

Van Aken Fresh Trading Europoort
gemeente Rotterdam

Ruimtelijke onderbouwing
28-10-2019

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
Hoofdstuk 1 Inleiding.....	6
1.1 Aanleiding.....	6
1.2 Projectgebied	6
1.3 Bestemmingsplan en strijdigheid	7
1.4 Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2 Projectbeschrijving.....	10
2.1 Huidige situatie	10
2.1 Voorgenomen initiatief	14
Hoofdstuk 3 Beleidskader	16
3.1 Inleiding	16
3.2 Rijksbeleid	16
3.3 Provinciaal beleid	17
3.4 Gemeentelijk beleid	20
Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten	24
4.1 Verkeer en parkeren	24
4.2 Wegverkeer- en spoorweglawaaï	26
4.3 Water	26
4.4 Ecologie	27
4.5 Bedrijven en milieuhinder	29
4.6 Luchtkwaliteit.....	31
4.7 Externe veiligheid.....	33
4.8 Bodemkwaliteit	37
4.9 Niet gesprongen explosieven.....	37
4.10 Archeologie	38
4.11 Vormvrije mer-beoordeling	38
Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid	40
5.1 Economische uitvoerbaarheid	40
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	40
Hoofdstuk 6 Conclusie ruimtelijke onderbouwing	42
Bijlagen.....	44
Bijlage 1 Verkennend flora- en faunaonderzoek	46
Bijlage 2 Akoestisch onderzoek	48
Bijlage 3 Bodemonderzoek	49

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

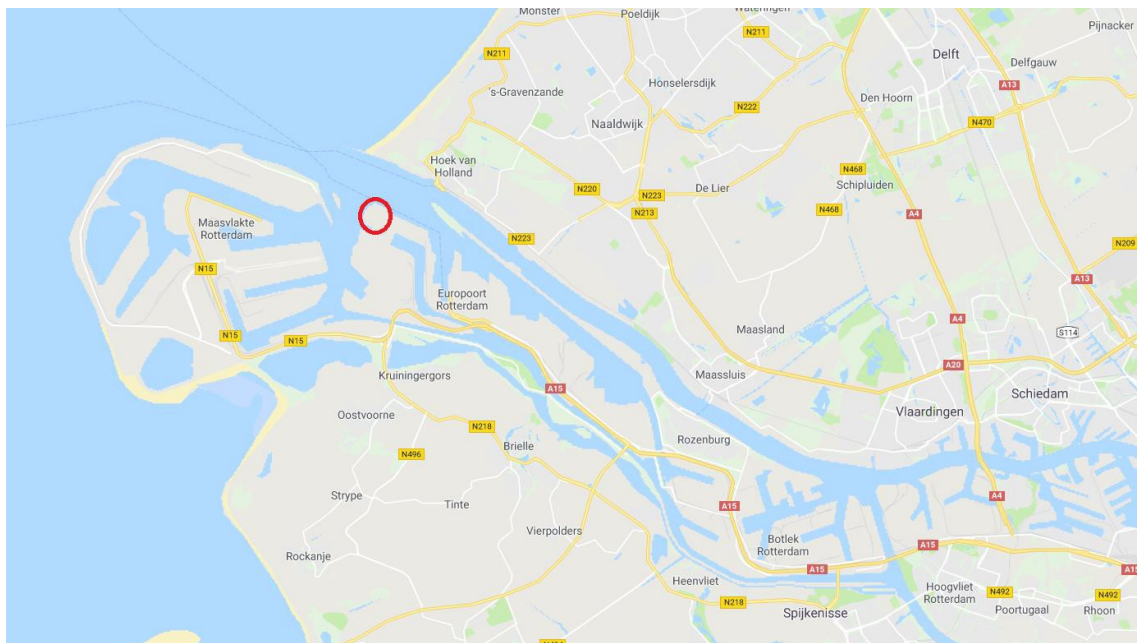
1.1 Aanleiding

Het voornemen bestaat om in de Rotterdamse haven op een locatie in de Europoort een productie- en expeditiecomplex voor plantaardige sappen (voor menselijke consumptie) te realiseren. De locatie die het betreft, op de Kop van de Beer, is niet eerder bedrijfsmatig in gebruik geweest, maar wel (grotendeels) voor bedrijvigheid bestemd. Op basis van het bestemmingsplan 'Europoort en Landtong' uit 2015 is de locatie aangewezen voor op- en overslag van en de be- en verwerking van chemische producten en chemicaliën en van ruwe olie en minerale olieproducten. Het bedrijfstype waar de ontwikkeling betrekking op heeft, valt daar echter niet onder te scharen. Om die reden moet van het bestemmingsplan worden afgeweken om de beoogde ontwikkeling mogelijk te kunnen maken. Een tweede reden is dat het bedrijfscomplex voor een deel binnen de bestemming Water is geprojecteerd.

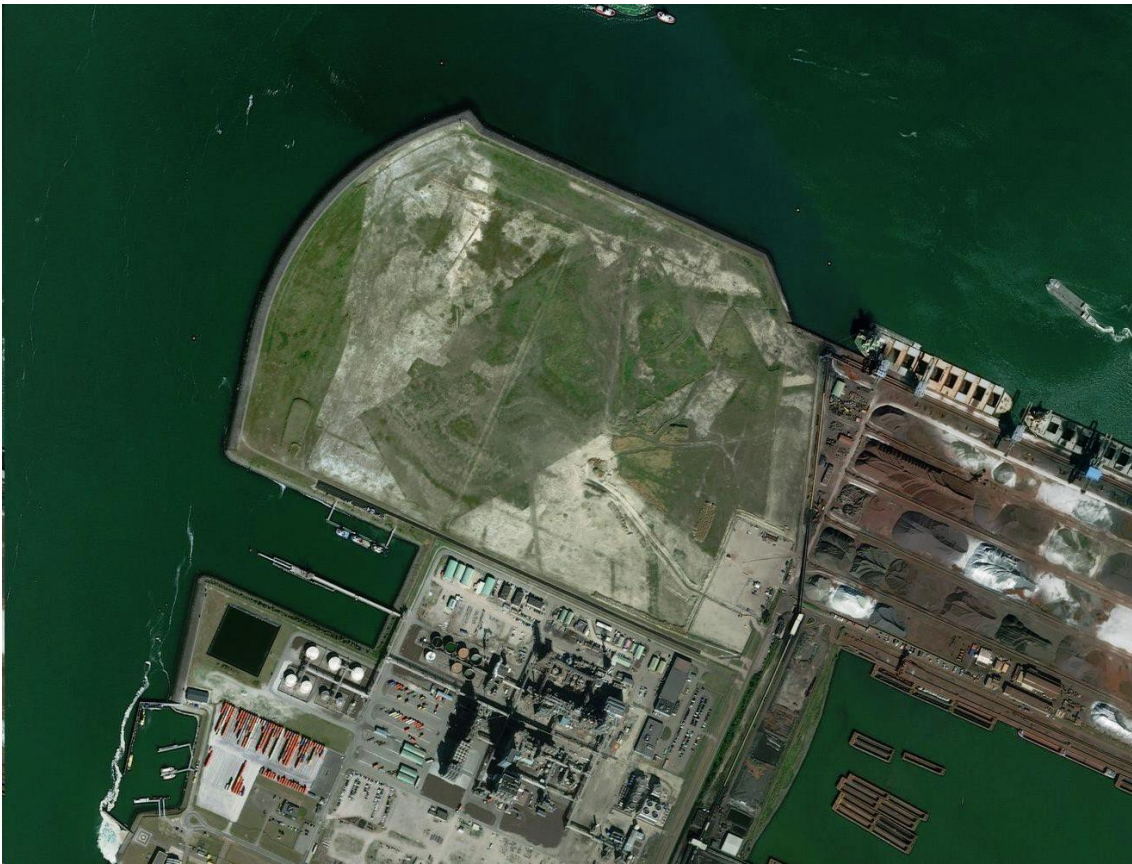
Om van het bestemmingsplan af te kunnen wijken, dient aangetoond te worden dat met de beoogde ontwikkeling sprake is van goede ruimtelijke ordening. In deze ruimtelijke onderbouwing wordt de ontwikkeling om die reden beschreven, onderzocht en onderbouwd. De ruimtelijke onderbouwing dient om bij de aanvraag van de omgevingsvergunning in te dien.

1.2 Projectgebied

Het projectgebied betreft een bedrijfskavel in de Europoort, ook wel bekend als de Kop van de Beer. In figuur 1.1. is de ligging van de projectlocatie globaal weergegeven. Figuur 1.2 toont een luchtfoto van het terrein.



Figuur 1.1 Ligging projectgebied



Figuur 1.2 Luchtfoto projectgebied (bron: Bing Maps)

Het terrein wordt aan drie zijden door water begrenst, te weten het Beerkanaal aan de westzijde, de Tennesseehaven aan de zuidzijde en de monding van het Calandkanaal en de Nieuwe Waterweg aan de noordzijde. Aan de oostzijde grenst het terrein aan aangrenzende bedrijfsperven.

1.3 Bestemmingsplan en strijdigheid

Ter plaatse van het projectgebied is het bestemmingsplan 'Europoort en Maasvlakte' van toepassing, dat is vastgesteld op 23 april 2015. Een uitsnede van dit plan is weergegeven in figuur 1.3. Daaruit blijkt dat het projectgebied grotendeels de bestemming 'Bedrijf -1' heeft, deels de bestemming 'Water' (aan de westzijde en een klein hoekje aan de noordzijde) en volledig voorzien is van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 1'.



Figuur 1.3 Uitsnede vigerend bestemmingsplan 'Europoort en Landtong'

Hoewel het bedrijfsperceel al geheel uit land bestaat, is het westelijk deel daarvan als 'Water' bestemd. Dit hing oorspronkelijk samen met de aanleg van Maasvlakte 2, waarbij een ruimere vaarbreedte het uitgangspunt was met het oog op de doorvaart van grotere schepen. Het scenario om hier nog water van te maken is niet meer aan de orde.

Op het overige deel van het bedrijfsperceel geldt de bestemming 'Bedrijf - 1'. Op grond van de bijbehorende bestemmingsomschrijving (zie fig. 1.4) is hier be- en verwerking van chemische producten en chemicaliën en van ruwe olie en minerale olieproducten toegestaan, met diverse bijbehorende voorzieningen.

De voor 'Bedrijf - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

3.1.1 Bestemmingen

- a. op- en overslag van chemische producten en chemicaliën met de bijbehorende be- en verwerking;
- b. op- en overslag van ruwe olie en minerale olieproducten met de bijbehorende be- en verwerking;
- c. op- en overslag van ruwe olie en minerale olieproducten met de bijbehorende be- en verwerking ten behoeve van hoofdzakelijk raffinaderijen;
- d. voorzieningen, zoals afvalwaterzuivering, luchtbehandelingssystemen, damp- en geurverwerkingsinstallaties en elektriciteitsopwekking anders dan met behulp van windturbines, die ten dienste staan van de bestemmingen, bedoeld onder a t/m c;
- e. bedrijfsgebonden kantoren;
- f. (spoor)wegen en paden;
- g. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- h. kaden, taluds en afmeervoorzieningen;
- i. laad- en losvoorzieningen;
- j. kabels en (buis)leidingen;
- k. nuts-, groen- en parkeervoorzieningen;
- l. erfafscheidingen en geluidswerende voorzieningen.

