
RUIMTELIJKE MOTIVERING

Van : [REDACTED]

Project : Smartlog Rotterdam 6

Opdrachtgever : David Hart Beheer B.V.

Datum : 14-08-2019

Aan : Gemeente Rotterdam

CC : David Hart Beheer B.V.

Betreft : Ruimtelijke motivering Smartlog 6 Rotterdam



1. Aanleiding

David Hart Beheer B.V. is medio 2018 eigenaar geworden van de gronden gelegen aan de Bunschotenweg (voorheen nr. 160) te Rotterdam. De gronden zijn kadastraal bekend onder perceel nummer 3793, 4724, 4725, 4604 (geheel) en 6710 (deels), sectie B, kadastrale gemeente Pernis.

Het projectgebied is de afgelopen jaren in gebruik geweest ten behoeve van de inname en uitgave en op- en overslag van lege en volle containers. Ook werd het projectgebied gebruikt voor de reparatie en het reinigen van containers als onderdeel van het bedrijf United Waalhaven Terminals B.V. . In de noordwesthoek van het perceel is een bedrijfsgebouw aanwezig.

David Hart Beheer B.V. (hierna: DHG) heeft het terrein gekocht met de doelstelling het terrein te gaan herontwikkelen tot distributiecentrum, conform de eigen DHG-formule 'Smartlog'.

Het initiatief is in strijd met het geldend bestemmingsplan 'Waalhaven en Eemhaven', omdat de gronden zijn bestemd voor 'Bedrijf - Empty Depots'. Een distributiecentrum past niet binnen deze bestemming.

Op grond van de kruimelgevallenregeling zoals opgenomen in het Besluit omgevingsrecht, artikel 4 van bijlage II, lid 9 in samenhang met artikel 2.12 Wabo kan door middel van een omgevingsvergunning worden afgeweken van het geldende bestemmingsplan. Hierbij wordt de zogenaamde reguliere Wabo-procedure gevolgd.

Een belangrijke voorwaarde om te mogen afwijken is dat er wordt aangetoond dat de beoogde ontwikkeling niet in strijd is met de beginselen van een goede ruimtelijke ordening. Deze ruimtelijke motivering toont aan dat de beoogde ontwikkeling voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening (zie hoofdstuk 6 en 7).

Procedure

Bij een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan is de reguliere Wabo-procedure van toepassing. Bij de reguliere procedure moet binnen 8-14 weken op een aanvraag worden beslist. Nadat de omgevingsvergunning is verleend ligt het besluit 6 weken ter inzage. In deze periode kunnen belanghebbenden bezwaar indienen.

2. Locatie

Het projectgebied ligt aan de Bunschotenweg (voorheen nr. 160), gemeente Rotterdam. Zie figuur 1. De blauwe contour duidt het projectgebied aan.



Figuur 1: Ligging projectgebied

De projectlocatie is gelegen in het Rotterdamse Eemhavengebied. Het perceel is gelegen aan de Bunschotenweg, aan de zijde van de Pr. Johan Friso haven.

Het deel van de haven waar de projectlocatie is gelegen richt zich op de containeroverslag, een mix van deepsea en shortsea, en op aanverwante activiteiten zoals empty depots en RoRo (Roll on, Roll off). Daarnaast wordt er ook 'overig stukgoed' overgeslagen. Hier en daar is er nog maritieme industrie te vinden (scheepsreparatie). De projectlocatie zelf was in gebruik als empty depot, een bedrijf dat lege containers van importeurs en exporteurs ontvangen, opslaan, controleren, uitleveren en repareren. In de noordwesthoek van het terrein, direct aan de Bunschotenweg is een klein kantoor aanwezig. Dit kantoor zal worden gesloopt ten behoeve van de beoogde ontwikkeling.

Het projectgebied wordt direct ontsloten aan de Bunschotenweg, welke aansluit op de Waalhavenweg. De Waalhavenweg staat in directe verbinding met de gebiedsontsluitingsweg S101 en daarmee met de Rijksweg A15.

3. Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het projectgebied geldt momenteel het bestemmingsplan 'Waalhaven en Eemhaven'. Dit bestemmingsplan is op 22 februari 2018 vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam. Zie figuur 2 voor een uitsnede van de verbeelding. De rode contour duidt globaal het projectgebied aan.



Figuur 2: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Waalhaven en Eemhaven'

Op de gronden geldt de enkelbestemming 'Bedrijf – Empty Depots' en de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 3'.

De gronden zijn bestemd voor op- en overslag van lege containers met de bijbehorende be- en verwerking, voorzieningen, zoals afvalwaterzuivering, luchtbehandelingssystemen, damp- en geurverwerkingsinstallaties en elektriciteitsopwekking anders dan met behulp van windturbines, die ten dienste staan van de bestemming, bedrijfsgebonden kantoren, (spoor)wegen en paden, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, kaden, taluds en afmeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen, kabels en (buis)leidingen, nuts-, groen- en parkeervoorzieningen, erfafscheidingen en geluidswerende voorzieningen.

