- en fietspaden. Het projectgebied wordt doorsneden door de Hoekse Lijn. Deze spoorverbinding loopt van Schiedam naar Hoek van Holland en wordt op korte termijn omgebouwd van een NS-lijn naar een metroverbinding.



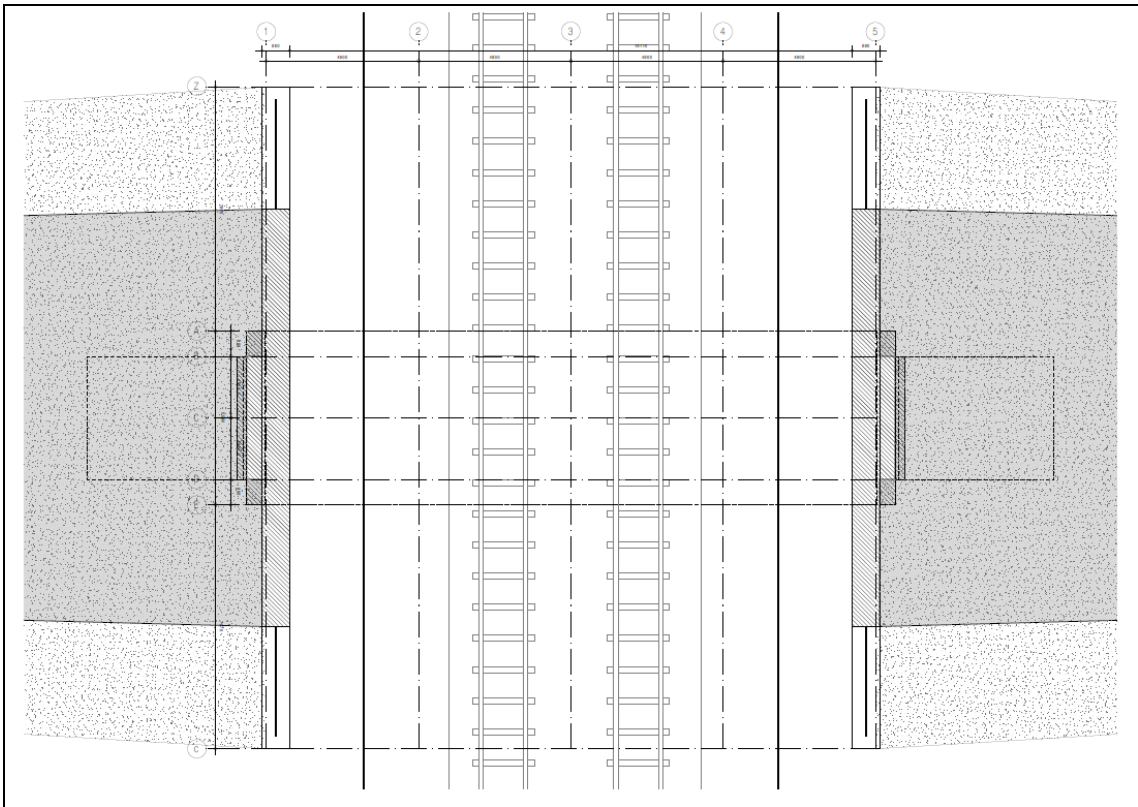
Afbeelding 3: Zicht op (de directe omgeving van) het projectgebied.

