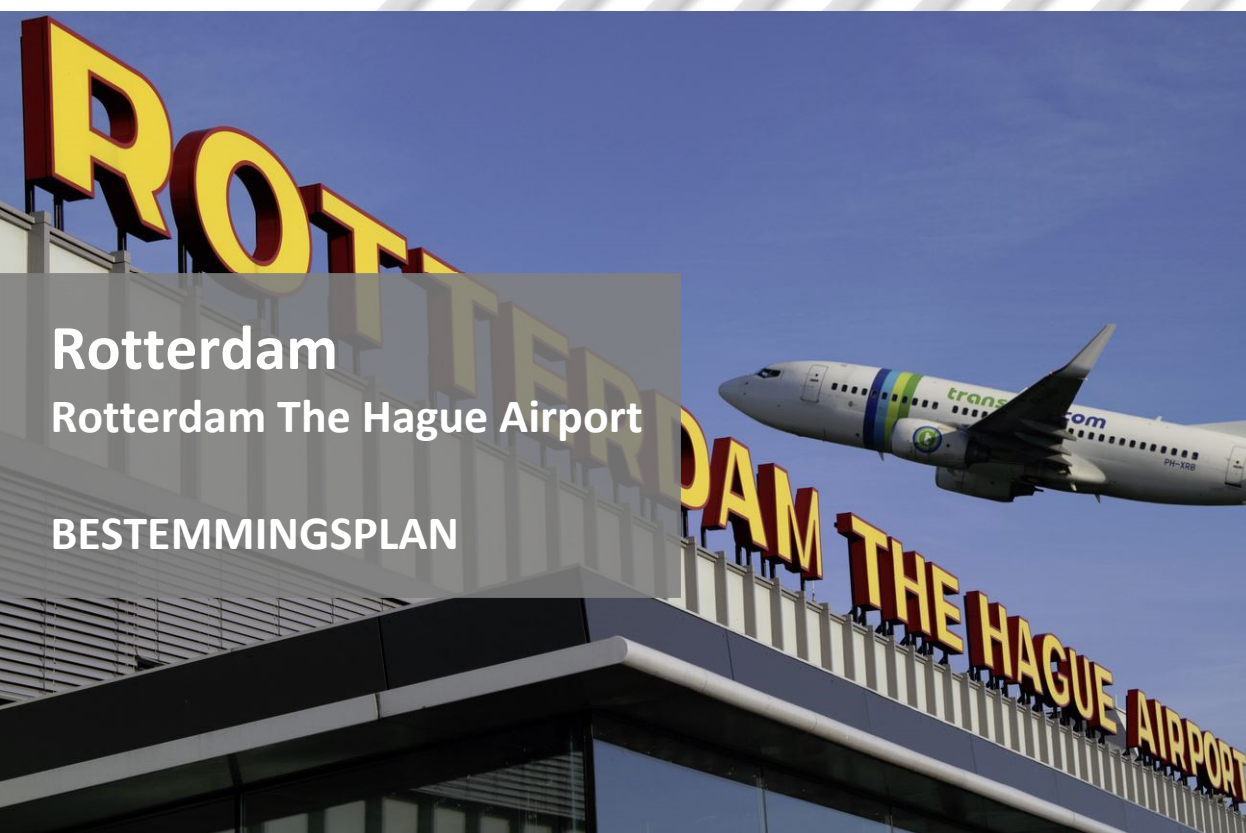




Rotterdam
Rotterdam The Hague Airport
BESTEMMINGSPLAN



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Rotterdam The Hague Airport

Rotterdam

bestemmingsplan

identificatie

identificatiecode:
NL.IMRO.0599.BP1041RdamAirport-co01

projectnummer:
190315.16568.01

opdrachtgever:
mw. drs. M.C. Lammens

planstatus

datum:
13-05-2015

status:
concept ontwerp
ontwerp
vastgesteld



Inhoudsopgave

Toelichting		7
Hoofdstuk 1	Inleiding	9
1.1	Aanleiding	9
1.2	Scope van het bestemmingsplan	9
1.3	Relatie met MER en milieuonderzoeken	10
1.4	Gekozen planopzet	10
1.5	Ligging en begrenzing	10
1.6	Planologisch regime	11
1.7	Leeswijzer	12
Hoofdstuk 2	Beleid	13
2.1	Rijksbeleid	13
2.2	Provinciaal beleid	14
2.3	Regionaal en gemeentelijk beleid	18
2.4	Conclusie	20
Hoofdstuk 3	Beschrijving van het plangebied	21
3.1	Situering	21
3.2	Ontstaansgeschiedenis en ontwikkeling plangebied	23
3.3	Archeologie en cultuurhistorie	23
Hoofdstuk 4	Planbeschrijving	25
4.1	Visie, ambitie en strategie	25
4.2	Doorwerking naar ruimtelijke ontwikkeling	27
4.3	Deelgebieden	28
4.4	Programma en onderbouwing	30
4.5	Juridische planbeschrijving	36
Hoofdstuk 5	Water	43
5.1	Beleidskader	43
5.2	Samenwerking met de waterbeheerder	45
5.3	Huidige watersysteem	45
5.4	De wateropgave	46
Hoofdstuk 6	Milieu	49
6.1	PlanMER	49
6.2	Verkeer	51
6.3	Geluid	51
6.4	Luchtkwaliteit	56
6.5	Bedrijven en milieuzonering	56
6.6	Bodem	56

6.7	Externe veiligheid	57
6.8	Flora en fauna	57
6.9	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	57
6.10	Duurzaamheid	58
6.11	Kabels en leidingen	58
6.12	Bezonning	58
6.13	Lichthinder	58
6.14	Belemmeringen RTHA	58
6.15	Niet gesprongen explosieven	59
Hoofdstuk 7	Financiële uitvoerbaarheid	61
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	63
Bijlagen toelichting		65
Bijlage 1	verantwoording groepsrisico	67
Regels		69
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	71
Artikel 1	Begripsbepalingen	71
Artikel 2	Wijze van meten	77
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	79
Artikel 3	Bedrijf - 1	79
Artikel 4	Bedrijf - 2	81
Artikel 5	Gemengd	83
Artikel 6	Groen	86
Artikel 7	Verkeer	87
Artikel 8	Leiding - Olie	89
Artikel 9	Waarde - Archeologie	91
Hoofdstuk 3	Algemene regels	93
Artikel 10	Antidubbeltelregel	93
Artikel 11	Algemene bouwregels	94
Artikel 12	Algemene aanduidingsregels	95
Artikel 13	Algemene gebruiksregels	96
Artikel 14	Algemene wijzigingsregels	97
Artikel 15	Voorwaardelijke verplichting over parkeren	98
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	99
Artikel 16	Overgangsrecht	99
Artikel 17	Slotregel	100

Bijlagen regels		101
Bijlage 1	Staat van bedrijfsactiviteiten	103
Bijlage 2	Toetsingsvlakken	105
Bijlage 3	Parkeernormen	107



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient het bestemmingsplan voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) geactualiseerd te worden. In deze actualisatie worden eveneens de ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen, die beschreven zijn in het masterplan dat is opgesteld door Rotterdam The Hague Airport (RTHA). Dit voor zover deze ruimtelijke ontwikkelingen passen binnen de kaders van de vigerende Omzettingsregeling.

Het masterplan is opgesteld als ontwikkelingskader tot 2023. Met het ontwikkelingskader wordt invulling gegeven aan de ambities van Rotterdam The Hague Airport (RTHA) om haar positie in de luchtvaart en de positie van de mainport Rotterdam-Den Haag verder te versterken. In het masterplan wordt de ontwikkeling van de luchthaven geschetst voor de middellange termijn (10 jaar).

Voorliggend bestemmingsplan is dan ook gebaseerd op het masterplan en maakt de ambities uit het masterplan mogelijk, voor zover het ruimtelijke ontwikkelingen betreft. De luchtzijdige ontwikkelingen uit het masterplan moeten separaat in een Luchthavenbesluit worden vergund.

1.2 Scope van het bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan regelt uitsluitend de ruimtelijke ontwikkeling van de luchthaven op de grond en nadrukkelijk niet de groei van de luchtvaart. De luchtzijdige mogelijkheden en ontwikkelingen van RTHA zijn geregeld in separate wetgeving: vanaf 1 mei 2013 is dit de Wet luchtvaart en de daarop gebaseerde Omzettingsregeling. Deze Omzettingsregeling moet in de toekomst vervangen worden door een volledig nieuw Luchthavenbesluit.

Geluidszone, passagiers en de vigerende Omzettingsregeling

In het Aanwijzingsbesluit (2001, laatst gewijzigd 2010) voor de luchthaven werden geluidszones voor de luchtvaart vastgesteld. In het kader van de overgang van de Luchtvaartwet naar de Wet luchtvaart is het Aanwijzingsbesluit in 2013 omgezet in de Omzettingsregeling. De Omzettingsregeling stelt (net als het Aanwijzingsbesluit) geen vaste grens voor het aantal vliegtuigbewegingen en/of aantal passagiers op RTHA. De (milieu)capaciteit wordt uitsluitend bepaald door de vergunde geluidszone voor de luchtvaart. De vergunde gebruiksruimte en gebruiksregels en daarmee ook de geluidszone voor de luchtvaart bleef ongewijzigd. In het MER uit 2008 wat de grondslag was voor het wijzigingsbesluit van de aanwijzing in 2010, werd uitgegaan dat circa 1,3 miljoen passagiers binnen de vergunde geluidsruimte vervoerd konden worden. Ondertussen blijkt dat door een hogere bezettingsgraad van vliegtuigen en nieuwe stillere vliegtuigtypes RTHA op jaarbasis 1,5 miljoen passagiers verwerkt binnen de vergunde geluidszone voor de luchtvaart. In het MER en bestemmingsplan wordt daarom uitgegaan van het huidige aantal passagiers van 1,5 miljoen per jaar. Binnen de huidige geluidszone voor de luchtvaart kunnen 1,84 miljoen passagiers worden verwerkt. De effecten van dit aantal zijn ook in het MER en bestemmingsplan meegenomen.

Het masterplan biedt een doorkijk in de luchtzijdige en landzijdige ontwikkelingen die samenhangen met een verdere groei naar 2,5 miljoen passagiers per jaar. Een verdere groei van circa 1,84 miljoen naar 2,5 miljoen passagiers moet echter in een nieuw Luchthavenbesluit worden geregeld. Voor deze

mogelijke groei naar 2,5 miljoen passagiers is dus separate besluitvorming nodig, gebaseerd op andere wetgeving dan de Wro.

In het bestemmingsplan worden kort gezegd de ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt die doorgang kunnen vinden onder de vigerende Omzettingsregeling (een passagiersvolume van circa 1,84 miljoen passagiers per jaar). Het gaat dan onder andere om de ontwikkeling van kantoorruimte, bedrijfsruimte, hotel, retail, terminaluitbreiding, hangars- en luchthavengerelateerde activiteiten en parkeerplaatsen. Voor de effecten als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkelingen is gekoppeld aan dit bestemmingsplan een planmilieueffectrapport (planMER) opgesteld.

1.3 Relatie met MER en milieuonderzoeken

Voor het nieuw op te stellen bestemmingsplan geldt een planmer-plicht. De gemeente en RTHA willen bovendien zorgvuldig het milieuaspect in de belangenafweging meenemen en hechten een groot belang aan een verantwoorde milieusituatie. Het planMER is gekoppeld aan dit bestemmingsplan en onderzoekt de effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen. Het betreft de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

1.4 Gekozen planopzet

Er is sprake van een globaal plan dat flexibiliteit biedt waar mogelijk. Dit is nodig om de ontwikkelingen, neergelegd in het masterplan, gefaseerd uit te kunnen voeren en om in te kunnen spelen op nieuwe inzichten en wensen van nieuwe gebruikers. Waar noodzakelijk is een meer gedetailleerde regeling opgenomen, bijvoorbeeld om luchtzijdige en landzijdige activiteiten te scheiden. Een nadere toelichting op de planopzet en regeling is opgenomen in hoofdstuk 5.

1.5 Ligging en begrenzing

Op het niveau van de Randstad ligt RTHA in de Zuidvleugel van de Randstad, het economische kerngebied dat van Den Haag via Rotterdam naar de Drechtsteden loopt. De luchthaven ligt tussen de twee belangrijkste plaatsen op de Zuidvleugel – Den Haag en Rotterdam – en strategisch goed ten opzichte van de hele Randstad.

Op het lokale schaalniveau ligt RTHA ingeklemd tussen de belangrijkste verkeersaders 'Doenkade', de A13, de Deelgemeente Overschie en de Hoge SnelheidsLijn (HSL). Aan de noordkant grenst het plangebied aan de open Schieveense Polder. De zuid- en westkant wordt begrensd door de woongebieden van Stadsdeel Overschie. Ten zuidoosten ligt bedrijventerrein Zestienhoven.

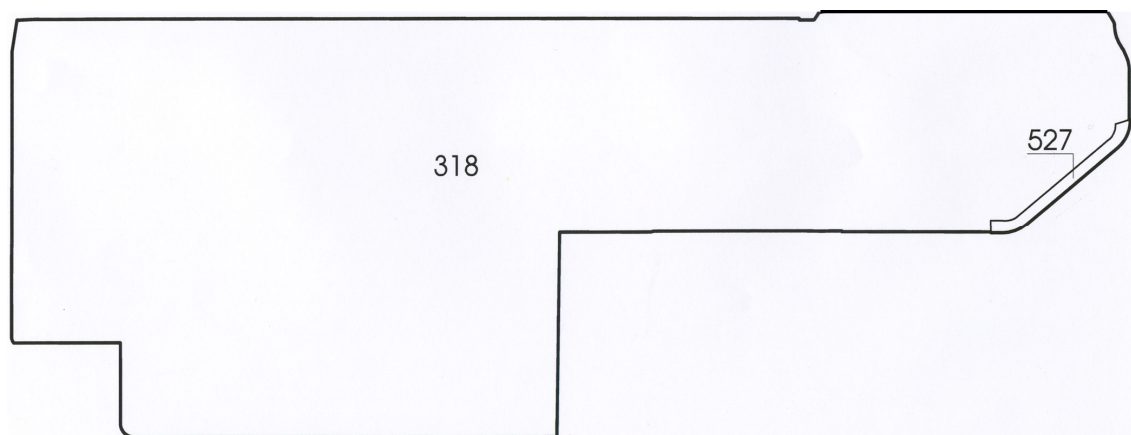


Figuur 1.1 Ligging plangebied

1.6 Planologisch regime

Ten tijde van het opstellen van dit bestemmingsplan geldt voor het plangebied het volgende planologisch regime, zie ook figuur 1.2:

- gronden met het nummer 318: Tot voor kort gold voor deze gronden 'Zestienhovense polder, uitbreidingsplan in hoofdzaak', vastgesteld: 15-06-1961, goedgekeurd: 07-03-1962. Dit plan is echter door de actualiseringsverplichting uit de Wro per 1 juli 2013 komen te vervallen. Dit betekent dat voor deze gronden enkel nog de regels uit de Bouwverordening van toepassing zijn.
- gronden met het nummer 527: bestemmingsplan HSL-Overschie, vastgesteld: 13-01-2000, goedgekeurd: 29-08-2000.



Figuur 1.2 Onderverdeling planologisch regime in het plangebied

1.7 Leeswijzer

Allereerst wordt in Hoofdstuk 2 het relevante beleidskader weergegeven. Hoofdstuk 3 geeft een analyse van het plangebied, waarbij eveneens een beschrijving wordt gegeven van de ontstaansgeschiedenis en de aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden waarmee rekening gehouden moet worden. In Hoofdstuk 4 volgt een beschrijving van de visie, ambitie en strategie ten aanzien van de (door)ontwikkeling van RTHA tot hoogwaardige regionale (zaken)luchthaven. De basis hiervoor vormt het masterplan. In dit hoofdstuk wordt ook het beoogde programma onderbouwd en wordt een toelichting gegeven op de bestemmingsplanregeling. In Hoofdstuk 5 is de watertoets opgenomen en in Hoofdstuk 6 komen verschillende sectorale (milieu)aspecten aan bod. De hoofdstukken 7 en 8 bevatten respectievelijk een toelichting op de onderwerpen handhaving, financiële uitvoerbaarheid en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Beleid

Dit hoofdstuk gaat in op het ruimtelijke beleidskader op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau waarmee in dit bestemmingsplan rekening is gehouden.

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en AMvB Ruimtelijke ordening (Barro)

Het Rijk heeft in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (maart 2012) de nationale ruimtelijke belangen vastgelegd. Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. De SVIR geeft het integrale kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Doelen

In de SVIR formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

1. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Nationale belangen

De SVIR is vertaald in de AMvB ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, nationale landschappen, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee.

Met het Barro maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Uit de regels en kaarten behorende bij het Barro kan worden afgeleid welke aspecten relevant zijn voor het ruimtelijke besluit. Voor het plangebied zijn de volgende bepalingen relevant.

nationaal belang (Barro)	van toepassing op plangebied?
Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.	Versterking/verbetering van RTHA draagt bij aan een aantrekkelijk internationaal vestigingsklimaat.
Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.	De verbinding tussen de A13 en A16 en verbreding van de bestaande snelwegen A13 en A20.
Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.	Afweging van deze sectorale aspecten voor een goede leefomgeving.
Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.	

Voorgaande nationale belangen zijn volwaardig meegenomen in dit bestemmingsplan, op de aanpassing van de Rijkswegen na. Die valt buiten de scope van dit bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan maakt de aanpassing van rijkswegen (A13-A16) overigens niet onmogelijk.

Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Bro)

Bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling is duurzame verstedelijking het uitgangspunt. Dat is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) en in de provinciale ruimtelijke verordening. De overheid vraagt om dit te onderbouwen in ruimtelijke besluiten. Bij de ladder dient voor een stedelijke ontwikkeling achtereenvolgens te worden aangetoond of er een actuele regionale behoefte is (trede 1), deze behoefte in bestaand stedelijk gebied kan worden opgevangen (trede 2) en of de locatie multimodaal is of kan worden ontsloten (trede 3). In paragraaf 4.4 is de ontwikkeling getoetst aan deze ladder.

2.2 Provinciaal beleid

De provinciale structuurvisie Ruimte en Mobiliteit en de Verordening Ruimte zijn in juli 2014 door de provincie Zuid-Holland vastgesteld. De regels van deze verordening moeten worden doorvertaald naar dit bestemmingsplan. In de provinciale structuurvisie wordt RTHA als belangrijke vestigingsplaats voor internationale bedrijven genoemd en daarnaast een gebied dat een belangrijke bijdrage aan de economische ontwikkeling van de provincie kan leveren.

Provinciale structuurvisie: Visie Ruimte en Mobiliteit (juli 2014)

De Visie ruimte en mobiliteit biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. De visie geeft zekerheid over een mobiliteitsnetwerk dat op orde is en de reiziger en de vervoerder keuzevrijheid biedt. De visie bevat voldoende flexibiliteit om in de ruimtelijke ontwikkeling te reageren op maatschappelijke initiatieven. Dat geeft houvast voor andere ruimtelijke plannen en voor investeringen in ruimte en netwerk. Het geeft ook duidelijkheid over de randvoorwaarden die de provincie daaraan stelt. Vier rode draden geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:

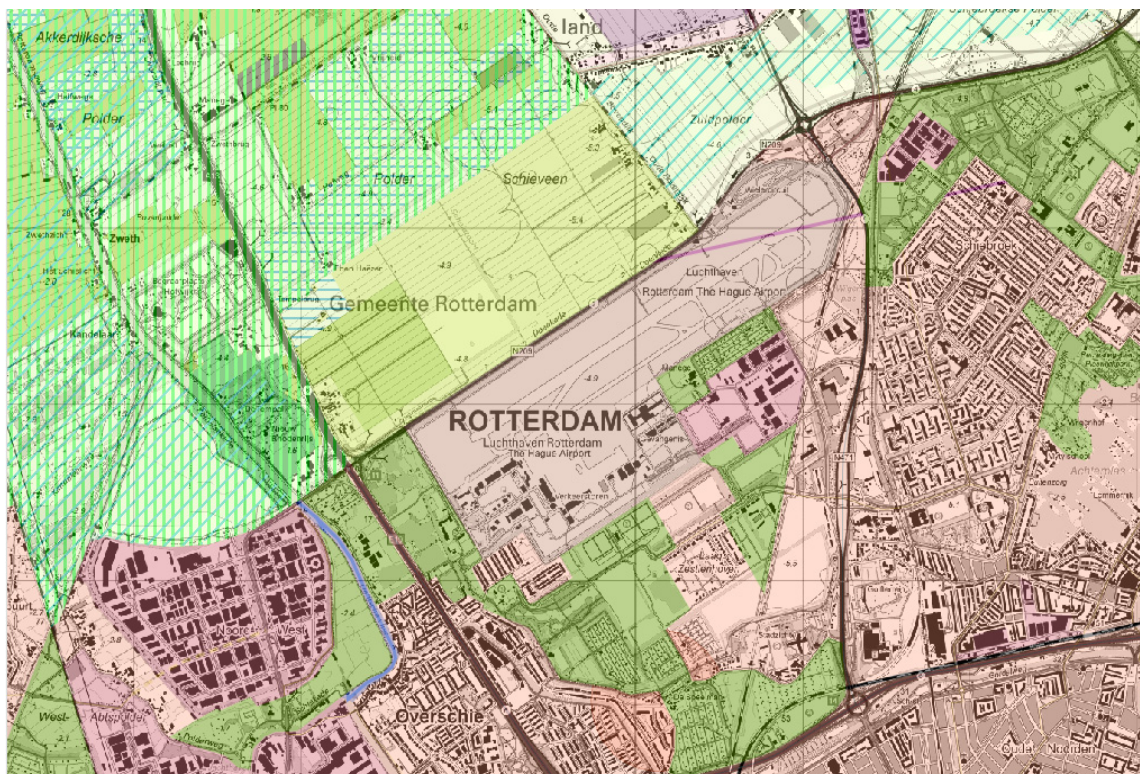
1. beter benutten en opwaarderen van wat er is;
2. vergroten van de agglomeratiekracht;
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
4. bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

Luchthaven Rotterdam The Hague Airport

De huidige ruimtelijke situatie – gecombineerd met de vier rode draden – vormt het vertrekpunt voor de Visie ruimte en mobiliteit. De aanwezigheid van de luchthaven RTHA is een belangrijke vestigingsfactor voor internationale bedrijven. De luchthaven levert daarmee een belangrijke bijdrage aan de economische ontwikkeling van de provincie. De ambitie is dat de luchthaven deze positie behoudt en

versterkt. Ten behoeve hiervan zal onderzoek worden gedaan naar de effecten van diverse groeiscenario's, zowel als het gaat om de economische effecten als om de effecten op de kwaliteit van de leefomgeving. De provincie ondersteunt deze onderzoeken en zal op basis van de uitkomsten een standpunt innemen over de mogelijke groei van de luchthaven (zie ook hierna onder Programma Mobiliteit).

In figuur 2.1 is een kaartfragment uit de structuurvisie opgenomen van het logistiek industrieel systeem van mainport Rotterdam. Hieruit is af te lezen dat het plangebied is aangeduid als 'luchthaven'. Daarnaast is de beoogde doortrekking van de A13-A16 (ten noorden van de luchthaven) op termijn inzet van beleid.



Figuur 2.1 Fragment functiekaart provinciale structuurvisie

Verordening Ruimte (9 juli 2014)

De provinciale belangen zijn doorvertaald naar regels in de Provinciale ruimtelijke verordening. De inhoud van de Provinciale ruimtelijke verordening moeten rechtstreeks worden doorvertaald in bestemmingsplannen. Het plangebied en de directe omgeving kent een aantal gebiedskenmerken waar de verordening regels over bevat. Daarnaast gaat de verordening in op de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Gebiedskenmerken

Allereerst ligt het plangebied binnen de aangeduide 'bebouwingscontouren' van de verordening. Dit zijn gebieden waar verdere verstedelijking is toegestaan. Het gebied ten noorden van het plangebied is aangewezen als groene ruimte. Ten oosten van het plangebied ligt een ontwikkelingsgebied voor bedrijventerreinen. RTHA is aangewezen als bedrijventerrein (zie figuur 2.2). De provincie merkt op dat de ruimte voor bedrijven in de hogere milieucategorieën onder druk staat. Ten aanzien van bedrijventerreinen bepaalt de verordening dan ook dat het uitgangspunt voor bestemmingsplannen moet zijn om de hoogst mogelijke milieucategorie op het bedrijventerrein toe te staan. Om de ruimte voor bedrijventerreinen optimaal beschikbaar te houden is het wenselijk terughoudend om te gaan met

het toelaten van (bedrijfs)woningen. Deze uitgangspunten zijn toegepast in het bestemmingsplan. Het gebied direct ten noorden van het plangebied (in de oksel van de A13 en de Doenkade) is aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De verordening bepaalt dat eventuele effecten als gevolg van de ontwikkelingen op deze natuur moeten worden meegewogen (zie hiervoor de onderbouwing in paragraaf 6.8).

Ladder voor duurzame verstedelijking

De toelichting van het bestemmingsplan bevat een verantwoording voor het programma conform de ladder van duurzame verstedelijking. In het Masterplan RTHA 2023 is het programma uitgewerkt. De gemaakte afspraken hierover tussen gemeente en RTHA zijn in lijn met het provinciale beleid. De behoefte en de regionale afstemming voor de diverse functies (kantoren, bedrijvigheid, detailhandel) is nader onderbouwd in paragraaf 4.4. Hierna wordt de strekking van de Ladder voor duurzame verstedelijking zoals uitgewerkt in de provinciale verordening nader toegelicht.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

- Trede 1: de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;
- Trede 2: in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins; of
- Trede 3: indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruikgemaakt van locaties die:
 - a. gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld;
 - b. passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit; en
 - c. zijn opgenomen in het Programma ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 2 ha.

Uitgangspunt is een betere benutting van het bestaand stads- en dorpsgebied. De provincie gaat bij voorkeur uit van vooraf in regionaal verband gemaakte afspraken over de kwantitatieve en kwalitatieve regionale behoefte. Als het plan past in een actuele regionale visie die de instemming heeft van Gedeputeerde Staten, is daarmee voldaan aan de eerste trede van de ladder. Als die visie ook ingaat op locaties is daarmee tevens voldaan aan de tweede en derde trede van de ladder. In paragraaf 4.4 is beschreven dat het programma van RTHA is gebaseerd op regionale afspraken en regionale visies, waarmee wordt voldaan aan de provinciale eis ten aanzien van duurzame verstedelijking.

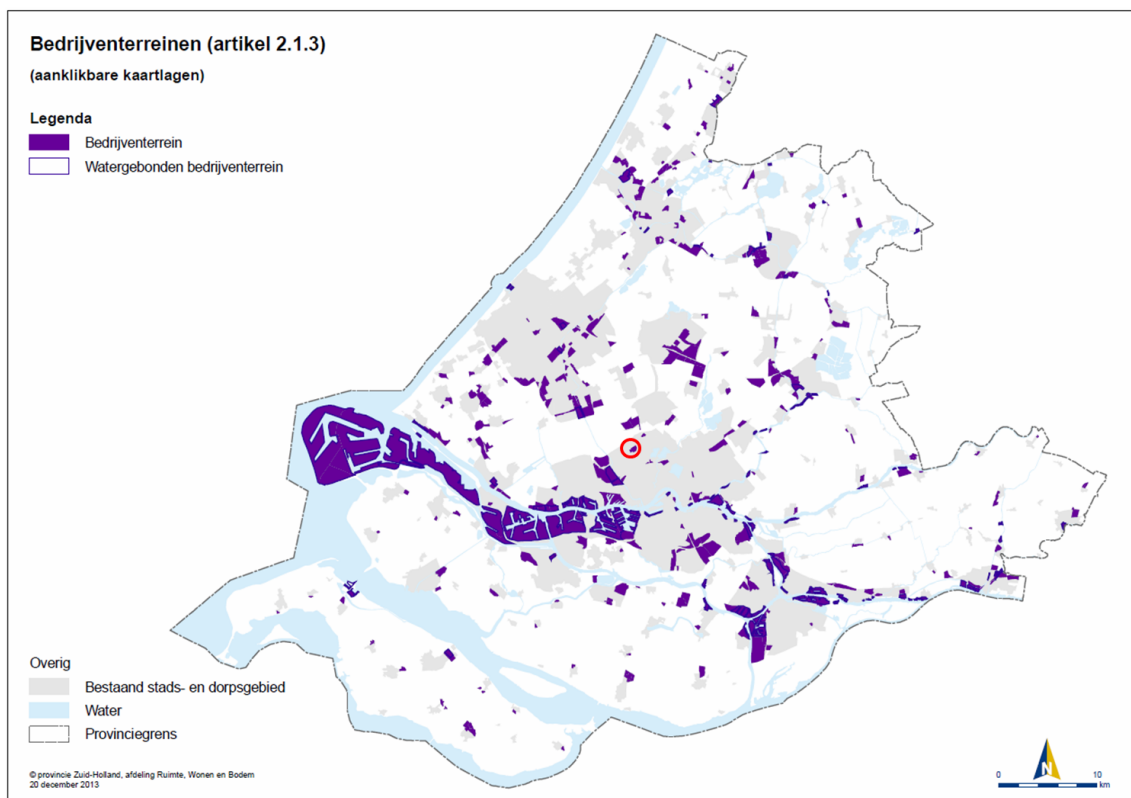
Kantoren

Ten aanzien van kantoren stelt de verordening aanvullende voorwaarden. Voor kantoren hanteert de provincie een selectief locatiebeleid. Uitgangspunt is dat nieuwe kantoren alleen worden toegelaten binnen de aangeduide concentratielocaties voor kantoren en binnen aangeduide kenniscentra. Buiten deze locaties is kantoorvestiging alleen bij uitzondering toegestaan. De uitzondering geldt onder meer voor functiegebonden kantoren die zijn verbonden met een veiling, een haven of een luchthaven. In dit bestemmingsplan is de koppeling tussen kantoren de luchthaven onderbouwd en vastgelegd.

Detailhandel

Ten aanzien van detailhandel stelt de verordening aanvullende voorwaarden. Bestemmingsplannen maken in principe geen nieuwe detailhandel mogelijk buiten de bestaande winkelconcentraties. De detailhandelsconcentratie bij de luchthaven is een specifiek gebied dat wordt gezien als bestaande winkelconcentratie. De nieuwe detailhandel bij RTHA sluit aan op de functie van de locatie als luchthaven. De behoefte aan (luchthaven gebonden) detailhandel is nader onderbouwd in paragraaf 4.4. Afhaalpunten worden steeds vaker ondergebracht in bestaande winkels of winkelconcentratiegebieden. De provincie ziet dit als een positieve ontwikkeling om achteruitgang in ruimtelijke kwaliteit en toename van leegstand in winkelgebieden te bestrijden. Winkelgebieden zijn ingericht op het ontvangen van bezoekers door hun nabijheid en goede bereikbaarheid. De provincie vindt reguliere bedrijventerreinen

in veel mindere mate geschikt voor afhaalpunten (uitgezonderd perifere detailhandel locaties). Voor solitaire afhaalpunten buiten winkelgebieden of eventueel bedrijventerreinen ziet de provincie dan ook geen ruimte. RTHA is een gebied dat ingericht is op het ontvangen van bezoekers en ook detailhandel huisvest. Dit rechtvaardigt de vestiging van een afhaalpunt op RTHA .



Figuur 2.2 Verordening Ruimte (ontwerp, 2014) - RTHA aangegeven als bedrijventerrein (rode cirkel)

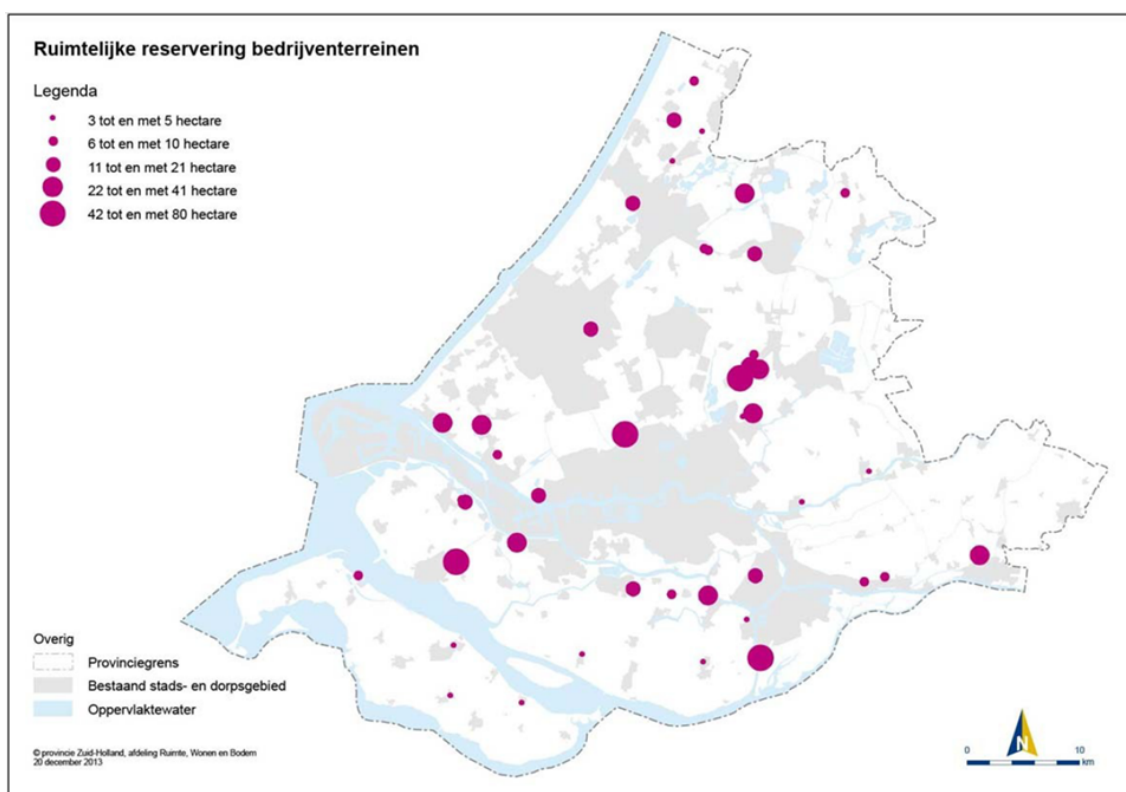


Figuur 2.3 Uitsneden Verordening Ruimte

Programma Mobiliteit

In het programma is als operationeel doel opgenomen het zakelijk profiel van de luchthaven te versterken. In 2020 vliegt minimaal 50% van de passagiers naar een zakelijke bestemming. Het Rijk is bevoegd gezag voor deze luchthaven en de provincie is voorzitter van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport en daarmee verantwoordelijk voor het organiseren van de regionale inbreng rondom ontwikkelingen inzake de luchthaven. De aanwezigheid van de luchthaven RTHA is een belangrijke vestigingsfactor voor internationale bedrijven. De luchthaven levert daarmee een belangrijke bijdrage aan de economische ontwikkeling van de provincie. Om deze positie te behouden en te versterken heeft de luchthaven aangegeven te willen groeien. Ten behoeve hiervan wordt onderzoek gedaan naar de effecten van diverse groeiscenario's, zowel als het gaat om de economische effecten als de effecten op de kwaliteit van de leefomgeving. Ten aanzien van de geluidshinderproblematiek zal samen met de betrokken gemeenten het bestaande uitvoeringsplan Maatregelen Geluidhinder Rotterdam The Hague Airport worden geactualiseerd. De provincie ondersteunt deze onderzoeken en

zal op basis van de uitkomsten een standpunt innemen over mogelijke groei van de luchthaven. Het vliegverkeer naar en van RTHA geeft veiligheidsrisico's voor mensen die nabij de luchthaven wonen, werken of recreëren. Ruimtelijke plannen in de omgeving van de luchthaven vragen dan ook om een zorgvuldige afweging tussen het belang van het plan en het zogenaamde groepsrisico als gevolg van het vliegverkeer. Hiervoor zal de provincie de Beleidslijn groepsrisico vanwege luchtvaart in de omgeving van Rotterdam-The Hague Airport actualiseren, een actualisatie van het Interim-toetsingskader Rotterdam Airport, voor de aanvaardbaarheid van het groepsrisico bij ruimtelijke ontwikkeling buiten het luchthaventerrein, dus buiten het bestemmingsplangebied.



Figuur 2.4 Programma Ruimte - ruimtelijke reservering bedrijventerreinen

2.3 Regionaal en gemeentelijk beleid

Stadsvisie Rotterdam. Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie 2030 (2007)

De Stadsvisie vormt het ruimtelijk kader voor alle investeringen, projecten en plannen die in de stad worden gerealiseerd. De Stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de stad Rotterdam, voor de periode tot 2030. De Stadsvisie heeft als missie een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op de onderwerpen wonen en economie en bepalen wat er de komende jaren op deze gebieden gebeurt in de stad. Veel van de kernbeslissingen zullen de komende 15 jaar worden omgezet in de uitvoering van een aantal (bouw)projecten in de stad, waardoor Rotterdam over pakweg 15 jaar inderdaad een sterke economie heeft en aantrekkelijke woongebieden kent, ook voor haar hoogopgeleide bewoners. Om dit te bereiken zet Rotterdam onder andere in op verdere ontwikkeling van RTHA.

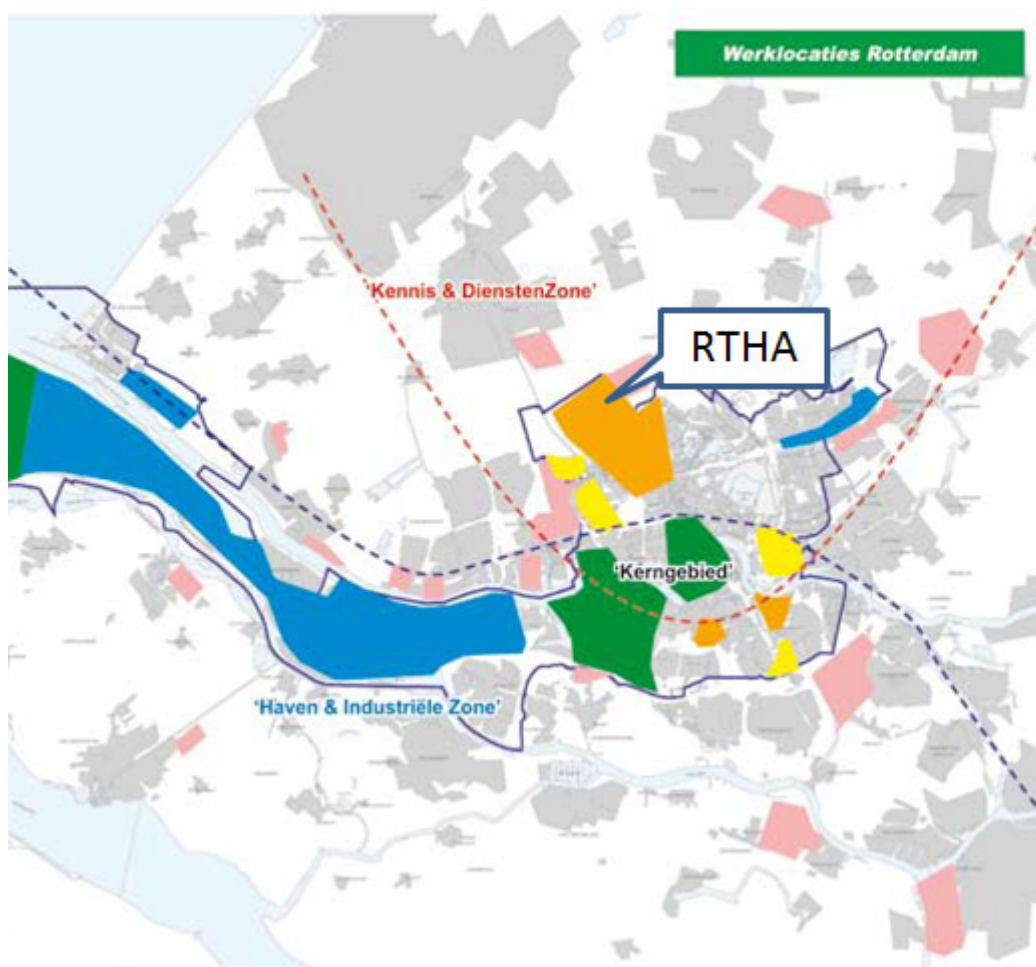
RTHA richt zich steeds meer op het internationaal (zakelijk) luchtverkeer. Onder verantwoordelijkheid van Rotterdam Airport Vastgoed wordt op het terrein van RTHA een bedrijven- en kantorenprogramma ontwikkeld. Het betreft betrekkelijk kleine eenheden met een beperkte hoogte, in verband met het vliegverkeer.