3.1.2 Dubbelbestemmingen

- a. 'Leiding - Leidingstrook', voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd.
- b. 'Waarde - Archeologie - 1', voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Medebestemming

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor 'Leiding - Leidingstrook' dan wel 'Waarde - Archeologie - 1' is mede het bepaalde in die bestemmingen van toepassing.

Figuur 1.4 Uitsnede planregels vigerend bestemmingsplan

Gelet op bovenstaande kent de voorgenomen ontwikkeling een strijdigheid met het vigerende plan doordat de toegestane bedrijfsvoering het beoogde type bedrijvigheid niet toestaat en doordat een deel van het bedrijfsperceel nu nog als Water is bestemd.

Wat betreft de bouwmogelijkheden op het perceel, schrijven de bouwregels uit de bestemming 'Bedrijf - 1' (zie opnieuw fig. 1.4) geen beperking van maten voor. Dit biedt optimale flexibiliteit voor de realisatie van bedrijfsbebouwing, onder voorwaarde dat rekening wordt gehouden met de archeologische dubbelbestemming. De dubbelbestemming 'Leiding - Leidingstrook' die in het artikel wordt aangehaald, komt overigens niet voor binnen het projectgebied en is om die reden niet aan de orde.

1.4 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 een projectbeschrijving, bestaande uit een beschrijving van de bestaande situatie en de beoogde ontwikkeling.

In hoofdstuk 3 wordt de beoogde ontwikkeling getoetst aan de relevante beleidskaders op Rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. In hoofdstuk 4 vindt daarna de toetsing aan de relevante omgevingsaspecten plaats. Vervolgens worden in hoofdstuk 5 de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het project beschreven.

Tot slot geeft hoofdstuk 6 een beknopte conclusie van deze onderbouwing, om aan te tonen dat met deze ontwikkeling sprake is van goede ruimtelijke ordening.

Hoofdstuk 2 Projectbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Omgeving projectgebied

Het projectgebied ligt in de Europoort, een gedeelte van de Rotterdamse haven dat in de jaren '50 en '60 is aangelegd. De plannen voor Europoort vormden destijds het antwoord op de snelle uitgifte van de terreinen in het Botlekgebied en op de schaalvergroting in de scheepvaart en bedrijfscomplexen. Door deze schaalvergroting ontstond er behoefte aan een nieuw type havengebied, met grote bedrijventerreinen aan havens die toegankelijk zijn voor grote en diepstekende schepen. De Europoort voorzag onder meer in de aanleg van terreinen voor een hoogoven- en staalbedrijf, en voor de op- en overslag van kolen, ertsen en aardolie.



Figuur 2.1 Omgeving projectgebied

Figuur 2.1. geeft een overzicht van de omgeving van het plangebied en toont onder meer dat de omgeving veelal uit bedrijfscomplexen met opslagterminals bestaat.

Aan de noordzijde grenst het bedrijfsperceel aan het Calandkanaal. De Landtong, eveneens aangelegd met de realisatie van de Europoort, vormt de scheiding tussen het Calandkanaal en de Nieuwe Waterweg en daarmee ook tussen de scheepvaart richting de Europoort en doorgaand scheepvaartverkeer.

Aan de westzijde is het Beerkanaal te zien met diverse havenbekkens, waarvan de Tennesseehaven direct aan de zuidzijde van het projectgebied is gelegen. Aan de overzijde van het Beerkanaal ligt de eerste Maasvlakte, die eveneens ontsloten wordt via het Beerkanaal. Ditzelfde kanaal zorgt bovendien voor aansluiting op het Hartelkanaal verder landinwaarts.

Langs de zuidkant van de Europoort ligt de snelweg A15 die de verbinding vormt van de Tweede Maasvlakte (in het westen) richting de ring van Rotterdam en verder landinwaarts richting Nijmegen. Langs deze snelweg bevindt zich ook de havenspoorlijn (eveneens richting de Tweede Maasvlakte), met diverse aftakkingen richting de verschillende havenbekkens.

Aan de overzijde van de monding van het Calandkanaal en de Nieuwe Waterweg ligt de woonkern en het duingebied van Hoek van Holland.

Projectgebied

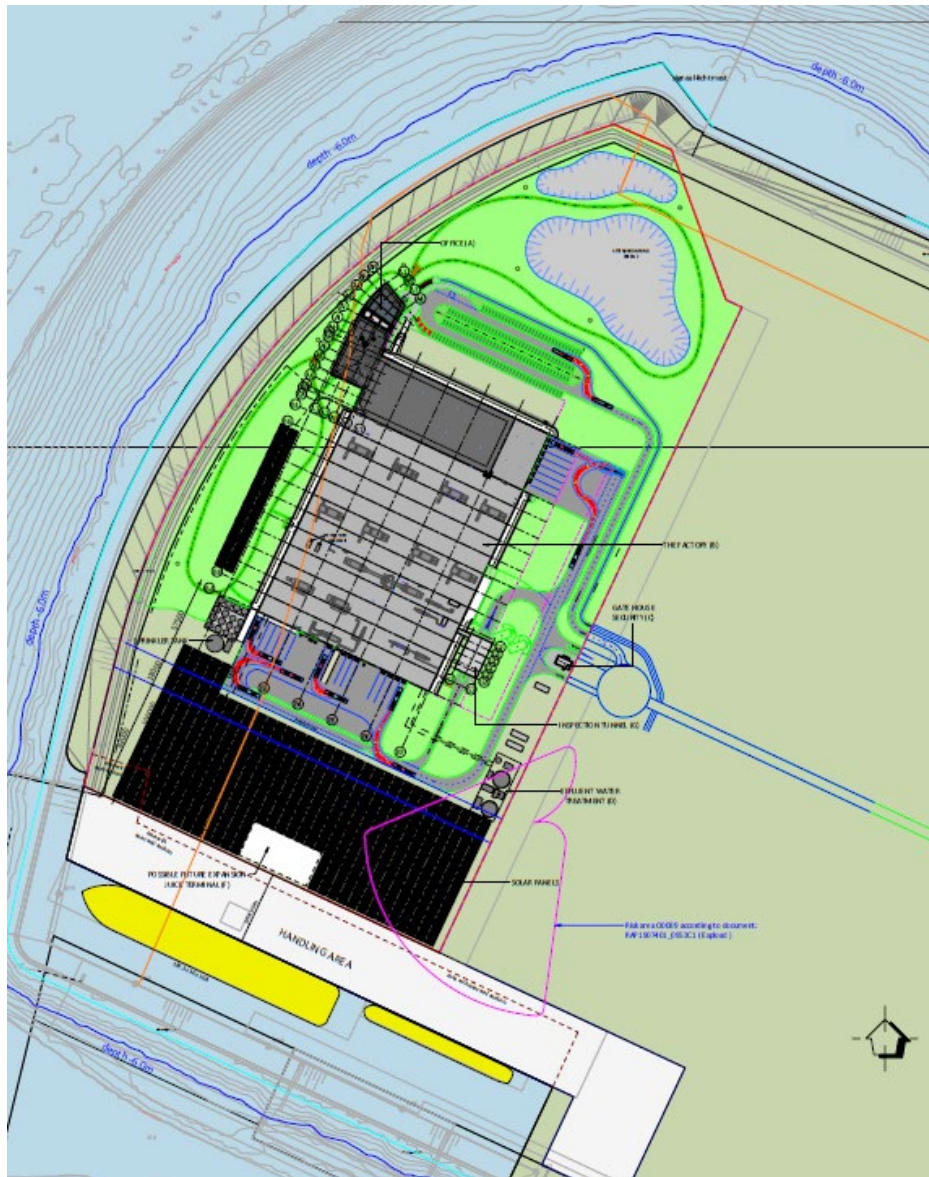
Ondanks dat het projectgebied nog deels de bestemming 'Water' kent, bestaat het al geheel uit land. In figuur 2.2. is een luchtfoto van het terrein opgenomen. Inmiddels is het terrein grotendeels opgehoogd met zand. Alleen de westelijke strook met de bestemming Water is nog niet opgehoogd en bestaat uit gras. Het projectgebied is geheel vrij van bebouwing. Aan de zuidzijde bevinden zich afmeerplaatsen in de Tennesseehaven met bijbehorende voorzieningen.

Ontsluiting van het terrein over de weg vindt plaats in zuidelijke richting, over de Markweg langs de kop van de Tennesseehaven en verder richting de A15 (op-/afrit 9 Europoort).

Aan de oostzijde op de luchtfoto is het Ertsoverslagbedrijf Europoort C.V. te zien, waar overslag van erts en kolen plaatsvindt. Aan de zuidzijde van het projectgebied is Indorama Ventures, een chemiebedrijf dat zich richt op productie van PET voor verpakkingsdoeleinden.



Figuur 2.2 Luchtfoto projectgebied (bron: Bing Maps)



Figuur 2.3 Plattegrond milieu Fresh Trading BV

2.1 Voorgenomen initiatief

Fresh Trading B.V. is voornemens een productielocatie voor plantaardige verse sappen (voor menselijke consumptie) te realiseren. De grondstoffen voor deze sappen worden in beginsel per vrachtwagen aangevoerd, waarna de productie van de sappen binnen het bedrijfscomplex plaatsvindt.

De beoogde ontwikkeling bestaat uit een bedrijfsgebouw waarbinnen de productie en verwerking van de sappen plaatsvindt. In figuur 2.3 is een plattegrond van de beoogde inrichting van het terrein weergegeven.

Aan de zuidzijde van het projectgebied zal in de toekomst aanlevering van grondstoffen voor de sappen per zeeschip plaatsvinden. Overigens valt deze afmeervoorziening buiten de scope van deze afwijkingsprocedure aangezien deze inpasbaar is in het huidige bestemmingsplan.

Via leidingen wordt het aangevoerde sap opgeslagen in de Juice Terminal die ook in figuur 2.3 is weergegeven. In het hoofdbedrijfsgebouw vindt de verdere productie plaats tot eindproducten voor de markt.

Na het interne productieproces, belanden de eindproducten aan de noordzijde van het bedrijfsgebouw in het daarvoor ingerichte warehouse van waaruit de expeditie plaatsvindt. Aan deze zijde zijn daarom ook de dockingplaatsen voor vrachtwagen ingericht die het verdere transport van de eindproducten verzorgen.

De noordwestzijde van het gebouw omvat de bedrijfsgebonden kantoorruimten.

Procesbeschrijving

Aanvoer en opslag

De plantaardige sappen ten behoeve van het eindproduct worden per schip aangevoerd aan de zuidzijde van het terrein (behoort niet tot de inrichting van Fresh Trading B.V.). In het ontvangstation worden de sappen vervolgens via vaste leidingwerk in tanks opgeslagen.

Vanuit de tanks worden de sappen via leidingen getransporteerd naar de juice terminal waar de sappen gemengd worden tot het eindproduct. In de a-septische lijn worden de vruchtensappen en hulpstoffen gemengd. De verwerking van de plantaardige sappen wordt uitgevoerd in een a-septische lijn. Gebruik wordt gemaakt van een a-septische lijn omdat de sappen niet mousserend zijn en microbiologisch gevoelig zijn. Pasteuriseren gebeurt op 95 graden Celcius middels een stoomverwarmer en vormt een onderdeel van de productielijn. De basisgrondstoffen (vruchtensappen) worden in bovengrondse opslagtanks opgeslagen. De vloeren van de bedrijfsgebouwen zijn allen vloeiend-kerend. Parallel aan het pasteurisatieproces vindt "cleaning-in-place" plaats.