#### 3.2 *Projectbeschrijving*

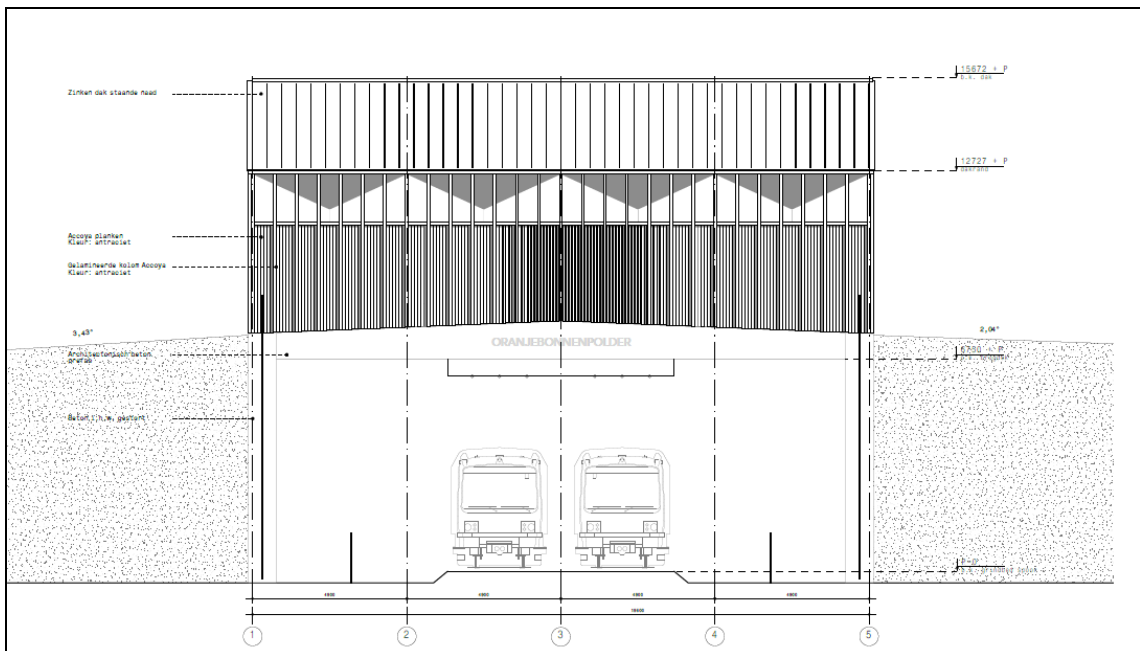
In § 1.1 is reeds aangegeven, dat deze ruimtelijke onderbouwing ziet op realisatie van een recreatieve verbinding over de 'Hoekse Lijn'. De verbinding is op grond van het bestemmingsplan feitelijk toegestaan, alleen is de hoogte van de bebouwing op het brugdek in strijd met de bouwregels uit het geldende bestemmingsplan (zie § 1.3).

Deze ruimtelijke onderbouwing betreft een bijlage van de bouwaanvraag, waarmee deze integraal deel van elkaar uitmaken. Voor een meer gedetailleerd beeld van de beoogde

opbouw, wordt dan ook verwezen naar de bijbehorende bouwaanvraag. Onderstaand wordt met een aantal aanzichten een beeld geschetst.



Afbeelding 4: Bovenaanzicht: het brugdek komt te rusten op de twee landhoofden aan weerszijden van het spoor.



Afbeelding 5: Zicht op langsgevel, waarop te zien is dat de bovenbouw bestaat uit een bouwwerk dat tot ongeveer 16 meter boven het maaiveld reikt (het niveau waarop het spoor is gelegen).

## 4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de omgevingsaspecten behandeld die binnen de ruimtelijke ordening, en daarmee dus ook voor deze ruimtelijke onderbouwing, van belang zijn. Veel aandacht gaat daarbij uit naar de milieuaspecten, aangezien de beleidsvelden milieu en ruimtelijke ordening de laatste decennia steeds meer naar elkaar toe zijn gegroeid. Het milieubeleid stelt randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen en is primair bedoeld om een zo optimaal mogelijke leefomgeving te realiseren.

### 4.1 **Water**

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betreft de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het projectgebied is gelegen in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Delfland.

Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat deze voldoen aan het waterbeleid. Dit is vastgelegd in diverse beleidsdocumenten van Europees (Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) tot gemeentelijk niveau (Waterplan 2 Rotterdam). Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft zijn beleid vastgelegd in het Waterbeheersplan 2016-2021. Van dit plan maakt ook het recentelijk vastgestelde "KRW-programma Delfland 2016-2021" deel uit. Dit programma is gericht op verbetering van de waterkwaliteit in sloten en vaarten in zeven oppervlaktewaterlichamen in het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Delfland. Het KRW-programma beschrijft de toestand van het oppervlaktewater en de maatregelen die het hoogheemraadschap neemt in de periode 2016-2021 om de waterkwaliteit hiervan te verbeteren. Daarnaast kent het Hoogheemraadschap van Delfland ook de 'Handreiking Watertoets voor gemeenten'. Deze handreiking geeft inzicht in hoe het hoogheemraadschap de watertoets procedureel en inhoudelijk invult, zodat ruimtelijke functies en waterhuishoudkundige mogelijkheden optimaal op elkaar aangesloten worden.

