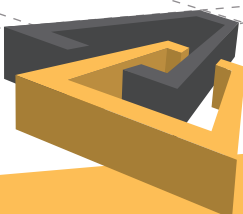


RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

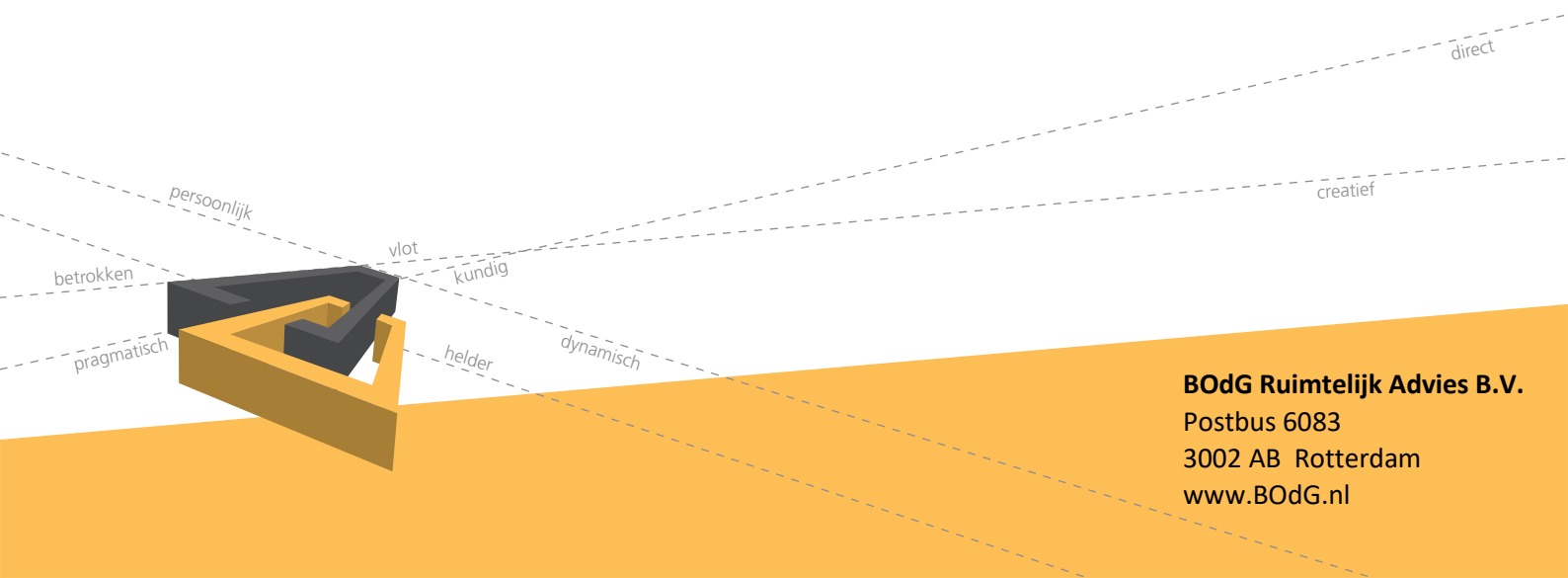
SHUNTER



RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

SHUNTER

Datum | 21 januari 2021
In opdracht van | Gemeente Rotterdam



BODG Ruimtelijk Advies B.V.
Postbus 6083
3002 AB Rotterdam
www.BOdG.nl

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Ligging en begrenzing	7
1.3 Vigerend bestemmingsplan	7
1.4 Procedure	8
2. BELEIDSKADER.....	9
2.1 Nationaal beleid.....	9
2.2 Provinciaal beleid.....	10
2.3 Gemeentelijk beleid.....	12
3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT	13
3.1 Bestaande situatie	13
3.2 Projectbeschrijving	13
4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN	17
4.1 Water	17
4.2 Milieuzonering.....	18
4.3 Geluid.....	19
4.4 Luchtkwaliteit	19
4.5 Externe veiligheid	20
4.6 Bodem.....	22
4.7 Archeologie	23
4.8 Flora en fauna	24
4.9 Duurzaamheid.....	25
4.10 Milieueffectrapportage.....	25
5. UITVOERBAARHEID.....	27
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	27
5.2 Vooroverleg	27
6. CONCLUSIE	29

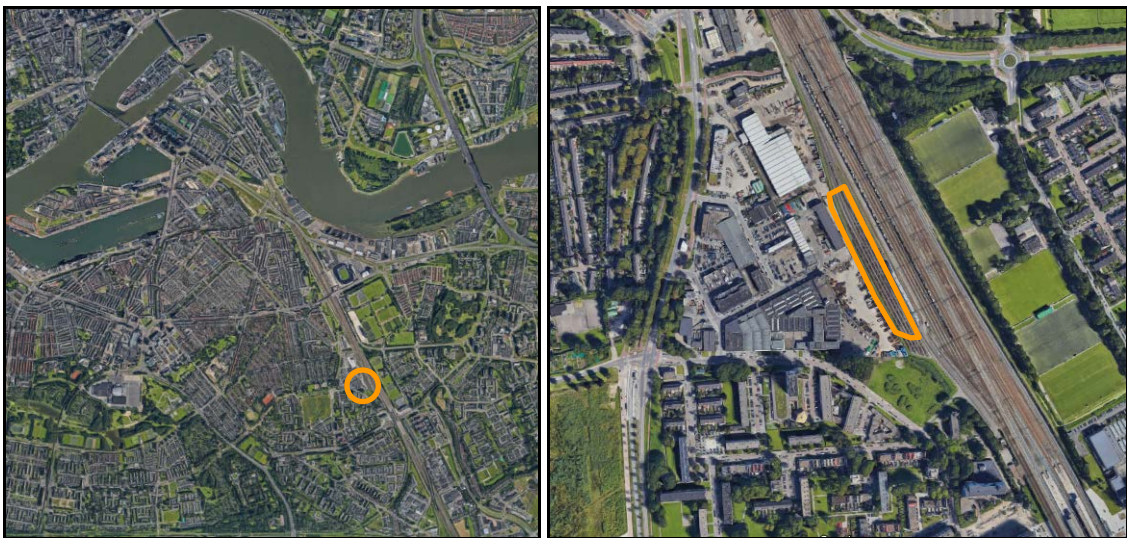
1. INLEIDING

1.1 *Aanleiding*

Het bedrijf Shunter, dat zich richt op onderhoud, herstel en revisie van rail-gebonden voertuigen, is momenteel gevestigd aan de 2e Rosestraat te Rotterdam. In verband met de plannen rondom Feyenoord City is het wenselijk dat het bedrijf verplaatst wordt naar een locatie aan de Laagjesweg, nabij het rangeerterrein Lombardijen. Deze locatie biedt ideale mogelijkheden, maar het voornemen is in strijd met de bouw- en gebruiksregels (zie § 1.3) in het geldende bestemmingsplan "Lombardijen". Daartoe is het verlenen van een omgevingsvergunning *in afwijking van het bestemmingsplan* noodzakelijk en dient een ruimtelijke procedure als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 sub c juncto artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo te worden doorlopen. Voor deze procedure is een goede ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk. Dit document voorziet hierin.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Zoals aangegeven bevindt het projectgebied zich ter plaatse van het rangeerterrein Lombardijen, direct ten oosten van het bedrijventerrein 'Laagjes'. De begrenzing wordt gevormd door het gehele terrein dat Shunter in gebruik zal nemen en omvat dus naast de te bebouwen delen, ook de bij het bedrijf behorende buitenruimte.



Afbeelding 1: Globale ligging van het projectgebied in Rotterdam (links) en in de directe omgeving (rechts).

