



RWS BEDRIJFSVERTROUWELIJK
RWS WNZ
Afdeling Vergunningverlening

www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
Gijsbert de Bode

T +31(0)6-53377833
gijsbert.de.bode@rws.nl

memo

Realisatie landaanwinning, langsdam en stadion -
aanpassen legger

Bate Niek,

Datum
16 december 2019

Bijlage(n)
1

Op 20 september 2019 is door RWS een tweetal aanvragen ontvangen voor een Waterveding voor een aantal activiteiten in de Nieuwe Maas. Het betreft aanvragen voor:

- Tijdelijke landaanwinning;
- Permanente landaanwinning;
- Langsdam;
- Realisatie stadion;
- Realisatie primaire waterkering;
- Realisatie spooroverkapping.

De aanvraag voor de landaanwinning en de langsdam zijn in behandeling, de aanvraag voor de realisatie van het stadion wordt op verzoek van initiatiefnemer voorsnog aangehouden.

Vanwege de realisatie van de landaanwinning en langsdam (en op termijn het stadion) dient de vaarweg verlegd te worden. Het gaat om een verlegging van ca. 30/35 meter. Uit onderzoek in opdracht van DHMR is gebleken dat verlegging van de vaarweg geen negatieve effecten heeft op de scheepvaartveiligheid. Ook rivierkundig bestaat er geen bezwaar tegen verlegging van de vaarweg. De Nieuwe Maas is in de binnenbocht voldoende op diepte, voor het verleggen van de vaarweg zijn geen extra baggerwerkzaamheden aan de orde. Ook heeft verlegging geen gevolgen voor de functie van de Nieuwe Maas als onderdeel van het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.

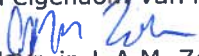
Verzoek initiatiefnemer

Het ontwerp van het stadion voorziet in een langsdam ter hoogte van het stadion. Deze langsdam biedt bescherming tegen aanvaringen en houdt een mogelijke plasbrand op afstand. Initiatiefnemer verzoekt Rijkswaterstaat om de begrenziingslijn van de vaarweg mee te laten lopen met de langsdam. Dit vereist een aanpassing van de legger. Voorstel van initiatiefnemer is om de begrenziingslijn mee te laten lopen met de langsdam en vervolgens naar de oever de laten afbuigen.

In de bijlage is in figuur 1 en 2 de nieuwe situatie in kaartvorm inzichtelijk gemaakt.

Met dit memo bevestigt Rijkswaterstaat het voornemen om, indien (1) de hierboven genoemde activiteiten worden vergund ingevolge de Waterwet en (2) privaatrechtelijke toestemming verkregen wordt voor het gebruik van de percelen in eigendom van het Rijk, de legger conform verzoek aan te passen.

Datum
16 december 2019


Mevr. ir. L.A.M. Zeestraten

Hoofd district Noord
RWS West-Nederland Zuid

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Industry & Buildings

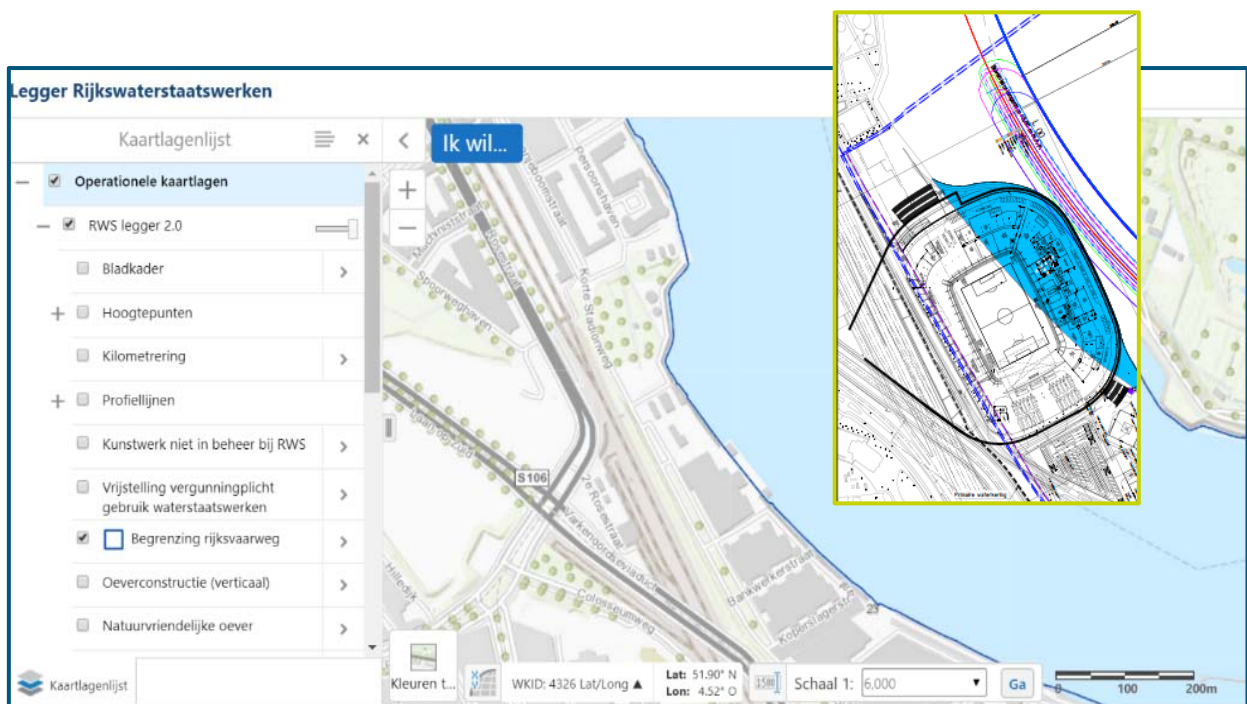
Aan: Rijkswaterstaat
Van: Royal HaskoningDHV: Karen van Tol
Datum: 29 oktober 2019
Kopie: Ontwerpteam Feyenoord City: Menno Steenman; Derk van Looijen
Ons kenmerk: BF3499IBNT1910291522
Classificatie: Projectgerelateerd - definitief