Het voornemen betreft een ontwikkeling die op grond van het bestemmingsplan reeds mogelijk is. Uitsluitend de hoogte van de te realiseren brug voor langzaam verkeer is in strijd met de geldende voorschriften in het bestemmingsplan. Omdat het hier enkel gaat om het brugdek over de bestaande sporen, is geen sprake van een toename van het verhard oppervlak. Het hemelwater dat op deze brug valt, wordt afgevoerd naar de omliggende sloten en/of onverharde gronden.

#### *Overleg met de waterbeheerder(s)*

Bij aanvang van de procedure wordt deze ruimtelijke onderbouwing ter toetsing aangeboden aan het Hoogheemraadschap van Delfland.

### 4.2 **Milieuzonering**

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in haar uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" een handreiking geboden voor het toepassen van milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. In de volksmond spreekt men ook wel van "het groene boekje". De milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe milieubelastende activiteiten (bijv. bedrijven) een passende locatie in de nabijheid van milieugevoelige functies (bijv. woningen) krijgen en dat milieugevoelige functies op een verantwoorde afstand van milieubelastende activiteiten gesitueerd worden.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie, te weten: geluid, geur, gevaar en stof. Daarnaast is milieuzonering gericht op nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan. Met de handreiking kan worden bepaald wat de gewenste richtafstand is tussen de woningbouwlocatie en de bedrijven in de omgeving. Dit kan oplopen tot de maximale richtafstand voor bedrijven met milieucategorie 6 en die bedraagt 1.500 meter tot omgevingstype rustige woonwijk.

Het beoogde brugdek wordt in het kader van de VNG-uitgave niet aangemerkt als een hindervolle activiteit. Vanuit het oogpunt van milieuzonering is aanleg van de brug mogelijk.

#### **4.3 Geluid**

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot de 'bouw' van een geluidsgevoelig object. Daarnaast leidt het niet tot een wijziging aan een gezoneerde (spoor)weg of tot de wijziging van een gezoneerd industrieterrein. Toetsing aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder is dan ook niet noodzakelijk. Gesteld wordt, dat het aspect 'geluidhinder' geen belemmering vormt voor de omgevingsvergunningprocedure.

#### **4.4 Luchtkwaliteit**

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in het hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. De normen zijn gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. De luchtkwaliteit dient in zijn algemeenheid, met uitzondering van de werkplek, bepaald te worden. Het ontstaan van nieuwe knelpunten moet worden voorkomen. De gemeente toetst daartoe nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen expliciet aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit. Is de verwachting dat de ontwikkeling zal leiden tot overschrijding van de normen, dan wordt naar een zodanig (technisch en/of planologisch) alternatief gezocht dat wordt voldaan aan de normen.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze projecten kunnen zonder toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen worden uitgevoerd. Een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de grens van 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof en stikstofdioxide niet wordt overschreden. In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Een van de uitzonderingscategorieën in de Regeling NIBM betreft een woningbouwproject van maximaal 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg. Van een dergelijke verkeersaantrekkende werking is hier geen sprake, aangezien het project hier slechts de opbouw van een recreatieve verbinding betreft. Omdat deze verbinding zelf ook geen PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> genereert, wordt de



voorgenomen ontwikkeling als *niet in betekenende* mate beschouwd. Hiermee voldoet het plan aan de Wet luchtkwaliteit en het Rotterdamse luchtkwaliteitsbeleid.

#### **4.5 Externe veiligheid**

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar ( $10^{-6}$ /jaar) onacceptabel wordt geacht.

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken.

De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot de oprichting van een risicobron als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, dan wel tot de oprichting van een (beperkt) kwetsbaar object.

Wel wordt opgemerkt dat aan de westzijde van het plangebied een aardolieleiding (411017) van de NAM is gelegen. Hoewel de aanleg van het talud om de brug te bereiken, feitelijk geen deel uitmaakt van de omgevingsvergunning die wordt beoogd op grond van deze ruimtelijke onderbouwing, kan de aanleg van het talud en de aanleg van een fietspad over de leiding gevolgen hebben voor de veiligheid van deze leiding. De NAM is hierover geconsulteerd en heeft aangegeven dat haar belangen niet worden geschaad.

Een nadere beschouwing van het aspect 'externe veiligheid' is niet aan de orde. Dit aspect vormt geen belemmering voor de omgevingsvergunningprocedure.