Visie Werklocaties 2030 (2009)

Deze visie is de ruimtelijk-economische uitwerking van de Stadsvisie Rotterdam 2030 en tevens een vertaling naar de werklocaties in de regio Rotterdam. Werklocaties zijn gebieden waarin de economische functie(s) dominant aanwezig zijn. Het doel van de Visie Werklocaties 2030 is de bijdrage van de verschillende deelgebieden aan de gewenste economische ontwikkeling van Rotterdam en regio in kaart te brengen. De visie Werklocaties 2030 geeft inzicht welke ontwikkelingen waar mogelijk zijn.

Het plangebied ligt in de zogenaamde kennis- en dienstenzone. Dit is een kans voor de diverse deelgebieden rondom RTHA, waar een diversiteit aan functies kan worden ontwikkeld.

Het ontwikkelen van kantoren bij RTHA wordt als kans gezien en zal zeer rustig in ontwikkeling gebracht moeten worden, gezien de huidige marktvraag. Niet alleen in afstemming met de realisatie van de A13/A16, maar ook met de ontwikkeling van Science Port Holland en specifiek Technopolis in Delft. De specifieke voordelen van RTHA worden daarbij zoveel mogelijk benut.



Figuur 2.5 Werklocaties 2030

Regionaal kantorenprogramma (2013/ 2014 (2013)

Regionale afstemming is noodzakelijk in een aaneengesloten verstedelijkt gebied zoals de Stadsregio Rotterdam om te komen tot een effectieve kantorenstrategie. Daarom hebben de gemeenten in de Stadsregio een Regionaal kantorenprogramma opgesteld. Met het Regionaal kantorenprogramma streeft de Stadsregio Rotterdam naar de volgende doelen:

- een scherper zicht op de regionale Rotterdamse kantorenmarkt;
- een afstemmingskader voor gemeenschappelijke ontwikkeling van markt en lokale overheden, van kantoren en bereikbaarheid op de juiste locaties;
- een gemeenschappelijke werkwijze, spelregels en besluitvormingstraject;

- een regionale visie voor afstemming met de provincie Zuid-Holland, in nauwe samenwerking met stadsgewest Haaglanden.

Het programma focust op kwaliteit van zowel de bestaande voorraad als nieuwbouw van kantoren, afgestemd op de specifieke marktvraag in de regio.

Het kantorenprogramma bevestigt de keuze voor Regionale knooppunten als strategische locaties voor duurzame verstedelijking. Het zijn juist die plekken waar samenballing plaatsvindt van voorzieningen, werkgelegenheid en wonen. Die diversiteit en menging draagt bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat, ook voor kantoren. De kantorenstrategie is daarmee een onderdeel van een bredere knooppuntenstrategie. Het betekent kiezen voor kantoorlocaties waarbij beter gebruik gemaakt wordt van bestaande infrastructuur en openbaar vervoer. Op de regionale knooppunten moet 80% van de regionale kantoorbehoefte vervuld worden. De knooppunten kennen een multimodale bereikbaarheid, waardoor ze bij uitstek geschikt zijn voor intensieve ruimtegebruikers als kantoren.

RTHA/Meijersplein heeft in het Regionaal kantorenprogramma de status van knooppunt. Het beleid is gericht op versterking van de specifieke kwaliteit. Voor RTHA geldt dat kantoren kunnen worden toegevoegd die een duidelijke locatienabijheid met de hoofdfunctie vereisen (luchthavengebonden).

2.4 Conclusie

Dit bestemmingsplan maakt ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk die nodig zijn voor versterking van RTHA als kwalitatief hoogwaardige regionale luchthaven. Een versterkte positie van de luchthaven draagt bij aan een aantrekkelijk internationaal vestigingsklimaat en daarmee aan de verbetering van de concurrentiepositie van de Randstad en de Zuidvleugel in het bijzonder. Bovendien ligt de luchthaven op de kruising van de Noordas (intermediaire zone) en het kenniscluster tussen de universiteiten van Rotterdam en Delft. Verdere ontwikkeling van de luchthaven draagt bij aan de totale ontwikkeling van beide zones. In het Regionaal Kantorenprogramma is RTHA aangewezen als locatie voor duurzame verstedelijking (voor luchthavengebonden kantoren). Geconcludeerd wordt dat de beoogde ontwikkelingen passen binnen de kaders van het beleid van Rijk, provincie en gemeente.

Hoofdstuk 3 Beschrijving van het plangebied

Dit hoofdstuk bevat een analyse van de ontstaansgeschiedenis en de bestaande situatie in het plangebied en de directe omgeving. Deze monden onder andere uit op randvoorwaarden waarmee rekening wordt gehouden. Andere uitgangspunten en randvoorwaarden volgen uit de beschrijving van de beoogde ontwikkelingen in Hoofdstuk 4.

3.1 Situering

Ligging in de regio

Op het niveau van de Randstad ligt RTHA in de Zuidvleugel van de Randstad, het economisch kerngebied dat van Den Haag via Rotterdam naar de Drechtsteden loopt. De luchthaven ligt tussen de twee belangrijkste plaatsen op de Zuidvleugel – Den Haag en Rotterdam – en strategisch goed ten opzichte van de hele Randstad. Rotterdam met haar havengebied (Mainport Rotterdam) en internationale handel en industrie, en Den Haag als regeringscentrum en Internationale Stad van Vrede, Recht en Veiligheid vormen samen met de tussen- en omliggende regio de belangrijkste markten voor de luchthaven.

Ligging in een sterk verstedelijkte regio

Ruimtelijk is RTHA de afgelopen 50 jaar steeds meer ingesloten geraakt door de verstedelijking van de regio, zie figuur 3.1. Op diverse plekken zijn nieuwe bedrijventerreinen ontwikkeld, is nieuwe infrastructuur aangelegd en zijn grootschalige woningbouwlocaties tot ontwikkeling gebracht. Het karakter van het omliggende gebied is daarmee duidelijk veranderd en stedelijker geworden. Deze toenemende verstedelijking heeft zowel positieve als negatieve kanten voor de luchthavenontwikkeling. Enerzijds zijn door de toenemende verstedelijking steeds meer bedrijven en mensen in de directe omgeving van de luchthaven gevestigd, hetgeen goed is voor het verzorgingsgebied. Anderzijds kunnen nieuwe ontwikkelingen luchthavenontwikkelingen in de toekomst beperken. Door de ligging van de luchthaven zal de verstedelijking zich in en rondom het plangebied de komende jaren blijven voortzetten.



Figuur 3.1 Ligging plangebied

Bereikbaarheid

Wegbereikbaarheid

De bereikbaarheid van RTHA valt uiteen in de weg- en OV-ontsluiting. De ontsluiting via het hoofdwegennet vindt plaats via de aansluiting op de A13, de belangrijkste verkeersas tussen Rotterdam en Delft/Den Haag. Daarmee is de regionale bereikbaarheid van de luchthaven op papier goed, maar de filedruk op de A13 en de A20 zorgt voor bereikbaarheidsproblemen, in het bijzonder in de ochtend- en avondspits. De huidige ontsluiting vanuit oostelijke richting loopt vooral via de N209 en in mindere mate de G.K. van Hogendorpweg.

De wegbereikbaarheid van RTHA zal in de nabije toekomst verbeterd worden door de realisatie van verschillende infrastructurele projecten. In de eerste plaats wordt de filedruk op de A13 bestreden door de aanleg van de A4 door Midden-Delfland. In de tweede plaats is de doortrekking van de A16 in noordwestelijke richting naar de A13 in voorbereiding (realisatie momenteel gepland in 2022). Deze verbinding zal de filedruk op de A20 sterk doen afnemen en belangrijke economische gebieden aan de noordzijde van Rotterdam met elkaar verbinden (Alexander, RTHA, Schieveen, Spaanse Polder). Op het onderliggende wegennet heeft RTHA een tweede ontsluiting in oostelijke richting Meijersplein. Verder is het onderliggend wegennet de afgelopen jaren robuuster gemaakt door de aanleg van de N470/N471, wat heeft bijgedragen aan een betere bereikbaarheid van de luchthaven.

Bereikbaarheid met openbaar vervoer

Wat betreft openbaar vervoer is RTHA momenteel via een stadsbus (lijn 33) rechtstreeks aangesloten op Rotterdam Centraal. Eind 2010 heeft de luchthaven een aansluiting op de zogenaamde Randstadrail gekregen (halte Meijersplein); de snelle OV-verbinding van Rotterdam Centraal via Lansingerland naar Den Haag Centraal. RTHA is via een snelle shuttle verbonden met de metrohalte. De nieuwe halte Meijersplein, zie figuur 3.1, ligt net ten oosten van het luchthaventerrein en zorgt voor een snelle, directe verbinding van RTHA met Rotterdam Centraal én Den Haag Centraal (20 minuten naar Rotterdam Centraal, 30 minuten naar Den Haag Centraal). Een shuttlebus zorgt voor het vervoer tussen het station Meijersplein en de terminal en duurt ongeveer zeven minuten. Hiermee is de betrouwbaarheid en aantrekkelijkheid van OV als alternatief vervoermiddel verder versterkt.

3.2 Ontstaansgeschiedenis en ontwikkeling plangebied

Voor de 12^e eeuw maakte het gebied deel uit van het omvangrijke veenmoeras van Midden Holland. In de randzone hiervan, dicht bij de Schie, werd veenmos-, zegge- en bosveen gevormd. De eerste dijkkring ontstond circa 1170 en volgde de route Oude Kleiweg-Overschiese Kleiweg-Kleiweg. De binnendijks gelegen Polder Zestienhoven werd vanaf de dijk ontgonnen volgens het copesysteem, wat rechthoekige kavels opleverde. In de 12^e eeuw begon de verving op gang te komen, zij het aanvankelijk zeer oppervlakkig. Vanaf circa 1530 tot in de 18^e eeuw werd er grootschalig en nat verveend met als resultaat de Zestienhovense Plas.

Rond 1786 werd de droogmakerij Zestienhoven aangelegd. De noordgrens van deze droogmakerij werd gevormd door de Doenkade, die voordien al aanwezig was als kade tussen de Schieveense plassen en de plas Zestienhoven. Het gebied werd intensief van sloten voorzien volgens een strokenverkaveling, grotendeels met een oriëntatie noordoost-zuidwest. Dwars op de strokenverkaveling werden een aantal tochten aangelegd als hoofdwatgangen. De natte venige kleipolder werd benut voor veeteelt met boerderijen langs de Overschiese Kleiweg en de Bovendijk.

Na de oorlog werd besloten om ter vervanging van het vooroorlogse vliegveld Waalhaven een nieuwe luchthaven aan te leggen. Tussen 1954 en 1956 legde men dit aan in de droogmakerij Zestienhoven. Aanvankelijk bleef de opzet bescheiden en werd ten zuiden van de baan een kleine terminal aangelegd met opslagtanks voor kerosine. Daarnaast kwamen er faciliteiten voor reclamevliegtuigjes, recreatieve vliegerij en een bedrijfsbrandweer (oefenplaats). Ten zuiden van de luchthaven werd een gemeentekwekerij ingericht, later kwam aan de westkant een hotel.

In 1967 werd de start- en landingsbaan verlengd in noordoostwaartse richting, waarbij de Bovendijk werd omgelegd. In 1985-1990 werden aanvullende faciliteiten gerealiseerd voor vrachtluchten (loodsen, enkele overslagterminals), vliegtuigonderhoud en zakenpassagiers (wederopbouw bestaande vervallen hotel met congresfaciliteiten). In de periode 1990-2005 werd de luchthaventerminal verbouwd en uitgebreid. Dit ondanks de constante sluitingsdreiging van de luchthaven in de periode 1972-1998. Na verschillende discussies is in 1988 in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen opgenomen dat de luchthaven in ieder geval moest blijven bestaan, zo mogelijk op een andere locatie. Uiteindelijk werd toch besloten de luchthaven op de huidige locatie te laten voortbestaan.

3.3 Archeologie en cultuurhistorie

Beleid

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 'Verdrag van Malta' is ontwikkeld.

Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureauonderzoek kan het nodig zijn een archeologische inventarisatie in het veld uit te voeren. De resultaten van de inventarisatie kunnen vervolgens leiden tot een aanvullend archeologisch onderzoek. De resultaten van laatstgenoemd onderzoek vormen het uitgangspunt bij de keuze om een vindplaats te behouden, op te graven, waarnemingen uit te voeren tijdens het bouwproject of geen verdere stappen te ondernemen.

Bewoningsgeschiedenis

Het bestemmingsplangebied maakt deel uit van een gebied waar in de 18^e en 19^e eeuw op grote schaal veen is gewonnen. Bewoningssporen uit de IJzertijd, Romeinse tijd en Middeleeuwen zijn daarmee verdwenen. In de 19^e eeuw werden de veenplassen drooggemaakt. Ten gevolge van de veenwinningsactiviteiten bevinden de oudere, aan het veen voorafgaande afzettingen zich nu direct onder de oppervlakte. Het gaat om fossiele geulafzettingen behorende tot de Afzettingen van Calais. In en op deze geulafzettingen kunnen op verschillende dieptes resten uit de periode Late Steentijd-Vroege Bronstijd (6500-1700 voor Christus) aanwezig zijn. In de diepe ondergrond bevinden zich nog oudere stroomgordels (Afzettingen van Gorkum), waarop en waarlangs zich bewoningssporen uit de Midden Steentijd (9000-5300 voor Christus) kunnen bevinden.

Archeologische verwachting

In het bestemmingsplangebied zijn prehistorische bewoningssporen uit met name de Midden- en Late Steentijd te verwachten, ter hoogte van de geul- en stroomgordelafzettingen van Gorkum- en Calais-ouderdom. De ligging van de geulen en stroomgordels is niet precies bekend.

Binnen het plangebied heeft het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) een aantal onderzoeken uitgevoerd, twee in 2005, één in 2013. De resultaten van deze onderzoeken zijn gepubliceerd in de rapporten: R.A. Lelivelt 2005: Rotterdam Airport entreegebied. Een archeologische inventarisatie door middel van grondboringen, Rotterdam (BOORrapporten 224); R. A. Lelivelt 2005: Rotterdam Airport 2. Een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek door middel van grondboringen, Rotterdam (BOORrapporten 278); A. van de Meer 2013: Rotterdam Airport Hotel. Een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek door middel van grondboringen, Rotterdam (BOORrapporten 550). Op basis van de uitgevoerde onderzoeken met betrekking tot de toen bekende bouwplannen op locaties 'Rotterdam Airport entreegebied', 'Rotterdam Airport 2' en 'Rotterdam Airport Hotel' achtte het BOOR het niet noodzakelijk om voorzieningen te treffen om archeologische waarden te behouden of te ontzien. Deze aanbeveling gold nadrukkelijk alleen de destijds voorliggende bouw- en inrichtingsplannen. Met het oog op eventuele toekomstige bodemingrepen in het plangebied, op andere locaties of met een diepere verstoringsdiepte, zijn in het bestemmingsplan regels opgenomen voor een Waarde - Archeologie. Voor het hele plangebied (Waarde - Archeologie, zie plankaart) geldt een bouwregeling en een omgevingsgrunning voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper reiken dan 1 m beneden het maaiveld en die tevens een terreinoppervlak groter dan 200 m² beslaan.

Verder dient rekening gehouden te worden met zogenaamde toevalsvondsten in het plangebied. Hiervan dient men, zoals aangegeven staat in de Monumentenwet 1988, artikel 53, lid 1, melding te maken bij het bevoegd gezag (de gemeente Rotterdam, voor deze het BOOR).

In de juridische planbeschrijving (paragraaf 4.5.3) is opgenomen op welke wijze het aspect archeologie in dit bestemmingsplan is verankerd.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de visie, ambitie en strategie voor ontwikkeling van RTHA als hoogwaardige regionale (zaken)luchthaven zoals deze is vastgelegd in het masterplan. De belangrijkste onderdelen van de onderbouwing van de behoefte aan de ontwikkeling (ladder voor duurzame verstedelijking) is eveneens opgenomen in dit hoofdstuk.

De visie, ambitie en strategie voor RTHA zijn doorvertaald naar een programma en ruimtelijke ontwikkelingen per deelgebied. Deze vormen de uitgangspunten voor de bestemmingslegging in dit bestemmingsplan. Dit hoofdstuk sluit af met een juridische planbeschrijving waarin de wijze waarop de beoogde ontwikkelingen zijn geborgd in dit bestemmingsplan zijn beschreven.

Luchtzijdige en landzijdige ontwikkeling

In dit hoofdstuk wordt een aantal keer gesproken over lucht- en landzijdige ontwikkelingen. Bij luchtzijdige ontwikkelingen gaat het om ruimtelijke ontwikkelingen die samenhangen met de vereisten die worden gesteld aan de luchthaven op basis van de vigerende Omzettingsregeling. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de passagiersterminal die het passagiersvolume van circa 1,84 miljoen passagiers kan opvangen. Landzijdige ontwikkelingen betreffen ruimtelijke ontwikkelingen die los staan van luchtzijdige ontwikkelingen, maar wel een relatie hebben met de eisen die gesteld worden aan een moderne luchthaven. Bijvoorbeeld de ontwikkeling van luchthavengebonden kantoorruimte, bedrijfsruimte, hotels, retail, terminaluitbreiding, hangars- en luchthavengerelateerde activiteiten en parkeerplaatsen.

4.1 Visie, ambitie en strategie

De ontwikkelingsvisie van RTHA is op hoofdlijnen in onderstaande figuur schematisch weergegeven.



Figuur 4.1 Schematische weergave ontwikkelingsvisie RTHA (bron: Masterplan RTHA 2023)

Visie: RTHA als duurzame motor van regionale ontwikkeling

RTHA speelt een belangrijke rol in de toekomstige ontwikkeling van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, zie ook het beleidskader in hoofdstuk 2. Een sterke regionale ontwikkeling vraagt om een goed, snel en efficiënt netwerk van Europese verbindingen ter ondersteuning van de regionale werkgelegenheid, het bedrijfsleven en de behoefte van de samenleving. Het netwerk stelt de regio in staat om op lange termijn blijvend te concurreren met andere economische metropoolregio's in Europa. RTHA onderscheidt zich als luchthaven door een sterke regionale verbondenheid, de korte afstand tot haar doelgroepen en de mogelijkheden van 'naadloos reizen (seamless traveling)'. RTHA wil deze regionale identiteit verder benutten als imagoversterkend element voor de metropoolregio op nationaal en Europees niveau.

Duurzaamheid is van groot belang bij de ontwikkeling van RTHA. Het gaat daarbij om fysieke duurzaamheidseisen voor gebied en gebouwen, maar ook om economische en maatschappelijke duurzaamheid (ontwikkeling alleen mogelijk met draagvlak).

Ambitie: RTHA als zakenluchthaven in integraal AirportCity-concept

RTHA wil de komende 10 jaar uitgroeien tot dé zakenluchthaven van de Zuidvleugel met een versterking van het netwerk van (point to point) zakelijke bestemmingen in Europa. De belangrijkste markten voor het zakenverkeer zijn: internationale handel, dienstverlening en gouvernementele centra en kennisintensieve sectoren. De primaire functie als zakenluchthaven wordt aangevuld door maatschappelijk verkeer zoals trauma- en politievvluchten en andere overheidsvluchten, Europese vakantiebestemmingen, inkomend toerisme en uitwijkverkeer.

De landzijdige ontwikkeling rond RTHA vindt plaats via het AirportCity-concept, waarbij de luchthaven haar eigen schaal kent ten opzichte van Schiphol. Daarin vormt de luchthaven een integraal onderdeel van het ruimtelijk en economisch netwerk in de regio. Om de kracht en kwaliteit van de luchthaven te versterken is een hoogwaardige ontwikkeling van bedrijven, kantoren en voorzieningen rondom de luchthaven van groot belang. Het maakt de luchthaven aantrekkelijk als vestigingsplaats voor het bedrijfsleven en voegt ruimtelijke kwaliteit toe aan de omgeving. Tot slot is een snelle en efficiënte landzijdige bereikbaarheid met auto en openbaar vervoer van essentieel belang om de ontwikkelingspotenties van RTHA ook daadwerkelijk te realiseren.

RTHA Business Park wil koploper zijn als het gaat om duurzame gebieds- en gebouwontwikkeling op en rond de luchthaven. Daarnaast heeft RTHA de ambitie om met de landzijdige ontwikkelingen een bijdrage te leveren aan de werkgelegenheid in de regio.

Strategie: uitbreiding netwerk, duurzame gebiedsontwikkeling en regionale verknoping

Om voorgaande ambitie te realiseren zet RTHA in op een ontwikkelingsstrategie langs drie lijnen:

1. Uitbreiding van het netwerk: groei bestemmingen in twee fasen

Om de internationale positie van RTHA te versterken breidt de luchthaven haar netwerk de komende jaren uit met point-to-point-verbindingen in Europa. De huidige kracht van RTHA (regionale identiteit, seam less flow, overzichtelijkheid, gastvrijheid) moet daarbij zoveel mogelijk worden behouden en versterkt.

2. Duurzame gebiedsontwikkeling, gericht op identiteit en onderscheidende kwaliteit

Het AirportCity-concept gaat uit van een geïntegreerde ontwikkeling van luchtzijde en landzijde. In dit concept draagt duurzame ontwikkeling van vastgoed bij aan het creëren en versterken van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven. RTHA onderscheidt zich van andere regionale ontwikkellocaties door uit te gaan van de eigen identiteit, duurzaamheid en kleinschalige kantoorlocaties in een groene omgeving. Daarmee richt de luchthaven zich nadrukkelijk op een ander segment dan andere locaties in de regio. Duurzaamheid is het uitgangspunt door het toepassen van de

BREEAM-methodiek¹ en aan te sluiten op het Rotterdam Climate Initiative waarin overheid, bedrijfsleven en burgers streven naar een klimaatbestendig Rotterdam.

3. *Versterken van de regionale verknoping: bereikbaarheid en draagvlak*

Een goede verknoping zorgt ervoor dat de bedrijven en consumenten in de regio snel en efficiënt met de luchthaven worden verbonden. De OV-bereikbaarheid wordt versterkt langs de as van de Randstadrail (station Meijersplein) van Rotterdam Centraal naar Den Haag Centraal. Daarnaast onderzoekt RTHA de mogelijkheden voor verdere verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer (met name in de spits), bijvoorbeeld door vervoersmanagement of een innovatief en duurzaam vervoersconcept.

De bereikbaarheid per auto wordt op regionale schaal verbeterd door de aanleg van de A4 door Midden-Delfland, en de geplande nieuwe verbinding tussen de A13 en de A16 op het tracé van de huidige N209. Op het niveau van de luchthaven is de bereikbaarheid nu al verbeterd door de tweede ontsluitingsweg vanaf de luchthaven naar de G.K. van Hogendorpweg in oostelijke richting.

4.2 Doorwerking naar ruimtelijke ontwikkeling

De visie, ambitie en strategie hebben gevolgen voor de ruimtelijke ontwikkeling van RTHA. Deze paragraaf beschrijft de belangrijkste opgaven voor de toekomstige ruimtelijke structuur van de luchthaven.

Opgave: Faciliteren van de luchtzijdige ontwikkeling op de luchthaven

Om de groei van de luchthaven mogelijk te maken moeten de voorzieningen aan luchtzijde in de toekomst meegroeien. Het gaat dan om de infrastructuur en de gebouwen in de overslagzone, zie ook paragraaf 4.3.2 (terminals, hangars etc.). De huidige luchtzijdige infrastructuur – landingsbaan met taxibaan – kan de verwachte groei voorlopig aan en behoeft geen aanpassing. In het overgangsgedebiet tussen lucht- en landzijde is op hoofdlijnen sprake van twee ruimtelijke opgaven:

- het ontvlechten van luchtvaartfuncties: functioneel (zakelijk, recreatief, overheid, vracht) en ruimtelijk van elkaar te scheiden;
- reservering vervanging of uitbreiding van de terminal. De huidige terminal heeft haar maximale capaciteit voor passagiers min of meer bereikt. Op dit moment is sprake van circa 1,5 miljoen passagiers per jaar. Mogelijke wijzigingen in kwaliteitseisen zullen mede bepalend zijn voor vernieuwing of uitbreiding van de bestaande terminal.

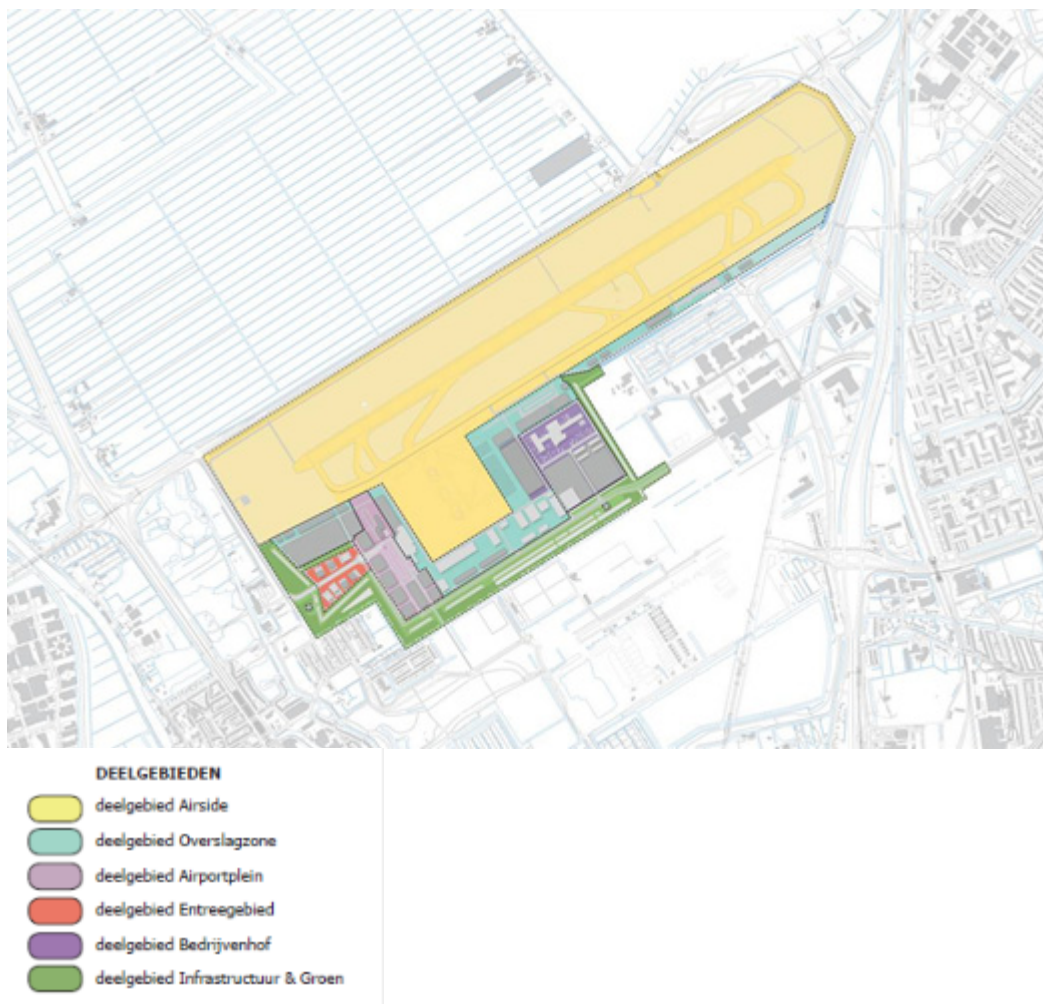
Opgave: Onderscheidende gebiedsontwikkeling die toekomstige functie van RTHA ondersteunt

Om te kunnen concurreren met andere economische kernregio's in Europa en een belangrijke bijdrage te kunnen leveren aan het internationale vestigingsklimaat van de Metropoolregio Rotterdam - Den Haag is een hoogwaardige en duurzame gebiedsontwikkeling op het luchthaventerrein van groot belang. Om de Europese concurrentie goed aan te gaan is een verdere verbetering van de aanwezige ruimtelijke kwaliteit wenselijk. RTHA zet daarom in op een sterke, hoogwaardige gebiedsontwikkeling die recht doet aan de genoemde ambities en complementair is aan andere ontwikkelingen in de regio. De gebiedsontwikkeling gaat uit van de volgende kwaliteiten:

- kleinschaligheid;
- eigen identiteit;
- duurzaamheid;
- multifunctionaliteit en voorzieningen;
- goede bereikbaarheid;
- ruimtelijke kwaliteit;
- comfort en service;
- veiligheid;
- parkmanagement.

4.3 Deelgebieden

In deze paragraaf komen de ruimtelijke ontwikkelingen per deelgebied aan bod, zoals deze in het Masterplan RTHA 2023 zijn opgenomen. Het plangebied is ingedeeld in zes deelgebieden, zie onderstaande figuur 4.2. De bestemmingen op de verbeelding komen overigens niet overeen met deze deelgebieden, maar zijn er wel mede op gebaseerd. Zo behoren de zones entreegebied, airportplein en een deel van de overslagzone tot het gebied met de bestemming Gemengd.



Figuur 4.2 Deelgebieden

4.3.1 Deelgebied 1: Airside

Het Airside-gebied bestaat voor het grootste deel uit de huidige landingsbaan met taxibaan. De ontwikkeling van het Airside-gebied is in de komende 10 jaar relatief beperkt. De huidige banenstructuur (landingsbaan met bijbehorende taxibaan) blijft ongewijzigd. Er is ruimte voor extra opstelplaatsen voor grote vliegtuigen en kleinere zakenjets in het U-gebied en er wordt uitgegaan van behoud van een traumacentrum (al dan niet op dezelfde locatie).

4.3.2 Deelgebied 2: Overslagzone

De overslagzone ligt aan de zuidkant van de airside en bevat momenteel alleen functies rondom het U-gebied. Aan de westzijde van het U-gebied ligt de terminal met platforms. Aan de zuidzijde liggen hangars en andere luchtvaartgerelateerde activiteiten. De overslagzone beschikt over functies die zowel voor als achter de douanegrens plaatsvinden.

De overslagzone speelt een belangrijke rol in het faciliteren van de ontwikkelingen en het ontvlechten van de verschillende luchthavenfuncties in het gebied. De volgende ontwikkelingen in de overslagzone dragen hieraan bij.

- Groei van de terminalcapaciteit – inclusief voorzieningen zoals horeca – om in te kunnen spelen op de toenemende kwaliteitseisen en het groeiende passagiersvolume. Daarnaast is uitbreiding van retail beoogd met een oppervlak van circa 2.000 m² bruto vloeroppervlak (uitwisselbaar met airportplein).
- Groei van het aantal parkeerplaatsen voor passagiers en werknemers (in eerste instantie op maaiveld, later wellicht in gebouwde voorzieningen). De nieuwe parkeervoorziening zal een capaciteit van circa 4.200 parkeerplaatsen hebben.
- Voor de overslagzone en airportplein gezamenlijk: ontwikkeling van een hoogwaardige hotelvoorzieningen met maximaal 400 kamers en congres-, ontmoetings- en expositieruimtes, ter ondersteuning van het zakelijke karakter van de luchthaven. De ontmoetings- en expositieruimtes hebben een totaal oppervlak van maximaal 4.000 m² bruto vloeroppervlak.
- Vergroting en verbetering van de dienstverlening naar de passagiers en werknemers (mobiliteitsservicepunt). De omvang van een mobiliteitsservicecentrum omvat een oppervlak van 20.000 m² bruto vloeroppervlak, exclusief de 100 benodigde parkeerplaatsen.
- Toename van het oppervlak voor hangars en luchthavengerelateerd gebruik (bijvoorbeeld service en onderhoud aan vliegtuigen en platforms en de behoefte aan overdekte stallingsruimte). De toename omvat circa 33.000 m².
- Op langere termijn is een grensverschuiving tussen landside en airside aan de oostzijde van het U-gebied gereserveerd (functies in het Bedrijvenhof kunnen deels opschuiven richting de Overslagzone en vice versa). Hierdoor kan flexibel ingespeeld worden op de behoefte aan commerciële airside- of landsidefuncties op de luchthaven, al naar gelang de wensen van de markt.
- In de overslagzone wordt ruimte gereserveerd voor een horecagelegenheid, eventueel gecombineerd met een spottersplaats, huisvesting voor op luchthaven gevestigde vliegclubs en mogelijk andere (educatieve)publieksfuncties.

4.3.3 Deelgebied 3: Airportplein

Het airportplein is de centrale ontmoetingsplaats op RTHA, tussen het entreegebied en de terminal. Het is nu een gebied met een open karakter, dat vooral wordt gebruikt als parkeerterrein voor (kort) parkeren en aan-/afrijden naar de terminal. De ruimtelijke uitstraling en de verblijfskwaliteit van het plein doet momenteel geen recht aan de ambitie en doelstelling van een hoogwaardige zakenluchthaven.

Het airportplein transformeert de komende 10 jaar tot de meest stedelijke ruimte van RTHA. Het plein vormt dan de verbindende schakel tussen terminal, parkeren, bedrijven, voorzieningen en de omringende polder. De volgende ontwikkelingen dragen hieraan bij:

- kantoorontwikkeling met circa 9.250 m² bruto vloeroppervlak aan kantoren;
- voor de overslagzone en airportplein gezamenlijk: voorzieningen met maximaal 400 kamers en congres-, ontmoetings- en expositieruimtes. De ontmoetings- en expositieruimtes hebben een totaal oppervlak van maximaal 4.000 m² bruto vloeroppervlak;
- retail met maximaal 2.000 m² bruto vloeroppervlak (uitwisselbaar met Overslagzone) en ondersteunende horecavoorzieningen;
- behoud van parkeerplaatsen voor kort parkeren op het airportplein zelf met de mogelijkheid om hier een parkeerkelder/garage te bouwen;
- uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van kantoren en bedrijven binnen de eigen gebouwen of in een centraal parkeergebouw, met als maximale norm 1 parkeerplaats per 30 m² bruto vloeroppervlak kantoorruimte en 1 parkeerplaats per 50 m² bruto vloeroppervlak bedrijfsruimte;
- aanleg van 50 taxistandplaatsen, 60 kiss & go-parkeerplaatsen en 8 busparkeerplaatsen bij de terminal.

4.3.4 Deelgebied 4: Entreegebied

Het entreegebied vormt de feitelijke toegangspoort tot de luchthaven. De Rotterdam Airportbaan is de centrale as in het gebied en aan weerszijden van de weg is er sprake van gemengd gebruik door kleinschalige gebouwen, kantoren in aanbouw en de parkeerplaats aan de noordzijde. Functioneel is het gebied gemengd van aard.

Het entreegebied ontwikkelt zich de komende 10 jaar tot een hoogwaardige entree die past bij de ambities van RTHA. Hier wordt invulling aangegeven door:

- het upgraden van de airportbaan naar een volwaardige entreeboulevard;
- het realiseren van kantoren (8 paviljoens en een kantoortoren) met een gezamenlijk oppervlak van circa 12.000 m² bruto vloeroppervlak. In de huidige situatie (2013) zijn 3 paviljoens gerealiseerd. Dit volume is uitwisselbaar met het kantorenvolume op het airportplein;
- realisatie van een groene, parkachtige omgeving rondom de paviljoens die als entreegebied hét visitekaartje van RTHA vormt.

4.3.5 Deelgebied 5: Infrastructuur en groen

Infrastructuur en groen zijn bepalende elementen in de ruimtelijke structuur. De huidige infrastructuur op de luchthaven is overzichtelijk qua opzet. De hoofdontsluiting loopt vanaf de A13/Doenkade via de Vliegvelddweg en de airportbaan naar de terminal. De weg loopt nog verder in oostelijke richting via de Fairoaksbaan naar de Bedrijvenhof.

Om RTHA te ontwikkelen tot een hoogwaardige luchthaven wordt de heldere verkeersstructuur verder versterkt met een verbeterde hoofdontsluiting, heldere verwijzingen naar de deelgebieden en goede parkeervoorzieningen. Aandacht dient hierbij ook uit te gaan naar het tot stand brengen van een inspirerende, gastvrije, veilige en kwalitatief hoogwaardige inrichting van de buitenruimte.

De bereikbaarheid wordt vergroot door een oostelijke ontsluiting aan te leggen richting de G.K. Hogendorpweg. In dit deelgebied zal ook de wateropgave een plek krijgen. Het uitgangspunt is om het toe te voegen bebouwingsoppervlak te compenseren conform de richtlijnen van het Hoogheemraadschap met een maximum van 3 ha aaneengesloten water om de vogelaantrekkelijke werking te minimaliseren. Een goede integratie met de infrastructuur en het groen zorgt ervoor dat er een aantrekkelijke omgeving ontstaat.

4.3.6 Deelgebied 6: Bedrijvenhof

Het bedrijvenhof ligt aan de oostzijde van de luchthaven. Het gebied is momenteel sterk in ontwikkeling. Het gebied is bouwrijp gemaakt en de eerste initiatieven zijn in 2010 gerealiseerd. Ongeveer tweederde van het bedrijvenhof is al uitgegeven en/of gerealiseerd. Er resteert in 2013 nog circa 25.000 m² die is bestemd voor bedrijfsbebouwing, waarmee het op regionale schaal een kleinschalig, hoogwaardig bedrijventerrein is. De ontwikkeling van het bedrijvenhof zal zich de komende jaren voortzetten.

4.4 Programma en onderbouwing

4.4.1 Programma RTHA

De kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan de te ontwikkelen stedelijke voorzieningen is hierna onderbouwd. Het programma dat voortvloeit uit het Masterplan RTHA is vertaald in de regeling van dit bestemmingsplan. De in de regeling opgenomen aantallen en oppervlakten vormen de uiterste bandbreedte van het te realiseren programma. Over het programma voor de planperiode van het bestemmingsplan hebben RTHA en de gemeente Rotterdam afspraken gemaakt. Het programma is exclusief vervangingsprogramma bij sloop/nieuwbouw.