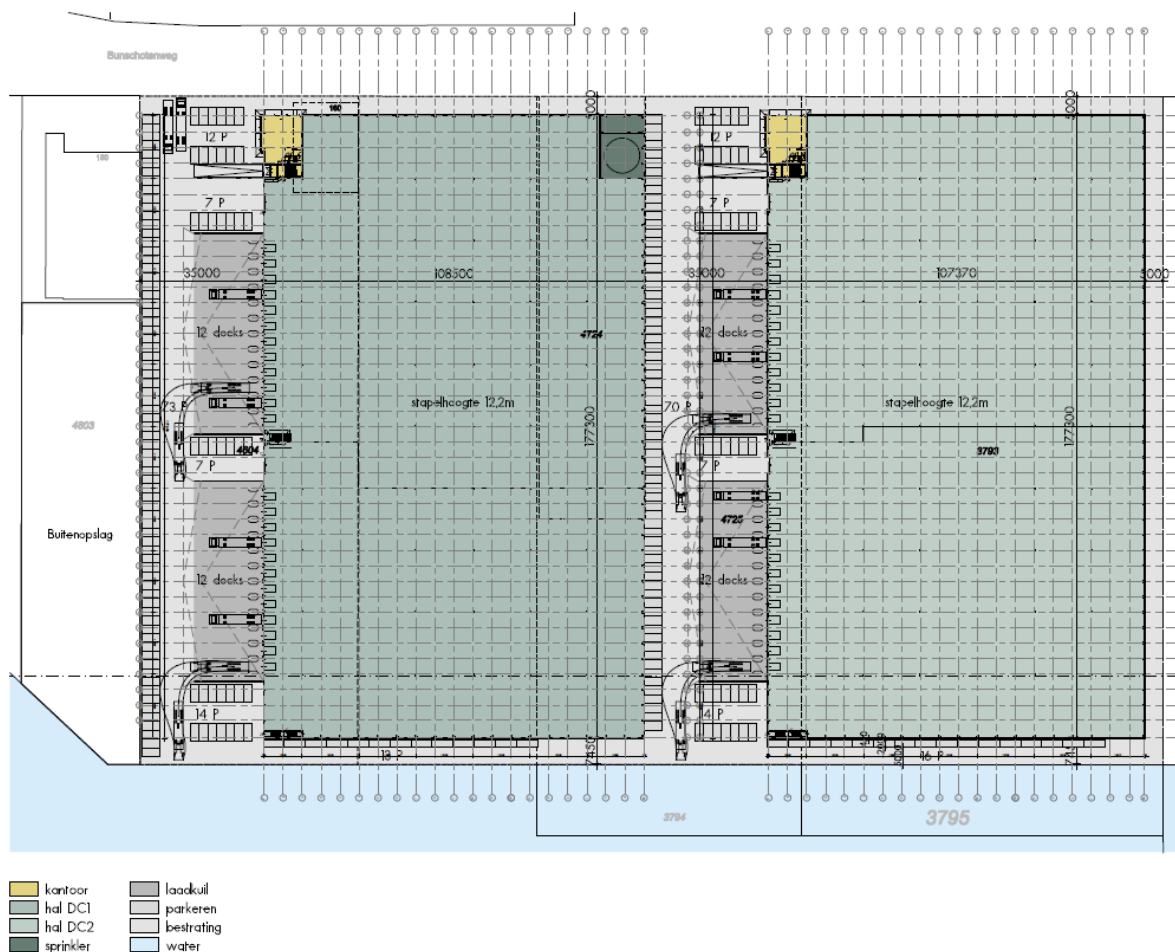
In het bestemmingsplan zijn ter plaatse van het projectgebied geen beperkingen ten aanzien van de maatvoeringen van bebouwing en milieucategorie.

4. Beoogde ontwikkeling

Het voornemen betreft de herontwikkeling van het empty depots terrein ten behoeve van een nieuw distributiecentra, bestaande uit twee gebouwen (warehouse met kantoor). DHG is voornemens de twee distributiecentrums afzonderlijk te verhuren aan logistieke partners.

Het distributiecentra bestaat uit twee grote distributiecentrums, van respectievelijk 21.076 m² en 20.954 m², welke worden ontsloten direct aan de Bunschotenweg. Per distributiecentrum wordt voorzien in een bijbehorend 2-laag kantoorpand, dat aansluitend aan het warehouse wordt gebouwd.

Het terrein zal verder plaats bieden aan meerdere parkeervoorzieningen voor personenauto's, laad- en loskuilen en voldoende manoeuvreerruimte voor vrachtwagens. Figuur 3 geeft een impressie van de nieuwe terreinindeling.



Figuur 3: Uitsnede concept ontwerp van de terrein indeling

De twee nieuwe distributiecentrums worden eenduidig gebouwd, waardoor het gehele distributiecentra een uniforme uitstraling krijgt. De warehouses krijgen een maximale hoogte van 12,65 meter boven peil. Hierdoor kunnen de warehouses optimaal gebruikt worden voor opslag. Per warehouse worden twee laad-en loskuilen gerealiseerd met ieder 12 docks.

Het nieuwe distributiecentra wordt gebouwd conform de DHG-formule 'Smartlog'.

5. Afwijking ten opzichte vigerend bestemmingsplan

Het voornemen is niet mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan.

Het initiatief is in strijd met het bestemmingsplan, omdat:

- Ter plaatse van het projectgebied geldt de bestemming 'Bedrijf – Empty depots'. De gronden zijn bestemd voor op- en overslag van lege containers met de bijbehorende be- en verwerking, voorzieningen, zoals afvalwaterzuivering, luchtbehandelingssystemen, damp- en geurverwerkingsinstallaties en elektriciteitsopwekking anders dan met behulp van windturbines, die ten dienste staan van de bestemming, bedrijfsgebonden kantoren, (spoor)wegen en paden, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, kaden, taluds en afmeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen, kabels en (buis)leidingen, nuts-, groen- en parkeervoorzieningen, erfafscheidingen en geluidswerende voorzieningen.

Het gebruik van de locatie als distributiecentrum, waar activiteiten plaatsvinden gelieerd aan de verwerking, opslag, expeditie/distributie en assemblage van goederen is op deze locatie **niet** toegestaan. Voor deze functie

zijn in het bestemmingsplan Waalhaven en Eemhaven specifieke bestemmingen en functieaanduidingen opgenomen.

Het bestemmingsplan staat de bouw van het distributiecentrum, inclusief bijbehorende kantoorunits en voorzieningen **wel** toe.

De voorgenomen ontwikkeling van een nieuw distributiecentrum sluit aan bij de gemeentelijke visie voor het Waalhaven en Eemhavengebied. Een groot deel van de haven is aangewezen als veranderlocatie, waarbij het met name gaat om het verruimen van het gebruik van de locatie. Hoewel de projectlocatie niet is aangewezen als veranderlocatie, zorgt de voorgenomen ontwikkeling er voor dat uiting wordt gegeven aan de voorgenomen transformatie van het havengebied. De ontwikkeling is dan ook passend binnen de kaders van het vigerend bestemmingsplan.