Onderwerp: Oeverlijn Nieuwe Maas

Wat is de probleemstelling?

De Nieuwe Maas is een zogenaamde Basisnet-route, een route aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en heeft CEMT-klasse IV. De begrenzingslijn van de Nieuwe Maas is bepalend voor het treffen van (bouwkundige) maatregelen in relatie tot de mogelijke gevolgen van plasbrand aan het nieuw te bouwen stadion.

Het stadion is deels geprojecteerd binnen de begrenzingslijn, zie figuur 1. Met andere woorden: het stadion wordt gebouwd in de vaarweg. Nieuwe bouwwerken in de vaarweg moeten voldoen aan de eisen uit de Regeling Bouwbesluit die de aanwezige mensen moeten beschermen tegen de effecten van plasbrand. Hoewel het ontwerp van het stadion in veel brandveiligheidseisen voorziet, is het gegeven het type gebouw en bijbehorend gebruik onmogelijk aan deze eisen te voldoen.



Figuur 1 Locatie van het nieuwe stadion ten opzichte van de begrenzingslijn van de vaarweg. (bron: <https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/bescherming-tegen-het-water/waterkeringen/leggers/legger-rijkswaterstaatswerken/index.aspx>)

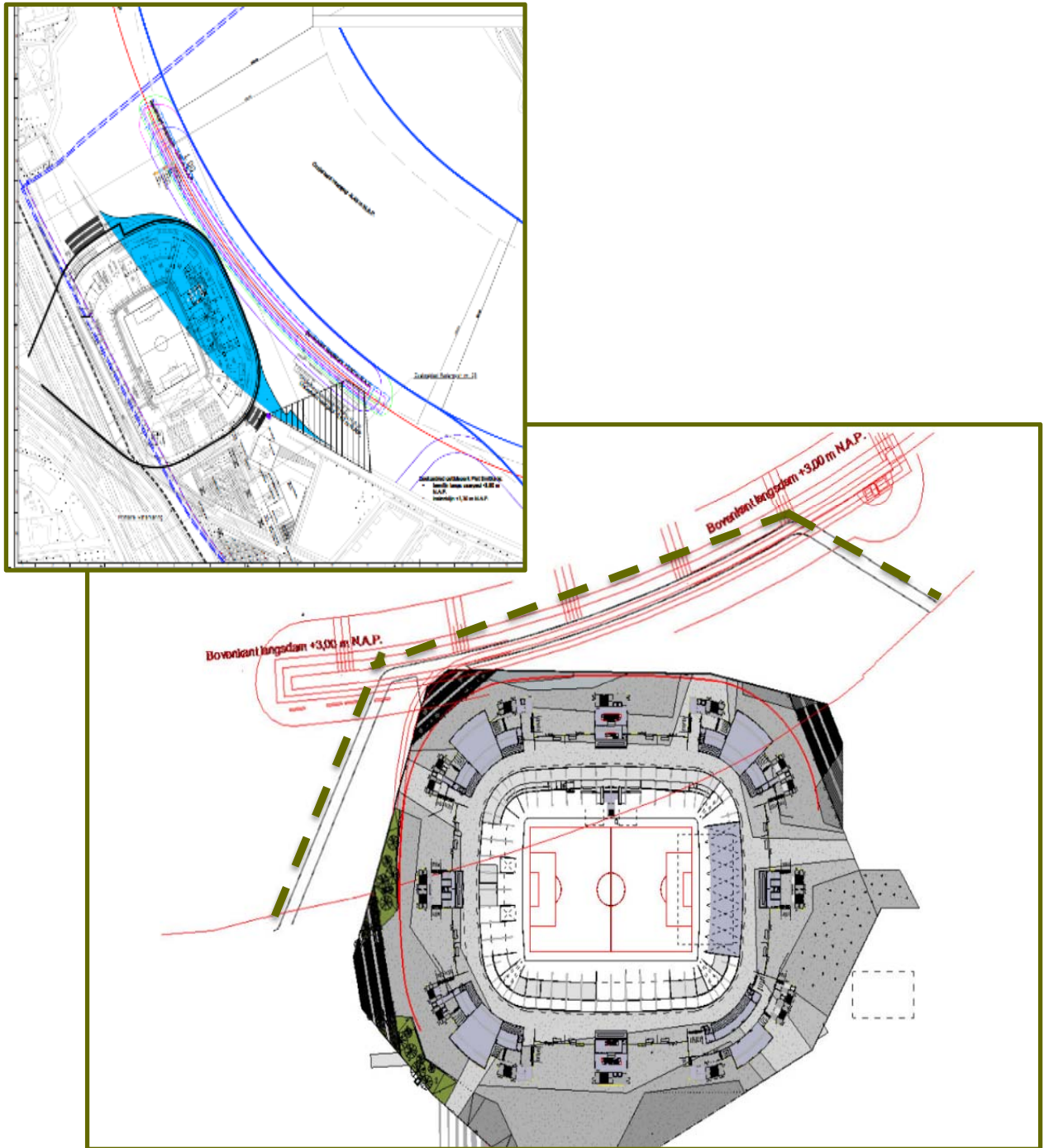
Omdat het nieuwe stadion ook grotendeels binnen de zogenaamde vrijwaringszone (25 meter vanaf de begrenzingslijn) ligt, moet de ruimtelijke onderbouwing ook ingaan op de wijze waarop de veiligheid is gegarandeerd. Dit betreft ondermeer de uitwerken van het maatschappelijk belang, de aantoonbaarheid van de veiligheid voor de scheepvaart en de bestrijdbaarheid van een plasbrand en de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid. Het ontwerp en bijbehorende vergunningaanvragen besteden veel aandacht aan deze aspecten. De verplichte onderbouwing maakt dat hier mogelijk onevenredig veel discussie over kan ontstaan.