#### **4.6 Bodem**

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosystemen vervolgens onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Als een sanering spoedeisend is, dient hiermee binnen vier jaar aangevangen te worden. Wanneer geen sprake is van een spoedeisende sanering, kan deze worden uitgesteld totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Het voornemen betreft de realisatie van een opbouw op het brugdek van een recreatieve verbinding. Hierbij vindt geen contact plaats met de bodem en is ook geen sprake van bodemroerende activiteiten. De bodemkwaliteit staat het voornemen dan ook niet in de weg.

#### **4.7 Archeologie**

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 bureauonderzoek 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.

Voor de realisatie van de opbouw op het brugdek zijn geen grondwerkzaamheden noodzakelijk, waardoor het uitvoeren van een archeologisch onderzoek niet aan de orde is. Dit aspect vormt geen belemmering voor de omgevingsvergunningprocedure.

#### **4.8 Flora en fauna**

De Nederlandse natuurbescherming kent twee aspecten, te weten gebieds- en soortbescherming.

##### *Gebiedsbescherming*

Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet. Deze wet regelt de bescherming van gebieden als de speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn en de beschermde natuur- en staatsnatuurmonumenten. Daarnaast bestaan gebieden deeluitmakende van de Ecologische Hoofdstructuur, welke op een andere wijze beschermd worden.

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft het Staelduinse Bos, dat op ongeveer 1.700 meter ten noordwesten van het projectgebied is gelegen. Het Nieuw Oranjekanaal en de Nieuwe Waterweg maken allebei onderdeel uit van de EHS. Het projectgebied is daarnaast geheel gelegen ter plaatse van de spoorlijn Hoekse Lijn. Omdat deze onderbouwning alleen gericht is op een verruiming van de toegestane bouwhoogte, is de omvang van de ingreep zeer beperkt. Effecten op beschermde natuurgebieden zijn daarom niet te verwachten.

##### *Soortbescherming*

Soortbescherming vindt zijn wettelijk kader in de Flora- en faunawet; deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en dieren, ongeacht waar deze zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen.

Het projectgebied bestaat uit spoorwegvoorzieningen. Deze blijven voortbestaan, alleen zal boven deze voorzieningen een brug worden gerealiseerd. Door het ontbreken van struiken, bomen en gebouwen kunnen nesten van (jaarrondbeschermd) vogelsoorten en/of

vleermuizen worden uitgesloten. Ook andere strikt beschermde dier- en/of plantensoorten worden binnen het projectgebied niet verwacht, vanwege het ontbreken van een geschikte biotoop. Naar verwachting zijn dan ook alleen algemeen voorkomende (zoog)dieren in het projectgebied aanwezig. Voor deze soorten geldt dat in de directe omgeving ruim voldoende alternatieven aanwezig zijn. Daarnaast kent de Flora- en faunawet voor deze soorten een algemene vrijstelling. Gesteld wordt, dat deze wet geen belemmering vormt voor realisatie van een horecavoorziening binnen het projectgebied. Wel wordt opgemerkt, dat de zorgplicht ten allen tijde van toepassing blijft.

#### **4.9 Milieueffectrapportage**

Milieueffectrapportage (m.e.r.) is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r. In artikel 7.2 Wm wordt de m.e.r.-(beoordelings)plicht gekoppeld aan bepaalde in het Besluit m.e.r. opgenomen plannen en besluiten die verbonden zijn aan de eveneens in het Besluit m.e.r. weergegeven activiteiten. Het Besluit m.e.r. bevat hiertoe bijlagen waaronder de C- en D- lijst. Door middel van deze lijsten kan bij het opstellen van een ruimtelijk plan worden beoordeeld of het plan een ontwikkeling omvat die een m.e.r.- (beoordelings)plicht kent. Bij een m.e.r.-plicht dient een milieueffectrapportage gemaakt te worden en bij een m.e.r.-beoordelingsplicht dient een afweging te worden gemaakt door het bevoegd gezag of een m.e.r. opgestart zal worden.