5.1 Procedure

Omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan

De beoogde ontwikkeling past niet binnen het geldende bestemmingsplan. Op grond van de kruimelgevallenregeling zoals opgenomen in het Besluit omgevingsrecht, artikel 4 van bijlage II, lid 9 in samenhang met artikel 2.12 Wabo kan door middel van een omgevingsvergunning afgeweken worden van het geldende bestemmingsplan. Hierbij wordt de zogenaamde reguliere Wabo-procedure gevolgd.

Een belangrijke voorwaarde om te mogen afwijken is dat er wordt aangetoond dat de beoogde ontwikkeling niet in strijd is met de beginselen van een goede ruimtelijke ordening. Deze ruimtelijke onderbouwing toont aan dat de beoogde ontwikkeling voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening (zie hoofdstuk 6 en 7).

Procedure

Bij een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan is de reguliere Wabo-procedure van toepassing. Bij de reguliere procedure moet binnen 8-14 weken op een aanvraag worden beslist. Nadat de omgevingsvergunning is verleend ligt het besluit 6 weken ter inzage. In deze periode kunnen belanghebbenden bezwaar indienen.

6. Beleidskader

De ruimtelijke ontwikkeling dient getoetst te worden aan het vigerende rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleids- en toetsingskader. Hieronder is dit beleids- en toetsingskader nader beschreven.

6.1 Rijksbeleid

Op rijksniveau zijn op ruimtelijk gebied; de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), de Economische visie op de lange termijn ontwikkeling van de Mainport Rotterdam en de PKB Mainport, de meest bepalende beleidsdocumenten.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig. Daar streeft het Rijk naar met een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Mainport Rotterdam wordt specifiek genoemd in de visie. Aangegeven wordt dat het Rijk inzet op versterking van de Mainport Rotterdam en de verbetering van kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond. Een samenvatting

van nationale belangen is weergegeven in de nationale ruimtelijke hoofdstructuur, waar de MIRT-regio Zuidvleugel/Zuid-Holland onderdeel van is.

Hierbinnen zijn onder andere de volgende opgaven van nationaal belang benoemd:

- Het verbeteren van het vestigingsklimaat van de regio, waaronder die van de Mainport, door het optimaal benutten, waar mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid en het opstellen van de structuurvisie Nieuwe Westelijke Oeververbinding.
- Vernieuwen en versterken van de Mainport Rotterdam door het ontwikkelen van een efficiënt multimodaal netwerk in samenhang met de andere Nederlandse zeehavens.

Met de herontwikkeling van het terrein aan de Bunschotenweg tot distributiecentrum wordt invulling gegeven aan de visie.

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

Het kabinet wil dat Nederland en het Nederlandse bedrijfsleven sterk staan in de internationale concurrentie. Mainport Rotterdam levert hierin een belangrijke bijdrage. De kern van de visie is een toekomst waarin 'Rotterdam' nauwer samenwerkt met andere zeehavens (Amsterdam, Zeeland, Groningen en Moerdijk), binnenhavens, logistieke knooppunten en industrie centra op en langs de achterlandverbindingen. Intensievere samenwerking in een Mainport Netwerk Nederland leidt tot meer specialisatie van zeehavens en andere knooppunten en tot meer complementariteit in de haven en logistieke sector. Daarnaast zijn verlaging van de milieudruk en een efficiënter gebruik van ruimte en infrastructuur wenselijk.

De twee belangrijkste componenten van Mainport Rotterdam zijn het transport & logistieke cluster en het petrochemische & energiecluster. De economische agenda richt zich op het versterken van het vestigingsklimaat in de Mainport Rotterdam met aandacht voor verbeteringen in het innovatief vermogen, de arbeidsmarkt, bereikbaarheid en infrastructuur en ruimte voor bedrijven. Daarbij ligt de nadruk op de speerpunten transport & logistiek en energie & chemie. De transport- en logistieke sector zal moeten blijven innoveren en veranderen en zo het organiserend vermogen versterken.

Met de herontwikkeling van het terrein aan de Bunschotenweg tot distributiecentrum wordt invulling gegeven aan de visie.

PKB Mainport

Het kabinet wil de ruimtelijke voorwaarden scheppen voor een impuls in de economie en de leefomgeving van de Rotterdamse regio. Het gaat hierbij om:

- versterking van de positie van de Mainport Rotterdam;
- het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond.

In de PKB Mainportontwikkeling Rotterdam stelt het kabinet ter realisering van de dubbele doelstelling een pakket maatregelen voor die samen het Project Mainportontwikkeling Rotterdam vormen. Voor de bestaande havens is het deelproject BRG (Bestaand Rotterdams Gebied) van belang. Dit betreft een serie projecten om het bestaande havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Hierin worden onder andere projecten voor intensivering en optimalisering van het ruimtegebruik van de bestaande haven aangegeven.

Met de herontwikkeling van het terrein aan de Bunschotenweg tot distributiecentrum wordt invulling gegeven aan de PKB.

Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Bro)

Een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies vraagt om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ruimtevraag en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling. Overheden die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk willen maken, moeten standaard een aantal stappen zetten die borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en

inpassing van die nieuwe ontwikkeling wordt gekomen. Ruimtelijke besluiten moeten aandacht besteden aan de Ladder van duurzame verstedelijking. Onder het kopje provinciaal beleid wordt hierop nader ingegaan.

6.2 6.2 Provinciaal beleid Visie Ruimte en Mobiliteit en Verordening ruimte (geconsolideerde versie juni 2018)

Uitgangspunt van de provinciale strategie voor de bebouwde ruimte is betere benutting van het bestaand stads- en dorpsgebied (BSD). Stedelijke ontwikkeling vindt daarom primair plaats binnen BSD. De ladder voor duurzame verstedelijking, zoals opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bevat het handelingskader. De provincie heeft de ladder voor duurzame verstedelijking ook opgenomen in de verordening, om het provinciaal belang bij toepassing van deze ladder te benadrukken. Naast de ladder is de ontwikkeling getoetst aan de overige relevante artikelen van de provinciale verordening.