Vullen

De kunststof ampullen worden per vrachtwagen aangeleverd en worden bij de vullijn in de juiste vorm geblazen (blow-moulding).

De kunststofflessen worden afgevuld met de gemengde en gepasteuriseerde sappen en vervolgens verpakt.

Distributie

Nadat de flessen afgevuld en verpakt zijn worden deze op een pallet geplaatst. De pallets worden met een heftruck naar de opslagruimte vervoerd waarna het eindproduct ingeladen en uitgeleverd wordt per vrachtwagen (per as). De heftrucks zijn voorzien van lithium-ion accu's en worden in de expeditieruimten van het warehouse opgeladen.

Vanuit de tanks worden de sappen via leidingen getransporteerd naar de juice terminal waar de sappen verwerkt worden tot het eindproduct. In een aparte productielijn worden de kunststof flessen geproduceerd die later gevuld worden in een aantal a-septische productielijnen.

De verwerking van de plantaardige sappen wordt uitgevoerd in een a-septische lijn. Gebruik wordt gemaakt van een a-septische lijn omdat de sappen niet mousserend zijn en microbiologisch gevoelig zijn. In de a-septische lijn worden de vruchtensappen en hulpstoffen gemengd en in flessen afgevuld en vervolgens verpakt.

Nadat de flessen afgevuld en verpakt zijn worden deze op een pallet geplaatst. De pallets worden met een heftruck naar de opslagruimte vervoerd waarna het eindproduct ingeladen en uitgeleverd wordt. De heftrucks zijn voorzien van lithium-ion accu's en worden in de expeditieruimten van het warehouse opgeladen.

Cleaning in place (CIP)

Fresh Trading B.V. produceert diverse sappen, tussen de batches door worden de productielijnen gereinigd door middel van een CIP-systeem. Met het CIP-systeem wordt het leidingwerk van de productielijnen automatisch gereinigd en gedesinfecteerd voordat de volgende batch sappen gemaakt wordt. De leidingen worden schoongemaakt met een mengsel van water en reinigingsmiddel. Het schoonmaakwater wordt vervolgens naar de waterzuivering – buiten de inrichting van Fresh Trading – afgevoerd, voordat het geloosd wordt op het gemeentelijk rioleringsstelsel.

De verpakking van de stoffen kan bestaan uit:

- Jerrycans;
- Drums;
- IBC.

De reinigingsmiddelen worden opgeslagen in stellingen (PGS-15 geclassificeerd) in een daar voor bestemde ruimte.

Installaties

Duurzaamheid is een belangrijk speerpunt van deze productielocatie van verse plantaardige sappen. Gestreefd wordt naar een neutrale energiebalans waarbij de opwekking van elektrische energie zoveel als mogelijk op eigen terrein zal plaatsvinden door middel van PV-panelen.

De PV-panelen worden grotendeels gesitueerd aan de zuidzijde van het terrein, tussen de afmeervoorziening enerzijds en het bedrijfsgebouw en de inrichting voor wegverkeer anderzijds. Een ander, kleiner, deel van de panelen wordt aan de westzijde van het bedrijfsgebouw gesitueerd. Voor het ontwerp van de zonnepanelen op het terrein is uitgegaan van LG NeON R monokristallijne zonnepanelen LG365Q1C-A5. Uit het testrapport van deze zonnepanelen op het gebied van reflectie, dat in het OLO onderdeel uitmaakt van de stukken, blijkt dat de visible light reflectance is getest conform de methode KS L 2514:2001. Deze zonnepanelen hebben 3-voudige anti-reflectiecoating en hebben geen reflecties als gevolg van elektroden of verzamelrails.

De kantoorruimtes beschikken over een verwarmings- en koelingsinstallatie gebaseerd op elektriciteit. Voor de koeling van de sappen wordt gekoeld met het koudemiddel ammoniak.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Door de verschillende overheden is beleid geformuleerd ten aanzien van ruimtelijke aangelegenheden. In dit hoofdstuk is uiteengezet of het project in overeenstemming is met het ruimtelijk beleid.

3.2 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Barro

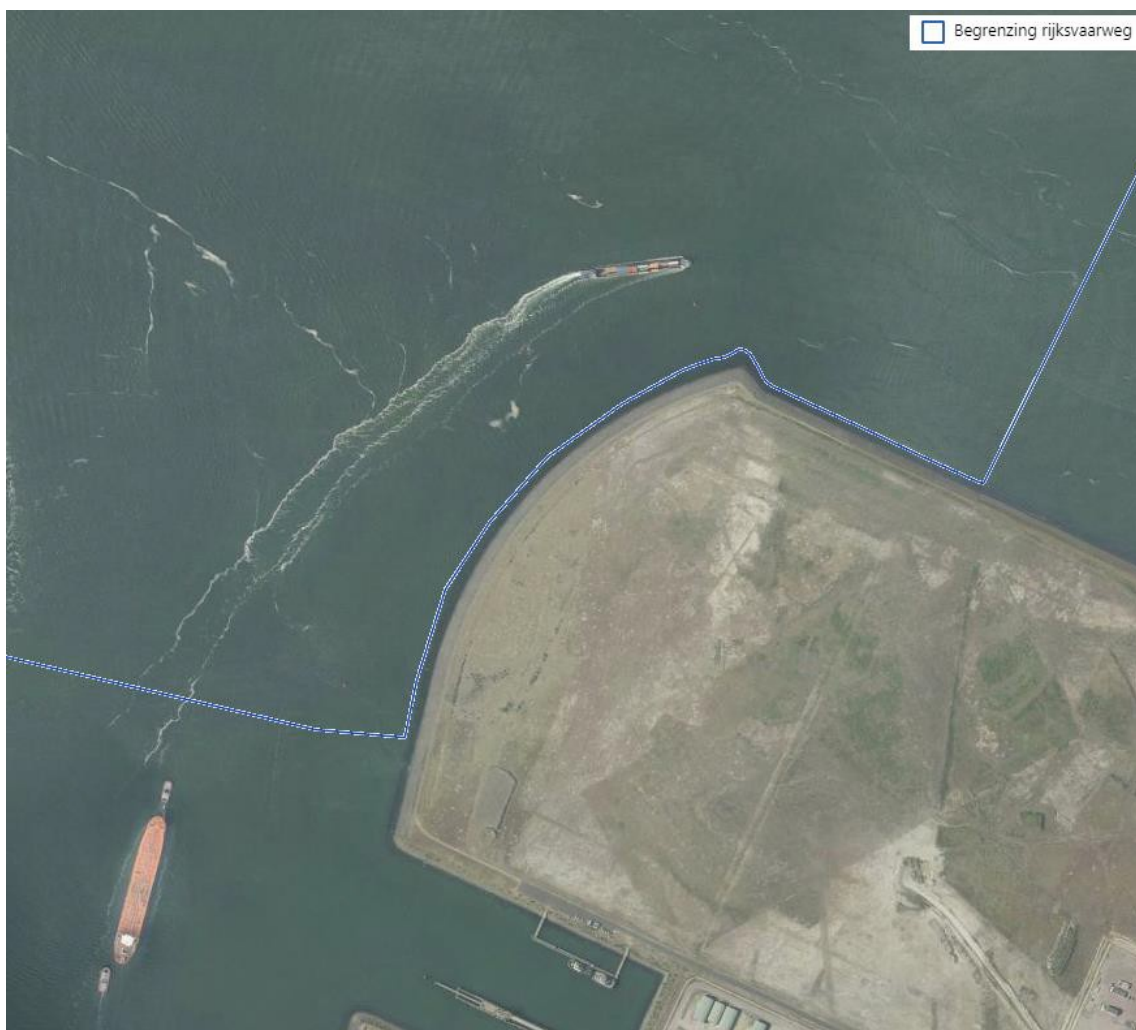
In de SVIR staan de plannen voor ruimte en mobiliteit van de Rijksoverheid beschreven. Het kabinet schetst in de SVIR hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Voor de doorwerking van de rijksbelangen in plannen van lagere overheden, is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) opgesteld. Het Barro is op 30 december 2011 (grotendeels) in werking getreden en omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op plannen van lagere overheden.

Onder de doelstelling 'concurrerend' streeft het Rijk naar een excellente ruimtelijk-economische structuur door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren. Dit wordt als één van de nationale belangen aangemerkt. De bedoelde topsectoren zijn aanwezig in heel Nederland, maar concentreren zich vooral in de stedelijke regio's van de mainports, brainport, greenports en de valleys. Daarbij gaat het om de haven van Rotterdam en Schiphol, de Brainport Zuidoost-Nederland, de Greenports Venlo, Westland-Oostland, Aalsmeer, Noord-Holland Noord, Boskoop en Bollenstreek, Energyport in Groningen, Food Valley in Wageningen, Health Valley in Nijmegen, Maintenance Valley in West- en Midden Brabant, Utrecht Science Park en de nanotechnologie in Twente en Delft. Deze regio's (en de ontwikkeling daarvan) beschouwt het Rijk van nationale betekenis.

In het Barro zijn diverse relevante bepalingen vastgelegd voor de beoogde ontwikkeling.

Rijksvaarwegen

Langs aangewezen Rijksvaarwegen, is een vrijwaringszone van toepassing waarbinnen nieuwe planologische mogelijkheden geen belemmering mogen vormen voor met de scheepvaart samenhangende aspecten als doorvaart, zichtlijnen, contact, toegankelijkheid en beheer en onderhoud. Uit figuur 3.2 is af te lezen dat delen van het aangrenzende watersysteem als Rijksvaarweg zijn aangewezen (noordoever en deel westoever). Met CEMT-klasse VI geldt hier een vrijwaringszone van 25 m. Doordat de grens van de Rijksvaarweg net iets uit de kant ligt, reikt de zone van 25 m niet tot op het bedrijfskavel.



Figuur 3.1 Begrenzing Rijkswaerweg

Rivierbed

Binnen een rivierbed van de grote rivieren, geldt dat nieuwe planologische mogelijkheden indien veilig en doelmatig gebruik van het waterlichaam mogelijk blijft, de afvoercapaciteit niet belemmert wordt, eventuele waterstandverhoging of afname van het bergend vermogen zo beperkt mogelijk zijn en de ecologische toestand van het waterlichaam niet verslechterd.

Aangezien het plan in fysieke zin gebruik maakt van een bestaand bedrijfsperceel, leidt dit niet tot effecten op bovenstaande belangen.

Conclusie

Het project sluit aan bij de voor het projectgebied relevante uitgangspunten en bepalingen uit het Rijksbeleid.

3.3 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit (2014)

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer.

(overigens is tijdens de voorbereiding van dit project de Visie Ruimte en Mobiliteit vervangen door de Omgevingsvisie. Hierin is de Visie Ruimte en Mobiliteit beleidsneutraal overgenomen. De verdere toetsing in deze paragraaf is daarom niet nader aangepast)

Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

- ruimte bieden aan ontwikkelingen;
- aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit;
- allianties aangaan met maatschappelijke partners;
- minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

Bij de VRM horen: de Visie Ruimte en Mobiliteit, de Verordening Ruimte, het Programma Ruimte en het Programma Mobiliteit.