1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

Voor het projectgebied geldt het bestemmingsplan "Lombardijen". Dit plan is vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam op 28 juni 2012 en onherroepelijk sinds 3 april 2013. Binnen het projectgebied bevinden zich twee bestemmingen (zie afbeelding 2).

Het projectgebied ligt geheel binnen de bestemming 'Verkeer-Spoorverkeer'. Hier zijn uitsluitend spoorbanen ten dienste van het spoorverkeer, met de bijbehorende voorzieningen, alsmede groen, water, ontsluitingswegen en -paden toegestaan. Op de gronden mag niet worden gebouwd, behoudens spoorbanen en kunstwerken, zoals bruggen, viaducten en duikers. Ook zijn overige voor het functioneren van het spoorwegverkeer nodige bouwwerken toegestaan, geen gebouwen zijnde, zoals bovenleidingen, seinpalen, overweginstallaties,

straatmeubilair, reclame-inrichtingen, geluidswerende voorzieningen. Gebouwen mogen niet hoger zijn dan 10 meter; bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet hoger dan 15 meter. Aanvullend op bovenstaande hoofdbestemming is één dubbelbestemming van toepassing, te weten 'Waarde – Archeologie'. Deze is bedoeld om de belangen te borgen ten aanzien van de archeologische waarde van de ondergrond.



Afbeelding 2: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan "Lombardijen" met het projectgebied daarop geprojecteerd.

De geldende bestemmingen staan de realisatie van het beoogde ontwikkeling niet toe. Het bestemmingsplan biedt ook geen binnenplanse afwijkingsmogelijkheden.

1.4 Procedure

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

Omdat het beoogde ontwikkeling niet past binnen het vigerend juridisch-planologisch kader, is afwijking hiervan noodzakelijk om deze te kunnen realiseren. Dit is mogelijk met toepassing van artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 3 van de Wabo. Hiervoor geldt de uitgebreide procedure, zoals beschreven in § 3.3 van de Wabo. Ten behoeve van deze procedure is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk; dit document voorziet hierin. De procedure ten behoeve van de planologische afwijking wordt gelijktijdig doorlopen met de vergunning voor de daadwerkelijke bouw.

2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste beleidsstukken aangehaald die betrekking hebben op Rotterdam en in het bijzonder die voor dit project.

2.1 *Nationaal beleid*

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (2012)

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

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

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

Naast de in het Barro vastgelegde nationale belangen, is ook sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Deze ladder is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening en bestond oorspronkelijk uit drie treden. Per 1 juli 2017 is de ladder gewijzigd, waarbij de afzonderlijke treden zijn komen te vervallen. Daarnaast is het begrip 'actuele regionale behoefte' vervangen door 'behoefte'. De behoefte moet worden bepaald binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de beoogde ontwikkeling.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van een bedrijf dat zich richt op onderhoud, herstel en revisie van rail-gebonden voertuigen. Dit bedrijf is nu gevestigd aan de 2e Rosestraat te Rotterdam. In verband met de plannen rondom Feyenoord City is het wenselijk dat het bedrijf verplaatst wordt naar een locatie aan de Laagjesweg, nabij het rangeerterrein Lombardijen. Zowel de oude als de nieuwe plek behoren tot het stedelijk gebied van Rotterdam (zie § 3.2). De ontwikkeling heeft geen invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang en is in overeenstemming met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het Barro. In artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) wordt een nieuwe stedelijke ontwikkeling omschreven als een "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen". De voorgenomen ontwikkeling

behoeft niet als nieuwe stedelijke ontwikkeling te worden aangemerkt, omdat het de verplaatsing betreft van een bedrijf. Bovendien is het gelegen binnen bestaand stedelijk gebied op een locatie die reeds als bedrijven- en rangeerterrein in gebruik is. De behoefte aan deze functie staat evenmin ter discussie. Gesteld wordt dat de ontwikkeling past binnen het nationale beleid.

2.2 *Provinciaal beleid*

Het provinciale omgevingsbeleid voor de fysieke leefomgeving bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening Zuid-Holland. Naast de kaders maken uitvoeringsprogramma's en plannen, zoals het programma Ruimte en het programma Mobiliteit, deel uit van het provinciale omgevingsbeleid. In de uitvoeringsprogramma's en plannen zijn operationele doelstellingen opgenomen om zichtbaar te maken op welke wijze het beleid wordt gerealiseerd.

Omgevingsvisie Zuid-Holland

De Omgevingsvisie Zuid-Holland, die per 1 april 2019 in werking is getreden, omvat geen eindbeeld voor 2030 of 2050, maar wel ambities die voortkomen uit actuele maatschappelijke opgaven. In deze Omgevingsvisie zijn zes richtinggevende ambities voor de fysieke leefomgeving geformuleerd:

- Naar een klimaatbestendige delta.
- Naar een nieuwe economie: the next level.
- Naar een levendige meerkernige metropool.
- Energievernieuwing.
- Best bereikbare provincie.
- Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

Voor het realiseren van maatschappelijke belangen wordt vanuit bovenstaande vernieuwingsambities gewerkt en vanuit opgaven in gebieden. Voor het realiseren van een goede omgevingskwaliteit wordt gewerkt vanuit twaalf samenhangende opgaven van het omgevingsbeleid, Per opgave zijn de beleidskeuzes aangegeven.

Omgevingsverordening Zuid-Holland

Het provinciaal beleid wordt planologisch geborgd door de Omgevingsverordening. Deze is op 20 februari 2019 vastgesteld door Provinciale Staten en per 1 april 2019 in werking getreden. Hierin is onder andere de Ladder voor duurzame verstedelijking juridisch geborgd. Verder worden regels gesteld ten aanzien van (nieuwe) functies. Afdeling 6.2 van de Omgevingsverordening heeft betrekking op bestemmingsplannen.

Het plangebied is in de Omgevingsverordening Zuid-Holland aangemerkt als bestaand stads- en dorpsgebied. Eén van de speerpunten van het ruimtelijk beleid is om dit gebied beter te benutten. Het beter benutten van de bebouwde ruimte krijgt ruimtelijk invulling door verdichting, herstructurering en binnenstedelijke transformatie. Tegelijkertijd is het streven om de leefkwaliteit van die bebouwde ruimte te verbeteren. Hierbij speelt de ladder voor duurzame verstedelijking een belangrijke rol. De provincie ziet graag dat deze ladder op (sub)regionaal niveau wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten het bestaand stads- en dorpsgebied.

Beleid ruimtelijke kwaliteit

De inzet van de provincie is dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid bestaat uit een viertal

kwaliteitskaarten, samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening ('handelingskader ruimtelijke kwaliteit'). De kwaliteitskaart en de richtpunten geven richting aan de interpretatie van ruimtelijke kwaliteit.

Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang. Daarbij hanteert de provincie met het oog op de wisselwerking tussen gebiedskwaliteiten en ontwikkelingen de volgende uitgangspunten:

- De aard en schaal van een gebied bepalen of een ontwikkeling in meerdere of mindere mate passend is. In een agrarisch gebied passen stedelijke functies als woonwijken of bedrijventerreinen niet bij de aard en zijn daarmee gebiedsvreemd. De schaal van een gebied ('korrelgrootte') bepaalt of een ontwikkeling al dan niet past bij die schaal. Het 'laadvermogen' van een coulissenlandschap is immers anders dan dat van een open veenweidepolder.
- Een ontwikkeling die past bij de schaal en aard van een gebied heeft in beginsel weinig ruimtelijke impact op gebiedskwaliteiten en vraagt daarom weinig tot geen provinciale betrokkenheid.

Hoe meer een ontwikkeling afwijkt van de aard en schaal van een gebied, des te groter is in beginsel de ruimtelijke impact van nieuwe ontwikkelingen en des te eerder raken ze provinciale doelen of belangen. Dit geldt eveneens naarmate de kwaliteit van een gebied meer bijzonder of kwetsbaar is.

De gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit bieden handvatten om te bepalen hoe groot de ruimtelijke impact in specifieke gevallen is. In dit licht wordt onderscheid gemaakt in drie soorten ontwikkeling:

1. Inpassing. Dit betreft een gebiedseigen ontwikkeling, passend bij de schaal en aard van het landschap. Een voorbeeld hiervan is de uitbreiding van een agrarisch bedrijf in het buitengebied of de herstructurering van een woonbuurt. Bij inpassing veranderen bestaande structuren en kwaliteiten niet tot nauwelijks. De rol van de provincie is hier in principe beperkt, behalve in gebieden met bijzondere kwaliteit. Uitgangspunt is dat bij inpassing een ontwikkeling volledig past binnen de richtpunten.
2. Aanpassing. Dit betreft een ontwikkeling die niet past bij de aard of de schaal van een gebied en daarmee niet geheel past binnen de richtpunten. Voorbeelden zijn een beperkt aantal nieuwe woningen in het buitengebied, een nieuw landgoed en de verbreding van een provinciale weg. De rol van de provincie zal zich, afhankelijk van het type gebied en het type ontwikkeling, vooral richten op het toewerken naar een kwalitatief optimaal resultaat, Ontwerptimalisaties, inpassingsmaatregelen of aanvullende ruimtelijke maatregelen zijn nodig om de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verbeteren.
3. Transformatie. Bij transformatie gaat het om een verandering van een gebied van dusdanige aard en omvang dat een nieuw landschap of stedelijk gebied ontstaat. De ontwikkeling past niet bij de aard en schaal van het gebied. Dit is bijvoorbeeld het geval bij uitleglocaties voor woningbouw en bedrijventerreinen of de aanleg van grootschalige recreatiegebieden.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling vindt plaats in het bestaand stads- en dorpsgebied, waarvoor geldt dat de ruimte beter benut moet worden. Door de verhuizing van het bedrijf wordt bovendien de mogelijkheid geboden om de vrijkomende gronden ook efficiënter te benutten ten behoeve van de ontwikkeling van Feyenoord City. De ontwikkeling van het plangebied past binnen de ladder voor duurzame verstedelijking en daarmee ook binnen het provinciaal beleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

Algemeen kan worden gesteld dat er geen gemeentelijk beleid is dat zich specifiek richt op de realisatie van het bedrijf op de beoogde locatie. Wel geldt dat Rotterdam ernaar streeft bedrijven daar te huisvesten waar zij het best tot hun recht komen en de invloed op de omgeving zo minimaal mogelijk is. Daaraan wordt in dit geval voldaan. Met het oog op de verplaatsing kan voorts worden gesteld dat deze mede is bedoeld om de vrijkomende gronden optimaal te kunnen benutten voor de stedelijke ontwikkeling in het kader van Feyenoord City. Daarmee kan worden gesteld dat het voornemen in lijn is met het gemeentelijk beleid

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

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

3.1 *Bestaande situatie*

De projectlocatie behoort officieel niet tot het bedrijventerrein 'De Laagjes', maar zal daar gevoelsmatig wel deel van uitmaken. Het bedrijventerrein grenst immers direct aan het rangeerterrein waar Shunter is voorzien. In die zin kennen de gronden reeds een bedrijfsmatig gebruik, gericht op spoorverkeer. Voor de realisatie van een bedrijf dat zich richt op onderhoud, herstel en revisie van rail-gebonden voertuigen is de locatie dan ook zeer voor de hand liggend.

De Laagjes wordt begrensd door het bewuste rangeerterrein, de Molenvliet en de Aristotelesstraat. Het gebied behoorde voorheen tot de deelgemeente IJsselmonde en is vernoemd naar de voormalige polder waarin het is gelegen.

De locatie is goed bereikbaar via knooppunt Vaanplein, waar de rijkswegen A29 en A15 samen komen. Via de Vaanweg, de Spinozaweg en de Molenvliet bestaat een goede verbinding naar het bedrijventerrein. Voor Shunter is echter de ligging aan de spoorlijn tussen Rotterdam en Dordrecht een belangrijkere vestigingsvoorwaarde. De locatie is ideaal gelegen, daar het tevens reeds een rangeerterrein betreft.



Afbeelding 3: bestaande situatie De Laagjes en het rangeerterrein ten oosten daarvan.

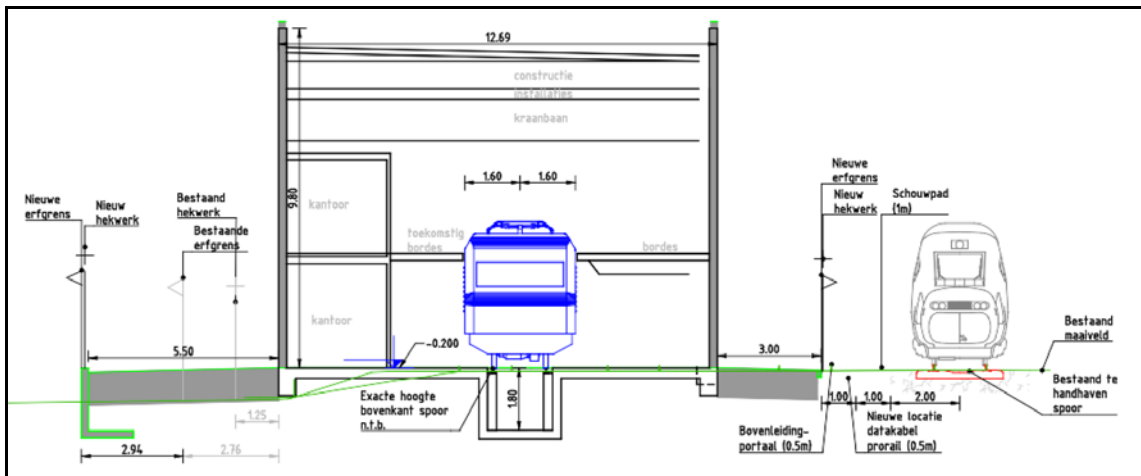
3.2 *Projectbeschrijving*

Zoals aangegeven betreft Shunter een onderhoudsbedrijf voor railgebonden voertuigen. De missie van Shunter is het leveren van de gewenste beschikbaarheid van deze voertuigen aan haar klanten. Een van de middelen om deze missie te realiseren is het inpassen van de instandhouding in het logistieke proces van de klant. Vertrek-/eindpunten met aan of in de directe nabijheid van strategische corridors zijn logische punten om instandhouding aan te bieden.

Op dit moment is Shunter gevestigd op een locatie aan de 2e Rosestraat in IJselmonde. De daar aanwezige werkplaats is bijzonder geschikt voor het onderhouden van treinstellen. Door de bouw van een nieuw stadion en het doortrekken van de Colloseumweg komt deze locatie te vervallen en zal deze circa twee km zuidelijker opnieuw worden opgebouwd. Deze locatie is door de grootte ideaal om goede service uit te kunnen voeren, aangezien treinstellen steeds langer worden.



Afbeelding 4: Impressie nieuwe huisvesting (bron: Archikon).



Afbeelding 5: Doorsnede van de nieuwe huisvesting.

In § 1.4 is aangegeven dat de omgevingsvergunning voor de planologische afwijking gelijktijdig wordt aangevraagd met de omgevingsvergunning ten behoeve van de geplande bouwactiviteiten. Een gedetailleerde projectbeschrijving kan daarmee achterwege blijven, aangezien deze ruimtelijke onderbouwing een directe bijlage vormt van de bouw aanvraag. Volstaan kan worden met een meer algemene beschrijving van het voornemen onder verwijzing naar de documenten die behoren tot de aangevraagde omgevingsvergunning. Nadat deze vergunning onherroepelijk is, kan dan ook direct worden gestart met de bouw.