Tabel 4.1 Ontwikkelprogramma RTHA*

	2013	2015	2023	groei '13-'23
kantoorruimte (m ² bruto vloeroppervlak)* ¹	23.104* ²	31.854	40.604	+ 17.500* ²

bedrijfsruimte (m ²)* ¹	57.020	63.102	82.020	+ 25.000
hotels (kamers)	0	150	400	+ 400
retail (m ² bruto vloeroppervlak)	500	1.500	2.500	+ 2.000
hangars en luchtvaartgerelateerde activiteiten	17.000	28.000	50.000	+ 33.000
parkeerplaatsen vastgoed* ³	1.761	2.324	2.994	+ 1.233
parkeerplaatsen luchtvaart* ⁴	3.500	3.843	4.200	+ 700
mobilitéitsservicepunt (m ² bruto vloeroppervlak)		20.000	20.000	+ 20.000
*1	De programmatabel bevat de m ² -aantallen voor nieuwe ontwikkelingen op RTHA. Het volume van het vastgoed is in lijn met de Navigator van de gemeente Rotterdam.			
*2	Dit aantal wijkt af van het Masterplan, omdat in het Masterplan het Belair kantoor (4.500 m ²), dat voor 2011 is opgeleverd, per abuis niet is opgenomen.			
*3	Op basis van de parkeernorm van 1 parkeerplaats per 30 m ² bruto vloeroppervlak kantoorruimte en 1 parkeerplaats per 50 m ² bruto vloeroppervlak bedrijfsruimte. Hotels voorzien in de eigen parkeerbehoefte en maken geen onderdeel uit van de parkeeraantallen.			
*4	Het betreft hier parkeerplaatsen voor werknemers in de terminal, diverse vergunninghouders en passagiers. Er bestaan geen parkeernormen voor passagiers. Het aantal parkeerplaatsen zal toenemen naar ratio van de groei van de luchtvaart. Naar verwachting zal op de lange termijn afgeweken worden van deze verhouding doordat het aandeel openbaar vervoer met circa 15% zal toenemen.			

Bron: Masterplan RTHA 2023².

Bij de ladder voor een stedelijke ontwikkeling dient achtereenvolgens te worden aangetoond:

1. of er een actuele regionale behoefte is (trede 1);
2. deze behoefte in bestaand stedelijk gebied kan worden opgevangen (trede 2). De provinciale verordening (artikel 2) zegt hier specifiek over dat locaties voor herstructurering, intensivering of transformatie binnen of direct aansluitend aan bestaand stedelijk en dorpsgebied moeten worden benut;
3. of de locatie multimodaal is of kan worden ontsloten (trede 3).

In de volgende paragrafen wordt per functie nader onderbouwd dat sprake is van een actuele behoefte en dat deze regionaal is afgestemd (trede 1). Dit vindt achtereenvolgens plaats voor het kantorenprogramma, bedrijvigheid, hotel en horeca, retail/ detailhandel.

4.4.2 Trede 1: onderbouwing van het kantorenprogramma

Vervangingsvraag als leidend thema binnen de regionale kantorenmarkt

De regio Rotterdam/Den Haag heeft een gediversifieerde gebruikersmarkt voor kantoren. In tegenstelling tot Amsterdam (financiële sector) of Utrecht (consultancy en ICT) kent de regio geen dominante sector binnen de groep van kantoorgebruikers. De regionale kantorenmarkt moet rekening houden met de diverse gebruikersvraag in de regio. Dit vraagt een breed aanbod aan kantoorlocaties, waarin elke locatie zich richt op een eigen niche in de markt. Dat uit zich in onderscheidende locaties met een eigen identiteit, uitstraling en op de doelgroep georiënteerde product-markt combinaties. Uit verschillende onderzoeken van bijvoorbeeld het Centraal Planbureau (CPB) en het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) blijkt dat de regionale vraag naar kantoren op lange termijn zal stagneren of minder snel zal groeien. Er is in toenemende mate sprake van een vervangingsmarkt, waarin bedrijven op zoek gaan naar nieuwe huisvesting die voldoet aan de eisen en wensen van de huidige tijd. Kwalitatieve aspecten spelen daarin een steeds belangrijkere rol. Dit heeft tot gevolg dat de vraag naar nieuwbouw de komende jaren ook zal aanhouden.

Kwalitatieve vraag naar duurzaamheid en eigen identiteit

In een vervangingsmarkt wordt kwalitatief onderscheidend vermogen steeds belangrijker. Daarin zijn twee stromingen onmiskenbaar aanwezig: de vraag naar duurzame huisvesting en de behoefte aan het uitdragen van een eigen identiteit in een uitstekend en goed bereikbaar vestigingsklimaat. Duurzaamheid is bij een sterk toenemend aantal bedrijven en instellingen een belangrijk thema. Met een duurzaam gebouw laten bedrijven zien dat zij de klimaatproblemen serieus nemen en daarin hun verantwoordelijkheid nemen. In een onderzoek onder gebruikers constateert Jones Lang LaSalle dat 87% van de ondervraagde bedrijven binnen nu en 10 jaar in een duurzame omgeving gehuisvest wil zijn. Ook het door USP uitgevoerde onderzoek (juli 2011) bevestigt de wens naar kwaliteit en duurzaamheid. Ruim 2/3 van de ondervraagde bedrijven bevestigt dat duurzaamheid voor hen van belang is uit oogpunt van imago, bedrijfspolicy en kostenbesparing. Dat zorgt voor een sterk kwalitatieve vraag naar kantoren die aan deze wens voldoen en vormt een risico voor reeds bestaande gebieden die niet over deze beschikken en deze niet op korte termijn kunnen ontwikkelen. Veel kantoorgebouwen bevinden zich op bedrijventerreinen te midden van industriële gebouwen of delen een gebouw met andere bedrijven. De wens van een eigen gebouw met een hoogwaardige, unieke omgevingskwaliteit (voorzieningen, horeca, retail, parkmanagement, etc.) in combinatie met een goede bereikbaarheid per auto én openbaar vervoer is van groot belang.

Afstemming van kwantiteit en kwaliteit op regionale vervangingsmarkt

Hoewel op regionaal niveau sprake is van een vervangingsmarkt staat er een aantal grote ontwikkelingen op stapel. Voorbeelden zijn Rotterdam Central District in Rotterdam, Technopolis in Delft en Binckhorst in Den Haag. Deze plannen spelen allemaal in op de kwalitatieve mismatch op de markt en de toenemende vraag naar bijvoorbeeld duurzaamheid en identiteit. Tegelijkertijd moet regionaal voorkomen worden dat teveel plannen ontwikkeld worden, locaties onderling gaan concurreren en bepaalde gebieden met grote leegstand te maken krijgen. De gemeente Rotterdam heeft in haar Visie Werklocaties – zie ook paragraaf 2.3 – aangegeven dat afstemming van projecten gewenst is.

Regionale afstemming vraag en aanbod

In het Regionaal kantorenprogramma Stadsregio Rotterdam 2013/14 is aangegeven dat er tot 2020 een vraag naar nieuwbouw is geraamd van 652.000 m² bruto vloeroppervlak in de stadsregio Rotterdam. Tot 2040 komt de verwachte vraag naar nieuwe kantoren in totaal op 1,5 miljoen m² bruto vloeroppervlak. In de periode tot en met 2020 komt het aanbod nieuwbouw uit op een gemiddelde van 61.850 m² per jaar, en zit daarmee ver onder de hierboven beschreven vraag. Gemiddeld wordt 80% van de nieuwbouw op knooppunten gerealiseerd. RTHA valt onder 'overige knooppunten'. Het kantorenprogramma op RTHA van 17.500 m² bruto vloeroppervlak (voor de periode 2013-2023) blijft onder de vraag en is opgenomen in dit regionaal afgestemde kantorenprogramma. In het Regionaal Kantorenprogramma wordt ruimte geboden voor vestiging van nieuwe luchthavengerelateerde kantoren op RTHA.

Met de gemeente Rotterdam is afgestemd dat het nieuwe bestemmingsplan de ontwikkeling van nieuwe kantoren mogelijk maakt indien:

- van belang zijn voor het primaire proces van de luchthaven en/of;
- voor hun primaire bedrijfsproces gebonden zijn aan en/of een doorslaggevend belang hebben bij vestiging in directe nabijheid van de luchthaven, en/of;
- een substantiële toegevoegde waarde hebben voor het functioneren en/ of het kwaliteitsniveau van de luchthaven (voor dit laatste uitgezonderd louter imago/uitstraling), en/of;
- passen in de ontwikkeling van Rotterdam The Hague Emergency Airport, en/of;
- waarvan naar oordeel van de gemeente Rotterdam is komen vast te staan dat zij van grote economische waarde zijn voor de regio én een sterke voorkeur hebben voor vestiging op de luchthaven.

Het voorgaande is in de regels vertaald; kantoren zijn mogelijk, mits deze aan de luchthaven en/of luchtvaartfunctie gerelateerd zijn of waarbij bedrijven zich huisvesten waarvoor de nabijheid van de luchthaven van belang is voor het bedrijfsproces.

Ontwikkelstrategie kantorenaanbod RTHA

De huidige totale oppervlakte aan kantoorgebouwen bedraagt 23.104 m² bruto vloeroppervlak. Op RTHA is géén structurele leegstand aanwezig. Deze kantoren worden voor het overgrote deel gebruikt door bedrijven waarbij de luchthaven een toegevoegde waarde heeft voor hun bedrijfsproces.

Rotterdam The Hague Airport Business Park gaat over de vastgoedontwikkeling en heeft deze plannen uitgewerkt tot een stedenbouwkundig plan en een bijbehorend programma van uitgifte. In haar ontwikkelstrategie gaat Rotterdam The Hague Airport Business Park voorlopig uit van een voorzichtige uitgiftesnelheid van circa 2.200 m² kantoren per jaar, een snelheid die past bij de huidige marktomstandigheden (2013). De verdere ontwikkeling zal bijdragen aan het in stedenbouwkundig opzicht afronden en verdichten van de bestaande gebieden op de luchthaven. De genoemde ontwikkeling en uitgiftesnelheid is in lijn met de visie die de stadsregio heeft neergelegd in het Regionaal Kantorenprogramma 2013/14. Belangrijk element uit dit programma is de knooppuntenstrategie die gericht is op een duurzame verstedelijking.

Het planaanbod van RTHA blijkt niet alleen de Rotterdamse kantorenmarkt te bedienen. Uit het USP marktonderzoek (juli 2011) blijkt dat de potentiële marktvraag voor 48% komt uit de regio Rotterdam, voor 20% uit de Haagse regio en voor 8% uit de regio Delft. De overige 16% komt uit overige, verder weg gelegen gebieden. Deze marktorientatie wordt mede veroorzaakt door de ligging van de luchthaven ten opzichte van deze regio's. Volgens het onderzoek van USP zijn er de komende 5 jaar 249 bedrijven van plan nieuwe huisvesting te vinden in de regio Rotterdam-Delft-Den Haag en zijn er 67 met interesse voor RTHA Businesspark. Uit de USP-enquête blijkt dat minder dan 25% van de respondenten bekend is met de ontwikkelplannen en dat het aantal geïnteresseerden toeneemt na informatie over RTHA Businesspark. Voor ruim 80% van de bedrijven gaat het om minder dan 3.000 m² en voor een groot deel daarvan is de ruimtebehoefte zelfs minder dan 500 m². Hoewel een deel van deze vraag in multi-tenant (meerdere gebruikers) gebouwen kan worden geacommodeerd, lijkt er dus een markt te zijn voor kleinschalige zelfstandige panden; een aanbod waar de andere stedelijke knooppunten en ook de meeste kantorenparken niet in voorzien. Vanwege de gewenste complementariteit op het bestaande aanbod zal RTHA Businesspark vooral hierop inzetten.

Conclusie

Uit het Regionaal kantorenprogramma blijkt dat er een actuele regionale behoefte is aan kantoren. De locatie is kansrijk, gezien het specifieke luchthavenprofiel en het toe te voegen kantorenprogramma moet luchthavengerelateerd zijn. Het programma is regionaal afgestemd in het Regionaal kantorenprogramma Stadsregio Rotterdam 2013/14. Met een toevoeging van maximaal 17.500 m² bruto vloeroppervlak luchthavengerelateerde kantoren en een uitgiftesnelheid van 2.200 m² bruto vloeroppervlak per jaar wordt voldaan aan trede 1.

4.4.3 Trede 1: onderbouwing van bedrijfsruimten

Vraagterugval door crisis beperkt gebleven in de regio

De economische crisis heeft voor een dip gezorgd in de vraag naar bedrijfsruimte in de regio Rotterdam-Den Haag. In vergelijking met Nederland is deze dip echter relatief beperkt geweest, vooral door een aantal grootschalige transacties dat nog gesloten is in 2009. Het positieve beeld voor de bedrijfsruimtemarkt is in de eerste helft van 2010 doorgezet. In plaats van een dalende opnamecapaciteit is er sprake geweest van een lichte toename (van 240.000 m² in 2009 naar 280.000 m² in 2010) die zich in de periode 2010-2012 heeft gestabiliseerd.

Kwalitatieve vervangingsmarkt met goede prijs-kwaliteitverhouding

Net als bij de kantoren is er op de bedrijfsruimtemarkt sprake van een kwalitatieve vervangingsmarkt. Er is sprake van een kwantitatief overaanbod op de markt, maar tegelijkertijd is er behoefte aan nieuwe, hoogwaardige, duurzame en goed bereikbare bedrijfslocaties. De bestaande, veelal verouderde, locaties kunnen deze vraag niet of nauwelijks bedienen en herontwikkeling van deze gebieden is commercieel vaak niet interessant. Marktpartijen constateren overigens wel dat de prijs-kwaliteitverhouding van het nieuwe aanbod goed moet zijn. Er is vooral vraag naar een gecombineerd product van ruwweg 80% bedrijfsruimte en 20% kantoorruimte met voldoende parkeergelegenheid. De nadruk daarbij ligt op de koopsector.

Regionale afstemming vraag en aanbod

Voor de behoefte in de stadsregio Rotterdam zijn twee recente rapporten relevant, te weten:

1. Regionale ramingen bedrijventerreinen Zuid-Holland 2010-2040 (april 2012);
2. Monitor bedrijventerrein stadsregio Rotterdam (augustus 2013).

1. Regionale ramingen bedrijventerreinen Zuid-Holland 2010-2040 (april 2012)

De behoefte aan bedrijventerreinen is in opdracht van de Provincie Zuid-Holland onderzocht. In het rapport 'Regionale ramingen bedrijventerreinen Zuid-Holland 2010-2040, Behoeftte aan bedrijventerreinen in de vijf REO's, Deel 2: Deelrapport resultaten per REO en clusters' is de verwachte ruimtebehoefte voor werklocaties in de REO Groot-Rijnmond behandeld. Rotterdam maakt hier deel van uit.

In de regio Rijnmond is in totaal ruim 2.200 ha netto bedrijventerrein. Hiervan is ongeveer 85% uitgegeven (IBIS, 2011). De totale uitbreidingsvraag voor Groot-Rijnmond varieert voor de periode tot 2020 van circa 240 tot bijna 400 ha netto. Na 2020 neemt de ruimtebehoefte mogelijk nog toe, maar na 2030 neemt de behoefte af.

2. Monitor bedrijventerreinen stadsregio Rotterdam 2013 (augustus 2013)

Voor de economie in de stadsregio Rotterdam is het belangrijk dat er voldoende en goed functionerende bedrijventerreinen zijn. Voldoende om aan de vraag naar bedrijfsruimten te kunnen voldoen, goed functionerend om de diversiteit in de vraag te kunnen bedienen. Om zicht te kunnen houden op de belangrijkste ontwikkelingen op de bedrijventerreinen in de stadsregio is de 'Monitor bedrijventerreinen stadsregio Rotterdam' samengesteld.

Het huidige aanbod aan bedrijfsruimte op de luchthaven valt in 2 categorieën uiteen. In de eerste plaats zijn er verschillende bedrijven die al langere tijd op RTHA gevestigd zijn en vaak een relatie hebben met de luchtvaart en/of luchthavenactiviteiten. In de tweede plaats zijn er de recente bedrijfsruimteontwikkelingen op het bedrijventerhof. Het gaat hier om nieuwe bedrijven die de goede bereikbaarheid en internationale uitstraling van de luchthaven willen benutten en in mindere mate een relatie hebben met de luchtvaart en/of luchthavenactiviteiten zelf. Wel blijken deze bedrijven vaak over de nodige innovatiekracht te beschikken en zijn ze ook in staat om andere (internationale) bedrijven aan te trekken. In totaal staat er anno 2013 ruim 57.020 m² bedrijfsruimte op het luchthaventerrein (inclusief detentiecentrum).

In de periode tot 2023 verwacht Rotterdam The Hague Airport Business Park nog circa 25.000 m² bruto vloeroppervlak aan bedrijfsruimte te ontwikkelen. Daarmee is het bedrijventerhof volledig ontwikkeld. Dit bedrijvenprogramma voor RTHA is opgenomen in het regionaal afgestemde programma bedrijventerreinen. Het gaat hier om een gemiddelde groei van 2.500 m² bruto vloeroppervlak per jaar.

Conclusie

Er is actuele regionale behoefte aan bedrijfsruimte. De locatie is kansrijk, gezien het specifieke luchthavenprofiel en vormt daarmee geen concurrentie voor andere bedrijvenlocaties. Het programma is regionaal afgestemd in de Visie Werklocaties 2030 (2009), de regionale ramingen van Zuid Holland (2012) en de monitor de Stadsregio (2013). Met een toevoeging van maximaal 25.000 m² bedrijfsruimte en een uitgiftesnelheid van 2.500 m² bruto vloeroppervlak per jaar wordt voldaan aan trede 1.

4.4.4 Trede 1: onderbouwing hotel

Specifieke hotelfaciliteiten luchthaven

RTHA wil zijn positie als (zaken)luchthaven voor zuidwest-Nederland verder versterken. Om de kracht en kwaliteit van de luchthaven te versterken is een hoogwaardige ontwikkeling van bedrijven, kantoren en voorzieningen rondom de luchthaven van groot belang. Om te kunnen voorzien in de voorzieningenbehoefte zijn overnachtingsmogelijkheden en congresfaciliteiten noodzakelijk.

Hotelfaciliteiten op de luchthaven voorzien in een zeer specifieke behoefte. Het geeft reizigers die een vroege vlucht hebben de mogelijkheid om de avond voorafgaand aan de vlucht te overnachten. Hetzelfde geldt voor reizigers die 's avonds laat aankomen en de volgende ochtend (met ander vervoer) doorreizen. Ook congresbezoekers kunnen behoefte hebben aan overnachtingsmogelijkheden. In de ambitie om de positie als (zaken)luchthaven van zuidwest-Nederland te versterken mogen hotelfaciliteiten niet ontbreken.

Er wordt ruimte geboden aan twee hotels aangevuld met overige dienstverlening in de luchthaventerminal, zoals congres-, ontmoetings- en expositieruimtes, parkeren, restaurant, retail etc. De locatie en het cluster van luchthavenvoorzieningen maakt het hotelconcept onderscheidend en vernieuwend ten opzichte van het bestaande aanbod in de regio.

Regionale afstemming vraag en aanbod

Rotterdam beschikt in 2013 over circa 4.600 hotelkamers. In vergelijking met andere Randstadgemeenten beschikt Rotterdam over relatief weinig hotelkamervoorraad (bron: CBS 2012) en blijft daarmee achter. Gelet op het economisch beleid van de gemeente, dat onder meer ziet op versterking van (inter)nationale clusters en netwerken en citymarketing, is een modern en volledig hotelaanbod wenselijk. Aanvulling van de bestaande voorraad is daarvoor nodig. De hotelontwikkeling op RTHA draagt hieraan bij.

Conclusie

Er is actuele behoefte aan aanvulling van het hotelaanbod. De locatie is kansrijk, gezien het specifieke luchthavenprofiel en vormt daarmee geen concurrentie voor de binnenstad. Hiermee wordt voldaan aan trede 1.

4.4.5 Trede 1: onderbouwing van detailhandel en lichte horeca

Specifieke detailhandel en lichte horeca luchthaven en afstemming van de omvang

De aanwezigheid van winkels en horeca vervult een cruciale rol op de luchthaven voor enerzijds een optimale beleving door (en service voor) passagiers, bezoekers en medewerkers in en om de luchthaven, anderzijds is goede retail en horeca voorwaardelijk voor een gezonde exploitatie. De horeca en detailhandel (in de vorm van diverse kleinschalige winkels) op de luchthaven is gericht op het veraangename van het verblijf en de ontmoetingsfunctie op de luchthaven. Dit kan gaan om detailhandel die ook op andere luchthavens terug te vinden, zoals: horloges en sieraden, mode en accessoires, drank en delicatessen, parfum en cosmetica, electronics, cadeaus en souvenirs, reisbenodigdheden, boeken en tijdschriften). Op het gebied van horeca zal het gaan om uiteenlopende kleinschalige verkooppunten voor eten en drinken.

De detailhandelsconcentratie bij de luchthaven is specifiek en vormt een uitbreiding binnen een bestaande specifieke winkelconcentratie. Het aanbod op RTHA gaat géén concurrentie aan met, en is geen aanvulling op, het complete (en daarmee afwijkende) aanbod aan dagelijkse voorzieningen in bijvoorbeeld omliggende woonwijken. Het winkel- en horeca-aanbod is zowel gesitueerd in het openbaar toegankelijke deel vóór de security maar ook achter de securityfilter.

De huidige ruimte in de huidige terminal is erg schaars waardoor de ruimte voor retail en horeca zeer/te beperkt is. De geplande terminal uitbreiding zal niet alleen de tijdelijke aankomsthal vervangen maar tevens meer ruimte gaan bieden voor retail en horeca functies. Daarmee wordt invulling gegeven aan de behoefte om het comfort voor met name de passagiers maar ook als centrale plek voor de omliggende kantoren sterk te verbeteren en op een vergelijkbaar niveau te brengen met andere regionale luchthavens zoals bijvoorbeeld Eindhoven Airport. De omvang van de detailhandel en horeca is hierop afgestemd.

In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van een totale groei van de retail/horecaruimte in het openbare gebied van de terminal en in de directe nabijheid ervan op het Airportplein van 500 m² naar 2.500 m². Voor horeca- en retailvoorzieningen in het niet-openbare gebied (achter de security) van de luchthaven gelden geen grenzen, dit kan immers nooit concurreren met de omgeving. Buiten het openbare gebied van de terminal en op het Airportplein komt er verder geen retail en horeca op andere locaties dan de reeds aanwezige brasserie De Waalhaven aan de oostzijde van de luchthaven en mogelijk een afhaalpunt voor boodschappen op het Airportplein/Entreegebied. De luchthavenexploitant is verantwoordelijk voor de concessies op het gebied van retail en horeca op de luchthaven. De retail/horeca op de luchthaven heeft openingstijden die afgestemd zijn op de openingstijden van de luchthaven, rekening houdende met inchecktijden 05.00-24.00 u.

Conclusie

Er is actuele behoefte aan aanvulling van het detailhandel en horeca-aanbod op RTHA. De locatie vormt gelet op het specifieke luchthavenprofiel geen concurrentie voor de binnenstad of winkelgebieden in omliggende woonwijken. Er wordt voldaan aan trede 1.

4.4.6 Toetsing aan trede 2 en 3

De luchthaven wordt in de metropool gezien als onderdeel van het stedelijk gebied. In de Provinciale Ruimtelijke Verordening is het plangebied aangeduid als bebouwingscontour waar verdere verstedelijking is toegestaan. De ontwikkeling vindt dus plaats in bestaand stedelijk gebied en voldoet daarmee aan de voorkeursvolgorde om eerst te ontwikkelen in bestaand stedelijk gebied, dus aan trede 2. Over kantorenlocaties zegt de Provinciale Verordening (artikel 7) nog specifiek dat de bouw van functie gebonden kantoren, zoals luchthaven gebonden kantoren, en kleinschalige zelfstandige kantoren tot een bruto vloeroppervlak van maximaal 1.000 m² per vestiging direct mogelijk zijn. De beoogde ontwikkeling van de luchthaven is ter versterking van de luchthaven en vindt plaats binnen de bestaande contouren van de luchthaven. Aangezien er in de regio geen andere luchthaven is, is een andere locatie voor deze ontwikkeling niet aan de orde.

De locatie is passend multimodaal ontsloten door de ligging op de luchthaven, en ontsluiting via de weg, voor langzaam verkeer en met openbaar vervoer op korte afstand. De ontwikkeling voldoet daarmee ook aan trede 3.

Daarmee voldoet de ontwikkeling ook aan trede 2 en 3 van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

4.5 Juridische planbeschrijving

In deze paragraaf is uiteengezet hoe de verschillende ontwikkelingen in het plangebied juridisch-planologisch zijn geborgd. Allereerst wordt de planvorm en de methodiek op hoofdlijnen toegelicht. Daarna volgt per artikel een toelichting.

4.5.1 Planvorm

Dit bestemmingsplan is het juridisch-planologisch kader dat de beoogde ontwikkeling mogelijk gemaakt. Op grond van de Wro bevat een bestemmingsplan een goede ruimtelijke onderbouwing van het project. Aan het bestemmingsplan zijn regels verbonden die samen met de verbeelding het juridisch-planologisch kader vormen. Het is niet waarschijnlijk dat de gehele ontwikkeling in één keer wordt gerealiseerd; gefaseerde ontwikkeling moet daarom mogelijk zijn. Om in te kunnen blijven spelen op nieuwe inzichten en wensen van gebruikers bevat dit bestemmingsplan een flexibele regeling. Door het gebruik van afwijkingsbevoegdheden en wijzigingsbevoegdheden met bijbehorende openbare besluitvormingsprocedures is de rechtszekerheid niet in het geding.

Basis voor de bestemmingslegging is de huidige situatie en het Masterplan RTHA 2023. Uitgangspunten en randvoorwaarden zijn vertaald en opgenomen in de juridisch-planologische regeling van dit bestemmingsplan.

Toepassing SVBP2012

De Wro bepaalt dat ruimtelijke instrumenten, waaronder bestemmingsplannen, digitaal en analoog beschikbaar en uitwisselbaar moeten zijn. Met het oog hierop heeft de wetgever in onderliggende regelgeving eisen opgesteld waaraan ruimtelijke plannen moeten voldoen: de RO Standaarden 2012. Specifiek voor bestemmingsplannen is een Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012) opgesteld, die een vergelijkbare presentatie van het plan voorschrijft. Het voorliggende bestemmingsplan voldoet aan deze regels.

4.5.2 Methodiek

Algemeen

Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening zijn aan de in het plan begrepen gronden bestemmingen toegewezen. De bestemming is het centrale onderdeel van een bestemmingsplan. Behalve om functies gaat het bij bestemmingen altijd om concreet ruimtegebruik of om fysiek aanwezige ruimtelijke objecten. Voor het opstellen van de regels is het Rotterdamse modelbestemmingsplan als basis gebruikt.

Bestemmingsvlak, bouwvlak en hoogtebeperkingen vanwege de luchtvaart

Elke bestemming bestaat doorgaans uit twee facetten: een bestemmingsvlak en een bouwvlak. Het bestemmingsvlak geeft aan waar een bepaald gebruik is toegestaan. Het bouwvlak is een gebied waarvoor in de planregels de mogelijkheden om te bouwen zijn aangegeven. Buiten bouwvlakken zijn gebouwen in beginsel niet toegestaan. Bouwvlakken worden op de verbeelding (plankaart) doorgaans voorzien van aanduidingen die betrekking hebben op de maatvoering. Zo bevat het plan aanduiding met maximale bouwhoogten. Deze bouwhoogte neemt de obstakelvlakken die gelden rond de start- en landingsbaan in acht.

In aanvulling daarop gelden hoogtebeperkingen die nodig zijn voor de luchtvaartveiligheid (toetsingsvlakken) (artikel 11.1 Bouwverbod toetsingsvlakken): een figuur met deze hoogtebeperkingen is opgenomen als bijlage bij de regels. Van deze hoogtebeperking kan worden afgeweken na advies van de Luchtverkeersleiding Nederland (verklaring van geen bedenkingen). Indien de bouwhoogte op grond van de toetsingsvlakken hoger is dan op grond van de bouwregels in de bestemmingsartikelen (artikel 3 t/m 7) is toegestaan, geldt de lagere bouwhoogte uit de bestemmingsartikelen.

Omdat de maximale omvang en oppervlakten aan te ontwikkelen functies per functie is vastgelegd (zie artikel 13 Algemene gebruiksregels), is niet gewerkt met bebouwingspercentages.

4.5.3 Artikelgewijze toelichting

Artikel 1 Begripsbepalingen

In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd, die in de planregels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe hoogte- en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

Artikel 3 Bedrijf - 1

'Deelgebied 6: Bedrijvenhof' heeft de bestemming 'Bedrijf'. Binnen het bouwvlak is het mogelijk gebouwen te realiseren voor bedrijven. Naast bedrijvigheid zijn ook maatschappelijke functies en groen-, parkeer-, nuts- en infrastructurele voorzieningen mogelijk. Gezien de nabijheid van (toekomstige) woningbouw ten zuiden van de Fair Oaksbaan zijn alleen bedrijven uit maximaal categorie 3.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten toegestaan (deze Staat is een bijlage bij de regels). Maatschappelijke voorzieningen zijn mogelijk om onder andere ruimte te bieden aan het reeds bestaande uitzetcentrum.

Voor de flexibiliteit is een afwijkingmogelijkheid opgenomen om vestiging van bedrijven uit een hogere categorie toe te staan of bedrijven die niet in de Lijst voorkomen maar gelijk te stellen zijn aan categorie 3.2.

Het (bruto) vloeroppervlak per functie is gemaximaliseerd in de algemene gebruiksregels.

Artikel 4 Bedrijf - 2

'Deelgebied 2: Overslagzone' valt in de bestemming 'Bedrijf - 2'. Deze bestemming is met name bedoeld voor activiteiten die een relatie hebben met het luchtzijdige deel van de luchthaven, zoals kantoren van luchtvaartmaatschappijen en bedrijven. Verder wordt ook hier ruimte geboden aan voorzieningen ten behoeve van de luchtvaart en de luchtveerksveiligheid, zoals terminalfaciliteiten, horeca-, detailhandel- en baliefuncties, brandweervoorzieningen, opstelplaatsen voor vliegtuigen, hangars/stalling van vliegtuigen en additionele gebouwen ten dienste van het luchtverkeer en maatschappelijke voorzieningen. Daarnaast is het mogelijk hotelkamers te realiseren. De horeca in het Waalhavengebouw is specifiek aangeduid als bestaande horeca.

Binnen de bestemming 'Bedrijf - 2' zijn bedrijven toegestaan uit ten hoogste categorie 3.2 en 4.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Daarnaast is bedrijvigheid gericht op reparatiewerkzaamheden voor vliegtuigen toegestaan. In verband met de nabijheid van woningen is proefdraaien met motoren alleen toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf- proefdraaien motoren' binnen de bestemming Bedrijf 2 en Verkeer. Daarnaast zijn de betreffende gronden bestemd voor de aanleg van groenvoorzieningen, waterpartijen en waterlopen en voor bijbehorende ontsluitingswegen en parkeerplaatsen.

Het (bruto) vloeroppervlak per functie is gemaximaliseerd in de algemene gebruiksregels.

Artikel 5 Gemengd

'Deelgebied 3: Airportplein' en 'Deelgebied 4: Entreegebied' zijn opgenomen in de bestemming 'Gemengd'. De gebouwen binnen deze bestemming zijn bij voorkeur bedoeld voor luchthavengerelateerde activiteiten, zoals terminalfaciliteiten, kantoren en dienstverlening. Binnen de bestemming zijn onder meer ook horeca-, detailhandel- en baliefuncties toegestaan, bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen. Bedrijvigheid is toegestaan uit maximaal categorie 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Daarnaast is het mogelijk hotelkamers te realiseren. Verder wordt ook hier ruimte geboden aan voorzieningen ten behoeve van de luchtvaart en de luchtveerksveiligheid, zoals brandweervoorzieningen, opstelplaatsen voor vliegtuigen, hangars/stalling van vliegtuigen en additionele gebouwen ten dienste van het luchtverkeer.

Het maximaal toegestane oppervlak per functie is geregeld in de algemene gebruiksregels.

Ook groen-, parkeer-, nuts- en infrastructurele voorzieningen (zoals de hoofdontsluiting) zijn mogelijk binnen de bestemming 'Gemengd'. Door de specifieke situering van de wegen, parkeerplaatsen, groenvoorzieningen en langzaamverkeersroutes niet vast te leggen, biedt het bestemmingplan flexibiliteit in de inrichting van het openbare gebied. Zodoende kan het dynamische entreegebied worden aangepast aan de kwaliteitseisen van nu en de toekomst.

Artikel 6 Groen

De bestemming 'Groen' bevindt zich vooral langs de randen van het bestemmingsplan. De gronden binnen deze bestemming zijn onder andere bestemd voor speelgelegenheden, plantsoenen, ontsluitingswegen, fiets-/voetpaden en water. Daarnaast biedt de bestemming ruimte voor de ontsluiting van het plangebied door wegen mogelijk te maken van maximaal 2x2-rijstroken. De ligging van de hoofdontsluiting is niet exact vastgelegd, waardoor kan worden ingespeeld op toekomstige behoeften.

Artikel 7 Verkeer

De bestemming 'Verkeer' omvat 'Deelgebied 1: Airside' en is bestemd voor de start- en landingsbanen (en de daarbij behorende taxibanen en opstelplaatsen) en diverse voor de luchtvaart noodzakelijke bouwwerken en technische installaties. De bedrijven die zich bezig houden met reparatiewerkzaamheden voor vliegtuigen kunnen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf- proefdraaien motoren' proefdraaien met vliegtuigmotoren. Verder biedt deze bestemming ruimte voor groenaanleg – waaronder water(berging) – en is een brandweeroefenplaats mogelijk gemaakt.

Artikel 8 Leiding - Olie

Langs het plangebied loopt een NAM olieleiding. De zakelijk rechtstrook van deze leiding ligt in de noordoosthoek binnen het plangebied. De exacte gegevens van de leiding zijn opgevraagd. De dubbelbestemming zal in de volgende fase (ontwerpbestemmingsplan) op de verbeelding worden opgenomen.

Artikel 9 Waarde - Archeologie

Het gehele plangebied is bestemd als 'Waarde - Archeologie'. De trefkans voor archeologische vondsten is het grootst in een smalle strook aan de oostzijde van het plangebied. Ook in het overige plangebied is er kans op een archeologische vondst. Voor het gehele plangebied is één dubbelbestemming opgenomen. Ter bescherming van mogelijke archeologische waarden is voor grootschalige grondwerkzaamheden een aanlegvergunning noodzakelijk. Dit geldt voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper reiken dan 1 m beneden het maaiveld, en die tevens een terreinoppervlak beslaan groter dan 200 m².

Artikel 10 Antidubbelregel

Deze regel dient om te voorkomen dat, indien in het bestemmingsplan bij een bepaald gebouw een zeker open terrein is geëist, dat terrein nog eens meetelt bij het beoordelen van een aanvraag voor een ander gebouw, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Artikel 11 Algemene bouwregels

Zoals in de paragraaf 4.5.2 reeds aangestipt, zijn in artikel 11 hoogtebeperkingen opgenomen die voortvloeien uit regels die gelden op het gebied van luchtvaartveiligheid. Deze beperkingen zijn opgenomen via de toetsingsvlakken in bijlage 2 bij de regels. Indien de bouwhoogte op grond van de toetsingsvlakken hoger is dan op grond van de bouwregels in de bestemmingsartikelen (artikel 3 t/m 7) is toegestaan, geldt de lagere bouwhoogte uit de bestemmingsartikelen.

In specifieke gevallen van deze regel worden afgeweken. Hiervoor geldt als voorwaarde dat door de Luchtverkeersleiding Nederland een verklaring van geen bezwaar is afgegeven.

Artikel 13 Algemene gebruiksregels

Via een algemene gebruiksregel is het (bruto) vloeroppervlak of de omvang per functie gemaximeerd. Bedrijvigheid wordt begrensd in vloeroppervlak, hotels in aantal kamers en de overige functies in bruto vloeroppervlak. De omvang is gebaseerd op het ontwikkelprogramma zoals opgenomen in het Masterplan RTHA 2023. Vanwege de wens om flexibiliteit is ervoor gekozen het oppervlak per functie niet per bestemming vast te leggen. In plaats daarvan is de omvang per functie voor het gehele plangebied vastgelegd. Hierdoor is het mogelijk oppervlak uit te ruilen tussen bestemmingen (diverse functies zijn mogelijk binnen meerdere bestemmingen). Uiteraard geldt wel dat de betreffende functie mogelijk moet zijn op basis van de geldende enkelbestemming.

Parkeervoorzieningen kunnen in verschillende deelgebieden worden gerealiseerd mits wordt voldaan aan de parkeernorm uit de bouwverordening.

Artikel 14 Algemene wijzigingsregels

De algemene wijzigingsbevoegdheid maakt uitruil van functies tussen bestemmingen mogelijk. Burgemeester en wethouders kunnen de in het plan opgenomen bestemmingen wijzigen en uitruil van de functies die binnen deze bestemmingen zijn toegestaan mogelijk maken. Deze wijzigingsbevoegdheid is opgenomen om ervoor zorg te dragen dat een andere locatie of vorm van toekomstige bebouwing niet mogelijk zou zijn vanwege de bestemmingslegging. Het betreft de uitruil van functies die buiten het plangebied geen relevante milieueffecten kunnen veroorzaken (zoals kantoor of hotel). De functie bedrijven is vanwege potentiële milieueffecten op de omgeving hiervan uitgesloten.

Verder is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van kleine overschrijdingen van de bestemmingsgrenzen.

Artikel 15 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

Algemeen

Aanleiding voor het opnemen van deze parkeerregeling is gelegen in het feit dat de stedenbouwkundige bepalingen (waaronder de parkeernormen) uit de Bouwverordening Rotterdam 2010 met de nieuwe Wro (1 juli 2008) en de daarop gebaseerde overgangswet (29 november 2014) hun werkingskracht hebben verloren. Dit betekent dat de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening geen aanvullende werking meer hebben op bestemmingsplannen die vanaf 29 november 2014 worden vastgesteld. Het betreft met name de bepalingen over het parkeren (en laden en lossen). Immers, bij elke bouwaanvraag kwam via de toetsing aan de Bouwverordening de vraag aan de orde of bij het bouwplan wel voldoende parkeergelegenheid wordt of kan worden gerealiseerd. Nu de grondslag aan deze bepalingen is komen te vervallen, kan hier ook niet meer aan worden getoetst.

Het overgangsrecht zorgt ervoor dat de parkeernormen uit de Bouwverordening wel van toepassing blijven, voor vijf jaar, voor alle plannen vastgesteld vóór 29 november 2014. Het opleggen van de parkeernormen moet geregeld worden door het opnemen van een zogenoemde voorwaardelijke verplichting in de regels van het bestemmingsplan. Als grondslag hiervoor geldt het tweede lid van artikel 3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is opgenomen dat een bestemmingsplan regels kan bevatten waarvan de uitleg bij het gebruik van een bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Hierdoor is het mogelijk om in de bestemmingsplanregel te verwijzen naar gemeentelijke beleidsregels over parkeernormen. Omdat nu nog geen beleid is vastgesteld, is er voor gekozen de normen uit de Bouwverordening Rotterdam 2010 op te nemen in het bestemmingsplan. Tevens is in de regels een bepaling opgenomen waarmee geregeld is dat nieuw beleid ten aanzien van parkeernormen de nu vastgelegde parkeernormen kan vervangen.

Regeling

In de regels van het bestemmingsplan is nu de regel 'Voorwaardelijke verplichting over parkeren' opgenomen. In deze regeling wordt voor de parkeernormen verwezen naar de bijlage Parkeernormen. Deze normen zijn gelijk aan de normen zoals opgenomen in de Bouwverordening Rotterdam 2010. Er is geen materiele wijziging van de toetsingsnormen beoogd. Slechts de wettelijke grondslag is gewijzigd.