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. ingrijpend gewijzigd. Een belangrijke wijziging is dat de drempelwaarden in kolom 2 van de D- lijst behorende bij het Besluit m.e.r. indicatief zijn geworden. Zodoende dient ook voor onder de drempelwaarde blijvende activiteiten een m.e.r.- beoordelingsprocedure te worden doorlopen, indien op grond van de selectiecriteria als opgenomen in bijlage III bij de m.e.r. richtlijn niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

Deze ruimtelijke onderbouwing voorziet in een verruiming van de maximale bouwhoogte ter plaatse van het projectgebied. Hierdoor is het mogelijk om de gewenste opbouw op een brugdeel te realiseren. Dit betreft geen ingreep die genoemd is in bijlage C en/of D van het Besluit m.e.r., waardoor het uitvoeren van een m.e.r.(-beoordeling) niet aan de orde is.



## 5. UITVOERBAARHEID

### 5.1 *Financiële uitvoerbaarheid*

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. Hiervan is in dit geval geen sprake, aangezien enkel wordt voorzien in de realisatie van de opbouw van een recreatieve route (brug). Het opstellen van een exploitatieplan is dan ook niet noodzakelijk.

Alle ontwikkelingen in het kader van de Oranjobonnen worden gefinancierd uit de voor de ontwikkeling beschikbaar gestelde subsidiebronnen. Het voornemen is daarmee financieel uitvoerbaar.

### 5.2 *Vooroverleg*

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient 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 bij het plan in het geding zijn. De ruimtelijke onderbouwing wordt daartoe toegezonden aan de voor de gemeente Rotterdam vaste overlegpartners. Enkel het Hoogheemraadschap van Delfland heeft daarbij formeel gereageerd en aangegeven in te kunnen stemmen met het voornemen.



## 6. CONCLUSIE

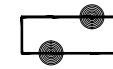
Deze ruimtelijke onderbouwing is gericht op het verruimen van de toegestane bouwhoogte, zodat realisatie van een opbouw op een brug voor langzaam verkeer mogelijk is. Deze brug betreft een ontwikkeling die deel uitmaakt van de nadere recreatieve ontwikkeling van de Oranjabonnen. Uit het beleidshoofdstuk blijkt, dat de verruiming van de bouwhoogte niet in strijd is met de genoemde beleidsvelden en wet- en regelgeving van de diverse overheden. Uit de milieuparagraaf blijkt daarnaast, dat van aantasting van de bestaande omgevingskwaliteit geen sprake is. Zodoende kan positief besloten worden omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning.

Na verlening van de omgevingsvergunning, waartoe onderhavig document dient als ruimtelijke onderbouwing, is het toegestaan om binnen het projectgebied de voorziene opbouw met een totale hoogte van maximaal 16 meter, op te richten. Omdat sprake is van een gecombineerde aanvraag, kan na verlening van de omgevingsvergunning met de realisatie van het project worden gestart.

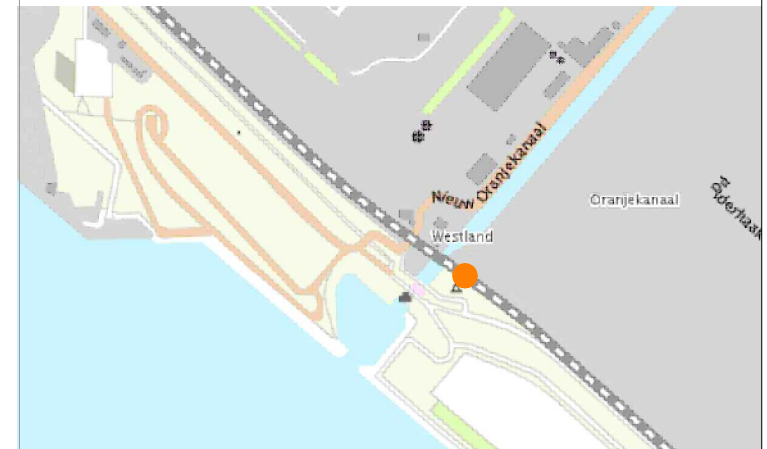




# VERKLARING



Projectgebied



project:  
**Langzaamverkeersbrug Oranjebonnen**  
gemeente:  
**Rotterdam**

fase:  
**Omgevingsvergunning**

opdrachtgever:  
**Gemeente Rotterdam**

datum : 7 september 2016      Identificatienummer:

schaal : 1:500 (A4)



Postbus 6083  
3002 AB Rotterdam  
email: [info@bodg.nl](mailto:info@bodg.nl)  
tel: 06-48384580