Het bedrijf wordt gesitueerd ter plaatse van het bestaande rangeerterrein. Daarbij zal sprake zijn van een overdekt en niet-overdekt werkterrein. Het overdekte werkterrein bestaat uit een gebouw van bijna 10 meter hoog (gerekend vanaf de bovenkant spoor). Daarbinnen bevinden zich werkbordessen en kantoren voor de werknemers. De breedte van het gebouw bedraagt

circa 13 meter en de lengte iets meer dan 170 meter (voor de exacte getallen wordt verwezen naar de bij de omgevingsvergunning behorende bouwtekeningen).

Het gebouw zal ruimte bieden voor maximaal 14 werknemers die gelijktijdig aanwezig zijn. Er wordt echter gewerkt in ploegendiensten, waarbij van het maximale aantal van 14 werknemers alleen sprake is tijdens de daguren, van 8 tot 18 uur. Buiten deze uren (in de avond en nacht) zullen dit er maximaal 10 zijn. De onderhoudswerkzaamheden aan treinen vindt hierbij alleen inpandig plaats.

Parkeren en ontsluiting

Op 1 juli 2018 zijn de stedenbouwkundige voorschriften uit de Bouwverordening 2010 van de gemeente Rotterdam, waaronder de voorschriften over parkeernormen, komen te vervallen. Dat betekent dat er vanaf dat moment niet meer getoetst kan worden aan die voorschriften en er dus geen parkeernormen meer gelden. Gelet daarop, is er op 1 februari 2018 over parkeren beleid vastgesteld. Het betreft de “Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018” (hierna: de beleidsregeling) die op 21 februari 2018 in werking is getreden. De beleidsregeling geeft normen voor parkeren van auto’s én fietsen. Aan deze normen moet voldaan worden bij een omgevingsvergunning voor het bouwen of bij een omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken. Met de “Parapluziening parkeernormering Rotterdam” is de toetsing aan deze normen ook juridisch-planologisch vastgelegd. Ook deze ontwikkeling zal hier zondermeer aan moeten voldoen. Toetsing aan dit beleid vindt plaats bij de behandeling van de bouwaanvraag, die in dit geval dus gelijktijdig plaatsvindt met de planologische afwijking.

De ontsluiting van Shunter zal plaatsvinden via de Laagjesweg en maakt daarmee gebruik van de bestaande infrastructuur van het bedrijventerrein. Omdat de sporen hoger zijn gelegen dan het bedrijventerrein en daarmee ook het peilniveau van Shunter hoger is gelegen dan dat van De Laagjes, is sprake van een talud. Het voorplein wordt daarom verhoogd. Dit plein, dat daarmee op hetzelfde peilniveau komt als het terrein van Shunter zelf, zal zijn voorzien van voldoende parkeergelegenheid voor auto’s en fietsen. Ook doet het dienst als toegangsweg en biedt het manoeuvreerruimte om met een vrachtauto op eigen terrein naar de zuidkant van de loods te rijden.

Ten aanzien van de parkeernorm behoort het gebied op grond van de beleidsregeling tot gebiedstype B. Voor de geldt daarbij dat per 100 m² 0,3 parkeerplekken benodigd zijn. Op grond van de norm is de realisatie van 8 parkeerplaatsen noodzakelijk. Daaraan wordt zondermeer voldaan. Mogelijk zal een aantal extra plaatsen worden gerealiseerd.

Met betrekking tot het fietsparkeren geldt een norm van 0,25 stallingsplaatsen per 100 m². Dit komt neer op 5,725 fietsbeugels (0,25 x 229). Dit komt neer op één parkeerplaats die wordt ingericht met fietsbeugels.

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

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

4.1 Water

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

Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat deze voldoen aan het waterbeleid. Dit is vastgelegd in diverse beleidsdocumenten van Europees (Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) tot gemeentelijk niveau (Waterplan 2). Ook het waterschap heeft zijn eigen beleid. Dit is vastgelegd in het Waterbeheerprogramma 2016-2021. Dit programma bestaat uit een statisch en een dynamisch deel. Het statisch deel bevat de doelen die het waterschap wil bereiken, zowel op de lange termijn als voor de planperiode. Het dynamisch deel bevat de maatregelen die nodig zijn om de doelen uit het statisch deel te realiseren. Het plan bevat doelen en maatregelen voor de thema's Calamiteitenzorg, Water en Ruimte, Waterveiligheid, Voldoende Water, Schoon water en Waterketen. Voor het thema water en ruimte is de nadere uitwerking van de deltabelissing ruimtelijke adaptatie de belangrijkste ontwikkeling. Hierbij wordt uitgegaan van meerlaagse veiligheid: preventie (laag 1), ruimtelijke inrichting (laag 2) en crisisbeheersing (laag 3). Voor Hollandse Delta ligt de nadruk op de eerste laag: een overstrooming voorkomen door middel van (primaire) waterkeringen. Voor de tweede laag is als doel geformuleerd dat de ruimtelijke inrichting bijdraagt aan het beperken van de gevolgen van een overstrooming.

Deze ruimtelijke onderbouwing is erop gericht om het bedrijf Shunter (met een bebouwd oppervlak van 722 m²) te verplaatsen van een locatie aan de 2^e Rosestraat in IJsselmonde te verplaatsen naar het projectgebied. Het projectgebied maakt momenteel nog deel uit van een rangeerterrein en is onbebouwd. Na realisatie van het bouwplan is sprake van een overdekt en niet-overdekt werkterrein. Het overdekte werkterrein bestaat uit een gebouw met een omvang van zo'n 2.210 m²; het niet-overdekte terrein zal qua verhardingsopgave overeenkomen met de huidige situatie als rangeerterrein. Dit betekent, dat de beoogde verplaatsing tot een toename van het verhard oppervlak leidt. Deze toename bedraagt 2.210 – 722 = 1.488 m². Uitgaande van een compensatieverplichting van 10% bedraagt de compensatieopgave voor de beoogde ontwikkeling 148 m². Dit kan gerealiseerd worden door de watergang direct ten zuiden van het plangebied te vergroten / verbreden. Hiervoor dient een watervergunning aangevraagd te worden.

Het nieuwe bedrijfsgebouw wordt uitgevoerd met een gescheiden rioolstelsel. Deze wordt aangesloten op het huidige rioolstelsel. Het is van belang om duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen toe te passen om diffuse verontreinigingen van water en bodem (in de