4 rode draden

In de VRM zijn 4 thema's te onderscheiden:

1. beter benutten en opwaarderen van wat er is;
2. vergroten van de agglomeratiekracht;
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
4. bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

Beter benutten en opwaarderen water is

Onder het thema 'beter benutten en opwaarderen van water is' streeft de provincie naar optimale benutting van de 'bebouwde ruimte'. Onder 'bebouwde ruimte' wordt verstaan het stelsel van de stedelijke agglomeratie, het systeem van kernen en linten en het logistiek-industrieel systeem. Op de bijbehorende kaart is de Rotterdamse haven volledig aangewezen als bebouwd gebied en dus aangewezen voor verdere benutting.

Vergroten agglomeratiekracht

De provincie kent twee dominante ruimtelijk-economische structuren: een fijnmazig stedelijk systeem, waar kennis en dienstverlening de boventoon voeren, en een complex logistiek-industrieel systeem van mainport en greenports. Voor beide systemen kent de provincie een eigen koers, maar tegelijkertijd biedt dit duale gezicht van Zuid-Holland ook kansen voor vernieuwing. De provincie bevordert de samenhang en synergie tussen beide ruimtelijk-economische systemen. Concrete voorbeelden hiervan zijn gezamenlijke investeringen in regionale energie-infrastructuur, steeds slimmer gekoppelde logistieke netwerken van main- en greenports zoals Coolport, een gezamenlijke economische agenda van overheden, bedrijven en kennisinstellingen in de Zuidvleugel met bijbehorend regionaal ontwikkelingsbedrijf en de gemeenschappelijke investeringen in de regionale kennisinfrastructuur, in het bijzonder de campusvorming rond de universiteiten.

Logistiek-industrieel systeem van mainport Rotterdam en greenports

Het logistiek-industriele systeem langs rivieren en zware infrastructuur bundelt de hoofdstromen van goederen en het havenindustriële complex, de greenports, de logistieke dienstverlening en de gerelateerde kenniscentra. De mainport en de greenports zijn schoolvoorbeelden van volwassen clusters die tot de wereldtop behoren. De provincie wil die topositie behouden en waar mogelijk versterken en streeft naar synergie van mainport Rotterdam en greenports.

Mainport Rotterdam / havenindustriële complex

De provincie zet in op een wereldwijd toonaangevend havenindustriële complex. Ze wil de internationale topositie van de mainport versterken, met een hoog economisch rendement voor de stad Rotterdam en de omliggende regio (met inbegrip van de greenports). Daarbij hoort ook een reductie van de milieubelasting.

Versterking internationale topositie

Voor het behoud en verdere versterking van de internationale topositie van de mainport Rotterdam zet de provincie samen met haar partners in op de uitvoering van de Havenvisie 2030. De Havenvisie benoemt een aantal onderwerpen waar de provincie een rol in heeft, zoals: bereikbaarheid en mobiliteitsmanagement, multimodale inlandterminals, slim vergunnen, biobased economy & transitie van het havenindustriële complex en duurzame ruimtelijke ontwikkeling. De provinciale bijdrage aan de uitvoering van de Havenvisie is vastgelegd in een convenant tussen het havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Rotterdam.

Tot 2040 wordt een verdere toename van de wereldhandelsstromen voorzien. De concurrentie tussen Europese zeehavens blijft toenemen en klanten stellen steeds hogere logistieke eisen aan zeehavens. Een efficiënter gebruik van de beschikbare ruimte en het wegen-, spoor- en vaarwegennetwerk vangt deze toekomstige groei op.

Reductie milieubelasting

Een belangrijke opgave voor de haven vormt de verduurzaming van de energievoorziening. Dat is onderdeel van de Havenvisie. Duurzaamheid wordt de komende periode steeds meer een concurrentiemiddel, zowel voor afzonderlijke bedrijven als voor havenindustriële complexen. De provincie draagt hieraan bij door de ontwikkeling van een biobased haven te stimuleren en door de komst mogelijk te maken van duurzame energiebronnen zoals wind, biomassa en aardwarmte.

Toetsing

Het beoogde project draagt bij aan de provinciale beleidsuitgangspunten uit de Visie Ruimte. Door een niet eerder in gebruik genomen bedrijfskavel in de Rotterdamse haven te benutten, wordt aangesloten bij het toepassen van duurzaam ruimtegebruik. Daarnaast wordt een perceel in gebruik genomen dat tot nu toe nog aangewezen was voor bedrijvigheid in en met fossiele brandstoffen. De omschakeling naar een Food-gerelateerd bedrijf sluit aan bij het toekomstbeeld voor de haven, net als de toepassing van grootschalige duurzaamheidsmaatregelen op het bedrijfsp perceel zelf.

Verordening ruimte 2014

In samenhang met de Visie Ruimte is de Verordening ruimte opgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen. Hieronder wordt ingegaan op de voor het projectgebied (meest) relevante bepalingen uit de Verordening ruimte. *(overigens is tijdens de voorbereiding van dit project de Verordening Ruimte vervangen door de Omgevingsverordening. Hierin is de Verordening Ruimte beleidsneutraal overgenomen. De verdere toetsing in deze paragraaf is daarom niet nader aangepast)*

Artikel 2.2.1. Ruimtelijke kwaliteit

Bij het toestaan van een ruimtelijke ontwikkeling, gelden voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit. Daarbij hanteert de provincie de principes inpassen, aanpassen, transformeren.

Inpassen: de ontwikkeling past binnen de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de richtpunten van de kwaliteitskaart.

Aanpassen: de ontwikkeling past niet binnen de aard en schaal van het gebied, maar per saldo blijft de ruimtelijke kwaliteit gelijk. Hiervoor wordt de ontwikkeling ingebed in de omgeving en worden er mogelijk ruimtelijke maatregelen getroffen.

Transformatie: Als geen sprake is van inpassen of aanpassen, geldt het principe van transformatie. Hier kan alleen sprake van zijn indien de kwaliteit gewaarborgd is door een integraal ontwerp waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied ook aandacht is besteed aan de overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart en het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen.

Artikel 2.4.3 Buitendijks bouwen

Het projectgebied is opgenomen op de kaart voor buitendijks bouwen. Dit houdt in dat bij een ontwikkeling op deze gronden wordt ingegaan op een inschatting van het slachtofferisico bij een

eventuele overstroming en een verantwoording van de afweging die is gemaakt voor het toelaten van nieuwe bebouwing.

Artikel 2.4.1 Windenergie

Het projectgebied is opgenomen op de kaart met zones voor windturbines.

Toetsing

Het project sluit aan bij de genoemde bepalingen uit de Verordening Ruimte.

- Ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit sluit het project aan bij ruimtelijke kwaliteitskaart, waarop het projectgebied valt binnen de zone 'watergebonden bedrijventerrein'.
- Ten aanzien van buitendijks bouwen, geldt dat het project gebruik maakt van een bestaand bedrijfsperceel waarop reeds bedrijfsontwikkeling mogelijk was. De punten waarop het project afwijkt van het vigerende plan, leiden niet tot grotere risico's op dat punt. Daarbij is meegewogen dat het plandeel dat nog bestemd is als 'Water' wordt opgehoogd zodat dit aansluit bij het overige deel van het terrein.
- In dit stadium van het project is geen windenergie opgenomen. Gezien het duurzame karakter van de ontwikkeling en de maatregelen die daarvoor reeds getroffen worden, worden windturbines in de toekomst niet uitgesloten.

Conclusie

Het project sluit aan bij de voor het projectgebied relevante uitgangspunten en bepalingen uit het provinciaal beleid.

3.4 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie 2030 (2007)

De Stadsvisie Rotterdam 2030 bevat het ruimtelijk kader voor alle plannen, projecten en investeringen in de stad. De Stadsvisie heeft als missie een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad en is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen, te weten:

Een van de kernbeslissingen onder de noemer sterke economie, is dat Rotterdam in 2030 op het gebied van kennis en innovatie de belangrijkste havenstad van Europa wil zijn. Op de vraag wat er nodig is om dat te bereiken, benoemt de visie vier ontwikkelpunten:

1. ervoor zorgen dat Rotterdam de schoonste havenstad ter wereld wordt;
2. uitbouwen van medische clusters en zorgclusters;
3. uitbouwen van de creatieve sector;
4. investeren in onderwijs.

Bij het eerste ontwikkelpunt, beschrijft de visie dat innovatie, ondernemerschap, ruimte en duurzaamheid nodig zijn om de sterke positie van de Rotterdamse haven te behouden. Evenals verbetering van de logistiek en de kwaliteit van de dienstverlening, en een goede match tussen arbeid en onderwijs. Stad en haven moeten samenwerken bij de werving van hoofdkantoren en samen voorzien in de koppeling met andere sectoren, zoals food en design.

Er wordt meer nadruk gelegd op het accommoderen van bedrijvigheid met een toegevoegde waarde en innovatieve mogelijkheden, zoals de energiesector, fijnchemie en recycling; bedrijven die minder belastend zijn voor het milieu en in meer werkgelegenheid voorzien.

Het Rotterdam Climate Initiative, dat wordt gedragen door gemeente, Havenbedrijf, DCMR en Deltalinqs, gaat uit van een vermindering van de CO₂-uitstoot van 50% in 2025 ten opzichte van 1990. Dit is in absolute termen een vermindering met circa 35 Mton CO₂ ten opzichte van de autonoom te verwachten groei in 2025. Realisering van deze ambitie moet de aantrekkelijkheid en de economische kracht van de stad versterken. Rotterdam is lid van het Clinton Climate Initiative, een verband van circa

40 wereldsteden die als gezamenlijk doel de vermindering van de CO₂-uitstoot hebben. Deze internationale samenwerking wil Rotterdam benutten om haar doelstellingen te behalen; omgekeerd kan het (haven)netwerk van Rotterdam voor andere steden een stimulans zijn.



Figuur 3.2 Uitsnede Strategiekaart Sterke Economie uit Stadsvisie Rotterdam 2030

Havenvisie 2030

Port of Rotterdam heeft in 2011 de toekomstvisie voor de Rotterdamse haven vastgelegd in de Havenvisie 2030. Tegen de achtergrond van trends en ontwikkeling, is een koers bepaald voor de toekomst met bijbehorende actiepunten.

Als trends en ontwikkelingen wordt stilgestaan bij

- verschuiving zwaartepunt wereldeconomie;
- schaarste aan grondstoffen, geopolitiek;
- kenniseconomie, toename werkgelegenheid;
- schaalvergroting transport;
- integratie van logistieke ketens;
- klimaatverandering, duurzaamheids;
- toepassing ICT;
- veranderingen energie- en brandstofmix;
- specialisatie Europese industrie.

Op grond hiervan wordt in de Havenvisie gestuurd op twee deelvisies:

Visie Global Hub

Rotterdam is in 2030 het toonaangevende Europese knooppunt voor mondiale en intra-Europese goederenstromen. Dé global hub van Europa voor containers, fuel en energy-stromen. Rotterdam vormt met het achterland een geïntegreerd netwerk. Rotterdam is koploper op het gebied van duurzame en efficiënte ketens.