In samenhang met de Visie Ruimte en Mobiliteit is de Verordening ruimte 2014 (geconsolideerde versie juni 2018) opgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen en bij omgevingsvergunningen voor het afwijken van het bestemmingsplan. Het volgende is relevant voor deze omgevingsvergunning.

Artikel 2.1.1 lid 1: Ladder voor duurzame verstedelijking

In het kader van de provinciale ladder voor duurzame verstedelijking worden de nieuwe gebruiksmogelijkheden op bestaand bedrijventerrein gezien als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Toetsing aan de ladder is dan ook noodzakelijk.

Toetsing

- Trede 1

Voor de toetsing aan trede 1 dient de ontwikkeling te voorzien in een actuele behoefte die zo nodig regionaal is afgestemd.

Met de ontwikkeling van het distributiecentra wordt invulling gegeven aan een groeiende vraag uit de markt voor nieuwe en innovatieve distributiecentra. Bij DHG komen dagelijks aanvragen binnen voor het huren, dan wel het kopen van ruimte voor distributie. Om aan deze vraag te kunnen voldoen is het noodzakelijk dat nieuwe moderne distributiecentra worden gebouwd. Met de voorgenomen ontwikkeling wordt invulling gegeven aan de vraag uit de markt. De ontwikkeling draagt dan ook bij aan de doelstellingen van Mainport Rotterdam. De ontwikkeling voldoet hiermee aan trede 1 van de ladder.

Conclusie

Het voornemen is passend binnen de provinciale visie voor het gebied en er is geen sprake van strijd met het genoemde provinciale beleid.

6.3 Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid van de gemeente Rotterdam ten aanzien van Europoort wordt vormgegeven door de Havenvisie 2030 en de Stadsvisie Rotterdam.

Havenvisie 2030

In de Havenvisie is uiteengezet welke scenario's voor de wereldwijde economische ontwikkelingen zich in de komende decennia kunnen voltrekken en hoe elk van deze scenario's doorwerkt in de omvang en aard van de goederenoverslag in de Rotterdamse haven.

Bij de totale hoeveelheid goederen die in de komende jaren in Rotterdam wordt overgeslagen, is sprake van een bandbreedte. In alle scenario's groeit de overslag tot aan 2020, in één scenario treedt na 2020 krimp op.

In de Havenvisie wordt aangegeven dat gezocht moet worden naar een goede balans in samenhang met de ondersteunende activiteiten en bedrijvigheid in de regio. Met de groei en ontwikkeling van bedrijven in dit

genoemde segment, worden nieuwe markten en bijbehorende handelsstromen, -activiteiten en kantoren aangeboord, waardoor een verbreding van de markt ontstaat. (Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de visie.)

Met de herontwikkeling van het terrein aan de Bunschotenweg tot distributiecentrum wordt invulling gegeven aan de havenvisie.

Stadsvisie Rotterdam

In de stadsvisie van Rotterdam streeft de gemeente Rotterdam naar een schone, kleurrijke havenstad in 2030. Belangrijk uithangbord van Rotterdam is de haven. De ontwikkeling van de haven is dan ook een belangrijke economische motor voor de stad. De haven draagt daarnaast bij aan de kennisontwikkeling van de stad.

Bestemmingsplan Waalhaven en Eemhaven

In het bestemmingsplan is een koers aangegeven waarin het gebied zich moet transformeren, de voorgenomen ontwikkeling van een nieuw distributiecentrum sluit aan bij de gemeentelijke visie voor het Waalhaven en Eemhavengebied. Een groot deel van de haven is aangewezen als veranderlocatie, waarbij het met name gaat om het verruimen van het gebruik van de locatie. Hoewel het projectgebied niet is aangewezen als veranderlocatie, zorgt de voorgenomen ontwikkeling ervoor dat uiting wordt gegeven aan de voorgenomen transformatie van het havengebied. De ontwikkeling is dan ook passend binnen de kaders van het vigerend bestemmingsplan.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling van het distributiecentrum draagt bij aan de versterking van de concurrentiepositie van de haven. Daarmee past de ontwikkeling binnen de stadsvisie van de gemeente Rotterdam.

7. Omgevingsaspecten en uitvoerbaarheid

Naast de beleidsmatige onderbouwing dient de beoogde ontwikkeling te voldoen aan een 'goede ruimtelijke ordening'. Dit betekent dat de initiatiefnemer onderzoek dient te verrichten naar de relevante omgevingsaspecten. In de tabel hieronder wordt ingegaan op de relevante omgevingsaspecten, deze worden getoetst aan het (wettelijk) kader.