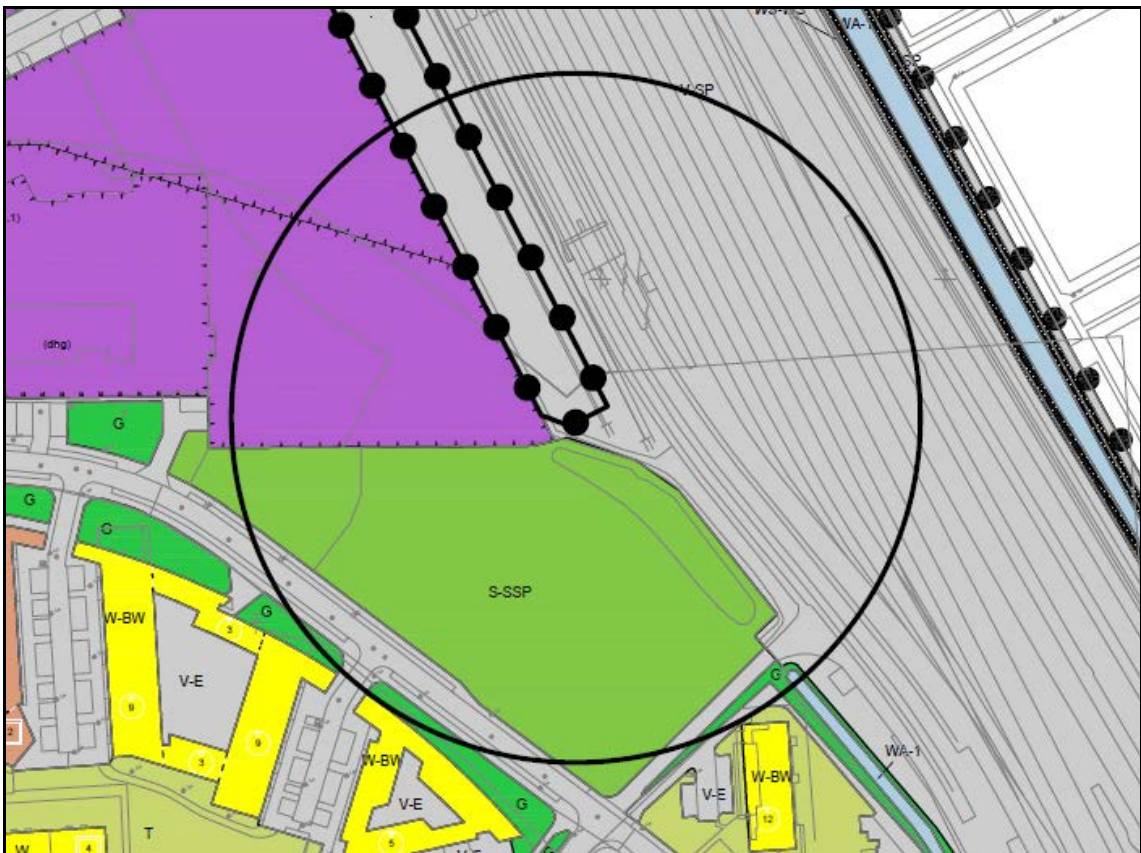
toekomst) te voorkomen. Zink, lood, koper en PAK's-houdende materialen mogen uitsluitend worden toegepast als deze worden voorzien van een coating.

De dichtstbijzijnde waterkering bevindt zich ten oosten van het projectgebied. Het betreft hier een boezemkade ter hoogte van de Kreekkade op een afstand van ruim 800 meter van het projectgebied. Gezien deze afstand strekken de bijbehorende kern- en beschermingszones zich niet tot over het projectgebied uit. Op grond van de Keur van het waterschap gelden dan ook geen beperkingen.

4.2 Milieuzonering

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

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie, te weten: geluid, geur, gevaar en stof. Daarnaast is milieuzonering gericht op nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan. Met de handreiking kan worden bepaald wat de gewenste richtafstand is tussen de verschillende functies.



Afbeelding 6: Ligging hindercontour Shunter vanaf uiterste punt bedrijfsperceel.

Binnen het projectgebied is het nieuwe werkterrein van het bedrijf Shunter voorzien. Shunter is een bedrijf waar in hoofdzaak locomotieven en goederenwagens worden gerepareerd. Een dergelijk bedrijfsactiviteit valt onder de hoofdactiviteit 'wagon- en spoorwegwerkplaatsen' (SBI 302.1 / 317.1) en wordt aangemerkt als een categorie 3.2-inrichting. De maatgevende hindercontour bedraagt 100 meter voor het aspect geluid.

In de omgeving van het beoogde bedrijfsperceel bevinden zich diverse milieugevoelige objecten. Het betreffen hier de woningen rondom de Aristotelesstraat ten zuiden van het projectgebied. Afbeelding 6 laat zien tot hoever de 100 meter contour (zwarte cirkel) zich uitstrekt vanaf het uiterste punt van het toekomstige bedrijfsperceel. Uit deze afbeelding valt op te maken, dat de cirkel niet over de woningen rondom de Aristotelesstraat (gele vlakken) ligt. Omdat voldaan wordt aan de gestelde hinderafstand, wordt het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen rondom de Aristotelesstraat niet negatief beïnvloed.

Het thema 'milieuzonering' leidt niet tot belemmeringen voor de herontwikkeling van het projectgebied.

4.3 Geluid

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

De beoogde ontwikkeling binnen het projectgebied leidt niet tot de oprichting van nieuwe geluidsgevoelige objecten of van een zogenaamde 'grote lawaaimaker'. Toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder is daardoor niet aan de orde. Wel leidt de beoogde ontwikkeling tot de oprichting van een activiteit, waaraan op grond van de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' een hindercontour gekoppeld kan worden. Uit paragraaf 4.2 blijkt het woon- en leefklimaat ter plaatse van de omliggende woningen niet in het geding is. Gesteld wordt, dat het aspect 'geluid' de beoogde herontwikkeling niet in de weg staat.

4.4 Luchtkwaliteit

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

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

regeling (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Een woningbouwproject wordt in de Regeling NIBM als niet in betekenende mate aangemerkt, indien het maximaal 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg betreft. In het projectgebied is het bedrijf Shunter voorzien. De verkeersaantrekkende werking van dit bedrijf is vele malen lager dan de verkeersaantrekkende werking van een woningbouwproject van maximaal 1.500 woningen. Vandaar dat de beoogde ontwikkeling als *niet in betekenende* mate wordt beschouwd. Hiermee voldoet het plan aan de Wet luchtkwaliteit.

Uit de monitoringstool van het NSL blijkt, dat de huidige NO₂-concentratie (jaar 2020) ter hoogte van het projectgebied lager is dan 35 µg/m³. Dit geldt ook voor de PM₁₀-concentratie. Gesteld wordt, dat ter plaatse van het beoogde bouwplan sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat.

4.5 Externe veiligheid

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

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

In de omgeving van het projectgebied zijn enkele risicobronnen aanwezig. Deze worden hieronder nader toegelicht.

Transportroutes

Transport gevaarlijke stoffen over spoor

De dichtstbijzijnde transportroute van gevaarlijke stoffen betreft de spoorlijn Rotterdam – Dordrecht, waarover ook gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Het maximale aantal transporten van gevaarlijke stoffen per categorie en per traject is vastgelegd in de Regeling basisnet. Deze transportintensiteiten zijn weergegeven in tabel 4.1.

Tabel 4.1: Transportintensiteiten gevaarlijke stoffen

Stofcategorie	Omschrijving	Maximale transportintensiteit [wagons/jr]
A	Brandbaar gas	1440
B2	Giftige gassen	910
B3	Zeer giftige gassen	0
C3	Zeer brandbare vloeistof	6020
D3	Acrylonitril	1110
D4	Zeer toxische vloeistof	180

Het plafond van het plaatsgebonden risico (de maximale 10^{-6} contour plaatsgebonden risicocontour) wordt gemeten vanaf het midden van het spoor en begrenst de gebruiksruimte van het vervoer. Het PR-plafond van dit spoor bedraagt volgens de Regeling maximaal 7 meter uit het midden van het spoor. Deze contour blijft binnen de bundel van de huidige sporen van het doorgaande transport. Omdat deze doorgaande spoorbundel geen onderdeel uitmaakt van het projectgebied, is het PR-plafond niet belemmerend voor de beoogde ontwikkeling.