Visie Europe's Industrial Cluster

Het Rotterdamse industriële en energiecomplex functioneert in 2030 als een geïntegreerd cluster met Antwerpen en is daarmee het grootste, meest moderne en duurzame petrochemie- en energiecomplex van Europa. Dit complex concurreert op wereldschaal door de grote clustervoordelen, geïntegreerde supply chains en energie-efficiency. De transitie naar duurzame energieopwekking en biobased chemicals

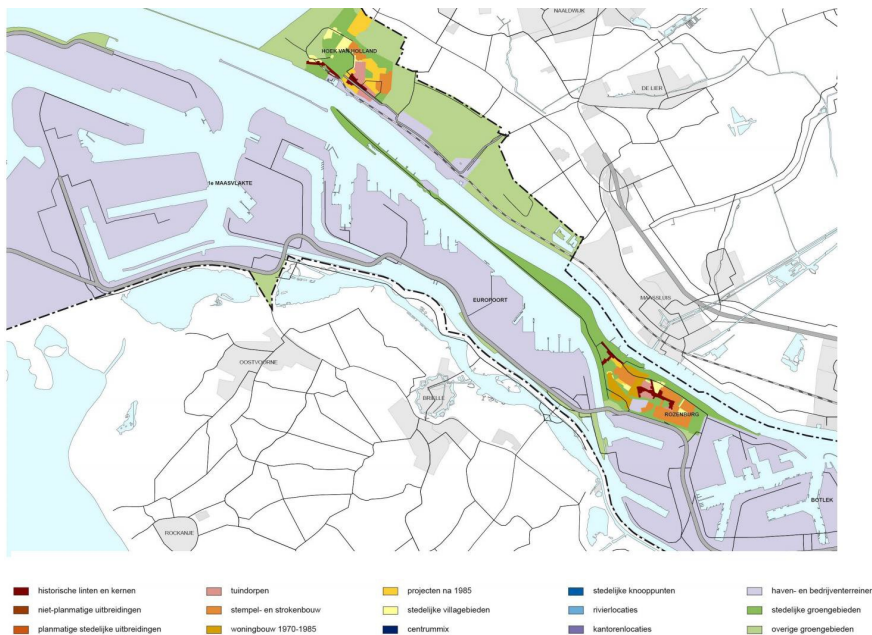
is in volle gang.

De uitdaging om dit te bereiken zit onder andere in een substantiële vergroting van de economische activiteit en overslag, in de transitie van de industrie naar niet-fossiele grondstoffen, in het minimaliseren van energieverbruik en uitstoot en in de realisatie van een snel, betrouwbaar, efficiënt en duurzaam logistiek systeem. De fysieke ruimte is beperkt en tegelijkertijd is de opgave om de milieubelasting te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Behorend bij deze visie zijn een vijftal cruciale acties genoemd, te weten:

1. Specifiek voor het realiseren van Europe's Industrial Cluster:
 - a. Transitie naar meer biobased chemie en industrie, verduurzamen van de energieopwekking en realisatie van CCS;
 - b. Verder integreren en clusteren van industrie, binnen Rotterdam én op het niveau van Antwerpen-Rotterdam.
2. Specifiek voor het realiseren van de Global Hub:
 - a. Flink verbeteren van de efficiency van logistieke ketens;
 - b. Uitbreiding van het Europese netwerk van inland hubs én spoor- en binnenvaartinfrastructuur.
3. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid in de Rijnmond en het achterland:
 - a. Veel beter benutten van bestaande infrastructuur door pro-actief verkeersmanagement voor alle modaliteiten;
 - b. Voortvarend uitbreiden van het rijkswegennet met de Blankenburgtunnel en de A4-Zuid.
4. Voor het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving:
 - a. Sterk verminderen van overlast;
 - b. Creëren van groene randen tussen haven en regio enerzijds, en het intensiveren van het stedelijk gebruik van de grenszone in het Stadshavensgebied anderzijds.
5. Voor het realiseren van deze visie is technische en sociale innovatie essentieel, van het fors verhogen van de ruimteproductiviteit tot het moderniseren van wet- en regelgeving.

Welstandsnota

De welstandsnota Rotterdam is vastgesteld door de gemeenteraad en is op 11 oktober 2012 in werking getreden. Het projectgebied is gelegen binnen de locatie die is aangewezen als 'haven- en bedrijventerrein'. Dit gebiedstype is op basis van de welstandsnota welstandsvrij verklaard.



Figuur 3.3 Uitsnede gebiedstypen welstandsnota

Conclusie

Het project sluit bij het gemeentelijk beleid aan dat zich voor de haven hoofdzakelijk richt op nieuwe industrieën (anders dan fossiele grondstoffen) en duurzaamheid. Met het project wordt een locatie die tot nu toe was aangewezen voor de chemie- en olieindustrie en die sinds de aanleg van het terrein niet eerder in gebruik is geweest, in gebruik genomen door een bedrijf in de 'Food-industrie'. Het bedrijf is maakt daarbij volledig gebruik van schone energie, mede opgewerkt door de zonnepanelen die op het gehele dak van het bedrijfsgebouw worden toegepast.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Verkeer en parkeren

Toetsingskader

Op het gebied van verkeer en vervoer is geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit volgt uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Op basis van vaste jurisprudentie dient in dat kader onder meer te worden aangetoond dat een goede verkeersafwikkeling is gewaarborgd, er voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is en dat de verkeersveiligheid voldoende is gewaarborgd.

Toetsing

Ontsluiting

Gemotoriseerd verkeer

Het bedrijfsperceel wordt voor het gemotoriseerd verkeer ontsloten via een ontsluitingsweg, welke in zuidelijke richting aansluit op de Markweg. Deze gebiedsontsluitingsweg leidt (vracht)verkeer via het havengebied naar op- en afrit 9 van de A15. Deze rijksweg vormt een oost-westverbinding door het midden van het land, van de havens van Rotterdam richting Arnhem en Nijmegen. Het projectgebied is goed bereikbaar voor het gemotoriseerd verkeer.

Openbaar vervoer

Fast Ferry RET verbindt Hoek van Holland met Europoort. De veerdienst is bedoeld voor werknemers en bezoekers van het havengebied. De aanlegplaats Pistoolhaven ligt het dichtst bij het projectgebied, op circa 20 minuten loopafstand.

Langzaam verkeer

Langs de Markweg ligt een tweerichtingen fietspad. Voorzieningen voor voetgangers zijn langs de wegen rondom het projectgebied niet aanwezig.

Verkeersgeneratie

Huidige planologische situatie

Het perceel kent grotendeels al een bedrijfsbestemming, waar uiteenlopende bedrijven zijn toegestaan in de chemie- en oliebranche.

Toekomstige situatie

De verschillende bedrijfsonderdelen op het perceel zullen een verkeersaantrekkende werking hebben van werknemers, zakelijke klanten en vrachtverkeer. Binnen het bedrijf zal gedurende 24 uur per etmaal worden gewerkt. Volgens opgaaf van de initiatiefnemer kan, gelet op het specifieke bedrijfsproces, tijdens de dag-, avond- en nachtperiode worden uitgegaan van het aantal verkeersbewegingen zoals opgenomen in tabel 4.1.

Soort voertuig	Aantal transporten en [transportbewegingen] tijdens de		
	Dagperiode 07.00-19.00 uur	Avondperiode 19.00-23.00 uur	Nachtperiode 23.00-07.00 uur
Vrachtwagens grondstoffen brengen (raw materials)	8 [15]	2 [5]	5 [10]
Vrachtwagens bulk tankers	14 [28]	5 [10]	9 [18]
Vrachtwagens product afvoeren (finished good)	31 [63]	11 [21]	21 [42]
Vrachtwagens pallets, catering, chemisch product etc	10 [20]	--	--
Vrachtwagens afvoer afvalwater	20 [40]	--	--
Totaal aan vrachtwagens per dag	83 [166]	18 [36]	35 [70]
Personenauto's personeel ploegendienst	84 [168]	--	41 [82]
Personenauto's overig personeel	45 [90]	--	--
Personenauto's bezoekers	21 [42]	--	--
Totaal aan personenauto's per dag	150 [300]	0	41 [82]

Tabel 4.1 Aantal transporten en [transportbewegingen] over het terrein tijdens de representatieve bedrijfssituatie

Dit betekent dat bij de opening in 2021 sprake is van een aantal van 272 vrachtwagenbewegingen per etmaal en 382 personenautobewegingen per etmaal, wat leidt tot een totaal aantal voertuigbewegingen van 654 motorvoertuigen per etmaal. Een jaar later, in 2022, zal het transport van afvalwater per vrachtwagen komen te vervallen. Dit zorgt voor een afname naar 232 vrachtwagenbewegingen per etmaal en daarmee een totaal van 614 motorvoertuigen per etmaal.

Om de verkeersafwikkeling te beoordelen is de afwikkeling in het drukste uur maatgevend. In werkgebieden wordt gemiddeld 10% van de etmaalwaarde in het maatgevend ochtendspitsuur (08:00 – 09:00) afgewikkeld. Dit betekent vanuit de ontwikkeling een verkeersgeneratie van 654 motorvoertuigen x 10% = 66 motorvoertuigen in het drukste uur op het omliggend wegennet. Deze toename zal opgaan in de het heersende verkeersbeeld van de omliggende wegvakken en kruispunten.

Parkeren

In de meest recente plantekening zijn 150 parkeerplaatsen ten behoeve van de werknemers en zakelijke klanten opgenomen. Hiermee wordt de parkeerbehoefte van de beoogde activiteit op eigen terrein opgevangen.

De berekening van de parkeerbehoefte is gebaseerd op de gemeentelijke parkeernormen van de gemeente Rotterdam. Deze liggen vast in de 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018'.

Hierin zijn per functie parkeernormen vastgelegd, die bovendien afhankelijk zijn van het gebiedstype waarbinnen een ontwikkeling plaatsvindt. De Rotterdamse haven valt in zijn geheel in gebiedstype C, overig gebied. De ontwikkeling van Fresh Trading wordt aangemerkt als een 'Arbeidsextensief / bezoekersextensief bedrijf'. Voor deze functie geldt in gebiedstype C een parkeernorm van 0,6 parkeerplaatsen per 100m² bvo. De beoogde ontwikkeling bedraagt 36.381 m² bvo, waarmee het benodigd aantal parkeerplaatsen uitkomt op 218. Op de inrichtingstekening bij de aanvraag zijn 150 reguliere parkeerplaatsen voorzien. Hiermee wordt niet voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen. Er is echter een maximaal aantal van 110 werknemers tegelijkertijd verwacht, exclusief aanwezigheid externe bezoekers. Daardoor is niet verwacht wordt dat extra parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.

Ook is in het recente ontwerp rekening gehouden met de aanwezigheid van streek- en pendelvervoer, gedurende werkdagen.

De toepassing daarvan strookt met de beleidskaders uit "Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2016 - 2030"

(2017; p.63). Beleidswege wordt gestuurd op het opwaarderen van (regionale) OV-verbindingen naar het havengebied. Daarmee wordt voorzien op 150 reële personenautoparkeerplaatsen binnen de inrichting van Freshtrading. Naast personenautoparkeerplaatsen is ruimte gereserveerd voor fietsparkeren.

Conclusie

Het projectgebied is goed bereikbaar voor de verschillende vervoerswijzen. De verkeersbewegingen veroorzaakt door werknemers, bezoekers en vrachtwagens kunnen zonder knelpunten worden afgewikkeld over het omliggend wegennet. Parkeren (voor werknemers en bezoekers) en laden en lossen gebeurt op het terrein van de inrichting.

Het aspect verkeer en parkeren staat de bedrijfsvoering op dit perceel niet in de weg.

4.2 Wegverkeer- en spoorweglawaaï

Toetsingskader

In het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) bevinden zich langs (spoor)wegen geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/h-wegen. Binnen de geluidszone van een (spoor)weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen aan wettelijke normen te voldoen. Andersom geldt bij de aanleg van nieuwe gezoneerde (spoor)wegen of de aanpassing daarvan, dat de geluidsbelasting op omliggende geluidgevoelige bestemmingen als gevolg daarvan aan diezelfde wettelijke normen dient te voldoen.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling omvat geen geluidgevoelige functies, waarvoor toetsing van de geluidsbelasting nodig is. Evenmin worden er nieuwe (spoor)wegen aangelegd die om onderzoek naar het aspect wegverkeerslawaaï vragen.