Aspect / (wettelijk) kader	Beoordelingsaspect	Ten aanzien voornemen
Besluit m.e.r. beoordeling		In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het omgevingsvergunning planmer-plichtig, projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Daarnaast dient het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na te gaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen: • de kenmerken van de projecten; • de plaats van de projecten; • de kenmerken van de potentiële effecten. Onderzoek en conclusie In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein mer-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer. (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D11.3). De ontwikkeling voorziet in een beperkte functiewijziging van een bestaand bedrijventerrein. Daarnaast komt de ontwikkeling niet aan de drempelwaarde zoals genoemd in het Besluit mer. Opgemerkt dient te worden dat voor activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, toch dient te worden nagegaan of er sprake kan zijn van belangrijke gevolgen voor het milieu. Gelet op de kenmerken van het plan zoals het kleinschalige karakter in vergelijking met de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r., de plaats van het plan en de kenmerken van de potentiële effecten zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden. Dit blijkt ook uit de onderzoeken van de verschillende milieuaspecten zoals deze in de volgende paragrafen zijn opgenomen. Voor de ontwikkeling is dan ook geen mer-procedure of mer-beoordelingsprocedure noodzakelijk conform het Besluit m.e.r.
Bodemkwaliteit / Besluit bodemkwaliteit	De bodemkwaliteit dient voldoende te zijn voor de beoogde functie.	In opdracht van David Hart Beheer B.V. te Schiedam heeft Soilution B.V. een verkennend onderzoek algemene bodemkwaliteit uitgevoerd ter plaatse van de Bunschotenweg 138-160 te Rotterdam. Het onderzoek is verricht in verband met een aankoop en beoogde industriële herinrichting van het terrein. Door de specifieke terreinomstandigheden was het niet mogelijk te voldoen aan de onderzoek normen van de NEN 5740, de NEN 5707 en de NEN 5897. Het betreft hier met name een: - te lage onderzoeksintensiteit; - een beperkte bereikbaarheid van de bodem waardoor historische aandachtspunten niet zijn onderzocht; - het ontbreken van toestemming om inspectiegaten te graven in verband met het onderzoek naar asbest. Dit laatste zou teveel hinder opleveren voor de voortzetting van de bedrijfsvoering. Dit betekent dat de verzamelde informatie een indicatief karakter heeft en dat wanneer het terrein beschikbaar komt het verkennend onderzoek op specifieke onderdelen dient te worden aangevuld. Het onderzoeksrapport met als kenmerk 1807153 verkennend bodemonderzoek sept 2018 is als separate bijlage bij de aanvraag omgevingsvergunning opgenomen. Hieronder zijn de conclusies en aanbevelingen uit dit rapport overgenomen Indicatief onderzoek aard en samenstelling terreinverharding en fundatie:

		-in het onderzochte asfalt zijn geen teerindicaties aangetoond en de concentraties PAK in de verschillende lagen zijn lager dan 15 mdkgds. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat het asfalt niet teerhoudend is; -de bemonsterde en geanalyseerde slakkenlagen voldoen indicatief aan de samenstellingswaarden voor een dergelijke toepassing; -de bemonsterde en geanalyseerde puinlagen voldoen indicatief niet aan de samenstellingswaarden voor een dergelijke toepassing. De kritische parameter minerale olie overschrijdt de norm; - in de bemonsterde en geanalyseerde puinlagen is geen asbest aangetoond. Verkennd bodemonderzoek: -de bovengrond blijkt overeenkomstig de hypothese licht verontreinigd met zware metalen, PAK, PCB en minerale olie. Incidenteel is een sterk verhoogde concentratie minerale olie aangetoond. Dergelijke incidenteel sterk verhoogde concentraties zijn bij eerder onderzoek ook vastgesteld; - de slib houdende ondergrond is licht tot sterk verontreinigd met zink en licht tot matig verontreinigd met de overige zware metalen O, PAK, PCB en minerale olie. Dit komt overeen met de verwachting en maakt deel uit van het geval van ernstige bodemverontreiniging dor baggerspecieloswal 198. In de puinhoudende ondergrond (boring 15 en 18) is geen asbest aangetoond; -in het grondwater zijn uitgezonderd incidenteel licht verhoogde concentraties 1,2-dichlooretheen en naftaleen over het algemeen licht tot sterk verontreinigd met zware metalen. Uitsluitend voor barium en arseen zijn concentraties gemeten tot boven de interventiewaarde. De aanwezigheid van arseen en barium in het grondwater wordt in direct verband gebracht met de baggerspecieloswal 198. Aanbevelingen Op het moment dat het terrein toegankelijk is wordt geadviseerd een vervolgonderzoek uit te (laten) voeren met daarin de volgende aandachtspunten: - nader historisch onderzoek ter identificatie van historische aandachtspunten. Het gaat hier onder andere om de nog bestaande onduidelijkheid van de voormalige aanwezigheid van ondergrondse tanks en de status hiervan (zie lijst in bijlage 6) en het achterhalen van een ontbrekende bodemrapportage opgesteld door Arnicon; - Vervolgonderzoek bodem, algemene kwaliteit en historische aandachtspunten; - Verkennd onderzoek naar asbest in funderingslagen en puinhoudende bodemlagen (NEN 5707 en 5897). Nadrukkelijk wordt vermeld dat het onderhavige bodemonderzoek niet bedoeld is ter vaststelling van de hergebruiksmogelijkheden van eventueel tijdens herinrichtings- en/of bouwwerkzaamheden vrijkomende funderingslagen en grond. Indien hiervan sprake is wordt aanbevolen het funderingsmateriaal en of de grond aan te bieden bij recyclingbedrijven of een grondbank die erkend is volgens BRL9335 en/of te keuren volgens het Besluit bodemkwaliteit.
	Functie mag geen bedreiging vormen voor bodemkwaliteit.	Het toekomstige gebruik van de gronden vormt geen bedreiging voor de bodemkwaliteit. In de hal wordt een vloestof kerende vloer aangelegd, waardoor mogelijke bodemverontreiniging kan worden voorkomen. Doordat het bodemonderzoek kniet volgens de normen uitgevoerd heeft kunnen worden vormt het aspect bodem mogelijk een belemmering voor de voorgenomen afwijking van het bestemmingsplan. De aanbevelingen dienen overgenomen te worden in de te verlenen vergunning.
Archeologie / Archeologische beleidskaart	De ontwikkeling mag niet leiden tot aantasting van archeologische waarden.	De functie van het projectgebied wijzigt niet. Het voornemen betreft de realisatie van een nieuw bedrijfsgebouw, bestaand uit een bedrijfshal met kantoor. Ten behoeve van de ontwikkeling en de bouw van de nieuwe bebouwing vinden grondroerende werkzaamheden plaats. Overeenkomstig het geldende bestemmingsplan geldt ter plaatse van de projectlocatie de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 1'. Dit betekent dat een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk met een oppervlakte van meer dan 200 m2, dat in ongeroerde bodem dieper reikt dan NAP, uitsluitend wordt verleend indien een rapport beschikbaar is van een archeologisch deskundige waarin naar het oordeel van het bevoegd gezag de verwachte archeologische waarde van de beneden NAP te verstoren ongeroerde bodem in voldoende mate is vastgesteld. BAAC bv heeft een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd ter plaatse van Bunschotenweg 160 e.o. te Rotterdam. Het advies is op 12 april 2019 beoordeeld door het bevoegd gezag. De rapportage van dit onderzoek is separaat bij de vergunningaanvraag bijgevoegd.