Uitvoering

Bij het bouwen van woningen en voorzieningen worden in het bestemmingsplan eisen gesteld aan de aanwezige parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden. In het centrum geldt dat er alleen maximumnormen zijn, in de andere gebieden zijn er ook minimumnormen. Wat betreft de parkeergelegenheid wordt er een parkeereis gesteld. Deze parkeereis wordt berekend aan de hand van de parkeernormen die zijn opgenomen in bijlage 3 bij de regels van dit bestemmingsplan. De minimumparkeernormen zijn er om te zorgen dat de behoefte aan parkeerruimte bij nieuwe ontwikkelingen geacommodeerd wordt. De maximumnormen zijn bedoeld om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnenstad te verbeteren. Om overlast in het openbaar gebied tegen te gaan moet de parkeereis door de ontwikkelaar op eigen terrein gerealiseerd worden.

Afwijkingsbepaling

In situaties waarin dit tot onoverkomelijke problemen leidt kan een beroep worden gedaan op de afwijkingsbepaling.

Onder a, wordt met dubbelgebruik bedoeld dat bij het ontwikkelen van meerdere functies, zoals wonen, bedrijfsfuncties, winkelfuncties e.a. die op verschillende tijdstippen gebruik maken van parkeerplaatsen, een deel van de parkeerplaatsen dubbel gebruikt kan worden. De totale parkeereis voor het geheel wordt hierdoor lager dan de parkeereisen per functie afzonderlijk.

Onder b, wordt met parkeereisovereenkomst bedoeld een overeenkomst, tussen de ontwikkelaar en de gemeente, waarbij de gemeente de verplichting op zich neemt om (een deel van) de parkeerplaatsen in de omgeving beschikbaar te stellen of te realiseren. De ontwikkelaar betaalt hiervoor een compensatiesom. De hoogte van de afkoopsom is afhankelijk van het aantal te compenseren parkeerplaatsen en het gebied waarin de ontwikkeling wordt geïnitieerd.

Onder b en c, wordt gesproken over een gemeentelijk belang. Dit houdt in dat de ontwikkeling zodanig gewenst is vanuit de gemeente dat de gemeente toestaat dat een deel van de parkeereis wordt opgelost in het openbare gebied. De ontwikkelaar moet hierbij kunnen aangeven met gegronde redenen dat het niet mogelijk is om de parkeereis op eigen terrein te realiseren.

Onder d, wordt gesproken over een bijzonder gemeentelijk belang. Het gaat hierbij om zeer uitzonderlijke situaties, waarbij met gegronde redenen aangetoond is, dat het niet mogelijk is om aan (een deel van) de parkeereis op eigen terrein te voldoen én er ook geen mogelijkheden bestaan om (een deel van) de parkeereis in de openbare ruimte op te lossen. Het verschil met het gemeentelijk belang, zoals genoemd in onderdeel b en c, zit in het feit dat de gemeente de ontwikkeling zodanig gewenst vindt, uit economisch oogpunt of uit het oogpunt van milieu, hinder of woonomgeving, dat er volledige vrijstelling van de parkeereis wordt toegestaan. Deze afwijking zal slechts worden verleend na een bestuurlijk besluit waarin de motivering van het verlenen van deze afwijking is opgenomen.

Artikel 16 Overgangsrecht

In dit artikel is het overgangsrecht ten aanzien van bouwen neergelegd. Uitbreiding van de bebouwing is slechts mogelijk met omgevingsvergunning voor het afwijken.

De eerste drie leden van dit artikel betreffen de (reducerende) overgangsregels met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken voor zover dat gebruik afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Hiervan is uitgezonderd strijdig gebruik dat al in strijd was met het voorheen tot dat tijdstip geldende plan en waartegen wordt of alsnog kan worden opgetreden. Dit sluit aan bij de vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State waaruit blijkt dat, indien de gemeente strijdig gebruik gewraakt heeft, er geen beroep op het overgangsrecht mogelijk is.

Artikel 17 Slotregel

Het laatste artikel van de planregels betreft de citeertitel van het onderliggende bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 Water

5.1 Beleidskader

5.1.1 Rijksbeleid

In 2009 is het *Nationale Waterplan 2009-2015* vastgesteld. Dit Waterplan heeft zijn basis in de Waterwet 2009 en geeft een structuurvisie op de klimaatbestendige inrichting van Nederland als waterland. Specifiek voor de Randstad wordt in het Waterplan benoemd dat bij stedelijke ontwikkeling geanticipeerd moet worden op de benodigde ruimte voor piekberging, daarbij rekening houdend met klimaatscenario's.

Naast het Nationale Waterplan is in het jaar 2000 door de commissie *Waterbeheer 21e eeuw* een advies uitgebracht over het toekomstige waterbeleid in Nederland. De hoofdgedachte in dit advies is dat water meer ruimte nodig heeft. Een belangrijk onderdeel in dit advies vormt de bekende trits vasthouden – bergen – afvoeren.

De *Kaderrichtlijn Water* vraagt om de doelen en bijbehorende maatregelen voor het bereiken van een goede ecologische en chemische toestand van het oppervlaktewater in stroomgebiedbeheersplannen vast te leggen. De Kaderrichtlijn Water omvat ambitieuze kwaliteitsdoelen. Het is hierdoor van belang dat bij de aanpassing en inrichting van (nieuw) water in het plangebied de inrichting zodanig is, dat deze bijdraagt aan het verbeteren van de waterkwaliteit en het ecologisch potentieel en op deze wijze meerwaarde biedt in relatie tot de Kaderrichtlijn Water.

Het *Nationaal Bestuursakkoord Water* omvat werknormen voor de uitvoering van de regionale en stedelijke wateropgave. Deze opgave betreft het opvangen, bufferen en afvoeren van regenwater waarbij wateroverlast zeer beperkt mag optreden. Dit betekent concreet dat bij nieuwe ontwikkelingen ruimte moet worden gezocht voor waterberging.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is het bevoegd gezag ten aanzien van de inrichting en operatie van RTHA. Internationaal zijn afspraken gemaakt over de inrichting van luchthavens om veilige vluchtuitvoering te kunnen garanderen. Deze afspraken zijn vastgelegd in het zogenoemde '*Verdrag van Chicago*'. Per 1 november 2009 hebben deze afspraken rechtstreekse doorwerking via de Wet Luchtvaart. Als gevolg hiervan zijn beperkingen in de inrichting van het luchthaventerrein van kracht onder andere ten aanzien van het voorkomen van vogelaantrekkende werking van het terrein.

5.1.2 Provinciaal beleid

De provincie Zuid-Holland hanteert het *Beleidskader Peilbeheer provincie Zuid-Holland*. Het belangrijkste is een ruimtelijke ordening waaraan water als sturend principe en de lagenbenadering ten grondslag liggen. De doelen voor de korte termijn zijn:

- waterschappen beschikken voor het gehele beheergebied over geldige peilbesluiten. Nieuwe peilbesluiten zijn gebaseerd op het huidige beleid;
- waterschappen leggen in hun waterbeheerplannen vast op welke wijze zij in de peilbesluitprocedures komen tot een belangenafweging;

- In de toelichting op het peilbesluit wordt aangegeven op welke wijze de belangenafweging tot stand is gekomen en waarom besloten is voor een bepaald oppervlaktewaterpeil en wijze van beheer;
- het zogenaamd GGOR (Gewenst Grond en Oppervlaktewaterregime) wordt toegepast bij de afweging van belangen die ten grondslag ligt aan de keuze voor het oppervlaktewaterpeil;
- peilafwijkingen zijn niet mogelijk tenzij het individueel belang onevenredig geschaad wordt ten opzichte van het algemeen belang;
- voor de drooglegging geldt als richtlijn dat de maximale gebiedsgemiddelde drooglegging (gerekend per peilvak) 60 cm bedraagt.

5.1.3 Regionaal beleid

Het beleid van het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard (HHSK) is vastgelegd in het waterbeheerplan HHSK 2010-2015, de Keur van Schieland en de Krimpenerwaard, peilbesluiten en de leggers. In het *waterbeheerplan van HHSK 2010-2015* is beschreven hoe het Hoogheemraadschap omgaat met het bergen van oppervlaktewater bij een toenemende verharding van het oppervlak. Daarnaast geldt verder dat voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsstelsel bij het Hoogheemraadschap vergunning dient te worden aangevraagd op grond van de Keur. Dit geldt bijvoorbeeld voor de aanleg van overstorten, van de hemelwaterafvoer op het oppervlaktewater, het dempen en graven van water en het aanbrengen van verhard oppervlak.

Daarnaast zijn de in *Nota Waterkwantiteitsbeheer Schieland* de volgende punten het belangrijkste voor het peilbeheer:

- het versnipperen van bestaande peilgebieden en het creëren van nieuwe peilafwijkingen zo veel mogelijk tegengaan;
- het voorkomen van verdere peilverlagingen.

Ten aanzien van peilbeheer in het gebied is het '*Peilbesluit polder Zestienhoven*' van toepassing. In dit peilbesluit is tevens het waterpeil van NAP -6,3 m vastgelegd waaraan te allen tijde aan moet worden voldaan.

Specifiek voor waterberging heeft het HHSK in 2012 het beleid aangaande *waterberging bij ruimtelijke ontwikkelingen* vastgesteld. Dit nieuwe beleid gaat meer uit van gebiedskarakteristieken. Volgens de beslisboom waterberging bij ruimtelijke ontwikkelingen kan voor de ontwikkelingen op Rotterdam The Hague Airport maatwerk worden toegepast. Dit betekent dat er geen vast percentage aan bergingscompensatie wordt toegekend, maar de effecten op de waterhuishouding worden vastgelegd in een waterhuishoudingsplan. De effecten van het plan op de waterberging worden door HHSK beoordeeld.

In de *nota Waterkwantiteitsbeheer* is tevens een richtlijn voor het afvoeren van water binnen het stedelijk gebied gegeven. Deze richtlijn is 18 mm/dag. Dit betekent dat niet meer dan 18 mm/dag aan water mag worden afgevoerd naar het ontvangende gebied. Gebeurt dit wel, dan heet dat afwentelen, wat onwenselijk is.

Vanuit de *Werkgroep Riolering West-Nederland* is bepaald dat de verharde oppervlakken zoveel mogelijk worden afgekoppeld. Afhankelijk van de verkeersintensiteit op Rotterdam The Hague Airport is een gescheiden stelsel of verbeterd gescheiden stelsel nodig, waarbij hemelwater afkomstig van verhard oppervlak, gescheiden van het afvalwater, naar het oppervlaktewater of rioolgemaal wordt afgevoerd.

5.1.4 Gemeentelijk beleid

In het *Waterplan Rotterdam* worden visies en streefbeelden gegeven om een gezond en duurzaam Rotterdams watersysteem te bereiken. Daarin wordt een zodanig kwantitatief en kwalitatief beheer gevoerd, dat alle relevante gebruiksfuncties kunnen worden vervuld. RTHA valt binnen het streefbeeld Blauwe Ring en grenst volgens de schets in het Waterplan aan het streefbeeld Groene Wiggen.

Een kenmerk voor de *Blauwe Ring* is een ruimere stedenbouwkundige structuur, waarin meer ruimte is gecreëerd voor water en groen. Een gebiedsgericht speerpunt voor RTHA is het optimaal benutten van de economische en ecologische potenties. Het ontwikkelen van natuurvriendelijke oevers, waar mogelijk, en flora en fauna passend bij de functie luchthaven zijn hierbij doelen. Tevens dient de baggerachterstand in de watergangen weggewerkt te worden om de waterkwaliteit van de watergangen te verbeteren. Het weer op diepte brengen van de watergangen heeft tevens als voordeel dat de afvoercapaciteit van de watergangen verbeterd wordt.

Bij het verder ontwikkelen van het gebied is de richtwaarde voor de hoeveelheid oppervlaktewater 7,5%. Dit heeft mede als waterkwaliteitsdoel het gebiedseigen water vast te houden om zo onnodige inlaat van gebiedsvreemd water te voorkomen. Het aanpassen van het operationele beheer kan hier ook aan bijdragen. Nieuw aan te leggen watergangen dienen een minimale diepte van 1 m te hebben.

5.2 Samenwerking met de waterbeheerder

Initiatiefnemer, de gemeente Rotterdam en het HHSK, zijn in overleg getreden over een waterhuishoudingplan passend bij de beoogde ontwikkelingen op de luchthaven. Ten behoeve van MER en bestemmingsplan is het waterhuishoudingplan geactualiseerd. In het waterhuishoudingsplan zijn de afspraken, die eerder tussen de RTHA, gemeente en het Hoogheemraadschap zijn gemaakt, inzichtelijk gemaakt en samengevat. Dit waterhuishoudingsplan is een bijlage bij het planMER.

De initiatiefnemer is verplicht een watertoets voor het plangebied te doorlopen. De watertoets is het doorlopen van een proces/procedure en heeft als doel een tijdige en gestructureerde inbreng van water in de ruimtelijke planvorming te geven. Over het geactualiseerde waterhuishoudingplan is overleg gepleegd met het Hoogheemraadschap.

5.3 Huidige watersysteem

5.3.1 Oppervlaktewater

In het noorden, oosten en zuiden van het plangebied zijn watergangen aanwezig. Eveneens zijn aan de westzijde van het huidige bedrijventerrein een aantal watergangen aanwezig. Deze westelijk gelegen watergangen staan door middel van een duiker met de noordelijke ringsloot van de luchthaven in verbinding. De meest oostelijk gelegen watergangen aan de kop van de landingsbaan staan niet in verbinding met de rest van de watergangen van RTHA. Voorheen lag hier de grens tussen het Hoogheemraadschap van Delfland en het HHSK.

Het percentage verhard oppervlak, zoals daken, wegen en bedrijventerreinen op RTHA, is circa 35% van het totale oppervlak. In de huidige situatie is binnen het gestelde plangebied een wateroppervlak aanwezig van circa 10,1 ha. Dit oppervlak bedraagt circa 4,5% van het totale bruto-oppervlak van het plangebied. Voor het streefbeeld Blauwe Ring, waar RTHA binnen valt, wordt een richtwaarde van meer dan 7,5% bergend wateroppervlak aangehouden. Op basis van deze richtwaarde komt RTHA nu minimaal 6,7 ha bergend oppervlaktewater tekort (op basis van 224 ha bruto plangebied). Op basis van een beschikbaar wateroppervlak van 10 ha is het waterbergend vermogen 597 m³/ha.

5.3.2 Grondwater

De luchtzijde van de luchthaven heeft een gemiddeld maaiveldniveau van NAP -5 m. De landzijde ligt met een gemiddeld maaiveldniveau van NAP -4,8 m, iets hoger.

RTHA heeft twee verschillende waterpeilen. In het westelijk deel wordt het waterpeil op NAP -6,25 m gehandhaafd en in het oostelijk deel op NAP -6,3 m. Het waterpeil van NAP -6,25 m is afwijkend van het omliggende peilgebied. Het verschil tussen het waterpeil en het maaiveldniveau is de drooglegging. Bij het huidige waterpeil heeft de luchtzijde een drooglegging van circa 1,25 tot 1,3 m. De landzijde heeft een drooglegging van circa 1,45 m.

5.3.3 Waterkering

Binnen het plangebied zijn geen waterkeringen gelegen.

5.3.4 Riolering

RTHA is (deels) voorzien van een gescheiden rioolstelsel. Het gescheiden rioolstelsel bestaat uit een vuilwaterafvoer (DWA-riool) en uit een regenwaterafvoer (RWA-riool). De afgelopen jaren is al een groot gedeelte van het toekomstige rioleringssysteem gerealiseerd. De grootste wijzigingen qua riolering zijn aangebracht in het zuidwestelijke gedeelte van het luchthaventerrein (rondom het entreegebied en het airportplein).

Het DWA-systeem voert afvalwater af naar twee rioolgemalen (Gemaal RAV en Gemaal Rod'Or). De beide gemalen voeren af naar het gemaal Zuiderlaan, welke vervolgens het water verpompt richting de rwzi. Het aanbod aan hemelwater wordt afgevoerd naar het omliggende oppervlaktewater.

5.3.5 Waterkwaliteit en ecologie

Het zuidelijk gelegen gebied, waarnaar het water wordt afgevoerd, betreft een woonwijk. Het HHSK heeft van februari tot en met mei 2005 waterkwaliteitsmetingen op RTHA uitgevoerd. Hierbij is gemeten in de ringsloot en bij gemaal Achterdijk.

Uit de metingen is gebleken dat het water afkomstig van RTHA het water in de woonwijk niet zodanig nadelig beïnvloedt, dat een andere afvoerroute gekozen moet worden. Voor de ontwikkelingen op het luchthaventerrein is het uitgangspunt dat de waterkwaliteit niet verslechtert.

De in de watergangen aangetroffen bagger is onderzocht. Tijdens het onderzoek is gebleken dat de bagger klasse A betreft conform het Besluit bodemkwaliteit (dit was voorheen klasse 2 baggerspecie).

5.4 De wateropgave

In de bestaande situatie bestaan enkele aandachtspunten.

- Duikers liggen (deels) onder water, wellicht zelfs in de sliblaag en functioneren niet meer naar behoren.
- Het waterpeil van NAP -6,25 m is afwijkend in vergelijking met het omliggende peilgebied.
- Drainage ligt (deels) onder water, waardoor deze niet naar behoren functioneert en niet voor onderhoud bereikbaar is.
- De oostelijke watergangen aan de kop van de landingsbaan hebben geen verbinding met de rest van de watergangen, waardoor de doorstroming van het watersysteem niet optimaal is.
- Het totale bergend wateroppervlak in de huidige situatie is circa 4,5%.
- Er wordt in het plangebied een waterberging berekend van circa 597 m³/ha.

De volgende ontwikkelingen met betrekking tot water worden daarom uitgevoerd bij de verdere ontwikkeling van de luchthaven:

- Terugbrengen van een gedeelte van het oppervlaktewaterpeil van NAP -6,25 m naar NAP -6,3 m en het op profiel brengen van de watergangen.

- Ophoging maaiveld ter plaatse van het Bedrijvenhof naar NAP -5 m en het realiseren van 5,6 ha extra oppervlaktewater, met grote aaneengesloten waterpartijen met een oppervlakte kleiner dan 3 ha. Hiermee wordt 7% oppervlaktewater gerealiseerd. De streefwaarde van 7,5% wordt hiermee benaderd.
- Door de aanpassing van het peil wordt een totale bruto waterberging van 217.100 m³ berekend. Dit komt overeen met een waterberging van 969 m³/ha. In totaal is in de toekomstige situatie 157.130 m² wateroppervlak aanwezig.
- Realiseren van plas-draszones en rietzones op de landzijde van de luchthaven.
- Realiseren van steile taluds op de luchtzijde van de luchthaven om de aantrekking van vogels te voorkomen (1:4).

Aanpassing waterpeil en realisatie waterberging

Met de waterbeheerder HHSK en de provincie Zuid-Holland is consensus over het terugbrengen van het waterpeil van NAP -6,25 m naar NAP -6,3 m. Het terugbrengen van het waterpeil naar het oorspronkelijke niveau op RTHA heft het afwijkende waterpeil op, waardoor op RTHA de twee peilgebieden worden samengevoegd. De versnippering van de peilgebieden wordt hiermee opgeheven. In het peilbesluit voor dit gebied van het HHSK, dat nu in voorbereiding is, wordt een uitgebreide onderbouwing voor de aanpassing van het waterpeil gegeven.

Door de aanpassing van waterpeil van NAP -6,25 m naar NAP -6,3 m wordt de hoeveelheid oppervlaktewater verkleind: bij een waterpeil van NAP -6,25 m is dat circa 10 ha en bij een waterpeil van NAP -6,3 m circa 9,7 ha. Door de realisatie van nieuw oppervlaktewater wordt het bergend wateroppervlak vergroot. Het extra te realiseren wateroppervlak is circa 5,6 ha. Samen met de bestaande hoeveelheid oppervlaktewater komt het totale wateroppervlak in de toekomstige situatie op circa 15,7 ha (ongeveer 7,0% van het totale bruto oppervlak, dit benadert de richtwaarde).

Door de aanpassing van het peil wordt tevens extra waterberging gecreëerd. Bij een bergend oppervlak van 15,7 ha en een peilstijging variërend van 1,3 m ter plaatse van de airside en 1,5 m ter plaatse van de landzijde is sprake van een waterberging van 217.100 m³. Dit levert over de gehele luchthaven een berging op van 969 m³/ha.

Ecologie en waterkwaliteit

Door het verlagen van het waterpeil en het op profiel brengen van de watergangen bevordert de flora- en faunaontwikkeling. Hierdoor worden vogels aangetrokken. Hier is het Verdrag van Chicago van belang omdat dit de luchtverkeersveiligheid in gevaar kan brengen. De natuurvriendelijke oevers worden daarom alleen aan de landzijde aangelegd. Hiermee wordt aan de doelstelling voor de 'Blauwe Ring', waarbinnen RTHA valt, en aan de HHSK-norm voldaan. Voor de luchtzijde van de luchthaven worden geen natuurvriendelijke oevers aangelegd, conform het Verdrag van Chicago.

Riolering

Het terrein zal worden voorzien van een verbeterd gescheiden stelsel. Hemelwater afkomstig van 'schoon' verhard oppervlak, zoals daken, wordt zoveel mogelijk direct op het oppervlaktewater geloosd. De verontreinigde verharde oppervlakken, zoals parkeerterreinen, en wegen met lage verkeerintensiteiten worden aangesloten op een gescheiden stelsel met zuiverende voorziening.

Bij de Linatebaan is een nieuw riool geplaatst. Het nieuwe gemaal heeft een debiet van 130,2 m³/uur (gecombineerd vuilwater- en hemelwaterdeel). Door het toepassen van het verbeterd gescheiden rioolstelsel wordt er minder vuilwater op het gemeenteriool geloosd zodat de bestaande rioolaansluiting op het gemeenteriool kan worden gehandhaafd.

Bodem en grondwater

Behalve ophoging van het maaiveld in het oostelijk gedeelte van het landzijdig gebied (rondom het bedrijventerrein) wordt de bodemopbouw zowel lokaal als regionaal niet verstoord. De grondwaterstand zal door de peilverlaging en door de werking van de drainage naar verwachting iets zakken. Rod'Or Advies heeft een drainagesysteem ontworpen waarbij de hoogte van de huidige

drainage als uitgangspunt is gehanteerd.

De ontwikkeling van RTHA vindt over een langere periode en in verschillende fasen plaats. In elke fase zijn ingrepen in het watersysteem mogelijk. Deze werken zijn vergunningplichtig conform de Keur van de waterbeheerder.

Hoofdstuk 6 Milieu

6.1 PlanMER

Beleid en normstelling

De Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage maken onderscheid in:

- een mer-plicht voor plannen (planMER);
- een mer-plicht voor projecten (projectMER);
- een mer-beoordelingsplicht (en in lichtere vorm een vormvrije mer-beoordeling) voor projecten.

Het doel van de milieueffectrapportages is ervoor te zorgen dat milieuaspecten volwaardig worden meegenomen in de besluitvorming. Een milieueffectrapportage staat niet op zichzelf, maar is een hulpmiddel bij de besluitvorming van de overheid over een plan of een project.

Het planMER beschrijft de milieugevolgen van de activiteit(en) en alternatieven. Van het voornemen een planMER op te stellen, wordt openbaar kennis gegeven. De betrokken bestuursorganen worden geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het planMER. Het planMER wordt gelijktijdig met het ontwerpplan, waaraan het gekoppeld is, ter inzage gelegd.

Onderzoek en conclusie

Mer-verplichting voor RTHA

Op basis van de bestemmingsregeling kunnen zich in het gebied RTHA bedrijven vestigen die in het milieuspoor mer-beoordelingsplichtig of projectmer-plichtig zijn. Gelet op de lichte tot middelzware bedrijvigheid die in het plangebied is toegestaan, wordt in de praktijk de vestiging van dergelijke bedrijven in het algemeen niet verwacht. Alleen voor bedrijfsactiviteiten gerelateerd aan vliegtuigreparatie (proefdraaien van motoren) gelden onder voorwaarden mer-verplichtingen in het milieuspoor. Vanwege deze mogelijke activiteit geldt een planmer-plicht voor het bestemmingsplan. Het planMER brengt de milieueffecten van de beoogde ontwikkelingen in dit bestemmingsplan gezamenlijk en op een structurele wijze in beeld.

De beoogde ruimtelijke ontwikkelingen zelf die het bestemmingsplan mogelijk maakt vallen overigens onder de categorie 'stedelijk ontwikkelingsproject' uit het Besluit m.e.r. De beoogde ontwikkelingen voldoen niet aan de plandempels uit het Besluit m.e.r., waardoor alleen sprake is van een vormvrije mer-beoordeling. Hieraan wordt invulling gegeven door het op te stellen planMER.

Geen relatie met projectmer-procedure voor nieuw Luchthavenbesluit

In verband met overgang van de luchtvaartwetgeving (van de Luchtvaartwet naar de Wet luchtvaart) moet een nieuw Luchthavenbesluit voor RTHA worden vastgesteld. Hiervoor zal een projectMER worden opgesteld. In het nieuwe Luchthavenbesluit zal bij voldoende marktvraag en regionaal politiek en maatschappelijk draagvlak een groei naar 2,5 miljoen passagiers (ten opzichte van maximaal 1,84 miljoen passagiers binnen de vigerende Omzettingsregeling) worden opgenomen. Deze luchtzijdige ontwikkelingen zullen eveneens milieueffecten hebben (zoals onder meer geluidsbelasting, luchtkwaliteit en externe veiligheid).

Het bestemmingsplan biedt *geen* ruimte aan ruimtelijke ontwikkelingen die rechtstreeks te maken hebben met een groei naar 2,5 miljoen passagiers. Ook is in de mer-wetgeving voor de groei van een luchthaven geen mer-verplichting gekoppeld aan een ruimtelijk plan zoals een bestemmingsplan. Het op te stellen milieueffectrapport (planMER) voor het bestemmingsplan RTHA heeft inhoudelijk dan ook geen relatie met de projectmer-procedure voor de mogelijke verdere groei van RTHA naar 2,5 miljoen passagiers.

Planmer-proces RTHA in het kort

De Notitie Reikwijdte en detailniveau voor het MER heeft in maart/april 2014 ter inzage gelegen. Eenieder heeft zienswijzen op deze notitie kunnen indienen. Daarnaast heeft de Commissie voor de m.e.r. een advies uitgebracht over reikwijdte en detailniveau voor het MER. Op basis van de zienswijzen en het advies heeft het college van burgemeester en wethouders de benodigde reikwijdte en detailniveau definitief bepaald.

Opgesteld planMER

In het planMER is zowel naar de milieukwaliteit gekeken als gevolg van de referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkeling (oftewel de toekomstige situatie zonder programmaontwikkeling van RTHA), als naar de effecten van de beoogde ontwikkeling (de gebiedsontwikkeling van RTHA zoals eerder beschreven).

In het planMER is verder een scenario opgenomen dat een doorkijk biedt op de milieugevolgen als RTHA (na een nieuw Luchthavenbesluit) verder door zou kunnen groeien naar 2,5 miljoen bezoekers per jaar en een scenario als de A13/A16 wordt doorgetrokken. Zowel de doorgroei naar 2,5 miljoen passagiers als de doortrekking van de A13/A16 kent zelfstandige besluitvorming waarbij voor beide ontwikkelingen een eigen mer-procedure moet worden doorlopen.

In de navolgende paragrafen is op basis van het planMER Eindconcept PlanMER Rotterdam The Hague Airport, 18-2-2015) beschreven wat de milieugevolgen zijn van de gebiedsontwikkeling RTHA zoals deze in het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Tevens wordt aangegeven op welke wijze het milieuthema is vertaald naar verbeelding en regels. Voor een volledige beschrijving en achterliggende onderzoeken wordt verwezen naar het planMER. In het planMER is ook het (wettelijke) toetsingskader per milieuaspect beschreven.

Uit het planMER blijkt dat de ontwikkeling van RTHA op het gebied van milieu mogelijk is binnen de wettelijke toetsingskaders en het beleid.

6.2 Verkeer

Verwezen wordt naar hoofdstuk 4.

Conclusie MER

De ontwikkeling heeft een toename van verkeer tot gevolg. Uit het onderzoek blijkt echter dat deze toename ten opzichte van de referentiesituatie beperkt is. Daarnaast zijn reeds verschillende besluiten genomen omtrent de aanpassing van omliggende infrastructuur (aanleg A4 Midden-Delfland, knoop A13/N209). Hierdoor zijn de effecten op de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling minimaal. Het aspect verkeer en vervoer staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

Vertaling naar verbeelding en regels

Voor dit aspect is geen vertaling naar plankaart en regels noodzakelijk.

6.3 Geluid

6.3.1 Conclusie MER

Wegverkeersgeluid

De ontwikkeling heeft de groei van wegverkeer tot gevolg door onder andere extra passagiers die naar de luchthaven komen en door landzijdige ontwikkelingen op en rondom de luchthaven. Uit het onderzoek blijkt dat daar waar sprake is van een toename van meer dan 2 dB ten opzichte van 2014 dit wordt veroorzaakt door de autonome situatie (realisatie woonwijk Park Zestienhoven, groei passagiers binnen de geluidruimte van de huidige Omzettingsregeling) en niet door de beoogde ruimtelijke ontwikkeling in het bestemmingsplan. Er is dan ook geen sprake van reconstructie en er is geen noodzaak om de geluidsbelasting op de woningen te toetsen. Er wordt voldaan aan de eisen uit de Wet geluidhinder.

Luchtvaartgeluid

De ontwikkelingen die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, hebben geen betrekking op luchtzijdige aspecten. Het luchtvaartgeluid zal dan ook niet wijzigen als gevolg van het bestemmingsplan. De ontwikkelingen hebben eveneens geen gevolgen voor het zogenoemde grondgeluid³. In het bestemmingsplan worden geen nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk gemaakt, waardoor een verdere toetsing van het aspect luchtvaartgeluid niet nodig is.

Industriegeluid

Maatgevende geluidbron: proefdraaien van motoren

Uit onderzoek blijkt dat het 'full power' proefdraaien van motoren maatgevend is voor de geluidbelasting als gevolg van de bedrijfsactiviteiten op RTHA. Hierbij gaat het om twee soorten proefdraaien:

- ground idle: het op laag vermogen proefdraaien van motoren;
- full power: het op vol vermogen proefdraaien van motoren.

Dit laatste veroorzaakt de meeste geluidbelasting.

In de huidige situatie is het proefdraaien van motoren op RTHA in de milieuvergunning op een veertiental locaties toegestaan (op de meeste locaties vindt alleen ground idle proefdraaien plaats, op enkele locaties ook full power). Aangezien het proefdraaien van motoren maatgevend is voor de geluidbelasting, is dit in het bestemmingsplan beperkt tot een specifiek gebied waarin de huidige proefdraailocaties zijn opgenomen, uitgesplitst in:

- een gebied waarin het ground idle proefdraaien mogelijk is;
- een gebied waarin het full power proefdraaien mogelijk is (dit gebied is kleiner dan het gebied voor ground idle).

Buiten de aangeduide gebieden in het bestemmingsplan is het proefdraaien van motoren niet toegestaan.

Equivalent geluidniveau

- . Aanwijzing als gezoneerd industrieterrein

Op RTHA wordt steeds meer gevlogen met grote(re) vliegtuigen. Hierdoor is het vaker noodzakelijk dat proefdraaien van grotere motoren plaats kan vinden (proefdraaien voordat deze vliegtuigen - na reparatie en onderhoud - hun vlucht vanaf RTHA kunnen en mogen voortzetten). Vanwege de geluidswetgeving is het hierbij noodzakelijk dat een deel van de luchthaven de status van gezoneerd industrieterrein krijgt en dat hiervoor eveneens een geluidzone wordt vastgesteld. Voor gezoneerde industrieterreinen gelden wettelijke cumulatieve normen: buiten de geluidzone mag de geluidbelasting als gevolg van het gezoneerde industrieterrein niet meer bedragen dan 50 dB(A).

Begrenzing gezoneerd industrieterrein

Het gezoneerde industrieterrein op RTHA wordt begrensd door het gebied waar proefdraaien van motoren plaats mag vinden conform bestemmingsplan (zowel full power als ground idle: de zoneringsplicht is namelijk van toepassing bij beide soorten proefdraaien), plus het bedrijventerrein. Op het bedrijventerrein kunnen zich namelijk ook bedrijven vestigen die geluid produceren. Door de gekozen begrenzing wordt ervoor zorg gedragen dat er cumulatieve geluidsnormen gelden voor de twee gebieden op RTHA die de meeste geluidbelasting veroorzaken qua industriegeluid. Hierdoor wordt de omgeving optimaal beschermd op het gebied van industriegeluid.

De overige gebieden van RTHA zijn buiten de begrenzing van het gezoneerde industrieterrein gehouden, omdat hier geen zware bedrijfsactiviteiten plaats zullen vinden en ter plaatse geen bedrijventerrein wordt gerealiseerd⁴.

- . Geluidzone en geluidbelasting

De geluidzone van het gezoneerde terrein ligt grotendeels over het plangebied en voor een deel buiten het plangebied. Verwezen wordt naar het volgende figuur. Voor zover de geluidzone buiten het plangebied van RTHA is gelegen, wordt deze met een partiële herziening van de vigerende bestemmingsplannen geregeld.



Figuur 6.1 geluidzone industriegeluid RTHA (de roze contour, de paarse contour betreft de berekende 50 dB(A)-contour)

Binnen de geluidzone zijn geen geluidgevoelige objecten aanwezig of geprojecteerd. Bij het bepalen van de geluidzone is reeds rekening gehouden met de ontwikkeling van de woonwijk Park Zestienhoven. Ook het aanwezige kinderdagverblijf 'In de wolken' aan de zuidzijde van het plangebied is buiten de geluidzone gelegen. Ter plaatse van geluidgevoelige functies (aanwezig en geprojecteerd) wordt dan ook voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Er is sprake van een aanvaardbare geluidssituatie waarbij voldaan wordt aan de normen uit de Wet geluidhinder.

In het plangebied zelf zijn geen geluidgevoelige functies geprojecteerd. Wel zijn in het plangebied bedrijven, kantoren en dienstverlenende functies aanwezig of geprojecteerd. De functies zijn voor een groot deel luchthavengerelateerd, dan wel vestigen zich daar juist vanwege de nabijheid van de luchthaven en kiezen derhalve bewust voor deze geluidbelaste locatie⁵. Er kunnen voldoende maatregelen op gebouwniveau worden getroffen om te zorgen voor een aanvaardbaar werkklimaat binnen de gebouwen. Hieraan wordt bij de realisatie van nieuwe bebouwing (onder andere de paviljoens in het entreegebied) specifiek aandacht aan besteed. Er is dan ook sprake van een aanvaardbare geluidssituatie.

Piekbelasting (Maximale geluidniveau, conclusies akoestisch onderzoek)

Aan de piekbelasting wordt met name vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aandacht besteed. Bij de piekbelasting is eveneens het full power proefdraaien maatgevend. Uit de berekeningen blijkt dat de maximale geluidbelasting afgerond maximaal 70 dB(A) bedraagt. De piekbelasting ter plaatse van het bestaande kinderdagverblijf in het plangebied bedraagt 61 dB(A). Hiermee wordt voldaan aan de aanbevolen maximale waarde uit de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening. De hoogste piekbelasting treedt op de Vliegveldweg op (70 dB(A), waar op basis van de huidige vergunning voor het proefdraaien 71 dB(A) is toegestaan).

De betreffende piekgeluiden treden alleen in de dagperiode op, met een lage frequentie: het proefdraaien (full power) vindt maximaal 5x per dag plaats gedurende 1 tot 5 minuten. Hierbij zal de maximale geluidsbelasting bij alle berekende woningen hoogstens 2x per dag (2 x 5 minuten) meer bedragen dan 60 dB(A), bij het kinderdagverblijf maximaal 1x per dag.

. Maatregelen

Maatregelen die voor het proefdraaien voor het bestemmingsplan zijn afgewogen, betreffen:

- Bronmaatregelen:
 1. De vloot die op Rotterdam The Hague Airport vliegt behoort tot de stilste vloot in zijn klasse. Stillere vliegtuigen bestaan nu vrijwel uitsluitend alleen nog op de tekentafel en zullen de komende jaren (zichtjaar 2024) derhalve nog niet operationeel op Rotterdam The Hague Airport inzetbaar zijn.
 2. De vliegtuigen worden op een dusdanige manier gepositioneerd dat de geluidsbelasting van de motoren bij het proefdraaien met name in noordelijke richting (van de woningen af) plaatsvindt. Ten behoeve van de planontwikkeling is de opstelrichting van de vliegtuigen verder geoptimaliseerd. Bij deze opstelrichtingen dient overigens ook rekening te worden gehouden met veiligheidscriteria. Het verder optimaliseren van de opstelrichtingen heeft geleid tot een geluidsreductie in de piekbelasting op woningen van circa 2,5 tot 3 dB(A) op nieuwbouwwoningen en de maatgevende bestaande woningen.
- Maatregelen in het overdrachtsgebied:
 1. Een scherm of omkasting rondom de proefdraailocatie Bravo 1 is voor de bedrijfsvoering van Rotterdam The Hague Airport niet gewenst. Het beperkt de manoeuvreerruimte en bewegingsvrijheid van de vliegtuigen dusdanig en staat een efficiënt gebruik van de overslagzone in de weg, zodat deze maatregelen een grote inperking van de dagelijkse bedrijfsvoering van RTHA betekenen.
 2. Bebouwing aan de zuidzijde van Rotterdam The Hague Airport heeft reeds in beperkte mate een geluid afschermend effect. Het verder 'dicht maken' van gaten in deze bebouwing door schermen heeft weinig effect vanwege de grote afstand tussen scherm en geluidsbron/ scherm en geluidsgevoelige functies, waardoor het geluid over het scherm heen gaat. De reductie van een dergelijke maatregel is beperkt en bedraagt slechts circa 0,2 – 0,3 dB(A). Een verschil van 1 dB(A) is voor het menselijk oor niet hoorbaar;
 3. Afscherming bij geluidsgevoelige bebouwing met geluidsscherm: dit is vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst (zoals woningen rondom de Noorderlaan, de uitstraling van de nieuwe woonwijk rondom bijvoorbeeld de Van der Duijn van Maasdamweg)
- Maatregelen bij de ontvanger:

Extra isolatiemaatregelen zijn niet opportuun: de nieuwbouwwoningen worden gelet op de eisen uit het Bouwbesluit reeds voorzien van een gedegen gevelisolatie. Voor de bestaande woningen bedraagt de toegestane piekbelasting in de huidige milieuvergunning niet lager dan de hier berekende piekbelasting.

. Afweging

Om de geluidbelasting terug te dringen is de opstelrichting van de vliegtuigen bij het proefdraaien verder geoptimaliseerd. Hiermee is de piekbelasting relevant gereduceerd, waarmee tevens voldaan wordt aan de maximale geluidsniveaus voor piekbelasting uit de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening. Andere maatregelen zijn weinig effectief (dichtmaken van bestaande bebouwing als geluidafscherming) of zijn niet gewenst (afscherming met een geluidsscherm rondom de woningen is vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst, een scherm of omkasting rondom de maatgevende proefdraailocatie werkt beperkend voor de dagelijkse bedrijfsvoering van de luchthaven).