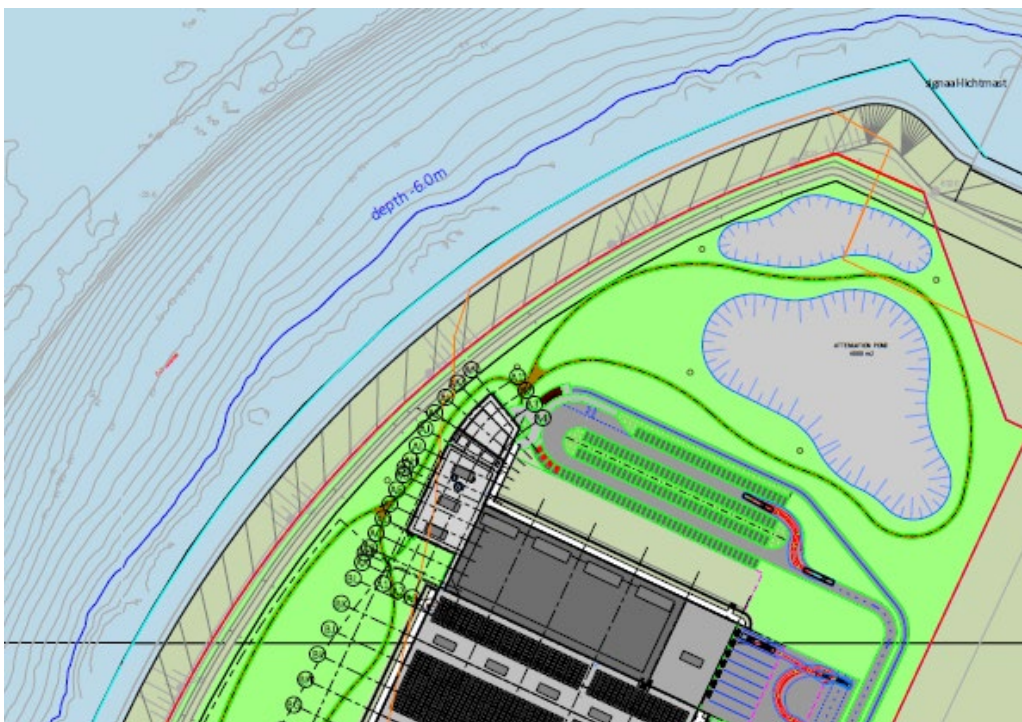
Conclusie

Het aspect wegverkeerslawaaï vormt geen belemmering voor de uitvoering van het project.

4.3 Water

Waterbeheer en watertoets

Bij ruimtelijke projecten dient overleg gevoerd te worden met de waterbeheerder. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Lozing van afvalwater vindt niet plaats op oppervlaktewater maar op het gemeentelijk riool. Hemelwater wordt binnen eigen terrein afgevoerd naar de aan te leggen waterpartij aan de noordzijde van het terrein (zie tekening).



4.4 Ecologie

4.4.1 Toetsingskader

Bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning dient onderzocht te worden of de Wet natuurbescherming (Wnb) en het beleid van de provincie ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland de uitvoering van het plan niet in de weg staan.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn;
- overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Wet natuurbescherming de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning of ontheffing ingevolge de wet zal kunnen worden verkregen.

Uitwerking Verordening uitvoering Wet natuurbescherming Zuid-Holland

In de provincie Zuid-Holland wordt vrijstelling verleend voor het weiden van vee en voor het op of in de bodem brengen van meststoffen. In het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied, bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw, bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of natuurbeheer, of bestendig beheer of onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied worden vrijstellingen verleend ten aanzien van de soorten genoemd in bijlage 6 bij de verordening. Het betreft aardmuis, bastaardkikker, bosmuis, bruine kikker, bunzing, dwergmuis, dwergspitsmuis, egel, gewone bosspitsmuis, gewone pad, haas, hermelijn, huisspitsmuis, kleine watersalamander, konijn, meerkikker, ree, rosse woelmuis, veldmuis, vos, wezel en woelrat.

Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- Natura 2000-gebieden;
- Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Natura 2000-gebieden

De minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn).

Een bestemmingsplan dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

1. alternatieve oplossingen zijn niet voor handen;
2. het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard; en
3. de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij'-principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

4.4.2 Onderzoek en conclusie

Soortenbescherming

Om de mogelijke effecten van het project op beschermde soorten die in het projectgebied voor kunnen komen te onderzoeken, is door onderzoeksbureau Kragten een verkennend flora- en faunaonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen als Bijlage 1 bij deze onderbouwing.

Uit het onderzoek blijkt dat het project negatieve effecten kan veroorzaken op algemeen voorkomende broedvogels en zoogdieren. Het onderzoek geeft voor deze soorten ook aan welke maatregelen getroffen kunnen worden om overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen. Hiermee is inzichtelijk

gemaakt dat het project kan voldoen aan de Wet natuurbescherming. Korthedshalve wordt naar de onderzoeksrapportage verwezen over de specifieke maatregelen die per soort getroffen kunnen worden.

Gebiedsbescherming – Natuurnetwerk Nederland

In hetzelfde verkennend flora- en fauna onderzoek is ook onderzoek gedaan naar het aspect gebiedsbescherming. Hieruit blijkt dat de projectlocatie niet binnen het Natuurnetwerk Nederland ligt zoals vastgelegd in de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland. De bescherming van deze gebieden heeft alleen betrekking op ontwikkelingen binnen de grenzen van het Natuurwerk Nederland, wat in dit geval dus niet aan de orde is.

Gebiedsbescherming – Natura2000

Voor de “Kop van de Beer” is momenteel een vergunning van kracht in het kader van de (oude) Natuurbeschermingswet. Deze vergunning dateert van 19 november 2013 en heeft als kenmerk ODH-2013000006837.

Nu een nieuwe invulling voor de projectlocatie wordt beoogd, is een nieuwe berekening uitgevoerd naar de effecten van het project op Natura2000-gebied in de omgeving. Daaruit blijkt dat een vergunning in het van de Wet Natuurbescherming nodig is. De aanvraag daartoe is ingediend bij de provincie Zuid-Holland met het kenmerk 20191015173345. Verwacht wordt dat deze vergunning afgegeven zal worden, aangezien de effecten van het project zoals dat nu wordt beoogd lager uitvallen dan de ruimte die in de nu geldende vergunning is opgenomen. Na beoordeling van de aanvraag door de Omgevingsdienst Haaglanden, zal de provincie Zuid-Holland hier als bevoegd gezag in besluiten. Dit spoor loopt hierdoor parallel aan de aanvraag voor de omgevingsvergunning en loopt daarmee ook buiten de gemeente Rotterdam om.

Conclusie

Ten aanzien van gebiedsbescherming is de benodigde vergunning in het kader van de Wet Natuurbescherming aangevraagd. Deze wordt, gelet op de ruimte uit de nu nog geldende vergunning, naar verwachting toegekend. De provincie Zuid-Holland zal hier als bevoegd gezag over besluiten.

In het kader van de soortenbescherming zullen bij de uitvoering van het project maatregelen getroffen moeten worden om overtreding van de Wet Natuurbescherming te voorkomen.

4.5 Bedrijven en milieuhinder

Beleid en normstelling

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Onderzoek

Om een belangenafweging tussen bedrijvigheid en woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt bij dit project gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting op de aspecten geluid, geur, gevaar en stof. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven.

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering omvat onder andere een afdeling voor bedrijven gericht op het vervaardigen van voedingsmiddelen en dranken. Hierin zijn uiteenlopende bedrijfstypen omschreven. De productie van verse vruchtensappen is hierin niet specifiek benoemd, waardoor de categorie 'vervaardiging van overige voedingsmiddelen' van toepassing is. Hiervoor geldt categorie 4.1 met een bijbehorende richtafstand van 200 m.

Het projectgebied ligt op zeer ruime afstand van woonkernen. De afstand richting Hoek van Holland aan de overzijde van de Nieuwe Waterweg is circa 1,7 km en de afstand richting de woonkern van Oostvoorne

bedraagt meer dan 5 km. Aan de richtafstand van 200 m uit de VNG-publicatie wordt daarmee ruimschoots voldaan.

Los van deze richtafstand zijn er gelet op het bedrijfstype en de locatie wel twee aspecten te noemen waarvoor specifiek onderzoek is uitgevoerd naar de effecten van het bedrijf. Dit zijn geluid en geur. Hieronder worden deze twee afzonderlijk behandeld. Gelet op de algemene richtafstand, de afstand tot milieugevoelige functies en de specifiek uitgevoerde onderzoeken naar geluid en geur, vormt het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering voor de uitvoering van het project.

4.5.1 Industrielawaai

In het geluidsonderzoek (naar Industrielawaai) zijn de te verwachten effecten op het gebied van geluid onderzocht en is getoetst aan de geluidemissie die voor de betreffende gronden is gereserveerd. Dit onderzoek is opgenomen als Bijlage 2.

Daarbij is het van belang dat het projectgebied deel uitmaakt van de Europoort waarvoor de geluidzone Europoort - Maasvlakte voor geldt. Binnen het havengebied beheert Havenbedrijf Rotterdam de geluidsruimte per bedrijf, om ervoor te zorgen dat op de buitengrens van de geluidzone aan de geldende normen wordt voldaan. Uit navraag is gebleken dat zij hiervoor per vierkante meter bedrijfsterrein 55 dB(A) heeft gereserveerd voor de dag-, avond- en nachtperiode.

Uit de rekenresultaten en toetsing uit het onderzoek blijkt dat door het treffen van maatregelen aan de Air Handling Units (AHU's) voldaan kan worden aan de eis van maximaal 55 dB(A) per vierkante meter bedrijfsterrein. Uit onderzoeksresultaten blijkt dat alle gerelateerde activiteiten 53dB(A) longitudinaal produceren voor elk geldende m² bedrijfsterrein. Daarmee valt de inrichting binnen vigerende geluidsruimte.

Fresh Trading is daarmee op het gebied van geluid aan te merken als vergelijkbaar met de bedrijvigheid die hier anders - op grond van het bestemmingsplan - toegestaan zou zijn.

4.5.2 Geurhinder

De activiteiten van de inrichting van Fresh Trading veroorzaken geen geurhinder.

4.6 Luchtkwaliteit

Beleid en normstelling

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk project uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het beleid en normstelling voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.8 weergegeven.

Tabel 4.8 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

stof	toetsing van	grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Besluit niet in betekenende mate

In dit Besluit niet in betekenende mate is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² bij één ontsluitingsweg en 200.000 m² bij twee ontsluitingswegen.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk project uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit.