		Het terrein is in het verleden opgehoogd met grond afkomstig uit de Waalhaven. De ervaring is dat voorafgaand aan de ophogingen terreinen worden ontdaan van obstakels. Zo worden dijken en kaden veelal geëgaliseerd. Het is aannemelijk dat dit eveneens in het projectgebied is geschied. Archeologie Rotterdam gaat ervan uit dat ook hier dergelijke waardevolle en informatierijke landschapselementen zijn verdwenen. Gelet op het voorgaande wordt de kans dat bij de bouwwerkzaamheden waardevolle ongeroerde archeologische resten worden aangetast door Archeologie Rotterdam als zeer klein ingeschat. Gemeente Rotterdam ziet op basis van de resultaten dan ook geen redenen tot nader archeologisch onderzoek. De locatie kan voor de voorgenomen ontwikkeling worden vrijgegeven zonder verdere archeologische verplichtingen.
Cultuurhistorie / Besluit ruimtelijke ordening	De ontwikkeling mag niet leiden tot aantasting van cultuurhistorische waarden.	De functie van het projectgebied, haven gerelateerde bedrijvigheid wijzigt niet, het plan past binnen de bouw mogelijkheden van het vigerende bestemmingsplan. Als gevolg van het voornemen vindt geen aantasting van cultuurhistorische waarden plaats.
Water / Watertoets/waterbel eid	Heeft de ontwikkeling effect op de waterhuishouding?	Het voornemen betreft de realisatie van een distributiecentra ter plaatse van het terrein aan de Bunschotenweg, bestaande uit twee bedrijfshallen met een kantoor en een bijbehorend buitenterrein. Ten aanzien van het aspect water gelden diverse beleidsstukken waarbij het Waterschapsbeleid, bestaande uit het 'Waterbeheerprogramma (WBP) (2016-2021)' en gemeentelijk beleid 'Waterplan 2' maatgevend zijn. Huidige situatie <i>Algemeen</i> Het projectgebied is gelegen op het bedrijventerrein Eemhaven en bestaat in de huidige situatie uit een geheel verhard buitenterrein. Aan de zuidzijde grenst het projectgebied aan de Pr. Johan Friso haven. <i>Veiligheid en waterkeringen</i> De gehele Waalhaven en het Eemhavengebied ligt in het buitendijks gebied. De primaire waterkering ligt rondom het havengebied. Het projectgebied ligt dan ook niet binnen de kern- of beschermingszone van deze waterkering. <i>Afvalwaterketen en riolering</i> Het projectgebied is aangesloten op het gemeentelijke rioolstelsel. Onderzoek <i>Algemeen</i> Op basis van het vigerende bestemmingsplan Waalhaven en Eemhaven is het toegestaan het perceel volledig te bebouwen. Dit leidt niet tot een andere waterhuishoudkundige situatie dan juridisch-planologisch voor het aspect bouwen is geregeld. <i>Afvalwaterketen en riolering</i> Conform de Leidraad Riolering en vigerend Waterschapsbeleid is het voor nieuwbouw gewenst een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen zodat schoon hemelwater niet bij een rioolzuiveringsinstallatie terecht komt. Afvalwater wordt aangesloten op de bestaande gemeentelijke riolering. Voor hemelwater wordt de volgende voorkeursvolgorde aangehouden: • hemelwater vasthouden voor benutting; • (in-) filtratie van afstromend hemelwater; • afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater; • afstromend hemelwater afvoeren naar RWZI. Het hemelwater wordt volledig afgekoppeld op het rioolwater. Voor het havengebied geldt geen compensatie van water als gevolg van een toename van het verhard oppervlak. Er is dus geen watercompensatie nodig. <i>Watersysteemkwaliteit en ecologie</i> Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem is het van belang om duurzame, niet-uitloogbare materialen te gebruiken, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase. <i>Veiligheid en waterkeringen</i> De ontwikkeling heeft geen invloed op de waterveiligheid in de omgeving.