Naast het PR-plafond volgt uit de Regeling basisnet dat rondom dit spoortraject sprake is van een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter. Dit aandachtsgebied dient gemeten te worden vanaf de rand van het buitenste doorgaande spoor. Het geheel aandachtsgebied is gelegen buiten het projectgebied, waarmee ook de beoogde bedrijfsbebouwing buiten het plasbrandaandachtsgebied ligt. Ook deze contour vormt daarmee geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Het projectgebied ligt in zijn geheel binnen het invloedsgebied groepsrisico. Recentelijk is in het kader van de ontwikkeling Feyenoord City het groepsrisico onderzocht. In de huidige situatie bedraagt het groepsrisico 0,6 maal de oriëntatiewaarde, waarbij de hoogte van het groepsrisico grotendeels wordt bepaald door de huidige Kuip (Stadion Feijenoord). Gezien de huidige persoonsdichtheden in de directe omgeving van het projectgebied en de omvang van het bedrijf Shunter (maximaal 50 personen), leidt de beoogde ontwikkeling niet tot een significant rekenkundig effect. Gesteld wordt, dat de verplaatsing van Shunter van de huidige locatie aan de 2^e Rosestraat naar het projectgebied geen invloed heeft op het groepsrisico. Een nadere verantwoording wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

Transport gevaarlijke stoffen door buisleiding

Ter hoogte van het tracé Coen Moulijnweg - Stadionlaan - Sportlaan - Olympiaweg ligt een hogedruk aardgasleiding met een diameter van 12,76 inch en een maximale werkdruk van 40 bar. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour ligt op de leiding. Het groepsrisico bedraagt 0,2 maal de oriëntatiewaarde. Omdat het projectgebied om ruim 630 meter afstand van deze leiding ligt en gezien de huidige persoonsdichtheden, heeft de realisatie van de in het projectgebied beoogde bedrijfsactiviteiten geen invloed op de hoogte van het groepsrisico. Een nadere verantwoording is daarom niet noodzakelijk geacht.

Overige transportroutes

Andere transportroutes betreffen de rijkswegen A16 (ruim 2.100 meter ten oosten) en A15 (ruim 1.900 meter ten zuiden). Uit het Basisnet Weg blijkt, dat ter hoogte van het projectgebied langs deze wegen sprake is van een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour van respectievelijk 58 en 80 meter. Daarnaast is langs beide wegen sprake van een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter. Deze contouren raken het plangebied niet.

Voor de transportroutes over spoor en weg geldt, dat op grond van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt, artikel 8, lid 1) een verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk is, als het projectgebied binnen een afstand van 200 meter van de transportroute ligt. Omdat dit voor alle risicobronnen niet het geval is, is een nadere verantwoording van het groepsrisico niet aan de orde.

Stationaire bronnen

De dichtstbijzijnde stationaire risicobron betreft het brandstofservicestation met LPG-doorzet op het perceel Colosseumweg 470. De vergunde jaardoorzet LPG bedraagt maximaal 1.000 m^3 , waardoor op grond van het Bevi rondom het vulpunt sprake is van een 10^{-6} plaatsgebonden

risicocontour van 35 meter. Ook is sprake van een dergelijke contour rondom het ondergrondse reservoir (25 meter) en rondom de afleverinstallatie (15 meter). Tevens is sprake van een invloedsgebied groepsrisico; deze bedraagt 150 meter vanaf het vulpunt. Op het perceel Colosseumweg 470 is ook een ondergrondse propaantank met een inhoud van 8.000 liter aanwezig. Rondom deze tank is sprake 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour van 25 meter. De kortste afstand tussen deze risicobron en het projectgebied bedraagt ruim 200 meter. Geen van de genoemde contouren reikt dan ook tot over het projectgebied. Een nadere beschouwing en/of verantwoording van deze risicobron is daardoor niet aan de orde.

Ook andere in de ruimere omgeving aanwezige stationaire risicobronnen, zoals enkele brandstofservicestations (Stadionweg / Korte Stadionweg / Adriaan Volkerlaan), een transportbedrijf (Schaapherderweg) en een tuincentrum (Kooiwalweg), zijn op een dusdanig grote afstand gelegen dat deze voor de beoogde ontwikkeling niet relevant zijn. De bij deze risicobronnen behorende 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren en invloedsgebieden reiken niet tot aan het projectgebied.

Conclusie

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat de aanwezige risicobronnen niet leiden tot belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling. Desalniettemin ligt het projectgebied bij een eventuele rampsituatie binnen de invloedsfeer van de rijkswegen A15 en A16 en die van de spoorlijn Rotterdam - Dordrecht. Hoewel vanuit planologisch opzicht geen beperkingen aanwezig zijn, adviseert de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond om de volgende maatregelen te nemen, zodat het aantal (dodelijke) slachtoffers bij een eventuele ramp zo laag mogelijk is:

- draag zorg voor toereikende bereikbaarheid voor hulpdiensten en bluswatervoorzieningen, zodat bij een incident adequaat opgetreden kan worden;
- draag zorg voor voldoende vluchtmogelijkheden, zodat bij een incident van het spoor af gevlucht kan worden;
- pas in de nieuwbouw afsluitbare deuren, ramen en ventilatieopeningen toe in combinatie met een met één druk op de knop uit te schakelen ventilatiesysteem;
- realiseer een adequate afsluitbare ruimte, waarin voor de periode van minimaal 2 uur geschuild kan worden in geval van een incident;
- situeer eventuele kantooruimten aan de westzijde van het te realiseren gebouw, zodat deze verder van de risicobron liggen;
- draag zorg dat de BHV-organisatie op de hoogte is van de mogelijkheid van het optreden van een incident en de wijze waarop gehandeld moet worden. Een calamiteitenplan kan hier een hulpmiddel zijn;
- draag zorg voor een goede voorlichting en instructie om toekomstige gebruikers voor te bereiden op een eventuele ramp.

Bij de uitwerking van het bouwplan is waar mogelijk met deze adviezen rekening gehouden. Ook na ingebruikname van het gebouw zal gehoor gegeven worden aan de van toepassing zijnde adviezen.

4.6 Bodem

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosystemen vervolgens onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Als een sanering

spoedeisend is, dient hiermee binnen vier jaar aangevangen te worden. Wanneer geen sprake is van een spoedeisende sanering, kan deze worden uitgesteld totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

De Indicatieve Bodemkwaliteitskaart Rotterdam geeft een indicatie van de mate waarin de bodem in een bepaald gebied is verontreinigd. De Bodemkwaliteitskaart geeft aan dat zowel de contactzone (de bovenste 1 meter van de bodem) als de laag daaronder (1 tot 2 meter beneden maaiveld) ten hoogste licht verontreinigd is (klasse 'Wonen').

Inmiddels heeft ook een verkennend bodemonderzoek plaatsgevonden¹. Daaruit is gebleken dat de bodemkwaliteit inderdaad geschikt is voor het beoogde gebruik (bedrijf). Sanering is niet aan de orde. Het aspect 'bodem' vormt daarmee geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.7 Archeologie

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingsbevoegdheid. Het doel van de Rotterdamse archeologie is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

De gemeente Rotterdam bezit een Archeologische Waardenkaart (AWK) en een vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zijn in de gemeentelijke archeologieverordening. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen. Dit instrumentarium sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het Europese 'Verdrag van Malta' is ontwikkeld.

Volgens de gemeentelijke Archeologische Waarden- en Beleidskaart bevindt het projectgebied zich in een gebied met een 'redelijk tot hoge archeologische verwachting'. In het bestemmingsplan "Lombardijen" is aan het gehele plangebied dan ook een archeologische dubbelbestemming gekoppeld. Hierdoor is het noodzakelijk dat bouw- en graafwerkzaamheden worden getoetst op de noodzaak van archeologisch onderzoek. Voor het projectgebied betreffen het werkzaamheden die dieper reiken dan 0,5 m beneden maaiveld en die tevens een oppervlak beslaan van meer dan 200 m².

In het kader van de bouw en het uiteindelijke gebruik van het gebouw is sprake van bodemversturende activiteiten die dieper reiken dan 0,5 meter beneden maaiveld. Hoewel de bedrijfsvloer zodanig op het maaiveld wordt aangebracht dat deze gelijk komt te liggen met de bovenkant van het spoor, is het met het oog op het onderhoud aan de onderkant van de treinstellen, noodzakelijk om over een lengte van maximaal 170 meter een werkput te realiseren. Deze werkput heeft een diepte van 1,8 meter en is ongeveer 1 meter breed. Het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) is gevraagd in het kader van de bouwvraag te adviseren over de noodzaak van een archeologisch onderzoek.