Wat is ons verzoek?

Het ontwerp voorziet in een langsdam ter hoogte van het stadion op een afstand van meer dan 25 meter van de gevel van het stadion, zie figuur 2. Deze langsdam biedt bescherming tegen aanvaring en houdt een mogelijke plasbrand op afstand. Oilbooms voorkomen dat een brandbare vloeistofplas om de langsdam richting het stadion kan drijven. De langsdam geeft daarmee minimaal dezelfde bescherming als een vaste oever.

Wij verzoeken u de begrenzingslijn formeel op de langsdam vast te leggen. Dit vereist een aanpassing van de legger. Mocht dit op korte termijn niet mogelijk zijn, dan verzoeken wij u dit in ieder geval als voornemen formeel te communiceren. Door de formele verplaatsing van de begrenzingslijn hoeft het stadion niet meer aan de eisen van de Regeling Bouwbesluit met betrekking tot plasbrandaandachtsgebieden te voldoen. Hierdoor wordt discussie voorkomen. Omdat het gebouw ook buiten de vrijwaringszone komt te liggen, ligt er geen onevenredig zwaar accent op de onderbouwing van de wijze waarop de veiligheid moet worden gegarandeerd en de daarmee gepaard gaande discussies.

Ons voorstel is de begrenzingslijn minimaal mee te laten lopen met de langsdam en vervolgens weer naar de oever de laten afbuigen, bijvoorbeeld ter hoogte van het geprojecteerde fietspad, zie groen gearceerde lijn in figuur 2. Er wordt daarbij rekening gehouden met de afstand van 25 meter.



Figuur 2 Nieuwe stadion en langsdam: voorstel voor aanpassing begrenzingslijn

Wat is de achterliggende wet- en regelgeving ?