De activiteiten die de betreffende piekgeluiden veroorzaken zijn inherent aan de functie van de luchthaven en hangen onlosmakelijk samen met het goed kunnen functioneren van de luchthaven. Hierbij is het full power proefdraaien maatgevend: het bronvermogen bij het ground idle proefdraaien is

vele decibellen lager dan bij het full power proefdraaien, waardoor de piekgeluiden van het ground idle proefdraaien ook vele decibellen lager is. Het proefdraaien is noodzakelijk voor het functioneren van de luchthaven en ook voor het veilig functioneren van de vloot/het luchtverkeer.

De piekgeluiden zullen alleen gedurende de dagperiode optreden, niet in de avond- of dagperiode. Bovendien zullen deze piekgeluiden slechts een gering aantal maal overdag optreden (maximaal 5 x per dag, maximaal 5 minuten. Hierbij ligt de piekbelasting maximaal 2x per dag boven de 60 dB(A)). Overigens zullen in de praktijk bij minderig weer de piekgeluiden van dit proefdraaien vaker wegvallen in de geluidbelasting die de wind zelf veroorzaakt.

Gelet op de lage frequentie waarmee de piekbelasting optreedt, de hoogte van de piekgeluiden, de onlosmakelijk samenhang van de piekbelasting met het functioneren van de luchthaven en het veilig functioneren van de vloot en de maatregelen die zijn overwogen wordt de betreffende piekbelasting aanvaardbaar geacht.

Cumulatie

Voor de cumulatie van de equivalente geluidbelasting (wegverkeer, industrie, vliegverkeer) gelden geen wettelijke normen waaraan voldaan moet worden. In de ruimtelijke ordening wordt gebruikgemaakt van een milieukwaliteitsmaat om de hinderlijkheid van cumulatie van geluid te beoordelen. De beoordeling van het akoestische woon- en leefklimaat bij woningen in de omgeving wordt in het akoestisch onderzoek als matig/tamelijk slecht aangeduid⁶. In de cumulatieve geluidbelasting is luchtvaartgeluid veruit maatgevend, gevolgd door het wegverkeersgeluid op de A13. De ontwikkelingen in het bestemmingsplan hebben nauwelijks invloed op de cumulatieve geluidbelasting, omdat de geluidbelasting van beide maatgevende geluidsbronnen niet beïnvloed wordt door de beoogde ontwikkelingen in het bestemmingsplan.

Het geluidsklimaat is vergelijkbaar met het geluidsklimaat op andere plekken in Nederland langs drukke rijkswegen en in de directe omgeving van luchthavens. Gelet op de aard van het geluidbelaste gebied (ligging nabij de luchthaven), het belang van de luchthaven en de reeds aanwezige geluidbelasting in de referentiesituatie wordt het geluidsklimaat aanvaardbaar geacht.

6.3.2 Vertaling naar verbeelding en regels

Luchtvaartgeluid

De luchtvaartactiviteiten van RTHA die het luchtvaartgeluid binnen de vigerende Omzettingsregeling veroorzaken zijn in de bestemmingsregeling mogelijk gemaakt. De bijbehorende geluidzones uit de Omzettingsregeling zijn opgenomen op de verbeelding, voor zover deze in het plangebied zijn gelegen.

Industriegeluid

Het proefdraaien van motoren is maatgevend voor de geluidbelasting van bedrijfsactiviteiten op RTHA. Het op laag vermogen proefdraaien van motoren ('ground idle') mag alleen plaatsvinden in een beperkt gebied dat is aangeduid op de verbeelding. Het op vol vermogen proefdraaien van motoren ('full power') is op de verbeelding eveneens beperkt in een specifiek gebied (kleiner dan ground idle). Voor het milieuthema industriegeluid is een deel van het plangebied bestemd als gezoneerd industrieterrein met een gebiedaanduiding op de verbeelding. Dit betreft het gebied begrensd door het bedrijvenhof en de locaties waar proefdraaien van motoren plaats mag vinden. Een deel van het plangebied ligt binnen de bijbehorende geluidzone van het gezoneerde industrieterrein: dit gebied is op de verbeelding dan ook voorzien van een bijbehorende gebiedsaanduiding.

Wegverkeersgeluid

Voor het aspect wegverkeersgeluid is geen vertaling naar planregels en verbeelding noodzakelijk.

6.4 Luchtkwaliteit

Conclusie MER

De verkeersaantrekkende werking van de ontwikkelingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, zorgen voor een toename van de concentratie luchtverontreinigende stoffen. De ruimtelijke ontwikkelingen zijn opgenomen in het NSL. Daarom hoeft er geen afzonderlijke toets meer plaats te vinden met betrekking tot normen voor luchtkwaliteit. Omdat het project is opgenomen in het NSL worden maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit vanuit het NSL geïmplementeerd. Ter plaatse van het plangebied wordt voldaan aan de normen uit de luchtkwaliteitswetgeving. De luchtkwaliteitswetgeving staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

Vertaling naar verbeelding en regels

Voor dit aspect is geen vertaling naar plankaart en regels noodzakelijk.

6.5 Bedrijven en milieuzonering

Conclusie MER

De woningen in de omgeving van RTHA worden beschouwd als omgevingstype 'gemengd gebied'. Dit vanwege de ligging in de directe nabijheid van RTHA. Ook de invloed van de rijksweg A13 aan de westzijde en het bedrijventerrein ten zuidoosten van RTHA spelen hierbij een rol. Er wordt in het bestemmingsplan dan ook uitgegaan van een milieuzonering ten opzichte van omgevingstype 'gemengd gebied'. Voor de milieugevoelige functies in de omgeving (aanwezig en geprojecteerd) wordt in deze milieuzonering voldaan aan de daarbij behorende richtafstanden.

In het bestemmingsplan wordt door de milieuzonering, die in de bestemmingsplanregeling is opgenomen, zorg gedragen voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor gevoelige functies in de omgeving en worden de reeds aanwezige bedrijven in het plangebied niet in hun functioneren belemmerd. Er zullen geen negatieve milieugevolgen optreden.

Vertaling naar verbeelding en regels

De beoogde milieuzonering is in de planregels opgenomen. In het plangebied zijn in deelgebied Bedrijvenhof bedrijven uit maximaal categorie 3.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten toegestaan.

In de Overslagzone zijn in de planregels bedrijven t/m categorie 3.2 en 4.1 toegestaan. In de deelgebieden Entreegebied en Airportplein is lichte bedrijvigheid (categorie 2) toegestaan. Het proefdraaien van motoren (full power en ground idle) is alleen mogelijk in daarvoor aangewezen gebieden op de verbeelding (zie vertaling naar verbeelding en regels in paragraaf 6.5). Deze bedrijfsactiviteiten zijn inherent aan het functioneren van de luchthaven.

6.6 Bodem

Conclusie MER

Het aspect bodemkwaliteit staat de vaststelling van dit bestemmingsplan niet in de weg. Er treden geen relevante negatieve effecten op het gebied van bodemkwaliteit op als gevolg van de ontwikkelingen in dit bestemmingsplan. De bodemkwaliteit is geschikt voor de beoogde functies. Daar waar sterke verontreinigingen zijn aangetroffen, moeten bij herinrichting bodemsaneringsmaatregelen getroffen worden. Op deellocaties die nog niet zijn onderzocht, dient bodemonderzoek uit te wijzen of de deellocatie bij een eventuele herinrichting geschikt is voor de beoogde functie.

Vertaling naar verbeelding en regels

Voor dit aspect is geen vertaling naar plankaart en regels noodzakelijk.

6.7 Externe veiligheid

Conclusie MER

Het aspect externe veiligheid staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg. De ontwikkelingsmogelijkheden in dit bestemmingsplan hebben geen gevolgen voor de situatie met betrekking tot externe veiligheid. Er wordt voldaan aan de wetgeving en het beleidskader. De gemeente vindt het groepsrisico ter plaatse aanvaardbaar en heeft deze verantwoord (zie bijlage 1).

Vertaling naar verbeelding en regels

Voor het plangebied gelden vanuit de luchtvaart gebonden risico's geen beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen, aangezien dit gebied deel uitmaakt van het luchthaventerrein zelf. Ook risicobronnen in de omgeving van het plangebied leveren geen beperkingen op. Bevi-inrichtingen zijn uitgesloten binnen het plangebied. De aanwezige olieleiding in het gebied is bestemd, met de daarbij behorende belemmeringszone.

6.8 Flora en fauna

Conclusie MER

Negatieve effecten op beschermde gebieden worden uitgesloten. Binnen het plan is de realisatie van extra groen en water voorzien. Hiermee blijft de huidige situatie voor beschermde soorten behouden, of verbetert zelfs licht. Voorafgaand aan de concrete ontwikkelingen dient nog nader veldonderzoek plaats te vinden. Alleen voor eventuele verblijfplaatsen van vleermuizen en broedvogels met vaste nesten moeten aanvullende maatregelen worden genomen, zoals het aanbieden van kunstnesten. De betreffende maatregelen zullen worden uitgevoerd.

Vertaling naar verbeelding en regels

Voor dit aspect is geen vertaling naar verbeelding en regels noodzakelijk.

6.9 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Conclusie MER

Verwezen wordt ook naar hoofdstuk 3. In het plangebied zijn geen landschappelijke en cultuurhistorische waarden aanwezig. Het landschappelijke beeld van openheid van de airside en het gesloten bebouwingsblok verandert niet. In het plangebied is sprake van een archeologische verwachtingswaarde. Alleen als de verstoringsdiepte dieper reikt dan de bestaande verstoring of ontwikkelingen plaatsvinden op nog onverstoorde gronden kunnen mogelijk negatieve effecten ontstaan, doordat behoud van archeologische vondsten in de bodem niet meer mogelijk is.

Het aspect landschap, cultuurhistorie en archeologie staat de vaststelling van dit bestemmingsplan niet in de weg.

Vertaling naar verbeelding en regels

Mogelijk archeologische waarden in het plangebied worden beschermd door de archeologische gebiedsaanduiding. Verwezen wordt naar de juridische planbeschrijving (paragraaf 4.5.3).

6.10 Duurzaamheid

Conclusie MER

Het Masterplan gaat uit van een duurzame gebiedsontwikkeling conform het convenant dat Schiphol en de gemeente Rotterdam hiervoor hebben afgesloten. Het energieverbruik neemt in absolute zin toe. Per m² bvo zal echter naar verwachting sprake zijn van een beperkte afname.

Er wordt aangesloten op de 10 belangrijkste punten van het Programma duurzaam. Zo wordt gebruikgemaakt van warmtekoudeopslag. De 'onbenutte' delen van RTHA worden groen ingevuld en de mogelijkheden om gebruik te maken van fiets en openbaar vervoer zijn goed.

RTHA is pilotproject geweest voor duurzame gebiedsontwikkeling volgens de BREEAM-normen. De ervaringen uit de pilot worden meegenomen in relatie tot het energieverbruik en energiebeheer in het gebied. Nieuwbouw van gebouwen dienen duurzaam gebouwd te worden en energiezuinig te zijn in gebruik.

Vertaling naar verbeelding en regels

Voor dit aspect is geen vertaling naar verbeelding en regels noodzakelijk.

6.11 Kabels en leidingen

De olieleiding die in een klein deel van het plangebied aanwezig is, is als zodanig bestemd. Hierbij is ook de bijbehorende belemmeringszone bestemd. In het plangebied liggen voor het overige geen planologisch relevante leidingen.

6.12 Bezonning

Dit aspect is niet relevant.

6.13 Lichthinder

Conclusie MER

Ten opzichte van de referentiesituatie neemt de lichthinder in de directe omgeving, mede vanwege de locatie van de beoogde ontwikkelingen, niet tot nauwelijks toe.

Vertaling naar verbeelding en regels

Voor dit aspect is geen vertaling naar verbeelding en regels noodzakelijk.

6.14 Belemmeringen RTHA

Conclusie MER

Het plangebied ligt binnen een gebied waar verschillende bouwbeperkingen gelden vanwege het veilige gebruik van de luchthaven (obstakelvrije vlakken met hoogtebeperkingen, toetsingsvlakken van navigatie en communicatieapparatuur, beperkingen ten aanzien van een vogelaantrekkende werking, beperkingen ten gevolge van het zicht vanuit de verkeerstoren, laservrij gebied en windhinder). Uiteraard wordt bij de gebiedsontwikkeling in het plangebied van RTHA rekening gehouden met de betreffende beperkingen. Het aspect beperkingen RTHA staat de vaststelling van dit bestemmingsplan niet in de weg.

Vertaling naar verbeelding en regels

In de hoogtebepalingen die zijn opgenomen in dit bestemmingsplan wordt rekening gehouden met de beperkingen die gelden vanuit de luchthaven en haar apparatuur. De betreffende vlakken zijn opgenomen op de verbeelding en vertaald plankaart in de regels.

6.15 Niet gesprongen explosieven

Onderzoek

Veel vliegvelden in Nederland zijn tijdens de Tweede Wereldoorlog gebombardeerd, evenals (het centrum van) Rotterdam. Derhalve wordt in dit bestemmingsplan aandacht besteed aan niet gesprongen explosieven (NGE).

In de Tweede Wereldoorlog heeft een (mislukt) bombardement in de omgeving plaatsgevonden waarbij 3 B17's in totaal 3x5 1000ponders zouden hebben afgeworpen. Van dit bombardement zijn de meeste bommen gedetecteerd (ten noorden van de Doenkade, in de plassen tussen de Achterdijk en de A13 en 1 in de polder Zestienhoven, twee bommen echter nog niet.

Uit overleg met de gemeente Rotterdam blijkt dat de grootste kans is dat de twee vermiste bommen rondom de Doenkade liggen. De gemeente stelt over het onderwerp nog een verdere notitie op. Op basis van de huidige informatie is geen bommenonderzoek noodzakelijk ten zuiden van de taxibaan V. Ten zuiden van de taxibaan vinden de beoogde gebiedsontwikkelingen plaats.

Vertaling naar verbeelding en regels

Een vertaling naar verbeelding en regels is vooralsnog niet noodzakelijk.

Hoofdstuk 7 Financiële uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan biedt nieuwe bouwmogelijkheden zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 1 Wro. Dit betekent dat de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan tevens een exploitatieplan moet vaststellen, tenzij het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd. Dat is mogelijk met behulp van een privaatrechtelijke overeenkomst. De gemeente heeft met RTHA, pachter-eigenaar van een groot deel van de gronden binnen het exploitatiegebied, een privaatrechtelijke overeenkomst gesloten. Op de overige gronden zijn geen ontwikkelingen mogelijk. Met de overige eigenaren is dan ook geen overeenkomst gesloten.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van de zienswijzen zal het ontwerpbestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd. In deze periode kan eenieder zijn zienswijzen geven op het plan. Daarnaast wordt het plan in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro toegestuurd aan de overleginstanties (zie onder 'Overleg').

Overleg

Dit ontwerpbestemmingsplan wordt in het kader van het zogenoemde vooroverleg toegestuurd naar de volgende instanties:

...
...
...

De samenvatting en beantwoording van de reacties wordt in de volgende fase in de plantoelichting opgenomen.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

bijlagen bij de Toelichting

Bijlage 1 verantwoording groepsrisico

Verantwoording groepsrisico

Inleiding

RTHA heeft de ambitie om zich zowel luchtzijdig als landzijdig verder te ontwikkelen. De ontwikkelingsambities van RTHA zijn opgenomen in het Masterplan (Rotterdam The Hague Airport, 2023, april 2013). Het masterplan is opgesteld als ontwikkelingskader tot 2023. Met het ontwikkelingskader wordt invulling gegeven aan de ambities van RTHA om haar positie in de luchtvaart en de positie van de mainport Rotterdam - Den Haag verder te versterken.

Op en in de omgeving van de luchthaven zijn verschillende risicobronnen gelegen die externe veiligheidsrisico's veroorzaken binnen het plangebied. Het groepsrisico zal als gevolg van de beoogde ontwikkelingen in het bestemmingsplan RTHA beperkt toenemen. Dit betekent dat het groepsrisico verantwoord moet worden. In deze verantwoording wordt aandacht besteed aan zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid en de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Over deze aspecten wordt advies gevraagd aan de Veiligheidsregio. Vooruitlopend op dit advies is reeds een opzet gemaakt voor de verantwoording van het groepsrisico.

Beoogde ontwikkelingen

In het bestemmingsplan worden uitsluitend de ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt die doorgang kunnen vinden onder de huidige Omzettingsregeling: het passagiersvolume van 1,84 miljoen (maximale passagiers binnen huidige geluidruimte) vormt het uitgangspunt van het bestemmingsplan. De luchthaven wil in de toekomst doorgroeien naar 2,5 miljoen passagiers. Hiervoor is een nieuw Aanwijzingsbesluit op grond van de Wet Luchtvaart nodig. Deze groei maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. In deze verantwoording wordt dan ook geen aandacht besteed aan mogelijke toename van personendichtheid als gevolg van een nieuw Aanwijzingsbesluit/ doorgroei naar 2,5 miljoen passagiers.

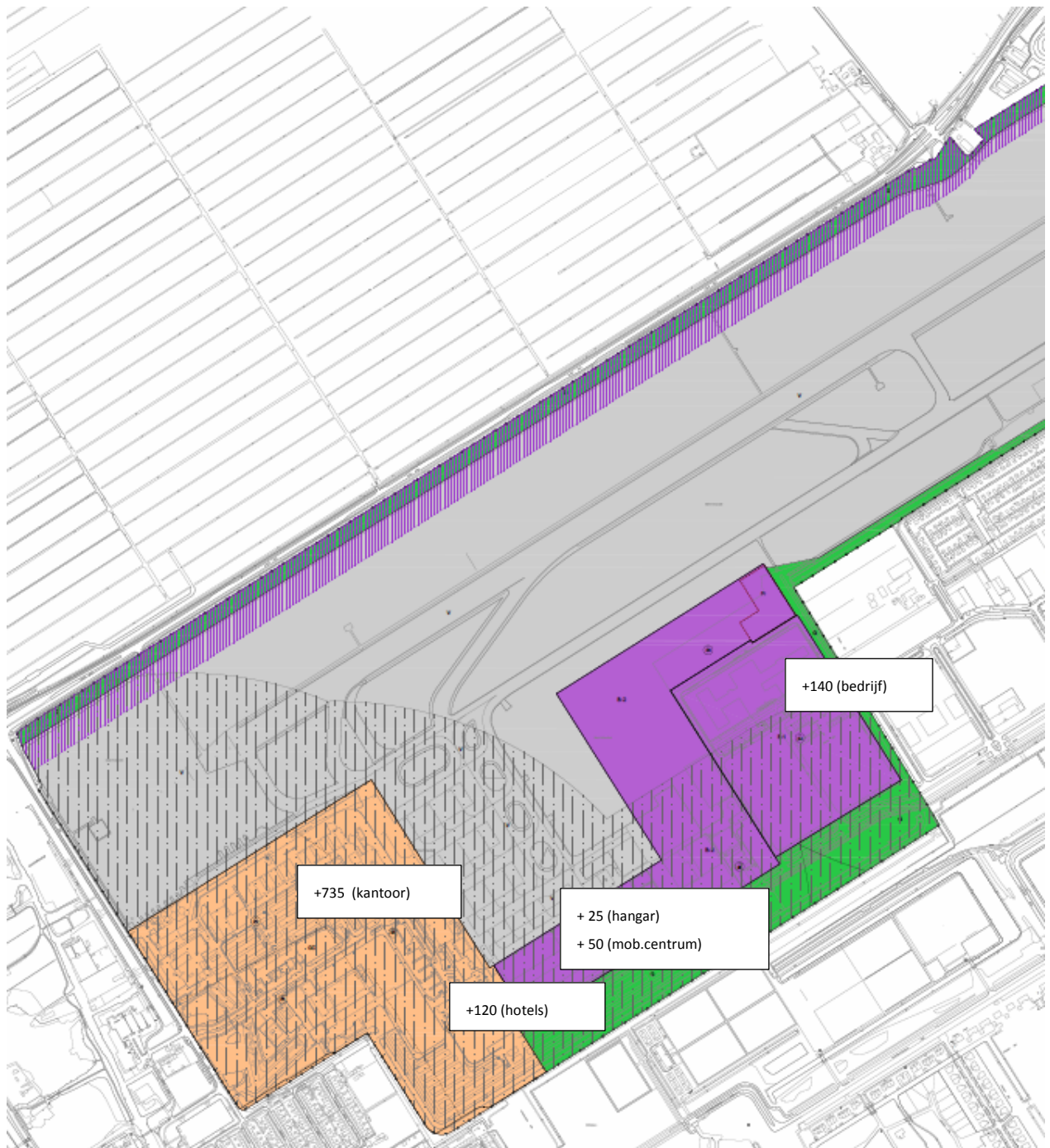
Tabel 1 Beoogde gebiedsontwikkelingen en gevolgen voor de populatie

	2013 (huidige situatie)	2025 (einde planperiode)	groei '13-'25	Groei aanwezige personen (afgerond in 5-tallen)
Kantoorruimte (m ² bvo)	23.104	40.604	+ 17.500	585 (1 werknemer per 30 m ² bvo)
Bedrijfsruimte (m ²)	57.020	82.020	+ 25.000	140 ¹⁾
Hotels (kamers)	0	400	+ 400	120 ²⁾
Retail (m ² bvo)	500	2.500	+ 2.000	65 (1 werknemer/bezoeker per 30 m ² bvo)
Hangars en luchtvaart- gerelateerde activiteiten	17.000	50.000	+ 33.000	25 ³⁾
Parkeerplaatsen vastgoed	1.761	2.994	+ 1.233	-
Parkeerplaatsen luchtvaart	3.500	4.200	+ 700	-
Mobiliteitsservicepunt (m ² bvo)		20.000	+ 20.000	50 ⁴⁾
Totaal aan personen erbij				985

- 1) Uitgaande van de gemiddeld bruto/netto verhouding van bedrijventerreinen van circa 70% in Nederland (25.000/70 * 100 -> 3,6 ha) en uitgaande van personendichtheid 'midden' voor bedrijventerreinen (40 per ha).
- 2) De hotels worden bezocht door bezoekers die op dit moment al voor een groot deel ter plaatse aanwezig zijn in de dag/avond (passagiers). De toename in de dag- en avondperiode hangt dus af van het passagiersaantal. Dit is het verschil in passagiersaantallen in de huidige situatie en het maximaal aantal passagiers per jaar binnen huidige Aanwijzingsbesluit, gedeeld door het aantal dagen per jaar: (1,84 miljoen – 1,4 miljoen)/365 = 120). In de nachtperiode zal de toename groter zijn, aangezien op dit moment nog geen hotelfunctie in het plangebied aanwezig is.
- 3) Uitgaande van de gemiddeld bruto/netto verhouding van bedrijventerreinen van circa 70% (33.000/70 * 100 -> 4,7 ha) en personendichtheid laag voor bedrijventerreinen (5 per ha).
- 4) Dit betreffen werknemers. De bezoekers zijn al aanwezig op de luchthaven in de huidige situatie. De toename aan bezoekers op de luchthaven (1,84 miljoen passagiers per jaar) is al verdisconteert in de bezoekersaantallen voor de hotels. Deze zijn bij het mobiliteitsservicepunt niet opgenomen, om dubbel telling te voorkomen.

Het bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van kantoren, bedrijvigheid, hotels, retail, terminaluitbreiding, hangars- en luchthavengerelateerde activiteiten en parkeerplaatsen mogelijk. Het programma dat voortvloeit uit het Masterplan RTHA en is vastgelegd in het bestemmingsplan is in de tabel 1 weergegeven. Hierbij is een inschatting gemaakt van de toename aan populatie in het plangebied door de beoogde gebiedsontwikkelingen. In figuur 1 is globaal aangegeven wat deze populatietoename betekent voor de verschillende deelgebieden.

De verantwoording van het groepsrisico heeft betrekking op de toename van de populatie als gevolg van dit programma (de gebiedsontwikkelingen die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt).



Figuur 1 Globale populatiewijziging binnen het plangebied als gevolg van de gebiedsontwikkelingen

Risicobronnen

Op en in de omgeving van de luchthaven zijn verschillende risicobronnen aanwezig waarbij sprake is van een groepsrisico. Hieronder wordt een overzicht gegeven van de aanwezige bronnen.

Luchthaven

De luchthaven zelf is een risicorelevante bron. Vanuit de provincie Zuid-Holland wordt groepsrisicobeleid vastgesteld ten aanzien van de ontwikkelingen rondom de luchthaven. Binnen het zogenoemde verantwoordingsgebied moet bij een ruimtelijk plan of besluit een berekening en afweging worden gemaakt over een eventuele toename van groepsrisico als gevolg van de ontwikkeling. De provincie heeft voor het bestemmingsplan RTHA aangegeven dat het groepsrisico ten gevolge van de luchthaven zelf niet relevant is.

Inrichtingen

Er liggen verschillende risicorelevante inrichtingen in de omgeving van het plangebied. Het gaat hierbij om het lpg-tankstation aan het Van Limburg Stirumplein, de aardolie- en aardgasbehandelingsinstallatie aan de Volkelstraat 20 en de twee gasontvangststations ten zuiden van het plangebied. Het invloedsgebied van deze risicorelevante inrichtingen reikt niet tot over het plangebied. De ruimtelijke ontwikkelingen hebben dan ook geen gevolgen voor de externe veiligheidssituatie op dit vlak.

Vervoer gevaarlijke stoffen

In de omgeving van het plangebied vindt daarnaast vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de rijksweg A13 en de provinciale wegen N209 en N471.

- De beoogde ruimtelijke ontwikkelingen zijn gesitueerd binnen het invloedsgebied van de A13 van 4.400 m (transport van LT3 (giftige vloeistof) en GT4 (giftig gas)). Het groepsrisico bedraagt volgens het Basisnet meer dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Het plangebied ligt op circa 370 m vanaf de A13. De ruimtelijke ontwikkelingen hebben, gelet op deze afstand, geen gevolgen voor de hoogte van het groepsrisico die leiden tot een structureel ander risicobeeld. Onder de in ontwikkeling zijnde wetgeving (BTEV) zijn groepsrisicoberekeningen buiten een zone van 200 m niet meer nodig.
- De beoogde ruimtelijke ontwikkelingen vinden plaats op meer dan 550 m afstand vanaf de N209. Deels vinden ze plaats binnen het invloedsgebied van 900 m. Volgens de risicokaart (www.risicokaart.nl) is het groepsrisico kleiner dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Gelet op deze afstand zullen de betreffende ontwikkelingen geen invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico.
- Op een afstand van circa 870 m vanaf de N471 zullen de dichtstbijzijnde ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Dit is voor een zeer gering deel binnen het invloedsgebied van 900 m. Volgens de risicokaart (www.risicokaart.nl) is het groepsrisico kleiner dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Gelet op de betreffende afstand zullen de ontwikkelingen geen invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico.

Leidingen

Ten noorden van de Doenkade en deels aan de noordzijde van het luchthaventerrein ligt een NAM-leiding (K1-vloeistof, met een diameter van 8 inch en een druk van 95 bar). De PR10⁻⁶ contour ligt 12 m vanuit het hart van de leiding, het invloedsgebied van het GR ligt enkele meters verder. Het invloedsgebied van de NAM-leiding ligt voor een deel over het plangebied. Uit het onderzoek van de NAM blijkt dat het groepsrisico de oriënterende waarde niet overschrijdt (Arcadis, Berkel- Gaag leiding, november 2013).

Ten zuiden van het plangebied ligt eveneens een aardgastransportleiding (W-521-23-KR-007, met een diameter van 4 inch en een druk van 40 bar). Het plangebied ligt buiten de inventarisatieafstand/het invloedsgebied van de aardgastransportleiding W-521-23-KR-007. De beoogde ruimtelijke ontwikkelingen hebben dan ook geen gevolgen voor de hoogte van het groepsrisico.

Verantwoording groepsrisico

Hierboven is reeds aangegeven dat het plangebied binnen het invloedsgebied is gelegen van de transportroutes voor gevaarlijke stoffen over de A13, de N209 en de N471 en door de NAM-leiding. Ook is inzicht gegeven in de hoogte van het groepsrisico van de verschillende bronnen en het effect van de

beoogde ontwikkeling hierop. Door de ligging van het plangebied binnen het invloedsgebied van de risicovolle bronnen dient het groepsrisico te worden verantwoord. De luchthaven zelf, de omliggende risicovolle inrichtingen en de aardgastransportleiding zijn niet relevant in het kader van het groepsrisico. In deze verantwoording van het groepsrisico wordt dan ook niet op deze bronnen ingegaan.

In de verantwoording wordt aandacht besteed aan zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid en bereikbaarheid voor hulpdiensten.

Zelfredzaamheid

In de huidige situatie is het groepsrisico van de verschillende risicobronnen onder de oriënterende waarde gelegen. Door de uitbreiding van de landzijdige ontwikkelingen op de luchthaven, zal de personendichtheid binnen het plangebied toenemen. Verwezen wordt naar tabel 1 en figuur 1. Door de afstand van de ontwikkelingen tot de risicobronnen zal deze toename echter in geen geval zorgen voor een overschrijding van de oriënterende waarde.

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. Per scenario voor de verschillende risicobronnen verschillen de mogelijkheden hiertoe.

Toxisch scenario

Voor zowel de rijksweg als de provinciale wegen geldt het *toxisch scenario* als maatgevend scenario. Door het bezwijken van een tankwagen met toxische stoffen, komt de inhoud ervan vrij. Mensen die worden blootgesteld aan de toxische stof kunnen hieraan overlijden of gewond raken. Voor dit scenario geldt dat een toxische wolk zich snel kan ontwikkelen en verplaatsen. Dit effect is vaak niet zichtbaar voor omwonenden. Zelfredzaamheid in dit scenario is alleen mogelijk als er tijdig alarmering plaatsvindt en gebouwen geschikt zijn om enkele uren te schuilen. Instructie met betrekking tot de juiste handelwijze in geval van een incident is noodzakelijk voor een effectieve zelfredzaamheid.

Plasbrandscenario

Voor de NAM leiding is een plasbrand het maatgevend incidentscenario. Bij een incident kan als gevolg van de uitstroom van vloeistoffen een plasbrand ontstaan die zich in de omgeving van de leiding verspreidt. Voor dit scenario geldt dat de brand zich snel kan ontwikkelen. Dit effect is zichtbaar voor de aanwezigen in de locatie. Ontvluchten is mogelijk, mits er geen beperkingen zijn ten aanzien van de zelfredzaamheid van aanwezigen en de infrastructuur in de omgeving op een juiste manier is ingericht.

Zelfredzaamheid algemeen

In het plangebied worden voornamelijk bedrijven, kantoren en luchthaven gerelateerde functies mogelijk gemaakt. Hier zullen over het algemeen geen personen aanwezig zijn met een verminderde zelfredzaamheid. Daarnaast zullen de gebouwen die worden ontwikkeld een beperkte hoogte hebben in verband met het vliegverkeer. Door deze beperkte hoogte zijn de gebouwen eenvoudig te ontvluchten. De zelfredzaamheid is hierdoor goed te noemen.

Bestrijdbaarheid en bereikbaarheid

Uit de NVBR publicatie "Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid" volgt het advies dat het plangebied goed bereikbaar moet zijn voor de hulpverleningsdiensten via twee van elkaar onafhankelijke wegen, waardoor in geval van werkzaamheden of calamiteiten het gebied bereikbaar is. De ontsluiting van het plangebied vindt direct plaats via de aansluiting op de A13, de belangrijkste verkeersas tussen Rotterdam en Delft/Den Haag. Daarmee is de regionale bereikbaarheid van de luchthaven op papier goed, maar de filedruk op de A13 en A20 zorgt voor bereikbaarheidsproblemen, in het bijzonder in de ochtend- en avondspits. Het plangebied is echter ook vanuit oostelijke richting bereikbaar via de N209 en in mindere mate via de G.K. van Hogendorpweg. Via deze wegen is het plangebied goed bereikbaar voor hulpdiensten.

De wegbereikbaarheid van RTHA wordt in de nabije toekomst verbeterd door de realisatie van verschillende infrastructurele projecten. In de eerste plaats wordt de filedruk op de A13 bestreden door de aanleg van de A4 door Midden-Delfland. In de tweede plaats is de doortrekking van de A16 in

noordwestelijke richting naar de A13 in voorbereiding. Deze verbinding zal de filedruk op de A20 sterk doen afnemen. Op het onderliggende wegennet heeft RTHA een tweede ontsluiting in oostelijke richting Meijersplein. Verder is het onderliggend wegennet de afgelopen jaren robuuster gemaakt door de aanleg van de N470/N471, wat heeft bijgedragen aan een betere bereikbaarheid van de luchthaven. De brandweer van Rotterdam is op korte afstand, circa 3,5 km, van het vliegveld gelegen. Waardoor hulpdiensten bij calamiteiten snel ter plaatse kunnen zijn. De bestrijdbaarheid en bereikbaarheid voor hulpdiensten is door de reeds genomen en nog te nemen maatregelen op het omliggende wegennetwerk goed te noemen.

Daarnaast beschikt RTHA over een eigen luchthavenbrandweer en rampenbestrijdingsplan (voornamelijk gebaseerd op vliegveldgerelateerde incidenten).

Maatregelen

Het treffen van risico-reducerende maatregelen aan de bron als niet opportuun omdat de weg- en leidingbeheerders geen belang hebben bij de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Ter beperking van de risico's en de effecten kunnen wel effectmaatregelen worden genomen.

- De zelfredzaamheid kan worden vergroot door goede ontvluchtingsmogelijkheden te realiseren. Voor het ontvluchten van het plangebied is het wenselijk minimaal één (nood-)uitgang per gebouw te hebben die van de risicobronnen af is gericht en in voldoende mate aansluit op de infrastructuur van de omgeving.
- Met betrekking tot voorziene ontwikkelingen geldt dat bij een toxische wolk de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van personen verbeterd door gebouwen geschikt te maken om enkele uren in te schuilen. Hiervoor dienen deuren, ramen en ventilatieopeningen afsluitbaar te zijn en het luchtverversingssysteem uitgeschakeld te kunnen worden.
- Tevens kan de zelfredzaamheid vergroot worden door een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit.

Conclusie

In de omgeving van het plangebied zijn verschillende risicobronnen aanwezig. In deze verantwoording zijn verschillende maatregelen genoemd om de zelfredzaamheid van de aanwezige personen en de bestrijdbaarheid en bereikbaarheid door hulpdiensten te optimaliseren. Ondanks deze maatregelen zal altijd sprake zijn van een restrisico.

Vanwege de relatief grote afstand van de ruimtelijke ontwikkelingen tot de risicobronnen is het effect op de hoogte van het groepsrisico beperkt. Vanwege dit zeer geringe effect van de beoogde ontwikkeling op het groepsrisico, de goede mogelijkheden voor zelfredzaamheid en de bestrijdbaarheid en de verschillende maatregelen die mogelijk zijn om de zelfredzaamheid te vergroten wordt het groepsrisico aanvaardbaar geacht.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begripsbepalingen

1.1 plan

het bestemmingsplan Rotterdam The Hague Airport met identificatienummer NL.IMRO.0599.BP1041RdamAirport-co01 van de gemeente Rotterdam.

1.2 bestemmingsplan

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 aanduiding

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 aanduidingsgrens

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 archeologisch deskundige

het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam of een andere deskundige op het gebied van archeologie.

1.6 bebouwing

een of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

1.7 bebouwingspercentage

een percentage dat aangeeft hoeveel van het oppervlak van een bestemmingsvlak door gebouwen mag worden ingenomen.

1.8 bedrijven

de bedrijven genoemd in de lijst van bedrijfsactiviteiten behorende bij deze regels.

1.9 beperkt kwetsbare objecten

- a. woningen, kantoorgebouwen, hotels, restaurants, winkels en bedrijfsgebouwen, voor zover deze objecten niet tot de categorie Kwetsbare objecten behoren;
- b. sporthallen, zwembaden, speeltuinen;
- c. sport- en kampeerterreinen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voor zover zij niet tot de categorie Kwetsbare objecten behoren;
- d. andere objecten die met de onder a en b genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voor zover die objecten niet tot de categorie Kwetsbare objecten behoren;
- e. objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voor zover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval.

1.10 Besluit externe veiligheid inrichtingen

het Besluit externe veiligheid inrichtingen zoals dat luidt ten tijde van de vaststelling van dit bestemmingsplan.

1.11 bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak.

1.12 bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.13 Bevi-inrichting

een bedrijf zoals bedoeld in artikel 2 lid 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

1.14 bouwaanduiding

alle aanduidingen met betrekking tot de wijze van bouwen en de verschijningsvorm van bouwwerken.

1.15 bouwen

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.16 bouwgrens

de grens van een bouwvlak.

1.17 bouwperceel

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge deze regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.18 bouwverordening

Bouwverordening Rotterdam 2010, zoals deze luidt op het tijdstip van vaststelling van dit bestemmingsplan.

1.19 bouwvlak

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegelaten.

1.20 bouwwerk

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct of indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.21 bruto vloeroppervlak (b.v.o.)

het vloeroppervlak van een bouwwerk, inclusief de niet direct voor het hoofddoel bruikbare ruimten (bijvoorbeeld bij een productiebedrijf of winkel, de magazijn-, expeditie-, kantoorruimten). Gebouwde parkeervoorzieningen worden niet tot het bruto vloeroppervlak gerekend.

1.22 bijgebouw

een vrijstaand gebouw dat door constructie en/of afmetingen ondergeschikt is aan een hoofdgebouw gelegen op hetzelfde perceel.

1.23 detailhandel

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder de uitstalling ter verkoop, verkopen, verhuren en leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

1.24 dienstverlening

het bedrijfsmatig verlenen van diensten, waarbij het publiek rechtstreeks (al dan niet via een balie) te woord wordt gestaan en geholpen. Een belwinkel en een seksinrichting worden hier niet onder begrepen.

1.25 gebouw

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.26 geluidsgevoelige functies

Hieronder worden verstaan: woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen, andere gezondheidszorggebouwen dan de genoemde (t.w. verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en kinderdagverblijven), alsmede de terreinen die behoren bij de andere gezondheidszorggebouwen, voor zover deze bestemd zijn of worden gebruikt voor de in die gebouwen verleende zorg, alsmede woonwagendplaatsen. NB Delen van een onderwijsgebouw die niet zijn bestemd voor geluidsgevoelige onderwijsactiviteiten, maken voor de toepassing van de Wet geluidhinder geen deel uit van een onderwijsgebouw.

1.27 geluidzone - industrie

een geluidszone zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, waarbuiten de geluidsbelasting vanwege het gezoneerd industrieterrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.

1.28 gezoneerd industrieterrein

terrein waaraan in hoofdzaak een bestemming is gegeven voor de vestiging van bedrijven en waarvan de bestemming voor het gehele terrein of een gedeelte daarvan de mogelijkheid insluit van vestiging van bedrijven, zoals bedoeld in artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht, die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken.

1.29 hoofdgebouw

Een of meer panden, of een gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer panden of bouwwerken op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is.

1.30 lichte horeca

het bedrijfsmatig verstrekken van ter plaatse te nuttigen voedsel en dranken zoals broodjeszaken, cafetaria's, croissanteries, koffiebars, lunchrooms, ijssalons, snackbars, tearooms, traitteurs, bistro's, restaurants, biljartcentrum, cafés, proeflokalen, shoarmazaken, grillrooms.

1.31 hotel

een horecabedrijf, dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van logies (per nacht) met – al dan niet – als nevenactiviteit het faciliteren van vergaderlocaties en het verstrekken van maaltijden en dranken voor consumptie ter plaatse.

1.32 kantoren

het bedrijfsmatig verlenen van diensten waarbij het publiek niet of slechts in ondergeschikte mate rechtstreeks te woord wordt gestaan en geholpen.