¹ Heijmans, Verkennend (asbest) Bodemonderzoek Shunter, Projectnummer G.011180.2.4135.02.2005, juli 2020.

4.8 *Flora en fauna*

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

Gebiedsbescherming

Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt sinds 1 januari 2017 gevormd door de Wet natuurbescherming. Deze wet regelt de bescherming van gebieden die als Natura 2000-gebied zijn aangewezen. Wanneer in of in de directe nabijheid van een dergelijk gebied een activiteit plaatsvindt die leidt tot nadelige gevolgen voor het natuurgebied, dan dient hiervoor een vergunning te worden aangevraagd. Daarnaast bestaan gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur); die gebieden worden beschermd via het ruimtelijk ordeningsrecht (Barro en/of provinciale structuurvisies).

Uit de provinciale atlas 'Natuurnetwerk Nederland' blijkt, dat het projectgebied op ruime afstand (meer dan vijf kilometer) van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt (Oude Maas). Door deze afstand zijn de meeste effecten op Natura 2000-gebieden op voorhand uit te sluiten. Emissie van stikstof kan echter ook op grotere afstand een aandachtspunt zijn. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitattypen zijn de Biesbosch (op ruim 16 km) en Solleveld & Kapittelduinen (op ruim 25,0 km). Gezien deze afstanden is naar verwachting geen sprake van extra stikstofdepositie op deze stikstofgevoelige natuurgebieden. Daarnaast richt deze procedure zich op de verplaatsing van reeds aanwezige bedrijfsactiviteiten. Er zal dus niet/nauwelijks sprake zijn van extra stikstofuitstoot ten opzichte van de huidige situatie. Dit blijkt ook uit de ten behoeve van de voortoets² uitgevoerde AERIUS-berekening. Ook de sloop-/aanlegfase leidt niet tot een bijdrage aan de stikstofdepositie groter dan 0,00 mol/ha/jaar. Effecten op Natura 2000-gebieden kunnen dan ook worden uitgesloten.

Het dichtstbijzijnde gebied dat toebehoort aan het Natuurnetwerk Nederland is de Nieuwe Maas, dat op ruim 1.600 meter afstand van het plangebied is gelegen. Het betreft hier een zéér drukke vaarweg. Door de aard van de ingrepen (een gelijkaardig gebruik in de nieuwe situatie), de relatief grote afstand en de ligging in de bebouwde kom, zijn effecten op het Natuurnetwerk Nederland op voorhand uit te sluiten. Ook belangrijke weidevogelgebieden liggen op grote afstand (ruim 9,5 kilometer), waardoor deze gebieden niet nadelig worden beïnvloed.

Soortbescherming

Ook het aspect 'soortbescherming' vindt sinds 1 januari 2017 zijn wettelijk kader in de Wet natuurbescherming; deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en dieren, ongeacht waar die zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen. Hiertoe zijn in de wet verschillende verbodsbepalingen geformuleerd en zijn de soorten onderverdeeld in twee groepen:

- strikt beschermde soorten, volgend uit de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- alle overige beschermde soorten, waaronder die uit de Rode Lijst.

² I-Bureau Gemeente Rotterdam, Voortoets Natura 2000; Uitgebreide Wabo-procedure Shunter, januari 2021.

In het projectgebied worden vanwege het ontbreken van geschikte biotopen geen strikt beschermde dier- en plantensoorten verwacht. Algemeen voorkomende soorten komen mogelijk wel in het projectgebied voor, echter betreffen het hier soorten waarvoor door de provincie vrijstelling is verleend. Daarnaast kan het projectgebied als foerageergebied gebruikt worden, echter betreft het hier geen essentieel gebied. Een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is voor de plannen niet noodzakelijk / relevant.

4.9 Duurzaamheid

Duurzaamheid is onder andere zodanig bouwen, renoveren en beheren dat, gedurende de hele kringloop van het bouwwerk en de gebouwde omgeving, het milieu en de menselijke gezondheid zo min mogelijk negatieve effecten ondervinden. Het begrip duurzaamheid speelt op verschillende schaalniveaus een rol, zowel op het niveau van de stad, de wijk als het gebouw. Rotterdam heeft een ambitieus klimaatprogramma vastgesteld. Om een bijdrage te kunnen leveren aan het klimaatprogramma van Rotterdam moet bij het ontwerp van gebouwen rekening worden gehouden met duurzaam bouwen-principes en de energieprestatie-eisen. Rotterdam streeft daarnaast naar een goede balans tussen sociale (people), ecologische (planet) en economische (profit) belangen bij het nemen van beslissingen en het uitvoeren van activiteiten. De gemeente heeft daartoe in september 2019 het Duurzaamheidskompas vastgesteld. Deze geeft richting, zet alle ambities op het gebied van duurzaamheid in Rotterdam op een rij en geeft een overzicht van alle relevante beleidsstukken. Het Duurzaamheidskompas is nadrukkelijk een 'levend' document dat regelmatig wordt geactualiseerd met nieuwe speerpunten.

De doelstellingen van de gemeente op het gebied van duurzaamheid zijn onder te verdelen in vier ambities; de energietransitie, de transitie naar een circulaire economie en een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving.

Ten aanzien van de beoogde ontwikkeling kan algemeen opgemerkt worden, dat de toekomstige bebouwing wordt gebouwd conform het Bouwbesluit 2012 en daarmee energiezuinig zal zijn. Dit leidt er tevens toe dat minder CO₂ wordt uitgestoten en de energie-efficiëntie verbeterd. Voorts zal zoveel als mogelijk voorzien worden in het gebruik van duurzame (bouw)materialen. Het is voorts aan de eindgebruiker om het gebouw naar eigen wens zo energiezuinig mogelijk in te richten, bijvoorbeeld door het toepassen van led-verlichting en/of het gebruik van zonne-energie.

4.10 Milieueffectrapportage

Milieueffectrapportage (m.e.r.) is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r. In artikel 7.2 Wm wordt het doorlopen van de m.e.r.-procedure gekoppeld aan bepaalde in het Besluit m.e.r. opgenomen plannen en besluiten die verbonden zijn aan de eveneens in het Besluit m.e.r. weergegeven activiteiten. Het Besluit m.e.r. bevat hiertoe bijlagen, waarbij vooral de onderdelen C en D van belang zijn. Onderdeel C bevat activiteiten, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r. verplicht is. Activiteiten, plannen en besluiten waarvoor een m.e.r.-beoordeling benodigd is, staan in onderdeel D. Voor beide onderdelen wordt per activiteit de drempelwaarden beschreven.

Voor deze ruimtelijke onderbouwing is gekeken naar activiteiten die een m.e.r.- (beoordelings)plicht kennen. Hierbij is één activiteit gevonden die mogelijk m.e.r.- (beoordelings)plichtig is, te weten:

1. D11.2: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen, bij een oppervlakte van

100 hectare of meer aaneengesloten gebied en dat 2.000 woningen of meer omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer betreft.