		Conclusie De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.
Bedrijven en milieuzonering / Bedrijfs-/milieuzonering (Bevi), Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)	Zijn er bedrijfsfuncties in de omgeving aanwezig / mogelijk? Zijn in de nabijheid gevoelige bestemmingen gelegen?	Het projectgebied is gelegen in het vigerende bestemmingsplan 'Waalhaven en Eemhaven'. In het vigerende bestemmingsplan is geen milieucategorisering opgenomen op basis van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'. In het bestemmingsplan is aangesloten bij de segmentenindeling van het havenbedrijf met een indeling in hoofdsegmenten, marktsegmenten en deelsegmenten. Deze segmentindeling is een economische indeling, zoals dat ook geldt voor de veelgebruikte SBI-indeling van de VNG-publicatie. De segmentindeling is echter speciaal toegespitst op de bedrijvigheid in het Rotterdamse haven- en industriegebied. Het projectgebied is aangewezen voor empty depots. Het voornemen betreft echter de realisatie van een distributiecentra. Beide functies zijn in de segmentindeling ondergebracht in het hoofdsegment Non-bulk, waarbij empty depots valt onder het marktsegment containers en distributie valt onder het marktsegment breakbulk. Beide segmenten komen overwegend voor in het Eemhavengebied en de gronden rondom de Pr. Johan Friso haven. De milieuhinder van genoemde segmenten komt overeen. Ten aanzien van de indeling in segmenten, conform de segmentindeling van het havenbedrijf, kan worden gesteld dat de realisatie van een distributiecentra passend is binnen dit gebied. De dichtstbijzijnde gevoelige bestemming ligt op ca. 600 meter ten noordoosten van het projectgebied. Het aspect bedrijven en milieuzonering is dan ook geen belemmering voor de voorgenomen activiteiten.
Wegverkeer- en spoorweglawaai / Wet geluidhinder (Wgh)	Is de geluidsbelasting minder dan 48 dB?	In de directe omgeving van het plangebied zijn geen gevoelige functies gelegen. De dichtstbijzijnde woning ligt op ca. 600 meter ten noordoosten van het projectgebied. Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.
Industrielawaai / Wet geluidhinder (Wgh)		De noodzaak om een akoestisch onderzoek uit te voeren volgt uit het feit dat het betreffende industrieterrein is gezoneerd conform de Wet geluidhinder. Hiertoe is door Rho Adviseurs een akoestisch onderzoek opgesteld. Dit onderzoek met kenmerk 20190214 Smartlog 6 Rotterdam industrielawaai is separaat opgenomen bij de vergunningaanvraag. Hieronder volgen de conclusies uit het rapport. Uit het onderzoek blijkt dat de inrichting zorgt voor een beperkte bijdrage aan de geluidbelasting op de zonebewakingspunten. De zonebeheerder dient de inpasbaarheid te beoordelen. De inrichting voldoet aan het geluidbudget dat volgt uit het Convenant Geluidruimte Waal-/Eemhaven. Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op een afstand van 50 meter van de grens van de inrichting voldoet aan de grenswaarden van het Activiteitenbesluit. De berekende maximale geluidniveaus voldoen ruim aan de grenswaarden van het Activiteitenbesluit. De inrichting maakt gebruik van de beste beschikbare technieken teneinde onnodige geluidemissie te voorkomen. Het aspect industrielawaai staat de voorgenomen ontwikkeling niet in de weg.
Verkeer / CROW richtlijnen	Een ontwikkeling mag niet leiden tot ontwrichting van de verkeerssystemen. Hier wordt getoetst aan de CROW richtlijnen.	In de huidige situatie is sprake van een empty depots opslagterrein voor de op- en overslag van lege containers. Het terrein zal worden her-ontwikkeld tot distributiecentra. Om uitspraken te kunnen doen over de gevolgen van de ontwikkeling voor de verkeersaanrekening en verkeersgeneratie dient te worden aangesloten bij CROW-publicatie 317. Voor zowel de functie empty depot als distributiecentra geldt de verkeersgeneratienorm van 'bedrijf, arbeidsextensief/bezoekers extensief (loods, opslag, transportbedrijf)'. Doordat voor beide functies sprake is van dezelfde norm, kan worden gesteld dat de beide functies een vergelijkbare verkeersgeneratie creëren. De bestaande en omliggende verkeersstructuur is gebaseerd op economische groei en ontwikkeling van de mainport. Tevens is het projectgebied goed ontsloten op de

		hoofdinfrastructuur (A15/N15). De nieuwe ontwikkeling zal geen gevolgen hebben voor het verkeerssysteem. Het aspect verkeer vormt geen belemmering.
Parkeren / CROW/ gemeentelijke normen	Er moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid.	Ten behoeve van de nieuwe bedrijfslocatie dient te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Hiervoor hanteert de gemeente Rotterdam eigen beleid, vastgelegd in de beleidsnota 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018'. Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling dient te worden voorzien in 251 parkeerplaatsen. Aansluitend aan het distributiecetra wordt rondom de nieuwe bedrijfsbebouwing voorzien in de aanleg van 253 parkeerplaatsen voor personenauto's. Hiermee wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor personenauto's. Het aspect parkeren vormt geen belemmering.
Externe veiligheid / Besluit externe veiligheid inrichtingen	Wordt voldaan aan normen plaatsgebonden risico en groepsrisico?	Huidige situatie In de omgeving van het projectgebied zijn diverse risicovolle inrichtingen gelegen. Overeenkomstig artikel 14 uit het Bevi is voor Europoort en Landtong een veiligheidscontour vastgesteld. Deze veiligheidscontour geeft de grens aan tot waar de PR 10-6 contouren van bedrijven maximaal mogen rijken. De veiligheidscontour wordt op de kaart weergegeven als gebiedscontour (zie onderstaande figuur).  <i>Figuur Veiligheidscontour Waal en Eemhavengebied</i> De veiligheidscontour begrenst weliswaar het gebied tot waar de plaatsgebonden risicocontouren van de risicovolle industrie mag groeien, maar het gebied waarvoor het groepsrisico moet worden verantwoord wordt niet begrensd door de ligging van de veiligheidscontour. Naast PR 10-6 contouren hebben enkele bedrijven in het havengebied ook een invloedsgebied voor het groepsrisico. De projectlocatie is voorzien binnen de oorspronkelijke begrenzing van de BEVI-inrichting United Waalhaven terminals BV. en ligt dan ook binnen de PR en GR-contour van dit bedrijf. Hiervoor geldt dat de begrenzing van deze inrichting aangepast dient te worden. Deze aanpassing (revisie) maakt geen onderdeel uit van deze aanvraag. Na de her begrenzing komt de projectlocatie buiten de PR-contour te liggen. Overige potentiële risicobronnen bestaande uit het basisnet weg, spoor en water en buisleidingen liggen niet in de directe van of hebben invloed op de projectlocatie en zijn niet van invloed op de externe veiligheidssituatie ter plaatse van het projectgebied. Toetsing Overeenkomstig het Bevi en het geldende bestemmingsplan is sprake van een beperkt kwetsbaar object. Zoals opgenomen in het onderliggende geldende bestemmingsplan is voor het gehele projectgebied sprake van een veiligheidszone in het kader van artikel 14 van het Bevi. Binnen de vastgestelde veiligheidscontour mogen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig zijn, die een functionele binding hebben (als bedoeld in artikel 14 van het Bevi).