1.33 kwetsbare objecten

- a. woningen, met uitzondering van:
 - 1. verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal 2 woningen per ha;
 - 2. dienst- en bedrijfswoningen van derden;
- b. gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals:
 - 1. ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen;
 - 2. scholen;
 - 3. gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen;
- c. gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, zoals:
 - 1. kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m² per object;
 - 2. complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1.000 m² bedraagt en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m² per winkel, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;
- d. kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen.

1.34 luchtvaart en/of luchthavengerelateerd

functies die direct bij het luchtvaartproces betrokken zijn, daaraan ondersteunend zijn of waarvan de aanwezigheid op de luchthaven van belang is voor de bedrijfsvoering van de luchthaven.

1.35 maaiveld

De bovenkant van het aansluitende, afgewerkte terrein dat een bouwwerk omgeeft, met dien verstande dat in geaccidenteerd terrein het gemiddelde van die bovenkanten wordt aangehouden.

1.36 maatschappelijke voorzieningen

sociale, culturele, gezondheids-, educatieve en levensbeschouwelijke voorzieningen ten behoeve van de openbare dienst, waaronder een medisch centrum, een detentiecentrum, een mortuarium.

1.37 milieudeskundige

De DCMR Milieudienst Rijnmond of de daarvoor in de plaats tredende instantie.

1.38 mobiliteitscentrum

een voorziening voor onderhoud aan materieel en motorvoertuigen van passagiers, werknemers en/of de luchthaven, al dan niet gecombineerd met een wasstraat, een autoverhuurbedrijf en een kleinschalige showroom.

1.39 NAP

Het Normaal Amsterdams Peil is de referentiehoogte waaraan hoogtemetingen in Nederland worden gerelateerd.

1.40 NEN

door de Stichting Nederlands Normalisatie-instituut uitgegeven norm, zoals deze luidde op het moment van vaststelling van het plan.

1.41 openbare nutsvoorzieningen

op het openbaar leidingen net aangesloten voorzieningen op het vlak van gas-, water-, elektriciteitsdistributie, blokverwarming, (riool)gemalen (een gasdrukregelstation wordt niet hieronder begrepen), alsmede voorzieningen voor een fecaliënstort.

1.42 peil

- a. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van de kruin van de weg;
- b. voor een bouwwerk waarvan de hoofdtoegang niet aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter plaatse van die hoofdtoegang, na voltooiing van de aanleg van dat terrein.

Indien een bouwwerk aan meer dan één weg wordt gebouwd, is het peil van de hoogstgelegen weg maatgevend.

1.43 restaurant

een horecabedrijf, uitsluitend of overwegend gericht op het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van dranken.

1.44 rijstrook

een gedeelte van de rijbaan van een weg (welke door middel van doorgetrokken of onderbroken strepen gemarkeerd is) van zodanige breedte dat bestuurders van motorvoertuigen op meer dan twee wielen daarvan gebruik kunnen maken.

1.45 Staat van Bedrijfsactiviteiten

de Staat van Bedrijfsactiviteiten die van deze regels deel uitmaakt.

1.46 vloeroppervlak

de gebruiksoppervlakte volgens NEN2580.

1.47 Wet geluidhinder

de Wet geluidhinder zoals deze luidt op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp voor dit bestemmingsplan.

1.48 Wgh-inrichting

bedrijven, zoals bedoeld in artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht, die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de goothoogte van een bouwwerk

- a. vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;
- b. indien in de regels expliciet is bepaald dat vanaf maaiveld of vanaf NAP wordt gemeten, wordt in afwijking van het bepaalde onder a, gemeten vanaf maaiveld, dan wel vanaf NAP.

2.2 inhoud van een bouwwerk

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.3 de bouwhoogte van een bouwwerk

- a. vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde;
- b. indien in de regels expliciet is bepaald dat vanaf maaiveld of vanaf NAP wordt gemeten, wordt in afwijking van het bepaalde onder a, gemeten vanaf maaiveld, dan wel vanaf NAP.

2.4 de oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van een bouwwerk.

2.5 de afstand van een gebouw tot de zijdelingse perceelsgrens

vanaf het punt van de gevel van een gebouw welke het dichtst bij de perceelsgrens is gelegen, haaks op de perceelsgrens.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf - 1

3.1 Bestemmingsomschrijving

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

- a. bedrijven, met het daarbij behorende erf en werkterrein, met dien verstande dat het vloeroppervlak ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder a;
- b. maatschappelijke voorzieningen, met dien verstande dat het bruto vloeroppervlak ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder f;
- c. 'Waarde - Archeologie' (als bedoeld in Waarde - Archeologie) voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd;
- d. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals groen, water, openbare nutsvoorzieningen, wegen, parkeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen, reclame-uitingen, voorzieningen ten behoeve van de luchtvaart, een heliveld, de luchtverkeersveiligheid en het milieu.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

Op de voor 'Bedrijf - 1' bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de aldaar genoemde functie.

3.2.2 Medebestemming

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor 'Waarde - Archeologie', is voor het bouwen het bepaalde terzake in genoemde bestemming mede van toepassing.

3.2.3 Bebouwingsnormen

- a. Gebouwen worden gebouwd binnen het bouwvlak.
- b. Het gezamenlijk grondoppervlak van gebouwen bedraagt ten hoogste de met de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' aangegeven bebouwingspercentage. Indien geen bebouwingspercentage is opgenomen bedraagt het bebouwingspercentage 100%, met dien verstande dat de maximale oppervlakten aan functies zoals genoemd in artikel 13 niet worden verschreden.
- c. De bouwhoogte van gebouwen bedraagt ten hoogste de met de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)' aangegeven bouwhoogte.
- d. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ten behoeve van de (lucht)verkeersregeling, wegaanduiding, verlichting en reclame-uitingen, bedraagt ten hoogste 6 m.
- e. Ten aanzien van de maximale bouwhoogte geldt daarnaast het bepaalde in artikel 11.

3.3 Afwijken van de bouwregels

3.3.1 Grotere bouwhoogte

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd van het plan af te wijken en een grotere bouwhoogte van ten hoogste 20% toe te staan, met dien verstande dat:

- door onderzoek is aangetoond dat het belang van de veilige luchtvaart niet worden aangetast en de beheerder van het Instrument Landing System (ILS), te weten de Inspectie Leefomgeving van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Luchtverkeersleiding Nederland hierover advies hebben uitgebracht en de gebruiksmogelijkheden van omliggende gronden niet onevenredig worden aangetast en;
- de maximale oppervlakten aan functies zoals genoemd in artikel 13 niet worden verschreden.

3.4 Specifieke gebruiksregels

Met betrekking tot het gebruik gelden de volgende regels:

- a. bedrijven t/m categorie 3.2 van de lijst van bedrijfsactiviteiten behorende bij deze regels zijn toegestaan;
- b. maatschappelijke voorzieningen die tevens geluidsgevoelig object zijn en niet aanwezig zijn op moment van vaststelling van het bestemmingsplan, zijn niet toegestaan tenzij gebruik is gem;
- c. Bevi-inrichtingen zijn niet toegestaan;
- d. opslag van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk is niet toegestaan;
- e. bedrijfsgebonden kantoren mogen per bedrijf niet meer dan 50% van het bruto vloeroppervlak (b.v.o.) innemen, met een maximum van 3.000 m² per bedrijf.

3.5 Afwijken van de gebruiksregels

3.5.1 Afwijkingsbevoegdheid gebruiksregels bedrijfsactiviteiten

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 3.4 onder a, terzake van de toegestane bedrijfsactiviteiten ten behoeve van andere bedrijfsactiviteiten dan die primair zijn toegelaten, welke - gehoord de Milieudeskundige - daarmee naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen zijn.

3.6 Wijzigingsbevoegdheid

3.6.1 Wijzigingsbevoegdheid voor Bevi-inrichtingen

Burgemeester en wethouders kunnen het plan ter plaatse van de gronden met de bestemming Bedrijf - 1 zodanig wijzigen dat Bevi-inrichtingen zijn toegestaan, met inachtneming van de volgende regels:

- a. de 10⁻⁶-contour voor het plaatsgebonden risico of – indien van toepassing – de afstand, zoals bedoeld in artikel 5 lid 3 van het Bevi jo artikel 2 lid 1 van de Regeling externe veiligheid inrichtingen, is gelegen:
 1. binnen het bouwperceel van de Bevi-inrichting en/of;
 2. en/of op gronden met de bestemming 'Groen';
- b. in de toelichting bij het wijzigingsbesluit dient een verantwoording te worden gegeven van het groepsrisico in het invloedsgebied van de inrichting.

3.6.2 wijzigingsbevoegdheid maatschappelijk

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen en nieuwe geluidsgevoelige maatschappelijke functies toestaan indien de geluidsbelasting op de gevel ten gevolge van industrielawaai niet meer bedraagt dan de daarvoor geldende voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder of de vastgestelde hogere waarde.

Artikel 4 Bedrijf - 2

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf - 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. bedrijven, met het daarbij behorende erf en werkterrein, met dien verstande dat het vloeroppervlak ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder a;
- b. terminalfaciliteiten voor aankomende en vertrekkende passagiers, waaronder bagage drop-off en check-in faciliteiten, gates, lounges, lichte horeca en kantoorruimten;
- c. kantoren, met dien verstande dat het bruto vloeroppervlak ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder b;
- d. dienstverlening ten behoeve van luchthavenactiviteiten, niet zijnde kantoren;
- e. maatschappelijke voorzieningen, met dien verstande dat het bruto vloeroppervlak ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder f;
- f. hotel(s) met congres-, multifunctionele ontmoetings-, en expositieruimten, met dien verstande dat het aantal kamers en het bruto vloeroppervlak ten hoogste het aantal/oppervlak bedragen zoals vermeld in artikel 13 onder d;
- g. een mobiliteitscentrum, met dien verstande dat het bruto vloeroppervlak ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder g;
- h. voorzieningen ten behoeve van de luchtvaart en de luchtverkeersveiligheid, zoals een verkeerstoren, brandweervoorzieningen, ondersteunende diensten, radarinstallaties, rijbaanstations, opstelplaatsen voor vliegtuigen, hangars voor de stalling van vliegtuigen, onderdoorgangen voor bestemmingsverkeer en openbare nutsvoorzieningen, met dien verstande dat het bruto vloeroppervlak van hangars ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder e;
- i. ter plaatse van de aanduiding 'horeca' tevens een horeca vestiging;
- j. voorzieningen ter bevordering van de milieukwaliteit, zoals geluidsschermen en luchtkwaliteitschermen;
- k. 'Waarde - Archeologie' (als bedoeld in Waarde - Archeologie) voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd;
- l. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals groen, water, openbare nutsvoorzieningen, wegen, (gebouwde) parkeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen, reclame-uitingen, voorzieningen ten behoeve van de luchtvaart, een heliveld, de luchtverkeersveiligheid en het milieu.

4.2 Afwijken van de bouwregels

4.2.1 Grotere bouwhoogte

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd van het plan af te wijken en een grotere bouwhoogte van ten hoogste 20% toe te staan, met dien verstande dat:

- door onderzoek is aangetoond dat het belang van de veilige luchtvaart niet worden aangetast en de beheerder van het Instrument Landing System (ILS), te weten de Inspectie Leefomgeving van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Luchtverkeersleiding Nederland hierover advies hebben uitgebracht en de gebruiksmogelijkheden van omliggende gronden niet onevenredig worden aangetast en;
- de maximale oppervlakten aan functies zoals genoemd in artikel 13 niet worden overschreden.

4.3 Bouwregels

4.3.1 Algemeen

Op de voor 'Bedrijf - 2' bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de aldaar genoemde functie.

4.3.2 Medebestemming

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor 'Waarde - Archeologie', is voor het bouwen het bepaalde ter zake in genoemde bestemming mede van toepassing.

4.3.3 Bebouwingsnormen

- a. Gebouwen worden gebouwd binnen het bouwvlak.
- b. Het gezamenlijk grondoppervlak van gebouwen bedraagt ten hoogste de met de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' aangegeven bebouwingspercentage. Indien geen bebouwingspercentage is opgenomen bedraagt het bebouwingspercentage 100% met dien verstande dat de maximale oppervlakten aan functies zoals genoemd in artikel 13 niet worden overschreden.
- c. De bouwhoogte van gebouwen bedraagt ten hoogste de met de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)' aangegeven bouwhoogte.
- d. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ten behoeve van de (lucht)verkeersregeling, wegaanduiding, verlichting en reclame-uitingen, bedraagt ten hoogste 6 m.
- e. Ten aanzien van de maximale bouwhoogte geldt daarnaast het bepaalde in artikel 11.

4.4 Specifieke gebruiksregels

Met betrekking tot het gebruik gelden de volgende regels:

- a. bedrijven t/m categorie 4.1 van de lijst van bedrijfsactiviteiten behorende bij deze regels zijn toegestaan, evenals ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf- proefdraaien motoren full power' en ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf- proefdraaien motoren ground idle' het proefdraaien van motoren voor zover deze betrekking hebben op SBI-code (1993) 35.3 van de lijst van bedrijfsactiviteiten behorende bij deze regels;
- b. maatschappelijke voorzieningen die tevens geluidsgevoelig object zijn en niet aanwezig zijn op moment van vaststelling van het bestemmingsplan, zijn niet toegestaan;
- c. Bevi-inrichtingen zijn niet toegestaan;
- d. bedrijfsgebonden kantoren mogen per bedrijf niet meer dan 50% van het bruto vloeroppervlak (b.v.o.) innemen, met een maximum van 3.000 m² per bedrijf.

4.5 Afwijken van de gebruiksregels

4.5.1 Afwijkingsbevoegdheid gebruiksregels bedrijfsactiviteiten

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 4.4 onder a, terzake van de toegestane bedrijfsactiviteiten ten behoeve van andere bedrijfsactiviteiten in ten hoogste categorie 4.1 van de lijst van bedrijfsactiviteiten, welke - gehoord de Milieudeskundige - daarmee naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen zijn.

4.6 wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen en nieuwe geluidgevoelige maatschappelijke functies toestaan indien de geluidsbelasting op de gevel ten gevolge van industrielawaai niet meer bedraagt dan de daarvoor geldende voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder of de vastgestelde hogere waarde.

Artikel 5 **Gemengd**

5.1 **Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. terminalfaciliteiten voor aankomende en vertrekkende passagiers, waaronder bagage drop-off en check-in faciliteiten, gates, lounges, lichte horeca en kantoorruimten;
- b. kantoren en bedrijven met dien verstande dat het bruto vloeroppervlak of vloeroppervlak ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder a en b;
- c. dienstverlening ten behoeve van luchthavenactiviteiten, niet zijnde kantoren;
- d. maatschappelijke voorzieningen, met dien verstande dat het bruto vloeroppervlak ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder f;
- e. detailhandel, met dien verstande dat het bruto vloeroppervlak ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder c;
- f. hotel(s) met congres-, multifunctionele ontmoetings-, en expositieruimten, met dien verstande dat het aantal kamers en het bruto vloeroppervlak ten hoogste het aantal/oppervlak bedragen zoals vermeld in artikel 13 onder d;
- g. een mobiliteitscentrum, met dien verstande dat het bruto vloeroppervlak ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder g;
- h. voorzieningen ten behoeve van de luchtvaart en de luchtverkeersveiligheid, zoals een verkeersstoren, brandweervoorzieningen, ondersteunende diensten, radarinstallaties, rijbaanstations, opstelplaatsen voor vliegtuigen en hangars voor de stalling van vliegtuigen, onderdoorgangen voor bestemmingsverkeer en openbare nutsvoorzieningen, met dien verstande dat het bruto vloeroppervlak van hangars ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder e;
- i. Ter plaatse van de aanduiding 'opstelplaatsen vliegtuigen' tevens een platform en opstelplaatsen voor vliegtuigen;
- j. voorzieningen ter bevordering van de milieukwaliteit, zoals geluidsschermen en luchtkwaliteitsschermen;
- k. ontsluitingswegen, alsmede (voorzieningen voor) openbaar vervoer, voet- en fietspaden;
- l. 'Waarde - Archeologie' (als bedoeld in Waarde - Archeologie) voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd;
- m. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals groen, water, openbare nutsvoorzieningen, wegen, (gebouwde) parkeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen, reclame-uitingen, voorzieningen ten behoeve van de luchtvaart, een heliveld, de luchtverkeersveiligheid en het milieu.

5.2 **Bouwregels**

5.2.1 *Algemeen*

Op de voor 'Gemengd' bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de aldaar genoemde functie.

5.2.2 *Medebestemming*

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor 'Waarde - Archeologie', is voor het bouwen het bepaalde ter zake in genoemde bestemming mede van toepassing.

5.2.3 *Bebouwingsnormen*

- a. Gebouwen worden gebouwd binnen het bouwvlak.

- b. Het gezamenlijk grondoppervlak van gebouwen bedraagt ten hoogste de met de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' aangegeven bebouwingspercentage. Indien geen bebouwingspercentage is opgenomen bedraagt het bebouwingspercentage 100% met dien verstande dat de maximale oppervlakten aan functies zoals genoemd in artikel 13 niet worden overschreden.
- c. De bouwhoogte van gebouwen bedraagt ten hoogste de met de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)' aangegeven bouwhoogte.
- d. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ten behoeve van de (lucht)verkeersregeling, wegaanduiding, verlichting en reclame-uitingen, bedraagt ten hoogste 6 m.
- e. Ten aanzien van de maximale bouwhoogte geldt daarnaast het bepaalde in artikel 11.

5.3 Afwijken van de bouwregels

5.3.1 Grotere bouwhoogte

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd van het plan af te wijken en een grotere bouwhoogte toe te staan, met dien verstande dat:

- door onderzoek is aangetoond dat het belang van de veilige luchtvaart niet worden aangetast en de beheerder van het Instrument Landing System (ILS), te weten de Inspectie Leefomgeving van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Luchtverkeersleiding Nederland hierover advies hebben uitgebracht en de gebruiksmogelijkheden van omliggende gronden niet onevenredig worden aangetast en;
- de maximale oppervlakten aan functies zoals genoemd in artikel 13 niet worden overschreden.

5.4 Specifieke gebruiksregels

Met betrekking tot het gebruik gelden de volgende regels:

- a. bedrijven t/m categorie 2 van de lijst van bedrijfsactiviteiten behorende bij deze regels zijn toegestaan;
- b. maatschappelijke voorzieningen die tevens geluidsgevoelig object zijn en niet aanwezig zijn op moment van vaststelling van het bestemmingsplan, zijn alleen toegestaan voor zover zij luchthavengerelateerd zijn;
- c. Bevi-inrichtingen zijn niet toegestaan;
- d. bedrijfsgebonden kantoren mogen per bedrijf niet meer dan 50% van het bruto vloeroppervlak (b.v.o.) innemen, met een maximum van 3.000 m² per bedrijf.

5.5 Afwijken van de gebruiksregels

5.5.1 Afwijkingsbevoegdheid gebruiksregels bedrijfsactiviteiten

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 5.4 onder a, terzake van de toegestane bedrijfsactiviteiten ten behoeve van andere bedrijfsactiviteiten dan die primair zijn toegelaten, welke - gehoord de Milieudeskundige - daarmee naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen zijn.

5.6 Wijzigingsbevoegdheid

5.6.1 Wijzigingsbevoegdheid voor Bevi-inrichtingen

Burgemeester en wethouders kunnen het plan ter plaatse van de gronden met de bestemming Gemengd zodanig wijzigen dat Bevi-inrichtingen zijn toegestaan, met inachtneming van de volgende regels:

- a. de 10⁻⁶-contour voor het plaatsgebonden risico of – indien van toepassing – de afstand, zoals bedoeld in artikel 5 lid 3 van het Bevi jo artikel 2 lid 1 van de Regeling externe veiligheid inrichtingen, is gelegen:
 - 1. binnen het bouwperceel van de Bevi-inrichting en/of;
 - 2. en/op gronden met de bestemming 'Groen';
- b. in de toelichting bij het wijzigingsbesluit dient een verantwoording te worden gegeven van het groepsrisico in het invloedsgebied van de inrichting.

5.6.2 wijzigingsbevoegdheid maatschappelijk

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen en nieuwe geluidgevoelige maatschappelijke functies toestaan indien de geluidsbelasting op de gevel ten gevolge van industrielawaai niet meer bedraagt dan de daarvoor geldende voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder of de vastgestelde hogere waarde.

Artikel 6 Groen

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groen, water en speelvoorzieningen;
- b. voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, zoals taluds, keerwanden, beschoeiingen, duikers en gemalen;
- c. ontsluitingswegen, alsmede (voorzieningen voor) openbaar vervoer, voet- en fietspaden;
- d. 'Waarde - Archeologie' (als bedoeld in Waarde - Archeologie) voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd;
- e. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals water, openbare nutsvoorzieningen, wegen, (gebouwde) parkeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen, reclame-uitingen, voorzieningen ten behoeve van de luchtvaart, de luchtverkeersveiligheid en het milieu.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Algemeen

a. Op de voor 'Groen' bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de aldaar genoemde functie met een bouwhoogte van ten hoogste 6 m met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'specifiek vorm van maatschappelijk- kinderdagverblijf' tevens het bestaande kinderdagverblijf is toegestaan.

6.2.2 Medebestemming

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor 'Waarde - Archeologie', is voor het bouwen het bepaalde ter zake in genoemde bestemming mede van toepassing.

6.2.3 Bebouwingsnormen

- a. Ten behoeve van parkeervoorzieningen zijn overkappingen toegestaan.
- b. De inhoud van gebouwen voor openbaar nut en verkeer en vervoer, anders dan parkeervoorzieningen, is ten hoogste 80 m³ per gebouw.
- c. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ten behoeve van de (lucht)verkeersregeling, wegaanduiding, verlichting of reclame-uiting, bedraagt ten hoogste 6 m.
- d. Ten aanzien van de maximale bouwhoogte geldt daarnaast het bepaalde in artikel 11.

Artikel 7 Verkeer

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangegeven gronden zijn bestemd voor:

- a. start- en landingsbanen met daarbij behorende taxibanen;
- b. opstelplaatsen voor vliegtuigen;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - opslag ontplofbare stoffen' bestaande inrichtingen met ontplofbare stoffen, uitgezonderd lpg;
- d. voorzieningen ten behoeve van de luchtvaart en de luchtveerksveiligheid, zoals een verkeerstoren, brandweervoorzieningen, radarinstallaties, rijbaanstations, opstelplaatsen voor vliegtuigen, hangars voor de stalling van vliegtuigen, onderdoorgangen voor bestemmingsverkeer, een proefdraaiplaats en openbare nutsvoorzieningen, met dien verstande dat het bruto vloeroppervlak voor hangars ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder e;
- e. een brandweeroefenplaats, met daarbij behorende voorzieningen, zoals opslag van oefenmaterialen en een oefenvliegtuig;
- f. voorzieningen ter bevordering van de milieukwaliteit, zoals geluidsschermen en luchtkwaliteitschermen;
- g. ter plaatse van de aanduiding 'terminalfaciliteiten' tevens terminalfaciliteiten voor aankomende en vertrekkende passagiers, waaronder bagage drop-off en check-in faciliteiten, gates, lounges, lichte horeca en kantoorruimten;
- h. 'Waarde - Archeologie' (als bedoeld in Waarde - Archeologie) voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd;
- i. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals groen, water, openbare nutsvoorzieningen, wegen, (gebouwde) parkeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen, reclame-uitingen, voorzieningen ten behoeve van de luchtvaart, een heliveld, de luchtveerksveiligheid en het milieu.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Algemeen

Op de voor 'Verkeer' bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de aldaar genoemde functie.

7.2.2 Medebestemming

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor 'Waarde - Archeologie', is voor het bouwen het bepaalde ter zake in genoemde bestemming mede van toepassing.

7.2.3 Bebouwingsbepalingen

- a. De bouwhoogte van gebouwen bedraagt ten hoogste de met de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)' aangegeven bouwhoogte.
- b. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ten behoeve van de (lucht)veerksregeling, wegaanduiding, verlichting en reclame-uitingen, bedraagt ten hoogste 6 m.
- c. Ten aanzien van de maximale bouwhoogte geldt daarnaast het bepaalde in artikel 11.

7.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd van het plan af te wijken en een grotere bouwhoogte toe te staan, met dien verstande dat door onderzoek is aangetoond dat het belang van de veilige luchtvaart niet worden aangetast en de beheerder van het Instrument Landing System (ILS), te weten de Inspectie Leefomgeving van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Luchtverkeersleiding Nederland hierover advies hebben uitgebracht en de gebruiksmogelijkheden van omliggende gronden niet onevenredig worden aangetast.

7.4 Specifieke gebruiksregels

Met betrekking tot het gebruik gelden de volgende regels:

- a. Bevi-inrichtingen zijn niet toegestaan;
- a. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf- proefdraaien motoren full power' en ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf- proefdraaien motoren ground idle' is het proefdraaien van motoren toegestaan zover deze betrekking hebben op SBI-code (1993) 35.3 van de lijst van bedrijfsactiviteiten behorende bij deze regels.

Artikel 8 Leiding - Olie

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Olie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor een ondergrondse olietransportleiding, alsmede voor de hierbij behorende bovengrondse voorzieningen.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Verbod

Op de voor 'Leiding - Olie' bestemde gronden mag, in afwijking van de bouwregels voor de andere voorkomende bestemming(en) dan 'Leiding - Olie', binnen bedoelde zone niet worden gebouwd.

8.2.2 Uitzondering op verbod

Het bouwverbod bedoeld in 8.2.1 geldt niet voor bebouwing welke is toegestaan ingevolge de bestemming 'Leiding - Olie' en (vervangende nieuwbouw van) bebouwing welke aanwezig is op het tijdstip van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan.

8.2.3 Toegestane bouwwerken

Ten behoeve van de functie 'Leiding - Olie' mogen worden gebouwd in de bestemming passende bouwwerken zoals pomp-, regel-, meetstations e.d., elk niet groter dan 80 m³.

8.3 Afwijken van de bouwregels

8.3.1 Afwijking

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning voor het bouwen afwijken van het bepaalde in lid 8.2.1 ten behoeve van bouwwerken welke toegelaten zijn krachtens de andere toegelaten bestemming(en) dan 'Leiding - Olie', onder voorwaarde dat de minimum afstand gemeten vanuit de hartlijn van de leiding tenminste 5 meter bedraagt.

8.3.2 Advies

Alvorens vergunning te verlenen winnen burgemeester en wethouders het schriftelijk advies in van de beheerder van de leiding aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan de vergunning, ter bescherming van het belang van de leiding.

8.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

8.4.1 Verbod

Op de voor 'Leiding - Olie' bestemde gronden is het verboden zonder schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders de onderstaande werken (geen bouwwerken zijnde) en/of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- b. Het indrijven van voorwerpen in de bodem (incl. heiwerkzaamheden);
- c. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, afgraven alsmede door ophogen;
- d. het aanbrengen van gesloten verhardingen;
- e. het verrichten van grondroer werkzaamheden, anders dan ten behoeve van leidingen;
- f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van bestaande waterlopen;
- g. het plaatsen van objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.

8.4.2 Uitgezonderde werkzaamheden

Zulks geldt niet voor werken en werkzaamheden gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden en evenmin voor werken en werkzaamheden welke ten tijde van inwerkingtreding van het plan in uitvoering waren.

8.4.3 Vergunning

Vergunning wordt verleend, indien de uitvoering van de werken c.q. werkzaamheden zoals vermeld in lid 8.4.1 geen gevaar oplevert voor de ondergrondse leidingen of het goed functioneren ervan.

8.4.4 Advies

Alvorens vergunning te verlenen winnen burgemeester en wethouders het schriftelijk advies in van de beheerder van de leiding, aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan de vergunning, ter bescherming van het belang van de leiding.

Artikel 9 Waarde - Archeologie

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor behoud van de aan de gronden eigen zijnde archeologische waarden.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Rapport archeologisch deskundige

In het belang van de archeologische monumentenzorg dient de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen van een rapport aan burgemeester en wethouders te overleggen van een archeologisch deskundige waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld.

Deze bepaling heeft uitsluitend betrekking op aanvragen om een omgevingsvergunning voor het bouwen van bouwwerken (waaronder begrepen het heien van heipalen en het slaan van damwanden) welke voldoen aan de oppervlakte- en dieptematen welke genoemd zijn in lid 9.3.1.

9.2.2 Mogelijke voorwaarden te verbinden aan omgevingsvergunning voor het bouwen

Burgemeester en wethouders kunnen in het belang van de archeologische monumentenzorg aan een omgevingsvergunning voor het bouwen de volgende regels verbinden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een archeologisch deskundige.

9.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

9.3.1 Verbod

In het belang van de archeologische monumentenzorg is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders de hierna onder 9.3.2 genoemde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren met een oppervlakte van meer dan 200 m² en die tevens dieper reiken dan 1 m beneden maaiveld.

9.3.2 Het vergunningvereiste betreft de volgende werken c.q. werkzaamheden

- a. groundbewerkingen (van welke aard dan ook);
- b. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- c. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
- d. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen en afgraven;
- e. het ingraven van ondergrondse kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies en dergelijke;
- f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven van bestaande waterlopen.

9.3.3 Uitgezonderde werkzaamheden

Het vergunningvereiste geldt niet voor werken (geen bouwwerken zijnde) of voor werkzaamheden gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden, niet voor bedoelde activiteiten welke in uitvoering waren ten tijde van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan en evenmin voor bestaande weg- en leidingcunetten.

9.3.4 Vergunning

Vergunning wordt verleend nadat de aanvrager een rapport aan burgemeester en wethouders heeft overgelegd van een archeologisch deskundige waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld.

9.3.5 Mogelijke voorwaarden te verbinden aan vergunning

Aan een vergunning kunnen de volgende regels worden verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt te laten begeleiden door een archeologisch deskundige.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 10 Antidubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 11 Algemene bouwregels

11.1 Bouwverbod toetsingsvlakken

- a. In aanvulling op de artikelen uit hoofdstuk 2 is het niet toegestaan gebouwen of bouwwerken op te richten hoger dan de aangeduide bouwhoogtes zoals opgenomen op de figuur in bijlage 2 behorend bij de regels. Indien de aangegeven bouwhoogte in bijlage 2 behorend bij de regels hoger is dan de bouwhoogte op de verbeelding en/of genoemd in de artikelen uit hoofdstuk 2 van de planregels, geldt de maximale bouwhoogte op de verbeelding en/of uit hoofdstuk 2.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde onder a mits door de Luchtverkeersleiding Nederland een verklaring van geen bezwaar is afgegeven.

Artikel 12 Algemene aanduidingsregels

12.1 geluidzone- industrie

- a. Binnen de 'geluidzone - industrie' is nieuwbouw ten behoeve van de uitbreiding van het aantal woningen en de nieuwvestiging van geluidgevoelige objecten niet toegelaten, tenzij de geluidsbelasting op de gevel ten gevolge van industrielawaai niet meer bedraagt dan de daarvoor geldende voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder of de vastgestelde hogere waarde;
- b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde onder a indien de geldende voorkeurswaarde voor industrielawaai uit de Wet geluidhinder wordt overschreden en ter plaatse van de gevel(s) waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden sprake is van een dove gevel.

12.2 luchtvaartverkeerzone

- a. ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - 35 Ke' mag de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 35 Ke of meer bedragen.
- b. ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - 40 Ke' mag de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 40 Ke of meer bedragen.
- c. ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - 45 Ke' mag de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 45 Ke of meer bedragen.
- d. ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - 50 Ke' mag de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 50 Ke of meer bedragen.
- e. ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - 55 Ke' mag de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 55 Ke of meer bedragen.

Artikel 13 Algemene gebruiksregels

- a. Binnen het plangebied is een vloeroppervlak aan bedrijven toegestaan van ten hoogste 82.020 m². De bestaande horecavestiging ter plaatse van de aanduiding 'horeca' telt niet mee voor het toegestane vloeroppervlak.
- b. Binnen het plangebied is een bruto vloeroppervlak aan kantoren toegestaan van ten hoogste 40.604 m², met dien verstande dat nieuw te realiseren kantoorruimten tot een bruto vloeroppervlak van 17.500 m² uitsluitend luchtvaart- en/of luchthavengerelateerd mogen zijn. Het bruto vloeroppervlak van 40.604 m² is exclusief bedrijfsgebonden kantoorruimte als bedoeld in artikel 3.4 onder e, artikel 4.4 onder d, artikel 5.4 onder d, en kantoorruimte als bedoeld in artikel 4.1 onder b en artikel 5.1 onder a.
- c. Binnen het plangebied is een bruto vloeroppervlak aan detailhandel toegestaan van ten hoogste 2.500 m².
- d. Binnen het plangebied zijn ten hoogste 400 hotelkamers toegestaan en bedraagt het bruto vloeroppervlak aan multifunctionele ontmoetings- en expositieruimten ten hoogste 4.000 m².
- e. Binnen het plangebied is een bruto vloeroppervlak aan voorzieningen ten dienste van de luchtvaart en de luchtverkeersveiligheid van ten hoogste 50.000 m² toegestaan.
- f. Binnen het plangebied is een bruto vloeroppervlak aan maatschappelijke voorzieningen toegestaan van ten hoogste het ten tijde van vaststelling van dit plan aanwezige bruto vloeroppervlak.
- g. Binnen het plangebied is een bruto vloeroppervlak van ten hoogste 20.000 m² toegestaan ten behoeve van een mobiliteitscentrum.

Artikel 14 Algemene wijzigingsregels

14.1 Wijzigen bestemmingsgrenzen

Burgemeester en wethouders kunnen de in het plan opgenomen bestemmingen wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein. De overschrijdingen mogen echter ten hoogste 3 m bedragen en het bestemmingsvlak mag met ten hoogste 10% worden vergroot.

Artikel 15 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

15.1 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

- a. Het gebruik op grond van de regels in hoofdstuk 2 (oprichting van een gebouw of verandering van functie of uitbreiding van bestaand gebruik) is slechts toegestaan als voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid en/of ruimte voor laden en lossen op eigen terrein.
- b. De parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de parkeernormen en berekeningsmethode, zoals opgenomen in bijlage 3 Parkeernormen behorende bij deze regels.

15.2 Nadere regels

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning nadere regels stellen ten aanzien van:

- a. de aard, de plaats en de inrichting van de parkeer- of de stallinggelegenheid;
- b. de aard, de capaciteit, de plaats en de inrichting van de gelegenheid voor het laden of lossen;
- c. de aanwezigheid en aanduiding van parkeer- of stallinggelegenheid uitsluitend ten behoeve van invaliden.

15.3 Afwijken van de regels

15.3.1 afwijken van voorwaardelijke verplichting

Burgemeester en wethouders kunnen omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste lid indien:

- a. uit een door de aanvrager van een omgevingsvergunning over te leggen parkeerbalans blijkt dat op eigen terrein door middel van dubbelgebruik voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn;
- b. de aanvrager van een omgevingsvergunning de parkeereis door middel van een parkeereisovereenkomst financieel compenseert aan de gemeente Rotterdam en met de verwezenlijking van het bouwplan, naar het oordeel van burgemeester en wethouders, een gemeentelijk belang is gemoeid;
- c. er sprake is van een totale gebiedsontwikkeling en naar het oordeel van burgemeester en wethouders een gemeentelijk belang rechtvaardigt dat op straat parkeerplaatsen worden aangelegd uit de grondopbrengst;
- d. de onderdelen a tot en met c zich niet voordoen en naar het oordeel van burgemeester en wethouders met de verwezenlijking van het bouwplan een bijzonder gemeentelijk belang is gemoeid.

15.3.2 Nadere regels

Burgemeester en wethouders kunnen bij de omgevingsvergunning regels stellen aan de afwijkingsmogelijkheden als bedoeld in het vorige lid.

15.4 Vaststellen beleidsregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd beleidsregels vast te stellen, welke in de plaats treden van de in dit artikel opgenomen parkeernormen (inclusief de bijbehorende bijlage 3).