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van een bedrijfsperceel en –bebouwing voor Shunter. Het bedrijfsvloeroppervlak ligt hierbij ruim onder de genoemde grenswaarde van 200.000 m² ligt. Daarnaast vindt de in het projectgebied beoogde bedrijfsactiviteiten momenteel plaats op een andere locatie in Rotterdam (hemelsbreed 1.800 meter noordelijker). Op basis van jurisprudentie wordt een dergelijke verplaatsing niet aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject, waardoor het uitvoeren van een m.e.r.(-beoordeling) niet aan de orde is. Ook wordt opgemerkt, dat het plangebied midden in de stedelijke omgeving ligt en deel uitmaakt van een gebied waar reeds bedrijfsactiviteiten in vergelijkbare milieucategorie plaatsvinden. Uit de voorgaande paragrafen blijkt, dat eventuele nadelige milieugevolgen zijn uit te sluiten.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 *Financiële uitvoerbaarheid*

Op grond van artikel 6.12 lid 1 Wro stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het tweede lid van artikel 6.12 Wro is aangegeven dat onder andere van het opstellen van een exploitatieplan kan worden afgezien wanneer het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd. De gemeente neemt ten aanzien van de ruimtelijke procedure het voortouw, maar de ontwikkeling zelf wordt gerealiseerd door Shunter, waarmee een overeenkomst wordt gesloten. De kosten zijn daarmee anderszins verzekerd en exploitatieplan behoeft daarmee niet te worden opgesteld.

5.2 *Vooroverleg*

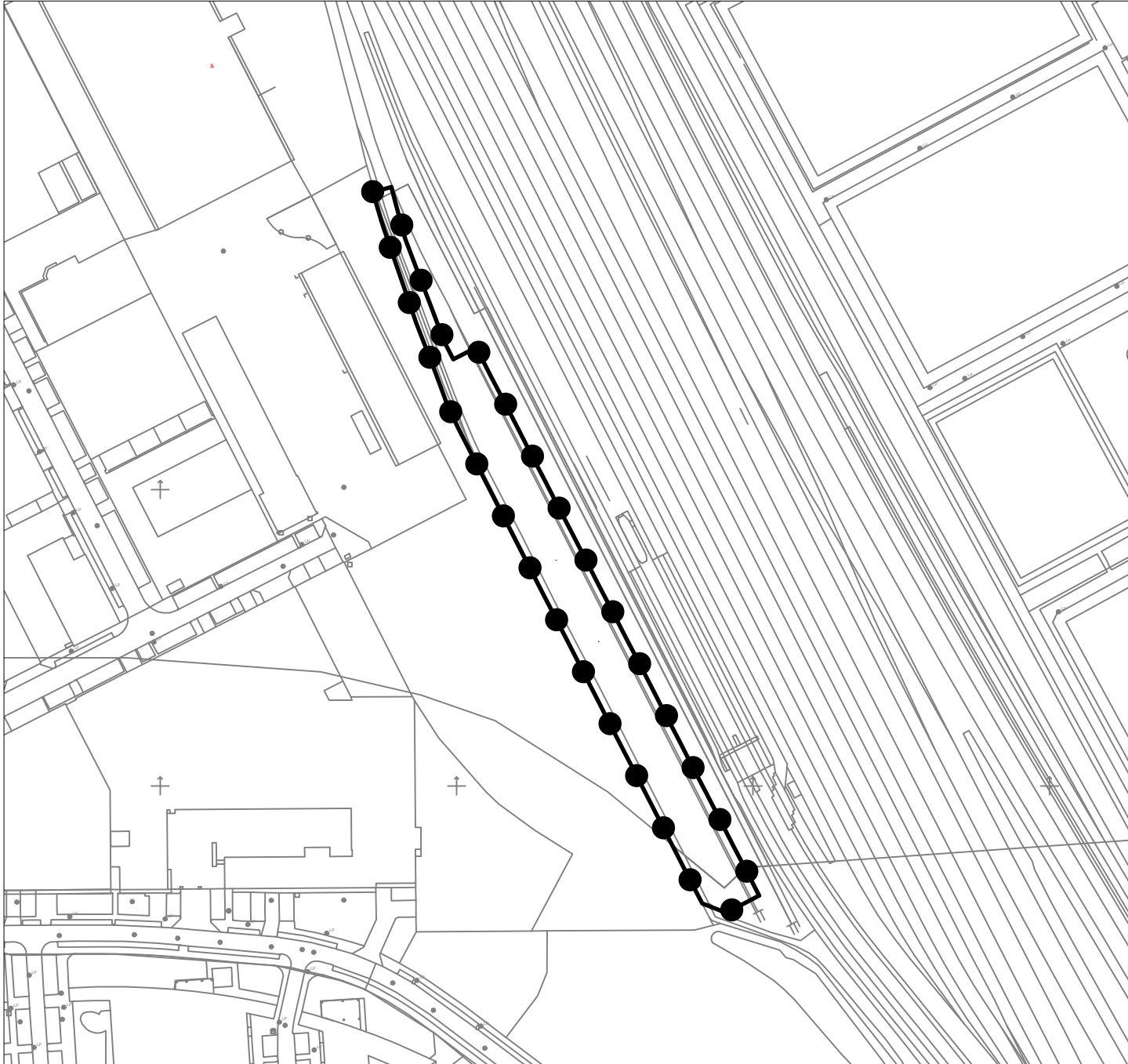
Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient overleg plaats te vinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke bij het plan in het geding zijn. De ruimtelijke onderbouwing wordt daartoe toegezonden aan de voor de gemeente Rotterdam vaste overlegpartners. Hierbij hebben zes overlegpartners formeel gereageerd; het Havenbedrijf, Pipeline Control, Tennet, Prorail, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) en het Waterschap Hollandse Delta. Alle geven aan dat geen van hun belangen door de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling in het geding zijn. Wel geeft het waterschap aan dat de benodigde compensatieopgave gerealiseerd moet worden in de directe nabijheid en dat voor de aanleg een watervergunning benodigd is. Zoals in de waterparagraaf is aangegeven, zal de watergang direct ten zuiden van het projectgebied hiervoor ingezet worden. Een watervergunning zal worden aangevraagd. De VRR merkt op dat gezorgd dient te worden voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen, zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit door middel van de campagne “Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand”. Ook vragen zij aandacht voor vluchtroutes en voldoende aanwezigheid van bluswatervoorzieningen. Al deze aspecten worden meegenomen in de uitwerking van het plan en het uiteindelijke gebruik. Prorail geeft nadrukkelijk aan zich het recht voor te behouden in een latere fase alsnog te kunnen reageren.

Van de overige overlegpartners is geen reactie ontvangen. Gesteld wordt dat zij kunnen instemmen met de voorgestelde herontwikkeling van het projectgebied.

6. CONCLUSIE

De realisatie van het bedrijf op de beoogde locatie vertoont geen strijdigheid met de beleidsvelden en wet- en regelgeving van het bevoegd gezag en de hogere overheden. Uit de milieuparagraaf blijkt, dat van aantasting van de bestaande omgevingskwaliteit geen sprake is. Zodoende kan positief besloten worden omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning. Wel dient bij de uitwerking van het bouwplan en de ingebruikname van het uiteindelijke gebouw rekening gehouden te worden met de adviezen van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. Tevens is een watervergunning benodigd voor de realisatie van de noodzakelijke compensatie inzake de toename van het verhard oppervlak.

Na verlening van de omgevingsvergunning, waartoe dit document dient als ruimtelijke onderbouwing, is het toegestaan om binnen het projectgebied een bedrijf op te richten dat zich richt op onderhoud, herstel en revisie van rail-gebonden voertuigen conform het in deze onderbouwing beschreven plan, evenals het aanleggen van de hierbij behorende voorzieningen. Omdat sprake is van een gecombineerde aanvraag, kan na de vergunningverlening direct worden gestart met de realisatie, waarbij mogelijk nog wel actie is vereist met betrekking tot archeologie.



VERKLARING

Projectgebied



Projectgrens

project:

**Omgevingsvergunning
Shunter**

gemeente:

Rotterdam

betreft:

**Projectkaart t.b.v. ruimtelijke
onderbouwning omgevingsvergunning**

opdrachtgever:

Gemeente Rotterdam

datum : 21 januari 2021

schaal: 1 : 2.000



 **BODG**
ruimtelijk advies

Postbus 6083
3002 AB Rotterdam
email: info@bodg.nl