De volgende combinatie van wet- en regelgeving vormt de context van de verplichtingen ten aanzien van de beheersing van de (externe) veiligheid, specifiek een plasbrand, bij het bouwen in of langs een vaarweg:

- Besluit Externe Veiligheid Transportroutes (Bevt, 2015)
- Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro, 2011)
- Waterwet (2009)
- Regeling Basisnet (2015)
- Bouwbesluit en Regeling Bouwbesluit (2012)
- Handreiking Bouwbeperkingen in en langs vaarwegen voortvloeiend uit het Basisnet Water (2015)¹

Aanvullend op deze nationale wet- en regelgeving heeft de provincie Zuid-Holland in haar omgevingsverordening (vastgesteld april 2019) eisen gesteld ten aanzien van het bouwen langs de Nieuwe Maas.

Bevt, Barro en Waterwet

Het Barro wijst in artikel 2.1.2 de vrijwaringszone aan die geldt voor rijksvaarwegen. Het Barro bepaalt in artikel 2.1.3 dat een bestemmingsplan geen objecten in vrijwaringszones mogelijk mag maken die de doorvaart van de scheepvaart, de zichtlijnen en de bereikbaarheid voor hulpdiensten belemmeren. In aanvulling hierop bepaalt artikel 10 van het Bevt dat een bestuurlijke afweging moet worden gemaakt of bouwen in de vrijwaringszones vanwege de mogelijke gevolgen van een plasbrand verantwoord is.

Artikel 10, Besluit Externe Veiligheid Transportroutes

Onverminderd...worden in de toelichting bij een bestemmingsplan en in de ruimtelijke onderbouwing van een omgevingsvergunning, voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op een gebied dat ligt binnen:

- a. ...
- b. indien een basisnetroute een binnenwater is: een vrijwaringszone als bedoeld in [artikel 2.1.1 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening](#), de redenen vermeld die er toe hebben geleid om in dat gebied nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toe te laten, gelet op de mogelijke gevolgen van een ongeval met brandbare vloeistoffen.

Artikel 2.1.2, Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (bepaling vrijwaringszone)

1. Een vrijwaringszone wordt gemeten vanaf de begrenzingslijn van de rijksvaarweg zoals opgenomen in de legger, bedoeld in [artikel 5.1 van de Waterwet](#).
2. De breedte van een vrijwaringszone, gemeten vanaf de begrenzingslijn van de rijksvaarweg, bedraagt:
 - a.
 - b.
 - c. 25 meter aan weerszijden van een rijksvaarweg van CEMT-klasse IV, V of VI;
 - d.
 - e.

Artikel 2.1.3. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (veiligheid scheepvaart op vaarwegen)

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een rijksvaarweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan, wordt rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor:

- a. de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
- b. de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
- c. het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
- d. de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten, en
- e. het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg.

De begrenzingslijnen zijn vastgelegd op de leggers benoemd in de Waterwet. Deze leggers zijn in te zien op de website van Rijkswaterstaat, zowel als PDF als Geoweb-applicatie. Voor de locatie van het nieuwe stadion geldt de leggerkaart WNZ_RIV_133 (zie ook geoweb-uitsnede, figuur 1).

¹ Handreiking Bouwbeperkingen in en langs vaarwegen voortvloeiend uit het Basisnet Water
Ministerie van Infrastructuur & Milieu Informatie Rijkswaterstaat Water, Verkeer & Leefomgeving Contact
<https://www.infomil.nl/helpdesk> Uitgevoerd door Directoraat-generaal Milieu & Internationaal Datum 4 maart 2015 Status Definitief

Regeling Basisnet, Bouwbesluit en Handreiking Bouwbeperkingen

In de Regeling Basisnet worden de primaire transportroutes aangewezen voor het transport van gevaarlijke stoffen. De Nieuwe Maas is een Basisnet-route.

Het Bouwbesluit en de Regeling Bouwbesluit definiëren maatregelen voor het bouwen in de vaarweg en in de zogenaamde plasbrandaandachtsgebieden voor weg en spoor. In afwijking van de Basisnetten Weg en Spoor hoeven bouwwerken in vrijwaringszones niet te voldoen aan de eisen uit de Regeling Bouwbesluit die bewoners moeten beschermen tegen de effecten van een plasbrand.