		Zoals bovenstaand weergegeven is sprake van een bedrijf met een functionele binding met het havengebied. In verband met het groepsrisico en omdat het plaatsgebonden risico binnen de veiligheidscontour verder kan toenemen worden in het bestemmingplan aanvullende veiligheidseisen gesteld aan (beperkt) kwetsbare objecten. De eisen betreffen bouwkundige veiligheidsvoorzieningen zoals eisen met betrekking tot de afdichting van ramen en deuren, eisen met betrekking tot ventilatiesystemen en (in geval aan de vorige eisen niet wordt voldaan), eisen met betrekking tot het creëren van vluchtruimtes. Genoemde eisen en voorschriften zijn vastgelegd in artikel 73 van het geldende bestemmingsplan. Bij het opstellen van het bouwplan is dan ook rekening gehouden met deze voorschriften. In het vigerend bestemmingsplan is het groepsrisico van de verschillende bronnen (weg, spoor, inrichtingen water en buisleidingen) onderzocht voor zowel de huidige als toekomstige situatie. Daarbij is rekening gehouden met de invulling van de verander- en ontwikkellocaties, waaronder het projectgebied. In het bestemmingsplan wordt geconcludeerd dat voldaan wordt aan de voorwaarden van het gemeentelijke groepsrisicobeleid.
Luchtkwaliteit / Wet milieubeheer	Toetsing aan grenswaarden aan Wet luchtkwaliteit.	Als gevolg van de ontwikkeling is de verwachting dat de verkeersgeneratie niet zal wijzigen (zie onder kopje 'Verkeer'). Een berekening doormiddel van de NIBM-tool is niet aan de orde. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringtool 2016 (http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Bunschotenweg ter hoogte van de kruising met de Arie den Toornweg (afstand tot projectgebied: +/- 850 m). Uit de NSL-monitoringtool blijkt dat in 2015 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg onder de grenswaarden lagen. Omdat direct langs deze wegen aan de grenswaarden wordt voldaan, zal dit ook ter plaatse van het projectgebied het geval zijn. Concentraties luchtverontreinigende stoffen nemen immers af naarmate een locatie verder van de weg ligt. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering.
Ecologie / Wet natuurbescherming/p rovinciaal beleid: Beschermd gebieden (Natura 2000 / Natuurnetwerk Nederland)	Toetsing of sprake is van negatieve effecten op beschermde gebieden	Het projectgebied maakt geen deel uit van een beschermd natuurgebied. Circa 5 km ten zuiden van de locatie ligt het Natura 2000-gebied Oude Maas. Dit gebied maakt tevens deel uit van de NNN.  Figuur: Ligging projectgebied ten opzichte van beschermde gebieden. Het projectgebied is niet gelegen in beschermde natuurgebieden. Directe effecten als areaalverlies en versnippering kunnen derhalve worden uitgesloten. Gezien de afstand kunnen tevens effecten als verstoring en effecten op de waterhuishouding worden

		uitgesloten. Aangezien geen sprake is van verkeerstoename (zie eerder) en ruime afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, vormt stikstofdepositie eveneens geen probleem. De ontwikkeling leidt niet tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor de kwalificerende soorten en typen uit Natura 2000-gebieden. Gezien bovenstaande conclusies staat de Wet natuurbescherming 2017 en het beleid van de provincie, de uitvoering van het project niet in de weg.
Ecologie / Wet natuurbescherming/p rovinciaal beleid: Beschermden soorten	Toetsing of sprake is van negatieve effecten op beschermden gebieden	In de haven van Rotterdam komen verschillende beschermden planten- en diersoorten voor, die niet zomaar aangetast, gedood of verontrust mogen worden. Op de Natuurwijzer is voor de haven de verspreiding van de meeste beschermden soorten te zien. Uit deze kaart blijkt dat in de bestaande situatie op de projectlocatie geen beschermden soorten te verwachten zijn. Soortenbescherming Het Havenbedrijf Rotterdam heeft in 2013 een algemene ontheffing Flora- en Faunawet aangevraagd voor alle gronden die binnen de begrenzingen van het erfpachtgebied van het Havenbedrijf Rotterdam gelegen zijn. Er is namelijk sprake van een aantal beschermden dier- en plantensoorten op de gronden. Op 24 december 2014 is ontheffing verleend voor de volgende soorten/activiteiten: - het uitsteken, vernielen, beschadigen, onwortelen of op enigerlei andere wijze van de groeiplaats verwijderen van de groenknolorchis; - het beschadigen, vernielen of verstoren van nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, boomvalk, buizerd, havik en de roek; - het verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van de ransuil en de slechtvalk; - het beschadigen, vernielen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen en het beschadigen of vernielen van eieren van de rugstreeppad. De gronden van de ontwikkeling maken eveneens deel uit van deze ontheffing. Indien sprake is van voorliggende activiteiten zal rekening worden gehouden met de maatregelen zoals genoemd in de ontheffing.
Kabels en leidingen / Telecommunicatiewet	Zijn er planologisch relevante leidingen en hoogspanningslijnen in de directe omgeving aanwezig?	In en rondom de projectlocatie liggen geen planologisch relevante leidingen. Dit aspect staat de uitvoering van het plan dan ook niet in de weg.
Maatschappelijke uitvoerbaarheid / Besluit ruimtelijke ordening (Bro)	Toetsing aan de vraag of belanghebbenden niet onredelijk benadeeld worden door de beoogde ontwikkeling.	In het kader van de aanvraag omgevingsvergunning kunnen belanghebbenden reageren op het voornemen.
Financiële uitvoerbaarheid / Wet ruimtelijke ordening (Wro)	Door de gemeente gemaakt plankosten moeten kunnen worden doorberekend aan de initiatiefnemer.	De kosten van de voorgenomen ontwikkeling worden volledig gedragen door de initiatiefnemer.

Tabel 1 Toetsing relevante (omgevings)aspecten

8. Conclusie

De realisatie van het nieuwe distributiecentrum aan de Bunschotenweg in het Eemhavengebied, past binnen het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. De omgeving levert geen belemmeringen op voor de voorgenomen ontwikkeling.

Ten slotte is het plan economisch uitvoerbaar en is het kostenverhaal afgedekt door de initiatiefnemer. Het gemeentebestuur heeft de ruimtelijke relevante belangen in de omgeving betrokken in haar afweging. Uit de ruimtelijke motivering volgt dat het projectvoornemen voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening.