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 16 Overgangsrecht

16.1 Overgangsrecht bouwwerken

Voor bouwwerken luidt het overgangsrecht als volgt:

- a. een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 2. na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is tenietgegaan;
- b. burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in dit lid onder a met maximaal 10%;
- c. het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

16.2 Overgangsrecht gebruik

Voor gebruik luidt het overgangsrecht als volgt:

- a. het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
- b. het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
- c. indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten;
- d. het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 17 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: 'Regels van het bestemmingsplan Rotterdam The Hague Airport'.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

bijlagen bij de Regels

Bijlage 1 Staat van bedrijfsactiviteiten

SBI-1993	SBI-2008			OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS						INDICES			
		nummer	aangepast plan		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	CATEGORIE	VERKEER	VISUEEL	BODEM	LUCHT
01	01	-		LANDBOUW EN DIENSTVERLENING T.B.V. DE LANDBOUW										
0111, 0113	011, 012, 013			Akkerbouw en fruitteelt (bedrijfsgebouwen)	10	10	30 C	10	30	2	1 G	1	B	L
0112	011, 012, 013, 016	0		Tuinbouw:										
0112	011, 012, 013	1		- bedrijfsgebouwen	10	10	30 C	10	30	2	1 G	1	B	L
0112	011, 012, 013	2		- kassen zonder verwarming	10	10	30 C	10	30	2	1 G	1	B	L
0112	011, 012, 013	3		- kassen met gasverwarming	10	10	30 C	10	30	2	1 G	1	B	L
0112	0113	4		- champignonkwekerijen (algemeen)	30	10	30 C	10	30	2	1 G	1	B	
0112	0113	5		- champignonkwekerijen met mestfermentatie	100	10	30 C	10	100	3.2	1 G	1	B	
0112	0163	6		- bloembollendroog- en prepareerbedrijven	30	10	30 C	10	30	2	1 G	1	B	
0112	011	7		- witlofkwekerijen (algemeen)	30	10	30 C	10	30	2	1 G			
0121	0141, 0142			Fokken en houden van rundvee	100	30	30 C	0	100	3.2	1 G	1		
0122	0143, 0145	0		Fokken en houden van overige graasdieren:										
0122	0143	1		- paardenfokkerijen	50	30	30 C	0	50	3.1	1 G	1		
0122	0145	2		- overige graasdieren	50	30	30 C	0	50	3.1	1 G	1		
0123	0146			Fokken en houden van varkens	200	30	50 C	0	200 D	4.1	1 G	1		
0124	0147	0		Fokken en houden van pluimvee:										
0124	0147	1		- legkippen	200	30	50 C	0	200 D	4.1	1 G	1		
0124	0147	2		- opfokkippen en mestkuijken	200	30	50 C	0	200	4.1	1 G	1		
0124	0147	3		- eenden en ganzen	200	50	50 C	0	200	4.1	1 G	1		
0124	0147	4		- overig pluimvee	100	30	50 C	0	100 D	3.2	1 G	1		
0125	0149	0		Fokken en houden van overige dieren:										
0125	0149	1		- nerts en vossen	200	30	30 C	0	200	4.1	1 G	1		
0125	0149	2		- konijnen	100	30	30 C	0	100	3.2	1 G	1		
0125	0149	3		- huisdieren	30	0	50 C	10	50	3.1	1 G	1		
0125	0149	4		- maden, wormen e.d.	100	0	30 C	10	100	3.2	1 G	1		
0125	0149	5		- bijen	10	0	30 C	10	30	2	1 G	1		
0125	0149	6		- overige dieren	30	10	30 C	0	30 D	2	1 G	1		
0130	0150			Akker-en/of tuinbouw in combinatie met het fokken en houden van dieren (niet intensief)	100	30	30 C	0	100	3.2	1 G	1		

[illegible]

151	101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:										
151	101, 102	1	- slachterijen en pluimveeslachterijen	100	0	100 C	50 R	100 D	3.2	2 G	1		
151	101	2	- vetsmelterijen	700	0	100 C	30	700	5.2	2 G	2		
151	101	3	- bewerkingsinrichting van darmen en vleesafval	300	0	100 C	50 R	300	4.2	2 G	2		
151	101	4	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: productieoppervlak > 1000 m²	100	0	100 C	50 R	100	3.2	2 G	2		
151	101	5	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: productieoppervlak <= 1000 m²	50	0	50 C	30	50	3.1	1 G	1		
151	101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: productieoppervlak <= 200 m²	30	0	50	10	50	3.1	1 G	1		
151	101, 102	7	- loonslachterijen	50	0	50	10	50	3.1	1 G	1		
151	108	8	productieoppervlak < 2.000 m²	50	0	50	10	50	3.1	2 G	1		
152	102	0	Visverwerkingsbedrijven:										
152	102	1	- drogen	700	100	200 C	30	700	5.2	2 G	2		
152	102	2	- conserveren	200	0	100 C	30	200	4.1	2 G	2		
152	102	3	- roken	300	0	50 C	0	300	4.2	1 G	2		
152	102	4	- verwerken anderszins: productieoppervlak > 1000 m²	300	10	50 C	30	300 D	4.2	2 G	2		
152	102	5	- verwerken anderszins: productieoppervlak <= 1000 m²	100	10	50	30	100	3.2	1 G	1		
152	102	6	- verwerken anderszins: productieoppervlak <= 300 m²	50	10	30	10	50	3.1	1 G	1		
1531	1031	0	Aardappelproducten fabrieken:										
1531	1031	1	- vervaardiging van aardappelproducten	300	30	200 C	50 R	300	4.2	2 G	2		
1531	1031	2	- vervaardiging van snacks met productieoppervlak < 2.000 m²	50	10	50	50 R	50	3.1	1 G	1		
1532, 1533	1032, 1039	0	Groente- en fruitconservenfabrieken:										
1532, 1533	1032, 1039	1	- jam	50	10	100 C	10	100	3.2	1 G	1		
1532, 1533	1032, 1039	2	- groente algemeen	50	10	100 C	10	100	3.2	2 G	2		
1532, 1533	1032, 1039	3	- met koolsoorten	100	10	100 C	10	100	3.2	2 G	2		
1532, 1533	1032, 1039	4	- met drogerijen	300	10	200 C	30	300	4.2	2 G	2		
1532, 1533	1032, 1039	5	- met uienconservering (zoutinleggerij)	300	10	100 C	10	300	4.2	2 G	2		
1541	104101	0	Vervaardiging van ruwe plantaardige en dierlijke oliën en vetten:										
1541	104101	1	- productiecapaciteit < 250.000 ton/jaar	200	30	100 C	30 R	200	4.1	3 G	2	B	
1541	104101	2	- productiecapaciteit >= 250.000 ton/jaar	300	50	300 C Z	50 R	300	4.2	3 G	3	B	
1542	104102	0	Raffinage van plantaardige en dierlijke oliën en vetten:										
1542	104102	1	- productiecapaciteit < 250.000 ton/jaar	200	10	100 C	100 R	200	4.1	3 G	2	B	
1542	104102	2	- productiecapaciteit >= 250.000 ton/jaar	300	10	300 C Z	200 R	300	4.2	3 G	3	B	
1543	1042	0	Margarinefabrieken:										
1543	1042	1	- productiecapaciteit < 250.000 ton/jaar	100	10	200 C	30 R	200	4.1	3 G	2		
1543	1042	2	- productiecapaciteit >= 250.000 ton/jaar	200	10	300 C Z	50 R	300	4.2	3 G	3	B	
1551	1051	0	Zuivelproducten fabrieken:										
1551	1051	1	- gedroogde producten, productiecapaciteit >= 1,5 ton/uur	200	100	500 C Z	50 R	500	5.1	3 G	2		

1551	1051	2	- geconcentreerde producten, verdamp. capaciteit >=20 ton/uur	200	30	500 C Z	50 R	500	5.1	3 G	2		
1551	1051	3	- melkproducten fabrieken verdampingscapaciteit < 55.000 ton/jaar	50	0	100 C	50 R	100	3.2	2 G	1		
1551	1051	4	- melkproducten fabrieken verdampingscapaciteit >= 55.000 ton/jaar	100	0	300 C Z	50 R	300	4.2	3 G	2		
1551	1051	5	- overige zuivelproducten fabrieken	50	50	300 C	50 R	300	4.2	3 G	2		
1552	1052	1	Consumptie-ijsfabrieken: productieoppervlak > 200 m²	50	0	100 C	50 R	100	3.2	2 G	2		
1552	1052	2	- consumptie-ijsfabrieken: productieoppervlak <= 200 m²	10	0	30	0	30	2	1 G	1		
1561	1061	0	Meelfabrieken:										
1561	1061	1	- productiecapaciteit >= 500 ton/uur	200	100	300 C Z	100 R	300	4.2	2 G	2		
1561	1061	2	- productiecapaciteit < 500 ton/uur	100	50	200 C	50 R	200	4.1	2 G	2		
1561	1061		Grutterswarenfabrieken	50	100	200 C	50	200 D	4.1	2 G	2		
1562	1062	0	Zetmeelfabrieken:										
1562	1062	1	- productiecapaciteit < 10 ton/uur	200	50	200 C	30 R	200	4.1	1 G	2		
1562	1062	2	- productiecapaciteit >= 10 ton/uur	300	100	300 C Z	50 R	300	4.2	2 G	3		
1571	1091	0	Veevoerfabrieken:										
1571	1091	1	- destructiebedrijven	700	30	200 C	50	700 D	5.2	3 G	3		
1571	1091	2	- beender-, veren-, vis-, en vleesmeelfabriek	700	100	100 C	30 R	700 D	5.2	3 G	3		
1571	1091	3	- drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoeder) capaciteit < 10 ton/uur water	300	100	200 C	30	300	4.2	2 G	2		
1571	1091	4	- drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoeder) capaciteit >= 10 ton/uur water	700	200	300 C Z	50	700	5.2	3 G	3		
1571	1091	5	- mengvoeder, productiecapaciteit < 100 ton/uur	200	50	200 C	30	200	4.1	3 G	3		
1571	1091	6	- mengvoeder, productiecapaciteit >= 100 ton/uur	300	100	300 C Z	50 R	300	4.2	3 G	3		
1572	1092		Vervaardiging van voer voor huisdieren	200	100	200 C	30	200	4.1	2 G	2		
1581	1071	0	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen:										
1581	1071	1	- verdampingscapaciteit < 7500 kg meel/week, bij gebruik van charge-ovens	30	10	30 C	10	30	2	1 G	1		
1581	1071	2	- verdampingscapaciteit >= 7500 kg meel/week	100	30	100 C	30	100	3.2	2 G	2		
1582	1072		Banket, biscuit- en koekfabrieken	100	10	100 C	30	100	3.2	2 G	2		
1583	1081	0	Suikerfabrieken:										
1583	1081	1	- verdampingscapaciteit < 2.500 ton/jaar	500	100	300 C	100 R	500	5.1	2 G	2	B	
1583	1081	2	- verdampingscapaciteit >= 2.500 ton/jaar	1000	200	700 C Z	200 R	1000	5.3	3 G	3	B	
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:										
1584	10821	1	- Cacao- en chocoladefabrieken: productieoppervlak > 2.000 m²	500	50	100	50 R	500	5.1	2 G	3		
1584	10821	2	productieoppervlak < 2.000 m²	100	30	50	30	100	3.2	2 G	2		
1584	10821	3	productieoppervlak <= 200 m²	30	10	30	10	30	2	1 G	1		
1584	10821	4	- Suikerwerkfabrieken met suiker branden	300	30	50	30 R	300	4.2	2 G	2		
1584	10821	5	- Suikerwerkfabrieken zonder suiker branden: productieoppervlak > 200 m²	100	30	50	30 R	100	3.2	2 G	2		

[illegible]

181	141		Vervaardiging kleding van leer	30	0	50	0	50	3.1	1 G	1		
182	141		Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	10	10	30	10	30	2	2 G	2		
183	142, 151		Bereiden en verven van bont; vervaardiging van artikelen van bont	50	10	10	10	50	3.1	1 G	1	B	L
19	19	-											
19	15	-	VERVAARDIGING VAN LEER EN LEDERWAREN (EXCL. KLEDING)										
191	151,152		Lederfabrieken	300	30	100	10	300	4.2	2 G	2	B	L
192	151		Lederwarenfabrieken (excl. kleding en schoeisel)	50	10	30	10	50 D	3.1	2 G	2		
193	152		Schoenenfabrieken	50	10	50	10	50	3.1	2 G	1		
20		-											
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.										
2010.1	16101		Houtzagerijen	0	50	100	50 R	100	3.2	2 G	2		
2010.2	16102	0	Houtconserveringsbedrijven:										
2010.2	16102	1	- met creosootolie	200	30	50	10	200	4.1	2 G	2	B	L
2010.2	16102	2	- met zoutoplossingen	10	30	50	10	50	3.1	2 G	1	B	
202	1621		Fineer- en plaatmaterialenfabrieken	100	30	100	10	100	3.2	3 G	2	B	
203, 204, 2	162	0	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout	0	30	100	0	100	3.2	2 G	2		
203, 204, 2	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, productieoppervlak < 200 m²	0	30	50	0	50	3.1	1 G	1		
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	10	10	30	0	30	2	1 G	1		
21	17	-											
21	17	-	VERVAARDIGING VAN PAPIER, KARTON EN PAPIER- EN KARTONWAREN										
2111	1711		Vervaardiging van pulp	200	100	200 C	50 R	200	4.1	3 G	2		
2112	1712	0	Papier- en kartonfabrieken:										
2112	1712	1	- productiecapaciteit < 3 ton/uur	50	30	50 C	30 R	50	3.1	1 G	2		
2112	1712	2	- productiecapaciteit 3 - 15 ton/uur	100	50	200 C Z	50 R	200	4.1	2 G	2		
2112	1712	3	- productiecapaciteit >= 15 ton/uur	200	100	300 C Z	100 R	300	4.2	3 G	2		
212	172		Papier- en kartonwarenfabrieken	30	30	100 C	30 R	100	3.2	2 G	2		
2121.2	17212	0	Golfkartonfabrieken:										
2121.2	17212	1	- productiecapaciteit < 3 ton/uur	30	30	100 C	30 R	100	3.2	2 G	2		
2121.2	17212	2	- productiecapaciteit >= 3 ton/uur	50	30	200 C Z	30 R	200	4.1	2 G	2		
22	58	-											
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA										
221	581		Uitgeverijen (kantoren)	0	0	10	0	10	1	1 P	1		
2221	1811		Drukkerijen van dagbladen	30	0	100 C	10	100	3.2	3 G	2	B	L
2222	1812		Drukkerijen (vlak- en rotatie-diepdrukkerijen)	30	0	100	10	100	3.2	3 G	2	B	

2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	10	0	30	0	30	2	1 P	1	B	
2223	1814	A	Grafische afwerking	0	0	10	0	10	1	1 G	1		
2223	1814	B	Binderijen	30	0	30	0	30	2	2 G	1		
2224	1813		Grafische reproductie en zetten	30	0	10	10	30	2	2 G	1	B	
2225	1814		Overige grafische activiteiten	30	0	30	10	30 D	2	2 G	1	B	
223	182		Reproductiebedrijven opgenomen media	0	0	10	0	10	1	1 G	1		
23	19	-											
23	19	-	AARDOLIE-/STEENKOOLVERWERK. IND.; BEWERKING SPLIJT- /KWEESTOFFEN										
231	191		Cokesfabrieken	1000	700	1000 C Z	100 R	1000	5.3	2 G	3	B	L
2320.1	19201		Aardolieraffinaderijen	1500	100	1500 C Z	1500 R	1500	6	3 G	3	B	L
2320.2	19202	A	Smeeroliën- en vettenfabrieken	50	0	100	30 R	100	3.2	2 G	2	B	L
2320.2	19202	B	Recyclingbedrijven voor afgewerkte olie	300	0	100	50 R	300	4.2	2 G	2	B	L
2320.2	19202	C	Aardolieproductenfabrieken niet elders genoemd	300	0	200	50 R	300 D	4.2	2 G	2	B	L
233	201, 212, 244		Splijt- en kweekstoffenbewerkingsbedrijven	10	10	100	1500	1500 D	6	1 G	2	B	
24	20	-											
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE productEN										
2411	2011	0	Vervaardiging van industriële gassen:										
2411	2011	1	- luchtscheidingsinstallatie verdampingscapaciteit >= 10 t/d lucht	10	0	700 C Z	100 R	700	5.2	3 G	3		
2411	2011	2	- overige gassenfabrieken, niet explosief	100	0	500 C	100 R	500	5.1	3 G	3		L
2411	2011	3	- overige gassenfabrieken, explosief	100	0	500 C	300 R	500	5.1	3 G	3		L
2412	2012		Kleur- en verfstoffenfabrieken	200	0	200 C	200 R	200 D	4.1	3 G	3	B	L
2413	2012	0	Anorg. chemische grondstoffenfabrieken:										
2413	2012	1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	100	30	300 C	300 R	300 D	4.2	2 G	3	B	L
2413	2012	2	- vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	300	50	500 C	700 R	700 D	5.2	3 G	3	B	L
2414.1	20141	A0	Organ. chemische grondstoffenfabrieken:										
2414.1	20141	A1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	300	10	200 C	300 R	300 D	4.2	2 G	3	B	L
2414.1	20141	A2	- vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	1000	30	500 C	700 R	1000 D	5.3	2 G	2	B	L
2414.1	20141	B0	Methanolfabrieken:										
2414.1	20141	B1	- productiecapaciteit < 100.000 ton/jaar	100	0	200 C	100 R	200	4.1	2 G	2	B	
2414.1	20141	B2	- productiecapaciteit >= 100.000 ton/jaar	200	0	300 C Z	200 R	300	4.2	3 G	3	B	
2414.2	20149	0	Vetzuren en alkanolenfabrieken (niet synth.):										
2414.2	20149	1	- productiecapaciteit < 50.000 ton/jaar	300	0	200 C	100 R	300	4.2	2 G	2	B	L
2414.2	20149	2	- productiecapaciteit >= 50.000 ton/jaar	500	0	300 C Z	200 R	500	5.1	3 G	3	B	L
2415	2015		Kunstmeststoffenfabrieken	500	300	500 C	500 R	500	5.1	3 G	3	B	L
2416	2016		Kunstharsenfabrieken e.d.	700	30	300 C	500 R	700	5.2	3 G	3	B	L

[illegible]

261	231	1	- glas en glasproducten, productiecapaciteit < 5.000 ton/jaar	30	30	100	30	100	3.2	1 G	1		L
261	231	2	- glas en glasproducten, productiecapaciteit >= 5.000 ton/jaar	30	100	300 C Z	50 R	300	4.2	2 G	2		L
261	231	3	- glaswol en glasvezels, productiecapaciteit< 5.000 ton/jaar	300	100	100	30	300	4.2	1 G	1		L
261	231	4	- glaswol en glasvezels, productiecapaciteit >= 5.000 ton/jaar	500	200	300 C Z	50 R	500	5.1	2 G	2		L
2615	231		Glasbewerkingsbedrijven	10	30	50	10	50	3.1	1 G	1		
262, 263	232, 234	0	Aardewerkfabrieken:										
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	10	10	30	10	30	2	1 G	1		L
262, 263	232, 234	2	- vermogen elektrische ovens totaal >= 40 kW	30	50	100	30	100	3.2	2 G	2		L
264	233	A	Baksteen en baksteenelementenfabrieken	30	200	200	30	200	4.1	2 G	2		L
264	233	B	Dakpannenfabrieken	50	200	200	100 R	200	4.1	2 G	2		
2651	2351	0	Cementfabrieken:										
2651	2351	1	- productiecapaciteit < 100.000 ton/jaar	10	300	500 C	30 R	500	5.1	2 G	2		
2651	2351	2	- productiecapaciteit >= 100.000 ton/jaar	30	500	1000 C Z	50 R	1000	5.3	3 G	3	B	
2652	235201	0	Kalkfabrieken:										
2652	235201	1	- productiecapaciteit < 100.000 ton/jaar	30	200	200	30 R	200	4.1	2 G	2		
2652	235201	2	- productiecapaciteit >= 100.000 ton/jaar	50	500	300 Z	50 R	500	5.1	3 G	3		
2653	235202	0	Gipsfabrieken:										
2653	235202	1	- productiecapaciteit < 100.000 ton/jaar	30	200	200	30 R	200	4.1	2 G	2		
2653	235202	2	- productiecapaciteit >= 100.000 ton/jaar	50	500	300 Z	50 R	500	5.1	3 G	3	B	
2661.1	23611	0	Betonwarenfabrieken:										
2661.1	23611	1	- zonder persen, triltafels en bekistingtrille	10	100	200	30	200	4.1	2 G	2	B	
2661.1	23611	2	- met persen, triltafels of bekistingtrillers, productiecapaciteit < 100 t/d	10	100	300	30	300	4.2	2 G	2	B	
2661.1	23611	3	- met persen, triltafels of bekistingtrillers, productiecapaciteit >= 100 t/d	30	200	700 Z	30	700	5.2	3 G	3	B	
2661.2	23612	0	Kalkzandsteenfabrieken:										
2661.2	23612	1	- productiecapaciteit < 100.000 ton/jaar	10	50	100	30	100	3.2	2 G	2		
2661.2	23612	2	- productiecapaciteit >= 100.000 ton/jaar	30	200	300 Z	30	300	4.2	3 G	3		
2662	2362		Mineraalgebonden bouwplatenfabrieken	50	50	100	30	100	3.2	2 G	2		
2663, 2664	2363, 2364	0	Betonmortelcentrales:										
2663, 2664	2363, 2364	1	- productiecapaciteit < 100 ton/uur	10	50	100	10	100	3.2	3 G	2		
2663, 2664	2363, 2364	2	- productiecapaciteit >= 100 ton/uur	30	200	300 Z	10	300	4.2	3 G	3		
2665, 2666	2365, 2369	0	Vervaardiging van producten van beton, (vezel)cement en gips:										
2665, 2666	2365, 2369	1	- productiecapaciteit < 100 t/d	10	50	100	50 R	100	3.2	2 G	2		
2665, 2666	2365, 2369	2	- productiecapaciteit >= 100 t/d	30	200	300 Z	200 R	300	4.2	3 G	2	B	
267	237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:										
267	237	1	- zonder breken, zeven en drogen: productieoppervlak > 2.000 m²	10	30	100	0	100 D	3.2	1 G	2		
267	237	2	- zonder breken, zeven en drogen: productieoppervlak <= 2.000 m²	10	30	50	0	50	3.1	1 G	1		

267	237	3		- met breken, zeven of drogen, verdampingscapaciteit < 100.000 ton/jaar	10	100	300		10	300	4.2	1 G	2		
267	237	4		- met breken, zeven of drogen, verdampingscapaciteit >= 100.000 ton/jaar	30	200	700	Z	10	700	5.2	2 G	3		
2681	2391			Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	10	30	50		10	50	D 3.1	1 G	2		
2682	2399	A0		Bitumineuze materialenfabrieken:											
2682	2399	A1		- productiecapaciteit < 100 ton/uur	300	100	100		30	300	4.2	3 G	2	B	L
2682	2399	A2		- productiecapaciteit >= 100 ton/uur	500	200	200	Z	50	500	5.1	3 G	3	B	L
2682	2399	B0		Isolatiematerialenfabrieken (excl. glaswol):											
2682	2399	B1		- steenwol, productiecapaciteit >= 5.000 ton/jaar	100	200	300	C Z	30	300	4.2	2 G	2		
2682	2399	B2		- overige isolatiematerialen	200	100	100	C	50	200	4.1	2 G	2		
2682	2399	C		Minerale productenfabrieken niet elders genoemd	50	50	100		50	100	D 3.2	2 G	2		
2682	2399	D0		Asfaltcentrales: productiecapaciteit< 100 ton/uur	100	50	200		30	200	4.1	3 G	2	B	L
2682	2399	D1		- asfaltcentrales, productiecapaciteit >= 100 ton/uur	200	100	300	Z	50	300	4.2	3 G	2	B	L
27	24	-													
27	24	-		VERVAARDIGING VAN METALEN											
271	241	0		Ruwijzer- en staalfabrieken:											
271	241	1		- productiecapaciteit < 1.000 ton/jaar	700	500	700		200	R 700	5.2	2 G	2	B	
271	241	2		- productiecapaciteit >= 1.000 ton/jaar	1500	1000	1500	C Z	300	R 1500	6	3 G	3	B	L
272	245	0		IJzeren- en stalenbuizenfabrieken:											
272	245	1		- productieoppervlak < 2.000 m²	30	30	500		30	500	5.1	2 G	2	B	
272	245	2		- productieoppervlak >= 2.000 m²	50	100	1000	Z	50	R 1000	5.3	3 G	2	B	
273	243	0		Draadtrekkerijen, koudbandwalserijen en profielzetterijen:											
273	243	1		- productieoppervlak < 2.000 m²	30	30	300		30	300	4.2	2 G	2		
273	243	2		- productieoppervlak >= 2.000 m²	50	50	700	Z	50	R 700	5.2	3 G	3	B	
274	244	A0		Non-ferro-metaalfabrieken:											
274	244	A1		- productiecapaciteit < 1.000 ton/jaar	100	100	300		30	R 300	4.2	1 G	2	B	
274	244	A2		- productiecapaciteit >= 1.000 ton/jaar	200	300	700	Z	50	R 700	5.2	2 G	3	B	
274	244	B0		Non-ferro-metaalwalserijen, -trekkerijen e.d.:											
274	244	B1		- productieoppervlak < 2.000 m²	50	50	500		50	R 500	5.1	2 G	2	B	
274	244	B2		- productieoppervlak >= 2.000 m²	200	100	1000	Z	100	R 1000	5.3	3 G	3	B	
2751, 2752	2451, 2452	0		IJzer- en staalgietereien/ -smelterijen:											
2751, 2752	2451, 2452	1		- productiecapaciteit < 4.000 ton/jaar	100	50	300	C	30	R 300	4.2	1 G	2	B	
2751, 2752	2451, 2452	2		- productiecapaciteit >= 4.000 ton/jaar	200	100	500	C Z	50	R 500	5.1	2 G	3	B	L
2753, 2754	2453, 2454	0		Non-ferro-metalaalgietereien/ -smelterijen:											
2753, 2754	2453, 2454	1		- productiecapaciteit < 4.000 ton/jaar	100	50	300	C	30	R 300	4.2	1 G	2	B	
2753, 2754	2453, 2454	2		- productiecapaciteit >= 4.000 ton/jaar	200	100	500	C Z	50	R 500	5.1	2 G	3	B	L
28	25	-													

[illegible]

[illegible]

40	35	-	PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER											
40	35	A0	Elektriciteitsproductiebedrijven (elektrisch vermogen >= 50 MWe)											
40	35	A1	- kolengestookt (incl. meestook biomassa), thermisch vermogen > 75 MWth	100	700	700 C Z	200	700	5.2	2 G	3	B	L	
40	35	A2	- oliegestookt, thermisch vermogen > 75 MWth	100	100	500 C Z	100	500	5.1	2 G	3	B	L	
40	35	A3	- gasgestookt (incl. bijstook biomassa), thermisch vermogen > 75 MWth,in	100	100	500 C Z	100 R	500	5.1	1 G	3			
40	35	A4	- kerncentrales met koeltorens	10	10	500 C	1500	1500 D	6	1 P	3			
40	35	A5	- warmte-kracht-installaties (gas), thermisch vermogen > 75 MWth	30	30	500 C Z	100 R	500	5.1	1 G	2			
40	35	B0	bio-energieinstallaties elektrisch vermogen < 50 MWe:											
40	35	B1	- covergisting, verbranding en vergassing van mest, slib, GFT en reststromen voedingsindustrie	100	50	100	30 R	100	3.2	2 G	1		L	
40	35	B2	- vergisting, verbranding en vergassing van overige biomassa	50	50	100	30 R	100	3.2	2 G	1		L	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:											
40	35	C1	- < 10 MVA	0	0	30 C	10	30	2	1 P	1	B		
40	35	C2	- 10 - 100 MVA	0	0	50 C	30	50	3.1	1 P	1	B		
40	35	C3	- 100 - 200 MVA	0	0	100 C	50	100	3.2	1 P	2	B		
40	35	C4	- 200 - 1000 MVA	0	0	300 C Z	50	300	4.2	1 P	2	B		
40	35	C5	- >= 1000 MVA	0	0	500 C Z	50	500	5.1	1 P	2	B		
40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:											
40	35	D1	- gascompressorstations vermogen < 100 MW	0	0	300 C	100	300	4.2	1 P	1			
40	35	D2	- gascompressorstations vermogen >= 100 MW	0	0	500 C	200 R	500	5.1	1 P	2			
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinst. cat. A	0	0	10 C	10	10	1	1 P	1			
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), cat. B en C	0	0	30 C	10	30	2	1 P	1			
40	35	D5	- gasontvang- en -verdeelstations, cat. D	0	0	50 C	50 R	50	3.1	1 P	1			
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:											
40	35	E1	- stadsverwarming	30	10	100 C	50	100	3.2	1 P	2			
40	35	E2	- blokverwarming	10	0	30 C	10	30	2	1 P	1			
40	35	F0	windmolens:											
40	35	F1	- wiekdiameter 20 m	0	0	100 C	30	100	3.2	1 P	2			
40	35	F2	- wiekdiameter 30 m	0	0	200 C	50	200	4.1	1 P	2			
40	35	F3	- wiekdiameter 50 m	0	0	300 C	50	300	4.2	1 P	3			
41	36	-												
41	36	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER											
41	36	A0	Waterwinning-/ bereiding- bedrijven:											
41	36	A1	- met chloorgas	50	0	50 C	1000 R	1000 D	5.3	1 G	2		L	
41	36	A2	- bereiding met chloorbleekloog e.d. en/of straling	10	0	50 C	30	50	3.1	1 G	2			

41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:										
41	36	B1	- < 1 MW	0	0	30 C	10	30	2	1 P	1		
41	36	B2	- 1 - 15 MW	0	0	100 C	10	100	3.2	1 P	1		
41	36	B3	- >= 15 MW	0	0	300 C	10	300	4.2	1 P	2		
45	41, 42, 43	-											
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID										
45	41, 42, 43	0	Bouwbedrijven algemeen: bedrijfsoppervlak > 2.000 m²	10	30	100	10	100	3.2	2 G	2	B	
45	41, 42, 43	1	- bouwbedrijven algemeen: bedrijfsoppervlak <= 2.000 m²	10	30	50	10	50	3.1	2 G	1	B	
45	41, 42, 43	2	Aannemersbedrijven met werkplaats: bedrijfsoppervlak > 1000 m²	10	30	50	10	50	3.1	2 G	1	B	
45	41, 42, 43	3	- aannemersbedrijven met werkplaats: bedrijfsoppervlak < 1000 m²	0	10	30	10	30	2	1 G	1	B	
50	45, 47	-											
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS										
501, 502, 5	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	10	0	30	10	30	2	2 P	1	B	
501	451		Handel in vrachtauto's (incl. import en reparatie)	10	10	100	10	100	3.2	2 G	1		
5020.4	45204	A	Autoplaatswerken	10	30	100	10	100	3.2	1 G	1		
5020.4	45204	B	Autobekleeders	0	0	10	10	10	1	1 G	1		
5020.4	45204	C	Autospuitsystemen	50	30	30	30 R	50	3.1	1 G	1	B	L
5020.5	45205		Autowasserijen	10	0	30	0	30	2	3 P	1		
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	0	0	30	10	30	2	1 P	1		
505	473	0	Benzineservicestations:										
505	473	1	- met LPG > 1000 m³/jaar	30	0	30	200 R	200	4.1	3 P	1	B	
505	473	2	- met LPG < 1000 m³/jaar	30	0	30	50 R	50	3.1	3 P	1	B	
505	473	3	- zonder LPG	30	0	30	10	30	2	3 P	1	B	
51	46	-											
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING										
511	461		Handelsbemiddeling (kantoren)	0	0	10	0	10	1	1 P	1		
5121	4621	0	Grth in akkerbouwproducten en veevoeders	30	30	50	30 R	50	3.1	2 G	2		
5121	4621	1	Grth in akkerbouwproducten en veevoeders met een verwerkingscapaciteit van 500 ton/uur of meer	100	100	300 Z	50 R	300	4.2	2 G	2		
5122	4622		Grth in bloemen en planten	10	10	30	0	30	2	2 G	1		
5123	4623		Grth in levende dieren	50	10	100 C	0	100	3.2	2 G	1		
5124	4624		Grth in huiden, vellen en leder	50	0	30	0	50	3.1	2 G	1		
5125, 5131	46217, 4631		Grth in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen	30	10	30	50 R	50	3.1	2 G	1		
5132, 5133	4632, 4633		Grth in vlees, vleeswaren, zuivelproducten, eieren, spijsoei	10	0	30	50 R	50	3.1	2 G	1		
5134	4634		Grth in dranken	0	0	30	0	30	2	2 G	1		

5135	4635		Grth in tabaksproducten	10	0	30	0	30	2	2 G	1		
5136	4636		Grth in suiker, chocolade en suikerwerk	10	10	30	0	30	2	2 G	1		
5137	4637		Grth in koffie, thee, cacao en specerijen	30	10	30	0	30	2	2 G	1		
5138, 5139	4638, 4639		Grth in overige voedings- en genotmiddelen	10	10	30	10	30	2	2 G	1		
514	464, 46733		Grth in overige consumentenartikelen	10	10	30	10	30	2	2 G	1		
5148.7	46499	0	Grth in vuurwerk en munitie:										
5148.7	46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	10	0	30	10 V	30	2	2 G	1		
5148.7	46499	2	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag 10 tot 50 ton	10	0	30	50 V	50	3.1	2 G	1		
5148.7	46499	3	theatervuurwerk)	10	0	30	500 V	500	5.1	2 G	1		
5148.7	46499	4	- professioneel vuurwerk, netto expl. massa per bewaarplaats 750 kg tot 6 ton	10	0	30	1000 V	1000	5.3	2 G	1		
5148.7	46499	5	- munitie	0	0	30	30	30	2	2 G	1		
5151.1	46711	0	Grth in vaste brandstoffen:										
5151.1	46711	1	- klein, lokaal verzorgingsgebied	10	50	50	30	50	3.1	2 P	2		
5151.1	46711	2	- kolenterminal, opslag opp. >= 2.000 m²	50	500	500 Z	100	500	5.1	3 G	3	B	
5151.2	46712	0	Grth in vloeibare en gasvormige brandstoffen:										
5151.2	46712	1	- vloeistoffen, opslagcapaciteit < 100.000 m³	50	0	50	200 R	200 D	4.1	2 G	2	B	L
5151.2	46712	2	- vloeistoffen, opslagcapaciteit >= 100.000 m³	100	0	50	500 R	500 D	5.1	2 G	2	B	L
5151.2	46712	3	- tot vloeistof verdichte gassen	50	0	50	300 R	300 D	4.2	2 G	2		
5151.3	46713		Grth minerale olieproducten (excl. brandstoffen)	100	0	30	50	100	3.2	2 G	2	B	
5152.1	46721	0	Grth in metaalartsen:										
5152.1	46721	1	- opslag opp. < 2.000 m²	30	300	300	10	300	4.2	3 G	3	B	
5152.1	46721	2	- opslag opp. >= 2.000 m²	50	500	700 Z	10	700	5.2	3 G	3	B	
5152.2 / 3	46722, 46723		Grth in metalen en -halfabrikaten	0	10	100	10	100	3.2	2 G	2		
5153	4673	0	Grth in hout en bouwmaterialen:										
5153	4673	1	- algemeen: bedrijfsoppervlak > 2000 m²	0	10	50	10	50	3.1	2 G	2		
5153	4673	2	- algemeen: bedrijfsoppervlak <= 2000 m²	0	10	30	10	30	2	1 G	1		
5153.4	46735	4	zand en grind:										
5153.4	46735	5	- algemeen: bedrijfsoppervlak > 200 m²	0	30	100	0	100	3.2	2 G	2		
5153.4	46735	6	- algemeen: bedrijfsoppervlak <= 200 m²	0	10	30	0	30	2	1 G	1		
5154	4674	0	Grth in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:										
5154	4674	1	- algemeen: bedrijfsoppervlak > 2.000 m²	0	0	50	10	50	3.1	2 G	2		
5154	4674	2	- algemeen: bedrijfsoppervlak <= 2.000 m²	0	0	30	0	30	2	1 G	1		
5155.1	46751		Grth in chemische producten	50	10	30	100 R	100 D	3.2	2 G	2	B	
5155.2	46752		Grth in kunstmeststoffen	30	30	30	30 R	30	2	1 G	1		
5156	4676		Grth in overige intermediaire goederen	10	10	30	10	30	2	2 G	2		

5157	4677	0	Autosloperijen: bedrijfsoppervlak > 1000 m²	10	30	100	30	100	3.2	2 G	2	B	
5157	4677	1	- autosloperijen: bedrijfsoppervlak <= 1000 m²	10	10	50	10	50	3.1	2 G	2	B	
5157.2/3	4677	0	Overige groothandel in afval en schroot: bedrijfsoppervlak > 1000 m²	10	30	100	10	100 D	3.2	2 G	2	B	
5157.2/3	4677	1	- overige groothandel in afval en schroot: bedrijfsoppervlak <= 1000 m²	10	10	50	10	50	3.1	2 G	2	B	
518	466	0	Grth in machines en apparaten:										
518	466	1	- machines voor de bouwnijverheid	0	10	100	10	100	3.2	2 G	2		
518	466	2	- overige	0	10	50	0	50	3.1	2 G	1		
519	466, 469		Overige grth (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.)	0	0	30	0	30	2	2 G	1		
52	47	-											
52	47	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE T.B.V. PARTICULIEREN										
52	47	A	Detailhandel voor zover niet elders genoemd	0	0	10	0	10	1	1 P	1		
5211/2,524	471		Supermarkten, warenhuizen	0	0	10	10	10	1	2 P	1		
5222, 5223	4722, 4723		Detailhandel vlees, wild, gevogelte, met roken, koken, bakken	10	0	10	10	10	1	1 P	1		
5224	4724		Detailhandel brood en banket met bakken voor eigen winkel	10	10	10 C	10	10	1	1 P	1		
5231, 5232	4773, 4774		Apotheken en drogisterijen	0	0	0	10	10	1	1 P	1		
5246/9	4752		Bouwmarkten, tuincentra, hypermarkten	0	0	30	10	30	2	3 P	1		
5249	4778		Detailhandel in vuurwerk tot 10 ton verpakt	0	0	10	10 V	10	1	1 P	1		
5261	4791		Postorderbedrijven	0	0	50	0	50	3.1	2 G	1		
527	952		Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	0	0	10	10	10	1	1 P	1		
55	55	-											
55	55	-	LOGIES-, MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING										
5511, 5512	5510		Hotels en pensions met keuken, conferentie-oorden en congrescentra	10	0	10	10	10	1	2 P	1		
552	553, 552		Kampeertreinen, vakantiecentra, e.d. (met keuken)	30	0	50 C	30	50	3.1	2 P	1		
553	561		Restaurants, cafetaria's, snackbars, ijssalons met eigen ijsbereiding, viskramen e.d.	10	0	10 C	10	10	1	2 P	1		
554	563	1	Café's, bars	0	0	10 C	10	10	1	2 P	1		
554	563	2	Discotheken, muziekcafé's	0	0	30 C	10	30 D	2	2 P	1		
5551	5629		Kantines	10	0	10 C	10	10 D	1	1 P	1		
5552	562		Cateringbedrijven	10	0	30 C	10	30	2	1 G/F	1		
60	49	-											
60	49	-	VERVOER OVER LAND										
601	491, 492	0	Spoorwegen:										
601	491, 492	1	- stations	0	0	100 C	50 R	100 D	3.2	3 P	2		
601	491, 492	2	- rangeertreinen, overslagstations (zonder rangeerheuve)	30	30	300 C	300 R	300 D	4.2	3 G	2		
6021.1	493		Bus-, tram- en metrostations en -remises	0	10	100 C	0	100 D	3.2	2 P	2		
6022	493		Taxibedrijven	0	0	30 C	0	30	2	2 P	1		

6023	493		Touringcarbedrijven	10	0	100 C	0	100	3.2	2 G	1		
6024	494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks): bedrijfsoppervlak > 1000 m²	0	0	100 C	30	100	3.2	3 G	1		
6024	494	1	- Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks) bedrijfsoppervlak <= 1000 m²	0	0	50 C	30	50	3.1	2 G	1		
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	0	0	30 C	10	30 D	2	1 P	1	B	
61, 62	50, 51	-											
61, 62	50, 51	-	VERVOER OVER WATER / DOOR DE LUCHT										
61, 62	50, 51	A	Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	0	0	10	0	10	1	2 P	1		
63	52	-											
63	52	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER										
6311.1	52241	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. zeeschepen:										
6311.1	52241	1	- containers	0	10	500 C	100 R	500	5.1	3 G	3		
6311.1	52241	2	- stukgoederen	0	30	300 C	100 R	300 D	4.2	3 G	3	B	
6311.1	52241	3	- ertsen, mineralen e.d., opslagopp. >= 2.000 m²	50	700	1000 C Z	50	1000	5.3	3 G	3	B	
6311.1	52241	4	- granen of meelsoorten, verdampingscapaciteit >= 500 ton/uur	100	500	500 C Z	100 R	500	5.1	3 G	3		
6311.1	52241	5	- steenkool, opslagopp. >= 2.000 m²	50	700	700 C Z	100	700	5.2	3 G	3	B	
6311.1	52241	6	- olie, LPG, e.d.	300	0	100 C	1000 R	1000	5.3	2 G	3	B	L
6311.1	52241	7	- tankercleaning	300	10	100 C	200 R	300	4.2	1 G	2	B	
6311.2	52242	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart:										
6311.2	52242	1	- containers	0	10	300	50 R	300	4.2	2 G	2		
6311.2	52242	10	- tankercleaning	300	10	100	200 R	300	4.2	1 G	2	B	
6311.2	52242	2	- stukgoederen	0	10	100	50 R	100 D	3.2	2 G	2	B	
6311.2	52242	3	- ertsen, mineralen, e.d., opslagopp. < 2.000 m²	30	200	300	30	300	4.2	2 G	2	B	
6311.2	52242	4	- erten, mineralen, e.d., opslagopp. >= 2.000 m²	50	500	700 Z	50	700	5.2	3 G	3	B	
6311.2	52242	5	- granen of meelsoorten, verdampingscapaciteit < 500 ton/uur	50	300	200	50 R	300	4.2	2 G	2		
6311.2	52242	6	- granen of meelsoorten, verdampingscapaciteit >= 500 ton/uur	100	500	300 Z	100 R	500	5.1	3 G	3		
6311.2	52242	7	- steenkool, opslagopp. < 2.000 m²	50	300	300	50	300	4.2	2 G	2	B	
6311.2	52242	8	- steenkool, opslagopp. >= 2.000 m²	50	500	500 Z	100	500	5.1	3 G	3	B	
6311.2	52242	9	- olie, LPG, e.d.	100	0	50	700 R	700	5.2	2 G	3	B	L
6312	52102, 52109	A	Distributiecentra, pak- en koelhuizen	30	10	50 C	50 R	50 D	3.1	2 G	2		
6312	52109	B	Opslaggebouwen (verhuur opslagruimte)	0	0	30 C	10	30	2	2 G	1		
6321	5221	1	Autoparkeerterreinen, parkeergarages	10	0	30 C	0	30	2	3 P	1		L
6321	5221	2	Stalling van vrachtwagens (met koelinstallaties)	10	0	100 C	30	100	3.2	2 G	1		
6322, 6323	5222		Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	0	0	10	0	10	1	2 P	1		
6323	5223	A	Luchthavens	200	50	1500 C	500 R	1500 D	6	3 P	3	B	L