Aan de hand van de NIBM-tool is op basis van het aantal verkeersbewegingen in beeld gebracht wat de bijdrage van de beoogde ontwikkeling aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen is. Figuur 4.1 toont de invoer en uitkomst van de NIBM-tool. Hieruit blijkt dat de uitstoot aan NO₂ groter is dan de drempel van 1,2 µg/m³, waarmee de bijdrage van het verkeer aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen mogelijk 'in betekende mate' is.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2021
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	654
Aandeel vrachtverkeer	42,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	2,16
PM ₁₀ in µg/m ³	0,27
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk	

Figuur 4.1 Invoergegevens en uitkomst NIBM-tool

Uit de NSL-monitoringstool (<http://www.nslmonitoring.nl/viewer/>) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort, blijkt dat de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs de dichtstbijzijnde maatgevende weg zijn de A15 (ten zuiden van het projectgebied) lager is dan 35 µg/m³ in 2020. Daarmee liggen de concentraties ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden. Het is daarmee uitgesloten dat de bedrijfsontwikkeling leidt tot een overschrijding van de grenswaarden.



Figuur 4.2 Jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof in 2020 (bron: NSL-monitoringstool)

Conclusie

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer de beoogde bedrijfsontwikkeling niet in de weg staan.

4.7 Externe veiligheid

Beleid en normstelling

Ten aanzien van externe veiligheid dient naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Het groepsrisico is een oriëntatiewaarde die speelt voor beoordeling vanaf het aantal van 10 personen. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde wordt overschreden.

Risicovolle inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar. Bij de vaststelling van een ruimtelijk plan en/of vergunningverlening moet aan deze normen worden voldaan, ongeacht of het een bestaande of nieuwe situatie betreft.

Besluit Veiligheidscontour Europoort en Landtong

In de strategienota 'Sturen op veiligheid in stad en haven' uit 2008 sluit de gemeente Rotterdam aan op het provinciaal beleid om ruimte voor risicovolle bedrijven te concentreren op de kavels in Maasvlakte (1 en 2), Europoort en Botlek-Vondelingenplaat. Voor elk van deze deelgebieden is een eigen veiligheidscontour vastgesteld. Op die manier beperken activiteiten binnen de contour elkaar niet langer onderling, waardoor het gebied optimaal kan worden benut. Tegelijkertijd zorgen de wettelijke regelingen ervoor dat het plaatsgebonden risico op en buiten de veiligheidscontour niet verder kan toenemen.

Dit neemt niet weg dat ook binnen de veiligheidscontour mensen, hoofdzakelijk werknemers, aanwezig zullen zijn, waarvan het aantal - gelet op de ontwikkelruimte die de havenbestemmingsplannen bieden - in de loop der tijd bovendien kan toenemen.

Om te sturen op veiligheid is in het Besluit Veiligheidscontour Europoort en Landtong vastgelegd dat nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten binnen de veiligheidscontour alleen zijn toegestaan indien deze een functionele binding hebben met een risicovolle inrichting, of met het gebied waarvoor de veiligheidscontour wordt vastgesteld.

Het Bevi bevat geen norm voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied van de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde geldt daarbij als oriëntatiewaarde.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de regeling Basisnet in werking getreden. Het Bevt vormt de wet- en regelgeving, en de concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water. Het Bevt en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en in nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van 10^{-5} per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe

situaties geldt de 10^{-6} -waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten, en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR 10^{-6} -contour) opgenomen vanaf het midden van de transportroute.

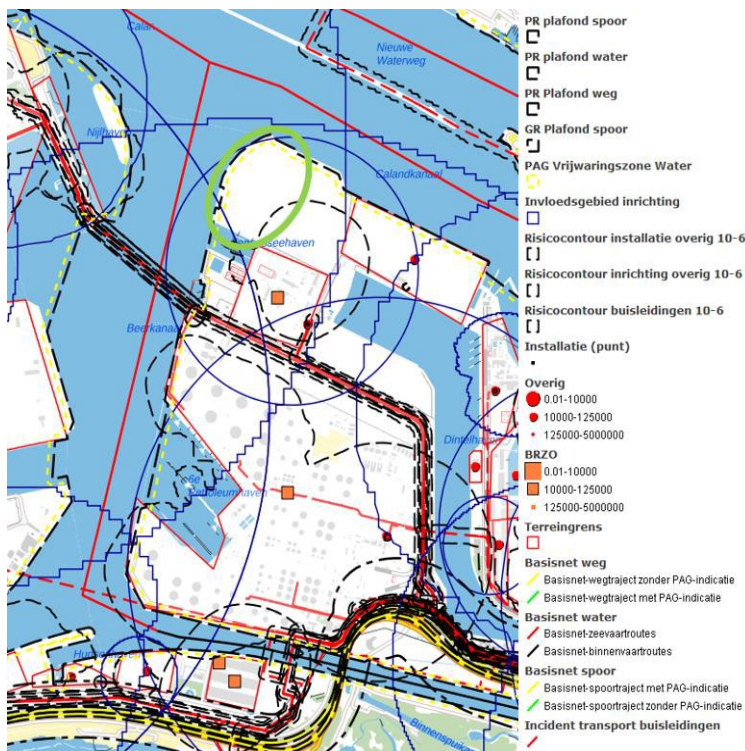
Tevens worden zowel in het Basisnet als in Provinciaal beleid de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes waarbinnen beperkingen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gelden. Het Basisnet vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf de rand van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Voor het GR geldt op grond van het Bevt slechts een oriënterende waarde en alleen in bepaalde gevallen is het doen van een verantwoording van een toename van het GR verplicht.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

In het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Bevi zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden. Op grond van het Bevb dient zowel bij consoliderende bestemmingsprojecten als bij ontwikkelingen inzicht te worden gegeven in de afstand tot het PR en de hoogte van het GR als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

Onderzoek

Overeenkomstig de professionele risicokaart waarin relevante risicobronnen worden getoond, zijn in de nabije omgeving van het plangebied enkele risicovolle bronnen gelegen (figuur 4.2).



Figuur 4.2 Situatie externe veiligheid nabij plangebied (groene cirkel). | Bron: Professionelerisicokaart.

Risicovolle inrichtingen

Het plangebied is niet gelegen binnen PR 10^{-6} contouren van inrichtingen. Het plangebied is wel gelegen binnen het invloedsgebied van een drietal bedrijven, waaronder Indorama Ventures Europe B.V., ProDelta Environmental Support B.V. en Europe Container Terminals B.V. (Delta Terminal). De beoogde ontwikkeling, bestaande uit de realisatie van een productielocatie voor plantaardige verse sappen (voor menselijke consumptie), leidt tot een beperkte toename van de personendichtheid. De beperkte toename van personen (160 personen voor de volledige inrichting, verdeeld over de verschillende functies als productie en maximaal 60 personen in het inrichting-gebonden kantoor) zal geen merkbare invloed

hebben op het groepsrisico. Daarnaast ligt in de huidige situatie het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde. Deze ontwikkeling is goed bereikbaar en er is geen sprake van belemmeringen voor hulpdiensten in geval van calamiteiten.

Transportroutes gevaarlijke stoffen

In de nabije omgeving van het plangebied vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over het water (Beerkanaal, Calandkanaal en Nieuwe Waterweg), het spoor (spoortraject 201AO.7) en door buisleidingen. Het plangebied is niet gelegen binnen de PR 10^{-6} contouren van de verschillende transportroutes, het invloedsgebied van de buisleidingen en het PAG van de vaarroutes. Het plangebied is wel gelegen binnen het invloedsgebied van het spoortraject 201AO.7 en de vaarroutes. In het huidige bestemmingsplan 'Europoort en Landtong' wordt het groepsrisico als gevolg van het transport over weg, spoor en water aanvaardbaar geacht. De beperkte toename van personen zal geen merkbare invloed hebben op het groepsrisico. Daarnaast ligt in de huidige situatie het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde, waardoor kan worden volstaan met een beknopte verantwoording.

Veiligheidscontour Europoort en Landtong

Het plangebied is gelegen binnen de 'Veiligheidscontour Europoort en Landtong'. Binnen de veiligheidscontour wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico en wordt voorkomen dat bedrijven elkaar niet hinderen. Daarnaast geldt dat binnen de veiligheidscontour nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten alleen zijn toegestaan indien deze een functionele binding hebben met een risicovolle inrichting, of met het gebied waarvoor de veiligheidscontour is vastgesteld. Tevens zijn in het vigerende bestemmingsplan, op grond van het besluit over de veiligheidscontour, bouwkundige maatregelen opgenomen om in een geval van een toxisch of explosie scenario de zelfredzaamheid te vergroten, zie hierna onder zelfredzaamheid. Binnen de veiligheidscontour gelden voor de beoogde ontwikkeling zodoende geen harde beperkingen, maar dient wel verantwoording af te worden gelegd.

In dit geval is sprake van functionele binding met het gebied waarvoor de veiligheidscontour is vastgesteld. De functionele binding blijkt in dit geval uit het feit dat de beoogde ontwikkeling een bedrijf betreft waar sprake is van op- en overslag en (in te toekomst) de aanvoer van grondstoffen door schepen. Daar komt bij dat de locatie in het vigerende bestemmingsplan is aangewezen als te ontwikkelen havengebonden bedrijfslocatie. Daarover wordt nog opgemerkt dat de Europoort van oudsher hoofdzakelijk is gericht op de chemie- en olieindustrie. Tegelijkertijd hanteren de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf het beleid om nieuwe industrieën in de haven te huisvesten om daarmee koers te zetten naar een schone(re) en duurzame haven waarbij fossiele grondstoffen een minder grote rol spelen. Het te vestigen bedrijf streeft naar een volledig sluitende energiebalans (energieneutrale productiefaciliteit) en wijkt daarmee af bij het overheersende type bedrijvigheid in de Europoort, maar wel bij de koers voor de haven. Dit, in combinatie met de afhankelijkheid van een voor zeeschepen toegankelijke locatie, maakt dat de vestiging van Fresh Trading binnen het projectgebied aangemerkt kan worden als functioneel gebonden.

Naast de productiegerichte onderdelen van het bedrijfscomplex, omvat het plan ook kantoorruimten van Fresh Trading. De kantoorfuncties van Fresh Trading kennen een nauwe verwevenheid met het productieproces, waarbij deskwerkzaamheden gecombineerd worden met onder andere controles op de productievloer.

Gevolgen voor het groepsrisico

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een productielocatie voor plantaardige verse sappen (voor menselijke consumptie) met de daarbij behorende voorzieningen. Het beoogde complex omvat een bedrijfsgebouw waarbinnen de productie en verwerking van de sappen plaatsvindt, een inkoopstation, een waterzuiveringsinstallatie en een kantoorgebouw. Het bedrijfsgebouw huisvest onder andere een 'juice terminal' en een warehouse (op- en overslagloods voor vrachtwagens). Het kantoorgebouw wordt aan de noordpunt van het bedrijfsgebouw gerealiseerd.

Het bedrijf zelf vormt geen risicovolle inrichting. De inrichting maakt in haar bedrijfsproces gebruik van ammoniak als koudemiddel voor ruimtekoeling. De omvang hiervan bedraagt 5 ton. Daarmee blijft de

inrichting onder de lage drempelwaarde van SEVESO III die op 50 ton ligt.

Daarnaast maakt de ligging van het plangebied binnen de veiligheidscontour 'Europoort en Landtong' dat de komst van het bedrijf geen beperking vormt voor de omliggende bedrijven. De komst leidt echter wel tot een beperkte toename van de personendichtheid, bestaande uit de toekomstige werknemers van het bedrijf. Het plangebied is echter gelegen op redelijke afstand tot de relevante risicovolle inrichtingen en de toename van de personendichtheid is beperkt. In de laatste afwegingsstap wordt gerekend zonder aanwezigen binnen de VC. Dit betekent dat toevoeging van meer personen binnen de VC nooit leidt tot toename van het GR.