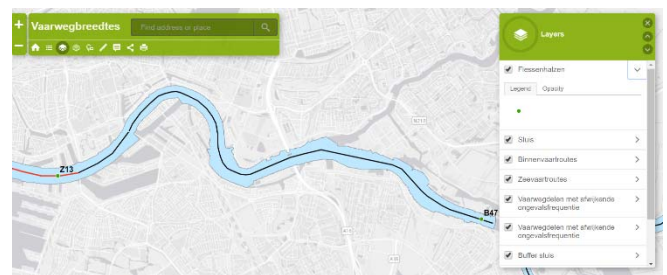
De “Handreiking Bouwbeperkingen in en langs vaarwegen voortvloeiend uit het Basisnet water” geeft een nadere toelichting op en uitwerking van de eisen die voortkomen uit de genoemde regelingen. Van bouwen in de vaarweg is sprake als dit binnen de begrenzingslijnen gebeurt. Het toestaan hiervan is mogelijk als hierdoor geen zogenaamde “flessenhals” wordt gecreëerd. Om dit te beoordelen is in de Handreiking een “Beslisschema Bouwen in een vaarweg” opgenomen.

Beslisschema Bouwen in een vaarweg:

1. Wordt er gebouwd in een fysieke flessenhals?
2. Ontstaat er een nieuwe fysieke flessenhals?
3. Wordt er gebouwd in een risicoteknische flessenhals?
4. Zijn er andere wettelijke regels die belemmeringen opwerpen voor het bouwen?

Als hulpmiddel voor de beantwoording van de vragen 1 t/m 3 is door RWS een speciale viewer gemaakt met de ligging en de breedte van de fysieke en risicoteknische flessenhalsen. Zie <http://bit.ly/1zQFFvh>

Toepassing van het beslisschema op de bouwlocatie van het stadion leidt tot de conclusie dat bouwen in de Nieuwe Maas mogelijk is



NB. De verplichting om te voldoen aan bouweisen is dus gekoppeld aan de begrenzingslijnen. Dit betekent dat bouwwerken in het water tussen de begrenzingslijnen wel, maar bouwwerken in de strook water tussen de begrenzingslijnen en het land niet aan de bouweisen hoeven te voldoen.

Omgevingsverordening Provincie Zuid-Holland – paragraaf 6.2.6

§ 6.2.6 Veiligheid

Artikel 6.21 Veiligheidszonerings oevers Nieuwe Waterweg en Nieuwe Maas

Een bestemmingsplan voor gronden binnen de veiligheidszone langs de Nieuwe Waterweg en de Nieuwe Maas van raainummer 1034 bij Hoek van Holland tot raainummer 995 bij de splitsing van de Nieuwe Maas en de Hollandsche IJssel, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 13 in bijlage II, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. in het gebied tot 25 m vanaf de kade wordt geen nieuwe bebouwing of functiewijziging van bestaande bebouwing toegelaten;
- b. in het gebied tussen de 25 en 40 m vanaf de kade wordt nieuwe bebouwing of functiewijziging van bestaande bebouwing slechts toegelaten als sprake is van een groot maatschappelijk of bedrijfseconomisch belang, de veiligheid voldoende wordt gegarandeerd en met het oog hierop advies is uitgebracht door de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond;
- c. in afwijking van de onderdelen a en b zijn incidenteel nieuwe kleinschalige voorzieningen toelaatbaar ter ondersteuning van het dagrecreatieve karakter van de oever, waaronder restaurants, cafés en kiosken, alsmede voorzieningen die noodzakelijk zijn voor het functioneren van de vaarweg of de haven, zoals radarposten en kranen, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
 - 1° de bereikbaarheid van de oever voor hulpverleningsdiensten en de mogelijkheden voor optreden van deze diensten worden niet belemmerd;
 - 2° er zijn voldoende vluchtmogelijkheden;
 - 3° het scheepvaartverkeer wordt niet belemmerd; en
 - 4° advies is gevraagd van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond en de beheerder van de vaarweg of haven;

Hoe verhoogt de langsdam de veiligheid?

De langsdam wordt zodanig ontworpen dat deze bestand is tegen aanvaring door zware binnenvaartschepen, bijvoorbeeld binnenvaarttankers. Het risico dat een schip tegen het stadion aanvaart en daarmee schade aan het stadion aanricht, wordt daardoor geminimaliseerd.

Wel blijft er een risico bestaan dat een schip door aanvaring (twee schepen of anderszins, bijvoorbeeld tegen de langsdam) lek raakt en dat zich een (brandbare) vloeistofplas op het water vormt. De langsdam houdt deze vloeistofplas tegen en op voldoende afstand (>25 meter) van het stadion.

Door de stroming is het denkbaar dat de vloeistof zich achter de langsdam begeeft en alsnog bij het stadion komt. Dit is aan beide zijden van de langsdam mogelijk, omdat de Nieuwe Maas een getijderivier is en de stroming in twee richtingen kan optreden. Door het plaatsen van oilbooms aan beide zijden van het stadion wordt dit risico verkleind.