6323	5223	B	Helikopterlandplaatsen	0	50	500	50	500	5.1	1 P	2		
633	791		Reisorganisaties	0	0	10	0	10	1	1 P	1		
634	5229		Expediteurs, cargadoors (kantoren)	0	0	10	0	10 D	1	1 P	1		
64	64	-											
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE										
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	0	0	30 C	0	30	2	2 P	1		
642	61	A	Telecommunicatiebedrijven	0	0	10 C	0	10	1	1 P	1		
642	61	B0	zendinstallaties:										
642	61	B1	- LG en MG, zendervermogen < 100 kW (bij groter vermogen: onderzoek!)	0	0	0 C	100	100	3.2	1 P	2		
642	61	B2	- FM en TV	0	0	0 C	10	10	1	1 P	2		
642	61	B3	- GSM en UMTS-steunzenders (indien bouwvergunningplichtig)	0	0	0 C	10	10	1	1 P	2		
65, 66, 67	64, 65, 66	-											
65, 66, 67	64, 65, 66	-	FINANCIELE INSTELLINGEN EN VERZEKERINGSWEZEN										
65, 66, 67	64, 65, 66	A	Banken, verzekeringsbedrijven, beurzen	0	0	10 C	0	10	1	1 P	1		
70	41, 68	-											
70	41, 68	-	VERHUUR VAN EN HANDEL IN ONROEREND GOED										
70	41, 68	A	Verhuur van en handel in onroerend goed	0	0	10	0	10	1	1 P	1		
71	77	-											
71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN										
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	10	0	30	10	30	2	2 P	1		
712	7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (excl. personenauto's)	10	0	50	10	50 D	3.1	2 G	1		
713	773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	10	0	50	10	50 D	3.1	2 G	1	B	
714	772		Verhuurbedrijven voor roerende goederen niet elders genoemd	10	10	30	10	30 D	2	2 G	2		
72	62	-											
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE										
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureaus e.d.	0	0	10	0	10	1	1 P	1		
72	58, 63	B	Datacentra	0	0	30 C	0	30	2	1 P	1		
73	72	-											
73	72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK										
731	721		Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk	30	10	30	30 R	30	2	1 P	1		
732	722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	0	0	10	0	10	1	1 P	1		
74	77, 78, 80tm82	-											
74	77, 78, 80tm82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING										
74	77, 78, 80tm82	A	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	0	0	10	0	10 D	1	2 P	1		
747	812		Reinigingsbedrijven voor gebouwen	50	10	30	30	50 D	3.1	1 P	1	B	

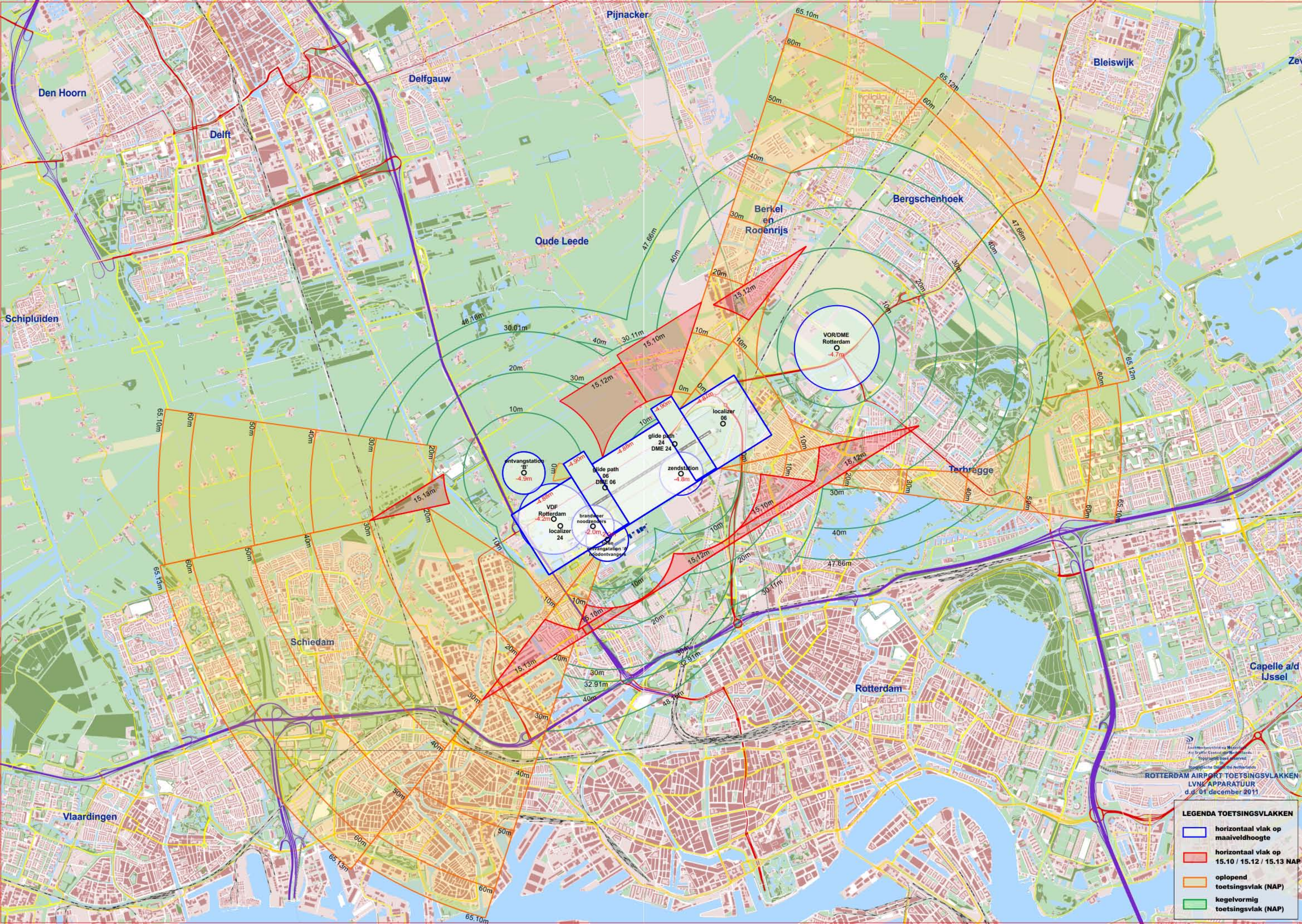
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	10	0	30 C	10	30	2	2 G	1	B	
7484.3	82991		Veilingen voor landbouw- en visserijproducten	50	30	200 C	50 R	200	4.1	3 G	2		
7484.4	82992		Veilingen voor huisraad, kunst e.d.	0	0	10	0	10	1	2 P	1		
75	84	-											
75	84	-	OPENBAAR BESTUUR, OVERHEIDSDIENSTEN, SOCIALE VERZEKERINGEN										
75	84	A	Openbaar bestuur (kantoren e.d.)	0	0	10	0	10	1	2 P	1		
7522	8422		Defensie-inrichtingen	30	30	200 C	100	200 D	4.1	3 G	1	B	
7525	8425		Brandweerkazernes	0	0	50 C	0	50	3.1	1 G	1		
80	85	-											
80	85	-	ONDERWIJS										
801, 802	852, 8531		Scholen voor basis- en algemeen voortgezet onderwijs	0	0	30	0	30	2	1 P	1		
803, 804	8532, 854, 855		Scholen voor beroeps-, hoger en overig onderwijs	10	0	30	10	30 D	2	2 P	1		
85	86	-											
85	86	-	GEZONDHEIDS- EN WELZIJNSZORG										
8511	8610		Ziekenhuizen	10	0	30 C	10	30	2	3 P	2		
8512, 8513	8621, 8622, 8623		Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven	0	0	10	0	10	1	2 P	1		
8514, 8515	8691, 8692		Consultatiebureaus	0	0	10	0	10	1	1 P	1		
853	871	1	Verpleeghuizen	10	0	30 C	0	30	2	1 P	1		
853	8891	2	Kinderopvang	0	0	30	0	30	2	2 P	1		
90	37, 38, 39	-											
90	37, 38, 39	-	MILIEUDIENSTVERLENING										
9001	3700	A0	RWZI's en gierverswerkingsinricht., met afdekking voorbezinktanks:										
9001	3700	A1	- < 100.000 inwonersequivalent	200	10	100 C	10	200	4.1	2 G	1		
9001	3700	A2	- 100.000 - 300.000 inwonersequivalent	300	10	200 C Z	10	300	4.2	2 G	1		
9001	3700	A3	- >= 300.000 inwonersequivalent	500	10	300 C Z	10	500	5.1	3 G	2		
9001	3700	B	rioolgemalen	30	0	10 C	0	30	2	1 P	1		
9002.1	381	A	Vuillophaal-, straatreinigingsbedrijven e.d.	50	30	50	10	50	3.1	2 G	1		
9002.1	381	B	Gemeentewerven (afval-inzameldepots)	30	30	50	30 R	50	3.1	2 G	1	B	
9002.1	381	C	Vuiloverslagstations	200	200	300	30	300	4.2	3 G	3	B	
9002.2	382	A0	Afvalverwerkingsbedrijven:										
9002.2	382	A1	- mestverwerking/korrelfabrieken	500	10	100 C	10	500	5.1	3 G	3		
9002.2	382	A2	- kabelbranderijen	100	50	30	10	100	3.2	1 G	1	B	L
9002.2	382	A3	- verwerking radio-actief afval	0	10	200 C	1500	1500	6	1 G	1		
9002.2	382	A4	- pathogene afvalverbranding (voor ziekenhuizen)	50	10	30	10	50	3.1	1 G	2		L
9002.2	382	A5	- oplosmiddeltherugwinning	100	0	10	30 R	100 D	3.2	1 G	2	B	L
9002.2	382	A6	- afvalverbrandingsinrichtingen, thermisch vermogen > 75 MW	300	200	300 C Z	50	300 D	4.2	3 G	3	B	L

9002.2	382	A7	- verwerking fotochemisch en galvano-afval	10	10	30	30 R	30	2	1 G	1	B	L
9002.2	382	B	Vuilstortplaatsen	300	200	300	10	300	4.2	3 G	3	B	
9002.2	382	C0	Composteerbedrijven:										
9002.2	382	C1	- niet-belucht verdampingscapaciteit < 5.000 ton/jaar	300	100	50	10	300	4.2	2 G	2	B	
9002.2	382	C2	- niet-belucht verdampingscapaciteit 5.000 tot 20.000 ton/jaar	700	300	100	30	700	5.2	2 G	2	B	
9002.2	382	C3	- belucht verdampingscapaciteit < 20.000 ton/jaar	100	100	100	10	100	3.2	2 G	2	B	
9002.2	382	C4	- belucht verdampingscapaciteit > 20.000 ton/jaar	200	200	100	30	200	4.1	3 G	2	B	
9002.2	382	C5	- GFT in gesloten gebouw	200	50	100	100 R	200	4.1	3 G	1	B	L
91	94	-											
91	94	-	DIVERSE ORGANISATIES										
9111	941, 942		Bedrijfs- en werknemersorganisaties (kantoren)	0	0	10	0	10	1	1 P	1		
9131	9491		Kerkgebouwen e.d.	0	0	30	0	30	2	2 P	1		
9133.1	94991	A	Buurt- en clubhuizen	0	0	30 C	0	30 D	2	2 P	1		
9133.1	94991	B	Hondendressuurterreinen	0	0	50	0	50	3.1	1 P	1		
92	59	-											
92	59	-	CULTUUR, SPORT EN RECREATIE										
921, 922	591, 592, 601, 602		Studio's (film, TV, radio, geluid)	0	0	30 C	10	30	2	2 G	1		
9213	5914		Bioscopen	0	0	30 C	0	30	2	3 P	1		
9232	9004		Theaters, schouwburgen, concertgebouwen, evenementenhallen	0	0	30 C	0	30	2	3 P	1		
9233	9321		Recreatiecentra, vaste kermis e.d.	30	10	300	10	300 D	4.2	3 P	3		
9234	8552		Muziek- en balletscholen	0	0	30	0	30	2	2 P	1		
9234.1	85521		Dansscholen	0	0	30 C	0	30	2	2 P	1		
9251, 9252	9101, 9102		Bibliotheken, musea, ateliers, e.d.	0	0	10	0	10	1	2 P	1		
9253.1	91041		Dierentuinen	100	10	50 C	0	100	3.2	3 P	1		
9253.1	91041		Kinderboerderijen	30	10	30 C	0	30	2	1 P	1		
926	931	0	Zwembaden:										
926	931	1	- overdekt	10	0	50 C	10	50	3.1	3 P	1		
926	931	2	- niet overdekt	30	0	200	10	200	4.1	3 P	1		
926	931	A	Sporthallen	0	0	50 C	0	50	3.1	2 P	1		
926	931	B	Bowlingcentra	0	0	30 C	0	30	2	2 P	1		
926	931	C	Overdekte kunstijsbanen	0	0	100 C	50 R	100	3.2	2 P	1		
926	931	D	Stadions en open-lucht-ijsbanen	0	0	300 C	50 R	300	4.2	3 P	2		
926	931	E	Maneges	50	30	30	0	50	3.1	2 P	1		
926	931	F	Tennisbanen (met verlichting)	0	0	50 C	0	50	3.1	2 P	2		
926	931	G	Veldsportcomplex (met verlichting)	0	0	50 C	0	50	3.1	2 P	2		
926	931	H	Golfbanen	0	0	10	0	10	1	2 P	1		

926	931	I	Kunstsibanen	0	0	30 C	50 R	50	3.1	2 P	2		
926	931	0	Schietinrichtingen:										
926	931	1	- binnenbanen: geweer- en pistoolbanen	0	0	200 C	10	200	4.1	2 P	1		
926	931	10	- buitenbanen met voorzieningen: pistoolbanen	10	0	1000	200	1000	5.3	1 P	1		
926	931	11	- buitenbanen met voorzieningen: boogbanen	0	0	30	30	30	2	1 P	1		
926	931	2	- binnenbanen: boogbanen	0	0	10 C	10	10	1	1 P	1		
926	931	3	- vrije buitenbanen: kleiduiven	0	0	200	300	300	4.2	2 P	1		L
926	931	4	- vrije buitenbanen: schietbomen	0	0	500	1500	1500	6	1 P	1		
926	931	5	- vrije buitenbanen: geweerbanen	10	0	1500	1500	1500	6	2 P	1		
926	931	6	- vrije buitenbanen: pistoolbanen	10	0	1500	1500	1500	6	2 P	1		
926	931	7	- vrije buitenbanen: boogbanen	0	0	10	200	200	4.1	1 P	1		
926	931	8	- buitenbanen met voorzieningen: schietbomen	10	0	300	500	500	5.1	2 P	1		
926	931	9	- buitenbanen met voorzieningen: geweerbanen	10	0	1000	1500	1500	6	2 P	1		
926	931	A	Skelter- en kartbanen, in een hal	10	0	50	10	50	3.1	2 P	1		
926	931	B	Skelter- en kartbanen, open lucht, < 8 uur/week in gebruik	50	30	500	30	500	5.1	2 P	1	B	
926	931	C	Skelter- en kartbanen, open lucht, >=8 uur/week in gebruik	50	50	1000 Z	30	1000	5.3	2 P	1	B	
926	931	D	Autocircuits, motorcrossterreinen e.d., < 8 uur/week in gebruik	100	50	700	50	700	5.2	3 P	1	B	
926	931	E	Autocircuits, motorcrossterreinen e.d., >=8 uur/week in gebruik	100	100	1500 Z	50	1500	6	3 P	1	B	
926	931	F	Sportscholen, gymnastiekzalen	0	0	30 C	0	30	2	2 P	1		
926	932	G	Jachthavens met diverse voorzieningen	10	10	50 C	30	50	3.1	3 P	1	B	
9271	9200		Casino's	10	0	30 C	0	30	2	3 P	1		
9272.1	92009		Amusementshallen	0	0	30 C	0	30	2	2 P	1		
9272.4	93299		Modelvliegtuig-velden	10	0	300	100	300	4.2	1 P	1		
93	93	-											
93	96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING										
9301.1	96011	A	Wasserijen en strijkinrichtingen	30	0	50 C	30	50	3.1	2 G	1		
9301.1	96011	B	Tapijtreinigingsbedrijven	30	0	50	30	50	3.1	2 G	1		L
9301.2	96012		Chemische wasserijen en ververijen	30	0	30	30 R	30	2	2 G	1	B	L
9301.3	96013	A	Wasverzendinrichtingen	0	0	30	0	30	2	1 G	1		
9301.3	96013	B	Wasserettes, wassalons	0	0	10	0	10	1	1 P	1		
9302	9602		Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	0	0	10	0	10	1	1 P	1		
9303	9603	0	Begraafondernemingen:										
9303	9603	1	- uitvaartcentra	0	0	10	0	10	1	2 P	1		
9303	96031	2	- begraafplaatsen	0	0	10	0	10	1	2 P	1		
9303	96032	3	- crematoria	100	10	30	10	100	3.2	2 P	2		L
9304	9313, 9604		Fitnesscentra, badhuizen en sauna-baden	10	0	30 C	0	30	2	1 P	1		

[illegible]

Bijlage 2 Toetsingsvlakken



ROTTERDAM AIRPORT TOETSINGSVLAKKEN
LVNL APPARATUUR
d.d. 01 december 2011

LEGENDA TOETSINGSVLAKKEN

- horizontaal vlak op maaiveldhoogte
- horizontaal vlak op 15.10 / 15.12 / 15.13 NAP
- oplopend toetsingsvlak (NAP)
- kegelvormig toetsingsvlak (NAP)

Bijlage 3 Parkeernormen

Parkeernormen voor de oprichting van een gebouw of verandering van functie of uitbreiding van bestaand gebruik, inclusief gebiedsindeling behorend bij de algemene regel: voorwaardelijke verplichting over parkeren

Artikel 1 Indeling van het gebied van de gemeente

Begripsbepalingen

3. Parkeerzone A:
Die gedeelten van het gebied der gemeente, die op kaart 1 paars zijn gekleurd.
4. Parkeerzone B:
Die gedeelten van het gebied der gemeente, die op kaart 1 groen zijn gekleurd.
5. Parkeerzone C:
Die gedeelten van het gebied der gemeente, die op kaart 1 noch tot zone A, noch tot zone B behoren.
6. Sector 1:
Die gedeelten van het gebied der gemeente, die op kaart 2 paars zijn gekleurd.
7. Sector 2:
Die gedeelten van het gebied der gemeente, die op kaart 2 oranje zijn gekleurd.
8. Sector 3:
Die gedeelten van het gebied der gemeente, die op kaart 2 geel zijn gekleurd.
9. Sector 4:
Die gedeelten van het gebied der gemeente, die op kaart 2 groen zijn gekleurd.

Artikel 2 Onderverdeling gebouwen naar bestemming

1. Capaciteit parkeergelegenheid Werken, Winkelen, Horeca, Sport en Recreatie, Gezondheidszorg, Onderwijs en Cultuur.
2. De capaciteit van de parkeergelegenheid ten behoeve van de in lid 1 bedoelde categorieën van gebouwen is opgenomen in de bij deze bijlage behorende tabel.

Artikel 3 Vaststelling parkeercapaciteit

De capaciteit van een parkeergelegenheid wordt in hele getallen vastgesteld. In voorkomende gevallen vindt afronding op de gebruikelijke wijze plaats, derhalve bij 0,5 of meer naar boven en bij minder dan 0,5 naar beneden.

Artikel 4 Berekening parkeercapaciteit bij verbouwingen

Bij een verbouwing, niet zijnde sloop/nieuwbouw, waarbij de parkeerdruk toeneemt, wordt het aantal parkeerplaatsen, vereist volgens de in artikel 2, lid 2, bedoelde tabel, verminderd met het aantal parkeerplaatsen dat vereist was of zou zijn voor de verbouwing.

Artikel 4a Afwijking 55-pluswoningen

Het bevoegd gezag is bevoegd af te wijken van de in deze bijlage opgenomen tabel met normen voor parkeren indien sprake is van een woning met een gebruiksoppervlakte van ten minste 65 m² die nadrukkelijk bestemd is als huisvesting voor 55-plussers, een en ander tot een norm van 0,6

stallingsplaats per woning.

Artikel 5 Ontheffing parkeereis

Een parkeereis wordt niet gesteld bij een verbouwing waarbij noch een wijziging in het gebruik van het gebouw, noch een uitbreiding van het vloeroppervlak ervan plaats vindt.

Artikel 6 Supermarkt

Als supermarkt worden aangemerkt winkelbestemmingen met een bruto vloeroppervlak van 600 m² of meer.

Artikel 7 Afwijkingen van de tabel

1. Indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven, kan bij de vaststelling van de capaciteit van een parkeergelegenheid worden afgeweken van de in artikel 2, lid 2, bedoelde tabel.
2. De capaciteit van een parkeergelegenheid ten behoeve van gebouwen, welke niet in de in artikel 2, lid 2, bedoelde tabel voorkomen, wordt per geval vastgesteld. Daarbij wordt, voor zover mogelijk, aansluiting gezocht bij vergelijkbare gebouwen, vermeld in deze tabel.

Tabel

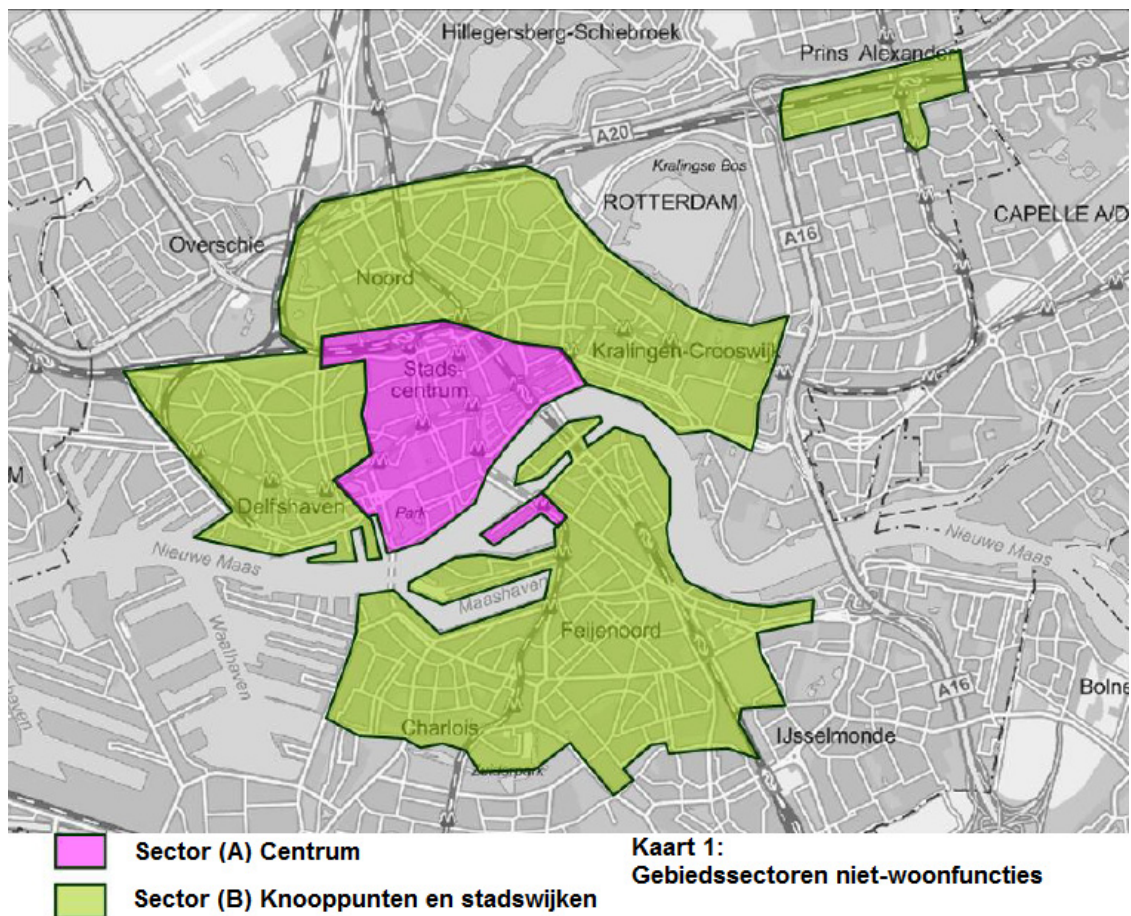
Gebruiksoppervlakte (m2)	Sector 1 Stallingsplaatsen per woning	Sector 2 Stallingsplaatsen per woning	Sector 3 Stallingsplaatsen per woning	Sector 4 Stallingsplaatsen per woning
< 40	0,1	0,1	0,1	0,1
40 – 65	0,6	0,6	0,6	0,6
65 – 85	0,6	0,8	1,0	1,4
85 – 120	1,0	1,0	1,2	1,6
120 +	1,2	1,2	1,4	1,8

per 100 m2 bvo, tenzij anders vermeld	Parkeerzone A Centrum	Parkeerzone B Knooppunten en stadswijken	Parkeerzone C Overig gebied
	MAX.	MIN.	MIN.
werken			
kantoor met baliefunctie (banken, postkantoren)*	1,20	2,00	2,50
kantoor *	0,76	1,00	1,20
arbeidsintensief / bezoekers intensief bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats etc.)*	0,67	1,20	2,00
arbeidsextensief / bezoekersextensief bedrijf (loods, opslag, transportbedrijf etc.) **	0,19	0,30	0,60
Bedrijfsverzamelgebouw *	0,72	0,80	0,80
winkelen			
winkel ***	0,38	2,50	2,50
supermarkt ***	0,38	2,80	3,00
grootschalige detailhandel ***	n.v.t.	4,50	5,50
bouwmkt/tuincentrum/kringloopwinkel	n.v.t.	2,20	2,20
showroom **	0,26	0,60	1,00

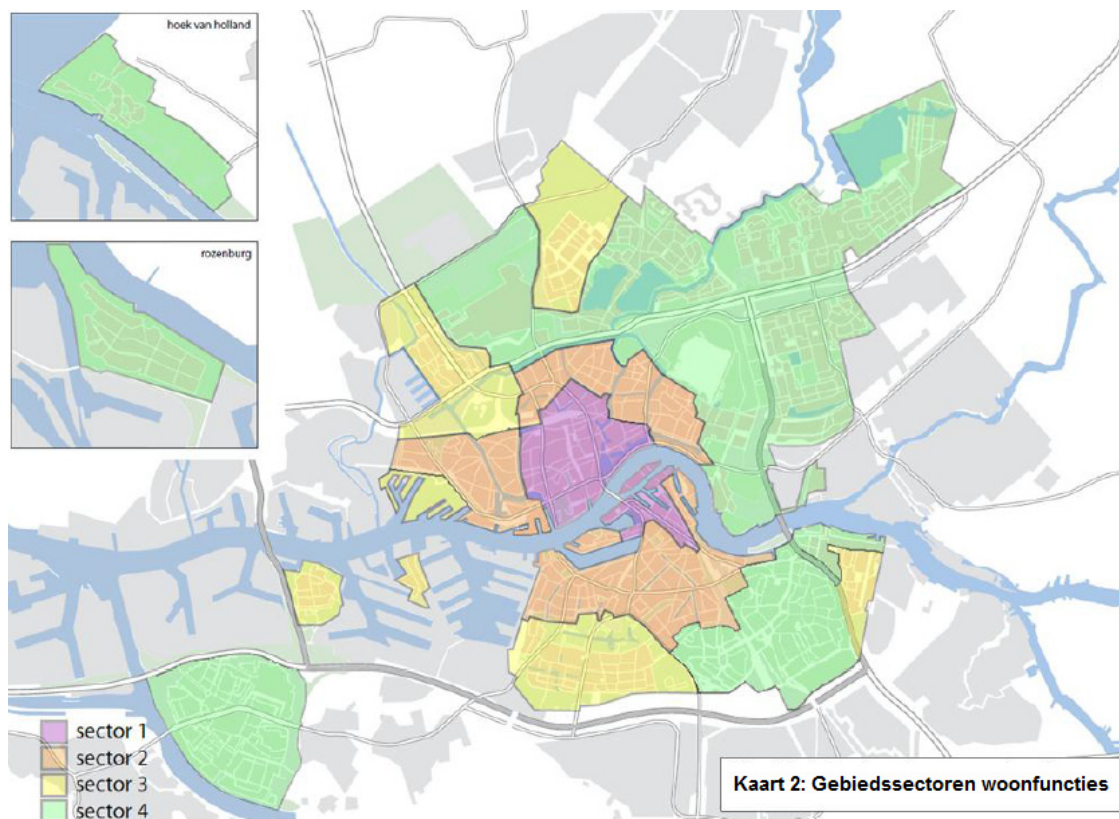
Sport en recreatie			
gymzaal/sporthal binnen #	0,08	1,70	2,00
sportveld buiten (per ha netto terrein) ##	0,65	13,00	13,00
dansstudio/sportschool	0,10	2,00	3,00
squashbaan (per baan)	0,10	1,00	1,00
tennisbaan (per baan)	0,20	2,00	2,00
golfbaan (per hole)	n.v.t.	n.v.t.	6,00
bowlingcentrum/biljartzaal (per baan/tafel)	0,08	1,50	1,50
zwembad (per 100 m2 opp. bassin)	0,70	8,00	9,00
volkstuinten/nutstuinten (per tuin)	0,30	0,30	0,30
manege (per box)	n.v.t.	n.v.t.	0,30
jachthaven (per ligplaats)	0,05	0,50	0,50
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	0,03	4,00	5,00
overdekte speeltuin/hal	0,30	3,00	3,00
Cultuur			
museum/bibliotheek	0,02	0,50	0,90
bioscoop/theater/schouwburg (per zitplaats)	0,01	0,10	0,20
sociaal cultureel centrum / wijkgebouw / rouwcentrum	0,10	1,00	1,00
religiegebouw (kerk, moskee, etc.) per zitpl. /bezoekerspl.)	0,01	0,10	0,10
begraafplaats (per gelijktijdige uitvaart)	15,00	15,00	15,00
Horeca			
café/bar	0,40	4,00	6,00
restaurant	1,60	8,00	12,00
hotel (per kamer)	0,50	0,50	0,50
discotheek/feestruimte	0,70	7,00	10,00
cafeteria/snackbar	0,40	4,00	6,00
Onderwijs			
crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf / buitenschoolse opvang ****	1,00	1,00	1,00
basisonderwijs (per leslokaal van 30 II)	0,50	0,50	0,50
Voorbereidend dagonderwijs (vmbo, havo, vwo, per leslokaal van 30 II)	0,50	0,50	0,50
beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, HBO, WO)	0,50	2,00	3,00
Gezondheidszorg			
ziekenhuis (per bed)	1,50	1,50	1,50
verpleeghuis (per wooneenheid)	0,50	0,50	0,50
apotheek	1,70	1,70	1,70
1 ^e lijn gezondheidszorg (huisarts, tandarts, therapeut) (per behandelkamer)	0,53	2,00	3,00

Verwijzingen:
* 1 arbeidsplaats = 25-35 m ²
** 1 arbeidsplaats = 35-50 m ²
*** 1 arbeidsplaats = 40 m ²
**** 1 arbeidsplaats = 60-65 m ²
Gymlokalen met alleen schoolfunctie hebben geen extra parkeervraag. Bij sporthal met wedstrijdfunctie: + 0,1 – 0,2 pp per bezoekersplaats
Exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten

Kaart 1 Gebiedssectoren niet-woonfuncties



Kaart 2 Gebiedssectoren woonfuncties



Eindnoten

1. BREEAM-keurmerk Duurzame Gebiedsontwikkeling: De Dutch Green Building Council (DGBC) heeft de afgelopen jaren een tweetal BREEAM-duurzaamheidskeurmerken uitgewerkt: één voor nieuwbouwontwikkelingen en één voor de bestaande bouw. In 2010 wordt hier het BREEAM-onderdeel Duurzame Gebiedsontwikkeling aan toegevoegd om de duurzaamheidprestatie van een heel gebied te beoordelen. Het beoordelingskader omvat een zestal categorieën:

1. Bronnen: energie-, water-, materiaalgebruik, voedsel, afval
2. Ruimtelijke ontwikkeling: stedenbouw, gebouwen, transport, flora en fauna, cultureel erfgoed
3. Klimaat: waterkwaliteit, wind- en luchtklimaat, thermisch, licht, straling, externe veiligheid
4. Welzijn: economische vitaliteit, sociale infrastructuur, cultuur
5. Management: beheer, onderhoud, samenwerking, organiserend vermogen
6. Synergie: verbinden van belangen

2. Dit vormt onderdeel van de afspraak tussen RTHA en gemeente Rotterdam over de ontwikkeling op termijn van 200.000 m² bruto vloeroppervlak.

3. Dit is een verzamelnaam voor trillingen (geluid) veroorzaakt door vliegtuigen op de start-, landings- of taxibaan.

4. Uit onderzoek naar de cumulatieve geluidbelasting van alle geluidbronnen op en rondom RTHA blijkt ook dat de geluidbelasting van de bedrijfsactiviteiten in deze gebieden een verwaarloosbare invloed op de cumulatieve geluidbelasting hebben.

5. Cumulatief is sprake van een geluidsklimaat dat als zeer slecht-slecht-tamelijk slecht wordt beoordeeld, zie tevens onder de alinea 'cumulatie'.

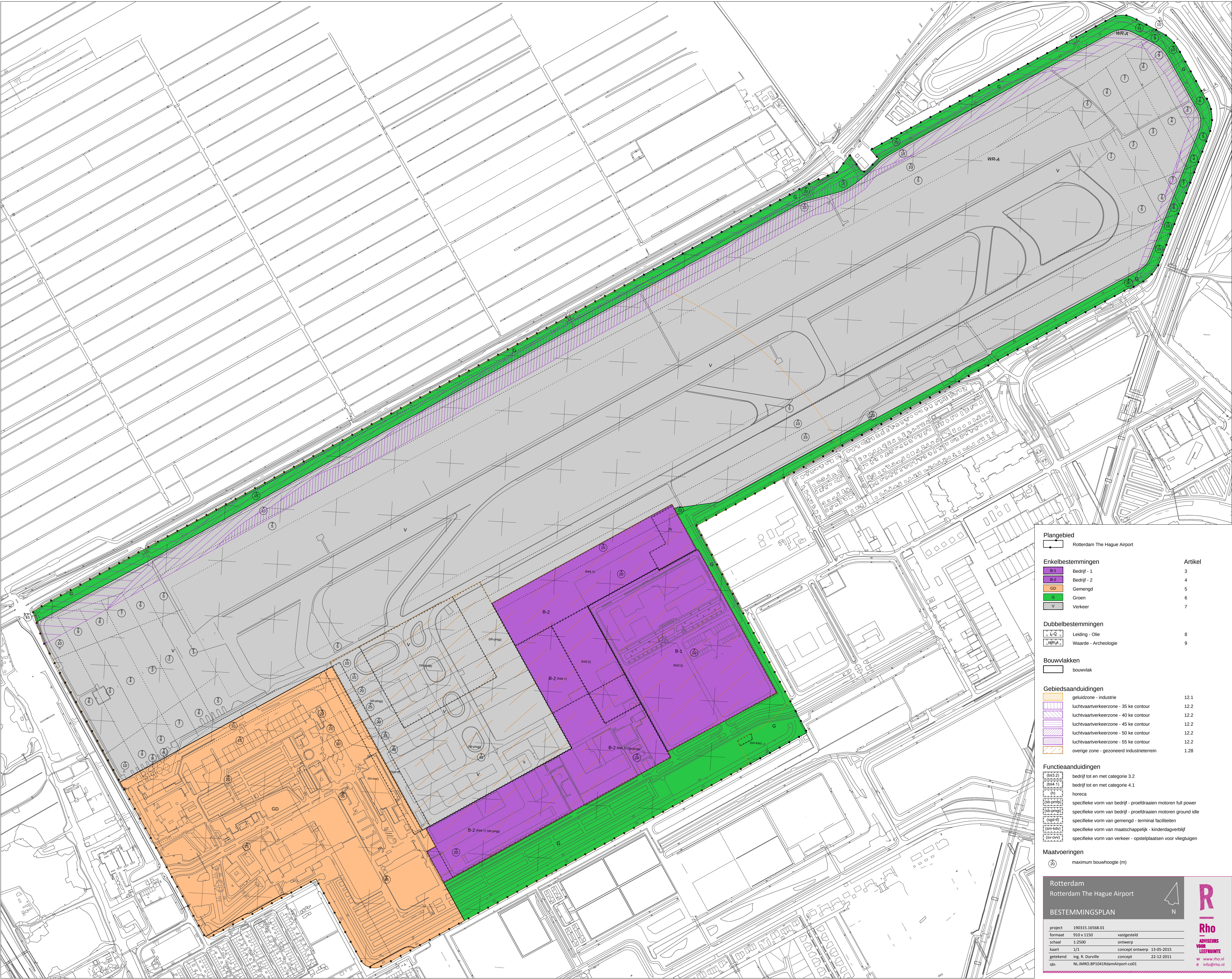
6. In het akoestisch onderzoek is voor luchtvaartgeluid hierbij uitgegaan van de geluidruimte uit het huidige Aanwijzingsbesluit/de Omzettingsregeling.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Verbeelding



Plangebied		
	Rotterdam The Hague Airport	
Enkelbestemmingen		
B-1	Bedrijf - 1	Artikel
B-2	Bedrijf - 2	3
GD	Gemengd	4
G	Groen	5
V	Verkeer	6
		7
Dubbelbestemmingen		
L-G	Leiding - Olie	8
WR-A	Waarde - Archeologie	9
Bouwvlakken		
	bouwvlak	
Gebiedsaanduidingen		
	geluidzone - industrie	12.1
	luchtvaartverkeerszone - 35 ke contour	12.2
	luchtvaartverkeerszone - 40 ke contour	12.2
	luchtvaartverkeerszone - 45 ke contour	12.2
	luchtvaartverkeerszone - 50 ke contour	12.2
	luchtvaartverkeerszone - 55 ke contour	12.2
	overige zone - gezoneerd industrieterrein	1.28
Functieaanduidingen		
	bedrijf tot en met categorie 3.2	
	bedrijf tot en met categorie 4.1	
	horeca	
	specifieke vorm van bedrijf - proefdraaien motoren full power	
	specifieke vorm van bedrijf - proefdraaien motoren ground idle	
	specifieke vorm van gemengd - terminal faciliteiten	
	specifieke vorm van maatschappelijk - kinderdagverblijf	
	specifieke vorm van verkeer - opstelplaatsen voor vliegtuigen	
Maatvoeringen		
	maximum bouwhoogte (m)	

Rotterdam

Rotterdam The Hague Airport

BESTEMMINGSPLAN

project

190315.16568.01

formaat

910 x 1150

schaal

1:2500

kaart

1/1

getekend

ing. R. Durville

idn

NLIMRO BP1041RdamAirport-co01

vastgesteld

ontwerp

concept ontwerp

13-05-2015

22-12-2011

adviseurs

voor

leeftijd

www.rho.nl

info@rho.nl

R

N