Hierdoor is berekening van het groepsrisico niet noodzakelijk en kan worden volstaan met een beknopte verantwoording van het groepsrisico.

Beknopte verantwoording groepsrisico

De onderstaande beknopte verantwoording van het groepsrisico zal op basis van het advies van de veiligheidsregio nader worden uitgewerkt.

Bestrijdbaarheid en bereikbaarheid

Voor zowel de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van 'dagelijkse incidenten', zoals brand of wateroverlast, als voor calamiteiten op het gebied van externe veiligheid, is het van belang dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen voldoende geborgd zijn. De bestrijdbaarheid is afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om hun taken goed uit te kunnen voeren om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/ adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen.

Het plangebied wordt ontsloten door een naamloze weg, welke ontsluit op de Markweg. De Markweg ontsluit in zuidelijke richting op de N15. De ontsluiting van het plangebied is derhalve gering. Hier staat tegenover dat binnen en in de nabije omgeving van het plangebied voldoende bluswater aanwezig is. Dit maakt het mogelijk om in afwachting van de hulpdiensten snel op een brand te reageren, waardoor de geringe bereikbaarheid gecompenseerd wordt.

Zelfredzaamheid

In de toekomstige situatie bestaat het plangebied uit het terrein van een bedrijf. De aanwezige personen zullen over het algemeen bestaan uit werknemers van het bedrijf en over een grote mate van zelfredzaamheid beschikken. Als gevolg van een incident met toxische stoffen geldt dat een toxische wolk zich snel kan ontwikkelen en verplaatsen. Dit effect is vaak niet zichtbaar. Zelfredzaamheid in dit scenario is alleen mogelijk als er tijdig alarmering plaatsvindt en gebouwen geschikt zijn om enkele uren te schuilen. Bij de realisatie van de een beperkt kwetsbaar object binnen het plangebied (bijvoorbeeld het toekomstige kantoorgebouw) zal daarom rekening worden gehouden met beschermende maatregelen, zoals:

1. beglazing die zodanig is uitgevoerd dat scherfwerking wordt voorkomen, en;
2. een adequaat functionerend centraal afsluitbaar ventilatiesysteem, en;
3. lekwerende voorzieningen bij raam- en deuropeningen, of;
4. indien niet aan 2 en 3 wordt voldaan, een tijdelijke vluchtruimte, waaronder wordt begrepen een in of direct naast het object gelegen afsluitbare ruimte van voldoende omvang om het maximaal aantal personen dat in het object aanwezig is gedurende een calamiteit voor een periode van minimaal 2 uur een adequate verblijfplaats te bieden, welke ruimte gas- en luchtdicht is of op korte termijn op overdruk kan worden gebracht en gehouden.

Zowel de eisen ten aanzien van de beglazing, het ventilatiesysteem en raam- en deuropeningen zijn doorgevoerd in het bouwplan.

Conclusie

Het projectgebied ligt binnen het invloedsgebied van een drietal bedrijven en een drietal transportroutes. Vanwege de geringe toename van de personendichtheid zal het groepsrisico niet significant toenemen.

Uit de beknopte verantwoording blijkt daarnaast dat de personen in het plangebied over een grote mate van zelfredzaamheid beschikken. De geringe bereikbaarheid wordt gecompenseerd door de grote mate van bestrijdbaarheid en door het treffen van beschermende maatregelen bij de kwetsbare objecten binnen het plangebied. Verder zijn in de directe omgeving van het projectgebied geen risicovolle bronnen aanwezig. Het aspect externe veiligheid vormt zodoende geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.8 Bodemkwaliteit

Beleid en normstelling

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een project rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het projectgebied. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren).

Onderzoek

Het bodemonderzoek naar de kwaliteit van de locatie per plaats is afgerond en vrijgegeven (Bijlage 3). De resultaten van de kwaliteit van de bodem zijn inmiddels bekend en geven geen aanleiding voor het uitvoeren van aanvullend onderzoek.

De analyseresultaten van de boven- en ondergrond en van de sliblaag in de ondergrond zijn bekend. Er zijn 56 grondboringen genomen tot 0,5 m -mv, 8 grondboringen tot 2m -mv. Daarnaast zijn 16 grondboringen met peilbuis genomen.

Laboratoriumonderzoek is verricht voor:

9 bovengrondse mengmonsters;

8 ondergrondse mengmonsters;

16 grondwatermonsters uit peilbuizen.

De monsters van de bovengrond (tot 0,5 m -mv) zijn samengesteld tot 9 mengmonsters. In 2 mengmonsters zijn (zeer) licht verhoogde gehalten (hoger dan de Achtergrondwaarden) aan zware metalen aangetoond.

De mate van overschrijding (index lager of veel lager dan 0,5) vormt ons inziens geen aanleiding voor het uitvoeren van aanvullend laboratoriumonderzoek (uitsplitsing mengmonsters).

De monsters van de ondergrond (van 0,5 tot 2 m -mv) zijn samengesteld tot 8 mengmonsters. In de ondergrond zijn geen verhoogde verontreinigingsgehalten aangetoond.

In de diepere ondergrond (vanaf 2,5 à 3,8 m -mv) is een laag slib aangetroffen (dikte variërend van 0,2 tot 1,1 meter).

Aan het slib is plaatselijk een lichte oliegeur waargenomen. De slibmonsters met oliegeur zijn aanvullend onderzocht (op alleen minerale olie). In de slibmonsters met oliegeur is een (zeer) lichte verontreiniging met minerale olie aangetoond (index lager of veel lager dan 0,5).

Aanvullend onderzoek is ons inziens dan ook niet nodig.

De analyseresultaten van het grondwater (16 monsters) zijn, voor zover deze tot nog toe wel bekend zijn, in het grondwater geen verhoogde verontreinigingsgehalten aangetoond.

4.9 Niet gesprongen explosieven

De rapportage van NGE wordt nader aangeleverd.

4.10 Archeologie

Toetsingskader

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:

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

De gemeente Rotterdam heeft 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.

Door de ondertekening van het Verdrag van Malta (Valletta, 1992) heeft Nederland zich verplicht tot het beschermen van het archeologisch erfgoed. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologisch erfgoed waar mogelijk te behouden. Sinds de inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) in september 2007 ligt de verantwoordelijkheid voor het behoud en beheer van het bodemarchief niet langer bij het Rijk, maar bij gemeenten. Het bestemmingsplan is daarbij het belangrijkste instrument.

Archeologische waarden en beleidsadvieskaart Rotterdam

De gemeente Rotterdam heeft een archeologische waarden- en beleidsadvieskaart opgesteld. Deze kan als leidraad worden gebruikt voor de bescherming van archeologische waarden in het bestemmingsplan, en om vast te stellen welk archeologisch onderzoek nodig is bij voorbereiding van ruimtelijke plannen. Op de beleidsadvieskaart wordt onderscheid gemaakt in een aantal gebieden met verschillende verwachtingswaarden.

Onderzoek en conclusie

Conform het vigerende bestemmingsplan is sprake van een archeologische verwachtingswaarde. Deze bepaalt dat ontwikkelingen die groter zijn dan 200 m² en dieper reiken dan NAP, onderzoeksplichtig zijn. Het terrein ligt op dit moment grotendeels op +5,5m NAP (het gedeelte dat reeds de bedrijfsbestemming heeft) en wordt voor het overige deel (dat nog de waterbestemming heeft) tot deze hoogte opgehoogd. Er vinden bij het project geen bodemingrepen plaats die dieper reiken dan 5,5 m onder maaiveld - en zodoende tot onder NAP zouden reiken - en de oppervlakte van 200m² te boven gaan. Indien ingrepen in de bodem op een later stadium duidelijk worden die wél dieper reiken dan 5,5 m dient met het beleidskader rekening gehouden te worden.

Het aspect archeologie staat de uitvoering van het project daarom niet in de weg.

4.11 Vormvrije mer-beoordeling

Beleid en normstelling

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van de 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

Met dit plan wordt een ander bedrijfstype mogelijk gemaakt dan op grond van het vigerende bestemmingsplan is toegestaan en wordt een deel van de bestemming 'Water' in gebruik genomen als deel van het bedrijfskavel.

Hiermee is categorie D11.3 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein' uit onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. van toepassing. Bij deze categorie is een drempelwaarde van 75 ha opgenomen die plannen boven die drempelwaarde mer-beoordelingsplichtig maakt. De ontwikkeling waar deze ruimtelijke onderbouwing betrekking op heeft blijft onder deze drempelwaarde en is om die reden niet mer-beoordelingsplichtig.

Overigens dient voor ontwikkelingen onder de drempelwaarde met een vormvrije mer-beoordeling inzichtelijk te worden gemaakt wat de effecten van het project op het milieu zijn en dat hier geen belangrijke nadelige effecten mee gemoeid zijn. Hiervoor wordt verwezen naar de voorgaande paragrafen in dit hoofdstuk.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Ingevolge het Bro heeft de gemeente de onderzoeksverplichting om de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan te toetsen (artikel 3.1.6 lid 1 sub f Bro).

Met betrekking tot de gemeentelijke procedures en het risico op planschade is tussen de initiatiefnemende partij en de gemeente een overeenkomst gesloten waarmee deze kosten voor de gemeente gedekt zijn. De kosten en het risico van de realisatie van het project liggen verder bij de initiatiefnemer. Het vaststellen van een exploitatieplan is zodoende niet noodzakelijk en de economische uitvoerbaarheid is voldoende gewaarborgd.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Gelet op de wettelijke bepalingen, wordt het ontwerp-besluit voor de omgevingsvergunning gedurende een termijn van 6 weken ter inzage gelegd. Binnen deze periode kunnen zienswijzen worden ingediend, die in dat geval bij het definitieve besluit worden meegewogen.

Hoofdstuk 6 Conclusie ruimtelijke onderbouwing

Aanleiding

Deze ruimtelijke onderbouwing dient ten behoeve van de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan 'Europoort en Landtong', waarmee de realisatie van de foodfabriek in het Rotterdamse havengebied op de Kop van de Beer mogelijk wordt gemaakt.

Afweging

De strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan bestaat uit het feit dat het project deels is geprojecteerd binnen de bestemming 'Water' en omdat het beoogde bedrijfstype niet aansluit bij de bedrijfstypen die in het vigerende bestemmingsplan mogelijk gemaakt worden.

Voor de bestemming 'Water' geldt dat hier oorspronkelijk water bedoeld was, maar dat hier feitelijk geen water aanwezig is en dat er ter plaatse ook geen aanleiding meer is om water aan te leggen. Feitelijk is hier al land aanwezig die, na ophoging, als onderdeel van het bedrijfsperceel gebruikt kan worden.

Voor het afwijkende bedrijfstype geldt dat dit aansluit bij de koers voor de Rotterdamse haven door aandacht te hebben voor nieuwe industrieën (anders dan fossiele grondstoffen) en met toepassing van uitgebreide duurzaamheidsmaatregelen bij het bedrijf.

Ook de verdere beleidstoets en uitgevoerde onderzoeken naar relevante omgevingsaspecten, tonen aan dat sprake is van een passende ontwikkeling op deze locatie.

Conclusie

Gelet op bovenstaande afweging, wordt geconcludeerd dat met het verlenen van een omgevingsvergunning sprake is van goede ruimtelijke ordening.

Bijlagen

Bijlage 1 Verkennend flora- en faunaonderzoek

Bijlage 2 Akoestisch onderzoek

Bijlage 3 Bodemonderzoek

